



RIIGIHANGETE  
VAIDLUSTUSKOMISJON

## OTSUS

Vaidlustusaja number	174-24/281742
Otsuse kuupäev	04.10.2024
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	OÜ Tartaline vaidlustus Mittetulundusühingu Tartumaa Ühistranspordikeskus riigihankes „Sotsiaaltranspordi osutamine Tartu maakonnas“ (viitenumber 281742) riigihanke alusdokumentidele
Menetlusosalised	Vaidlustaja, OÜ Tartaline, esindajad vandeadvokaat Margo Lemetti ja advokaat Mariliis Timmermann Hankija, Mittetulundusühing Tartumaa Ühistranspordikeskus, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

## RESOLUTSIOON

RHS<sup>1</sup> § 197 lg 1 p-i 4 ja § 198 lg 3 alusel

1. Jätta OÜ Tartaline vaidlustus rahuldamata.
2. Mõista OÜ-lt Tartaline Mittetulundusühingu Tartumaa Ühistranspordikeskus kasuks välja esindaja kulud 4810 eurot (käibemaksuta).
3. Jätta OÜ Tartaline vaidlustusmenetluse kulud (riigilõiv ja esindajate kulud) tema 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 esitanud kaebust halduskohtusse. Otsuse osalisel vaidlustamisel jõustub otsus osas, mis ei ole seotud edasikaevatud osaga (RHS § 200 lg 4).

## ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 30.07.2024 avaldas Mittetulundusühing Tartumaa Ühistranspordikeskus (edaspidi Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Sotsiaaltranspordi osutamine Tartu maakonnas“ (viitenumber 281742) (edaspidi Riigihange) hanketeate.

---

<sup>1</sup> Riigihangete seadus

Riigihange on jagatud 4-ks osaks:

- Osa 1 Põhja piirkond vedu tavasõidukitega
- Osa 2 Lõuna piirkond vedu tavasõidukitega
- Osa 3 Tartumaa vedu erisõidukitega
- Osa 4 Tartumaa jooksva päeva tellimuste vedu tavasõidukiga

Hanke üldandmete kohaselt *riigihanke eesmärgiks on igas riigihanke osas lepingu sõlmimine ühe eduka pakkujaga, et osutada sotsiaaltransporditeenust Tartu maakonnas kohalike omavalitsute poolt määratud reisijatele tellija poolt esitatud marsruutide ja hankes määratud tingimuste alusel eeldusliku teenuse osutamise alguskuupäevaga 01.01.2025 veoperioodiga 48 kuud.*

Seega - Hankija soovib sõlmida igas hankes osas raamlepingu ühe pakkujaga.

2. 06.09.2024 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) OÜ Tartaline (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus riigihanke alusdokumentidele.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 16.09.2024 kirjaga nr 12.2-10/174 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 19.09.2024 ja neile vastamiseks 24.09.2024.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad Vaidlustaja, teiseks tähtpäevaks Hankija.

Oma 11.09.2024 otsusega jättis vaidlustuskomisjon rahuldamata Vaidlustaja taotluse Riigihange peatada (Hankija oli pikendanud pakkumuste esitamise tähtpäeva).

## **MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED**

4. Vaidlustaja, OÜ Tartaline, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Vaidlustaja on seisukohal, et kui Hankija on näinud hangitavale teenusele ette sedavõrd ranged ja teenuse osutaja suhtes koormavad tingimused, peab selleks, et need ei oleks vastuolus RHS §-s 3 sätestatud põhimõtetega, olema lepingus muude tingimustega sätestatud teenuseosutaja jaoks mõistlik majanduslik tasakaal, et tal oleks võimalik lepingu täitmiseks tehtavad investeeringud tagasi teenida või lepingust väljuda, kui tal ei ole majanduslikult võimalik enam teenust osutada. Vaidlustaja hinnangul RHAD-s selline majanduslikult mõistlik tasakaal või lepingust väljumise võimalus puudub.

4.2. TK p 1.5 kohaselt toimub teenuse osutamine üksnes tellija tegelikest vajadustest lähtuvalt. Samas punktis on toodud välja ka lepingu eeldatavad veomahud, kuid lisatud on lause, et nimetatud veomahud ei ole garanteeritud veomahud.

RHAD-s puudub info selle kohta, mida tähendab TK p-s 1.5 märgitud tellija tegelik vajadus. RHAD ei ütle, kas Tartumaa kohalikud omavalitsused on kohustatud tellima kõik SHS § 38 lg-s 1 sätestatud teenuse Hankija kaudu või võivad nad seda tellida ka ise mõnelt teiselt teenusepakkujalt. Ettevõtja esitas sellesisulise küsimuse ka teabevahetuse korras (vt küsimus nr 17), kuid Hankija keeldus sellele vastamast, väites, et see küsimus väljub hanketingimuste

piiridest. Vaidlustaja sellega ei nõustu. Kuna RHAD garanteeritud veomahtusid ei sätesta, siis on selline info ettevõtjale vajalik, et hinnata võimalikke tellitavaid veomahte.

Pigem nähtub Hankija vastusest ettevõtja küsimusele nr 17, et vedajal on võimalik osutada teenust Tartumaa kohaliku omavalitsuse üksustele ka väljaspool raamlepingut. See tähendab muu hinnaga kui raamlepingus sätestatud hind.

Kui Tartumaa kohalikud omavalitsused ei ole kohustatud tellima sotsiaaltransporditeenust Hankija kaudu, siis on eeldatavad veomahud pakkuja jaoks täiesti ettearvamatud. TK p-s 1.5 on sätestatud lepingu eeldatav veomaht iga riigihanke osa kaupa, kuid koostoimes RHAD üldosa p-ga 5.5 ja RHAD osaks oleva Vormiga 3 saab järeldada, et need eeldatavad veomahud on Hankija välja toonud selleks, et tal oleks võimalik veenduda selles, et pakkuja on pakkumuse maksumuse kujundamisel arvestanud kõikide tingimuste ja õigusaktidest tulenevate nõuetega. Vormil 3 peab pakkuja esitama vastavas riigihanke osas pakkumuse maksumuse arvutuse perioodi 01.01.2025 kuni 31.12.2025 kohta ning võtma seejuures aluseks TK p-s 1.5 sätestatud eeldatavad veomahud (vt Vorm 3 tabeli rida 37).

RHAD kohaselt ei rikuks Hankija (tellija) sõlmitud raamlepingut, kui ta kogu lepingu kehtivuse aja jooksul ei telliks vedajalt ühtegi veokilomeetrit.

RHAD kohaselt soovib Hankija sisuliselt soetada sotsiaaltransporditeenuse valmisolekut, mitte veoteenust, sest garanteeritud veomahtusid kindlaks määratud ei ole. Seega ei saa vedaja olla kindel, et tellija kogu lepingu kehtivuse perioodi jooksul temalt üldse sotsiaaltransporditeenust tellib. Seejuures on vedajal kohustus riigihanke osades 1, 2 ja 3 maksta tellijale 7500 eurot ja 4. osas 1500 eurot lepingu täitmistagatiseks (RHAD üldosa p 3.2).

Vedaja peab tegema lepingu täitmiseks olulisi investeeringuid ja maksma ka lepingu täitmistagatise, olema kogu lepingu kehtivuse aja valmisolekus osutada sotsiaaltransporditeenust, kuid leping ei anna mingit kindlustunnet, et tehtud investeeringuid oleks võimalik tagasi teenida. Seejuures on RL p 10.5 kohaselt tellijal õigus mistahes põhjusel 90-päevase etteteatamisega leping korraliselt üles öelda ning vedaja hüvitusnõuded tellija suhtes tulenevalt saamata jäänud kasust või muul alusel, on välistatud.

Vaidlustaja leiab, et RHAD on õigusvastased osas, milles need ei sätesta garanteeritud veomahtusid.

**4.3.** RHAD üldosa p 7.2 esimese lause kohaselt on vedaja poolt pakkumuses esitatud veokilomeetri maksumus vedaja tasu arvestamise aluseks kogu lepingu kehtivusaja vältel ning selle muutmine on võimalik ainult lepingus nimetatud alustel ja korras. RL p 6.10 kohaselt vedajale makstavat veotasu lepingu vältel ei muudeta. Lepingu tähtaeg on 48 kuud, eeldusliku teenuse osutamise algusajaga 01.01.2025 (RHAD üldosa p 7.1). Seejuures peab pakkumus olema jõus vähemalt kuus kuud peale pakkumuse esitamise tähtaja saabumist (RHAD üldosa p 8.1).

Pakkuja peab arvestama, et tal tuleb esitada ühe veokilomeetri maksumus ilma käibemaksuta täpsusega kaks kohta pärast koma (RHAD üldosa p 5.4) ning ainsaks hindamiskriteeriumiks on madalaim hind (RHAD üldosa p 11.1). Veokilomeetri maksumuse puhul peab pakkuja muu hulgas veel arvestama, et:

- lepinguga seotud kohustuste täitmisel on vedajal õigus üksnes lepingus otsesõnu nimetatud tasudele, muid tasusid ning kulusid vedajale ei hüvitata (RHAD üldosa p 7.2 teine lause);
- veokilomeetri hinna sisse kuulub kõikide lepingus sätestatud kohustuste täitmine vedaja poolt, sealhulgas kliendi abistamine (RL p 6.13 teine lause). Kliendi abistamine hõlmab tema abistamist lähtekoha ukse juurest sõidukisse ja sõidu sihtkoha ukseni või muule ühistranspordivahendile. Ukse puhul on mõeldud näiteks korteri ust kortermajas sõltumata korrusest, haigla või meditsiiniuasutuse garderoobi või registratuuri (TK p 5.11);
- veotasu makstakse ainult kliendi, klientide või kliendi saatjaga või saatjatega toimunud sõitude eest. Tühisõidud ja ettesõidud ei ole tasustatud ja nende kulu peab sisalduma vedaja poolt pakutud veokilomeetri hinnas, va p-is 6.6 sätestatud juhul (kui klient ei ilmu sõidule) (RL p 6.3). Mitme kliendi üheaegne vedu ei suurenda ega mõjuta veotasu suurust (RL p 6.4 teine lause);
- tellimuse täitmiseks peab sõiduk saabuma lähtekohta 5 minutit enne väljasõidu kellaaega (TK p 5.8), tellija poolt esitatud töökäsus määratakse vajaduse korral vahepeatused ja nende ajaline kestvus (maksimaalselt 20 minutit) (TK p 1.13).

Järelikult peab pakkuja arvestama pakkumuses esitatava veokilomeetri hinna maksumuses lisaks teenuse osutamisega seonduvatele kuludele ka kõikvõimalike riskidega. Veoteenuse osutamise turuolukord on niivõrd muutlik, et ühelgi pakkujal ei ole realistlikult võimalik esitada pakkumusi võttes arvesse kõiki võimalikke riske. Näiteks on ebaselged ka võimalikud muudatused pakkuja maksukoormuses. Eelduslikult maksukoormus lepingu kehtivuse ajal suureneb, kuid ei ole teada kui palju. Pakkumus tuleb esitada küll ilma käibemaksuta (RHAD üldosa p 5.4), kuid pakutav veoteenuse hind peaks sisaldama teisi kõikvõimalikke makse, näiteks julgeolekumaks, mille suurus ja arvestuse alused ei ole hetkel teada.

Vaidlustajale jääb ebaselgeks, millistest kaalutlustest lähtuvalt on Hankija näinud raamlepingus ette, et veotasu muutmine lepingu kehtivuse ajal ei ole võimalik. Kui Hankija ei soovinud näha ette regulaarset näiteks tarbijahinnaindeksiga seotud veotasu muutmise võimalust, siis oleks tal olnud võimalik näha ette muud alused veotasu muutmiseks, näiteks vedaja tegelike kulude muutumisest tingitud veotasu muutmise võimaluse.

Seega, kui pakkujad peavad võtma arvesse kõiki võimalikke riske juba praegu esitatavas pakkumuses, oleks need maksumused ebamõistlikult kõrged. Samas annaks piisavalt tihe hinna korrigeerimine nii pakkujatele kindluse, et edaspidised hinnad vastavad reaalsele turuolukorrale ja ka Hankijale kindluse, et pakkumused tulevad realistlikud ja avalikke vahendeid kasutatakse optimaalselt.

Pakkumused oleksid ebamõistlikult kõrged ning sellega vastuolus RHS § 3 p-s 5 sätestatud Hankija kohustusega kasutada rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt. Seda enam, et RHAD ei näe ette vedajale õigust lepingu ennetähtaegselt üles öelda siis, kui teenuse osutamine muutub vedajale majanduslikult ebamõistlikuks (RL p 10.4).

Vaidlustaja ei nõustu teabevahetuse käigus Hankija antud selgitusega, et veotasu muutmine on kokkuleppeliselt võimalik RHS § 123 alusel või võlaõigusseaduses ja haldusmenetluses seaduses sätestatud alustel. RHS § 123 lg 1 p 2 kohaselt ei tohi hankelepingu muutmisel muuta hankelepingu üldist olemust. Kui Hankija on riigihanke korraldamisel seadnud ainsaks kriteeriumiks veokilomeetri madalaima hinna, siis on vaieldamatult veokilomeetri hinna

muutmise puhul tegemist hankelepingu üldist olemust muutva tingimusega, mis ei ole RHS § 123 kohaselt lubatud. Seda enam, et RHAD-s on selgelt, täpselt ja ühemõtteliselt sätestatud, et veotasu lepingu vältel ei muudeta.

Kui hankelepingus sätestatud hinna muutmine oleks vastuolus RHS §-ga 123, siis ei ole võimalik hinda õiguspäraselt muuta ka võlaõigusseaduses või haldusmenetluses seaduses sätestatud alustel. Riigikohus on rõhutanud, et hankelepingu muutmine võib olla vaid erandlik ja toimuda vaid ranges kooskõlas seaduses sätestatud tingimustega ning ei tohi kahjustada riigihangete läbipaistvust ega ettevõtjate võrdset kohtlemist. Vaidlustaja on seisukohal, et kui RHAD-s on selgesõnaliselt sätestatud, et veotasu lepingu vältel ei muudeta, siis veotasu muutmine lepingu kehtivuse ajal kahjustab igal juhul hanke läbipaistvust ja ettevõtjate võrdset kohtlemist. Seda kahjustab juba iseenesest ka Hankija antud vastus teabevahetuse raames (vt vastus küsimusele nr 1), milles ta jätab potentsiaalsetele pakkujatele mulje, nagu võiks veotasu muutmine olla lepingu kehtivuse ajal võimalik.

Vaidlustaja hinnangul on õigusvastane RL p 6.10, mille kohaselt vedajale makstavat veotasu lepingu vältel ei muudeta.

**4.4.** RL p 10.4 kohaselt on vedajal õigus lõpetada leping ühepoolsest ennetähtaegselt, teavitades sellest ette vähemalt 90 päeva, kui tellija võlgnevus vedaja ees ületab vastava riigihanke osa eelduslikust aastasest veomahust 20%-le vastava veomahu ja vedaja veokilomeetri maksumuse korrutisele vastava summa ning tellija ei ole võlgnevust tasunud ka vedaja poolt määratud täiendava tähtaja jooksul. Sama sätte viimase lause kohaselt ei ole mistahes muul alusel vedajal õigust lepingut ühepoolsest ennetähtaegselt üles öelda.

Seega on raamlepingu kohaselt vedajal õigus öelda leping ennetähtaegselt üles vaid juhul, kui tellijal on vedaja ees tekkinud võlgnevus. Järelikult eeldab selle sätte alusel lepingu ülesütlemise õiguse kõigepealt seda, et tellija on üldse vedusid tellinud. Kui tellija ei ole vedusid tellinud, ei saa tal olla tekkinud ka võlgnevust. Kuna RHAD garanteeritud veomahtusid ei sätesta (TK p 1.5), siis võib juhtuda, et tellija ei telligi kogu lepingu kehtivuse jooksul ühtegi sõitu. Sellisel juhul peab vedaja kogu lepingu kehtivuse aja olema valmis teenuse osutamiseks, kuid tal puudub võimalus tehtud investeeringuid tagasi teenida või lepingust väljuda. RL p 10.4 viimane lause sätestab imperatiivselt, et muul alusel, kui tellija võlgnevus, vedajal lepingu ühepoolse ennetähtaegse ülesütlemise õigust ei ole.

Ebamõistlik ja seega õigusvastane on ka RL p-s 10.4 sätestatud kohustus teavitada tellija võlgnevuse puhul lepingu ennetähtaegsest ülesütlemisest ette vähemalt 90 päeva. Seejuures sätestab raamleping ka minimaalse võlgnevuse suuruse, mille esinemise korral alles vedajal ülesütlemise õigus tekib ning täiendava tingimuse, et enne lepingu ülesütlemist peab vedaja andma tellijale võlgnevuse tasumiseks täiendava tähtaja. RL p-de 6.14 ja 6.19 kohaselt toimub teenuse eest tasumine teenuse osutamisele järgneval kuul. 20%-lise võlgnevuse tekkimiseks peab teenuse eest olema tasumata juba rohkem kui kahe kuu eest, eeldusel, et veomahud on kuude lõikes enamvähem võrdsed. Ka sellisel juhul peab vedaja teatama ühepoolsest lepingu ülesütlemisest ette vedajale 90 päeva. Järelikult võib tekkida ka olukord, kus tellija on juba vedajale võlgu, kuid vedaja on ka seejärel kohustatud osutama teenust kolm kuud ning ei ole välistatud, et tellija ei saa tasu ka nende kolme kuu eest. Järelikult peab pakkuja pakkumust tehes arvestama, et võib tekkida olukord, kus tal on kohustus teenust osutada vähemalt viie kuu jooksul selliselt, et vedaja ei ole talle eelnevate kuude jooksul tehtud sõitude eest tasunud. Isegi kui selline tingimus on vajalik, et tagada teenuse osutamise järjepidevus, peab lepingus

olema sätestatud sellisele olukorrale vedaja majanduslike riskide maandamiseks mõistlik lahendus, näiteks vedajale lepingu täitmistagatise tagastamine vms tingimus, et vedajale oleks tagatud vähemalt osaliselt rahavoog vedude teostamiseks kuni lepingu lõppemiseni.

Võrdluseks näeb raamleping Hankijale ette õiguse öelda leping üles juhul, kui vedaja on lepingut rikkunud 10-päevase etteteatamistähtajaga (RL p 10.3), kohustades samal ajal vedajat jätkama tellija nõudel lepingu täitmist veel kuni 6 kuu jooksul (RL p 10.7).

Vaidlustaja hinnangul on RL p 10.4 õigusvastane nii osas, milles see sätestab olukorras, kus tellija on vedajale juba oluliselt võlgu, ütlema lepingut üles 90-päevase etteteatamistähtajaga, kui osas, milles see välistab muul alusel vedajale õiguse lepingut ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda. Olukorras, kus RL ei näe ette võimalust veotasu muutmiseks lepingu kehtivuse ajal (RL p 6.10), peab olema vedajale jäetud võimalus öelda leping ennetähtaegselt üles ka juhul, kui lepingu täitmine on muutunud vedaja jaoks majanduslikult ebamõistlikuks.

Hankija on hankemenetluses teabevahetuses selgitanud (vt vastust küsimusele nr 5), et kui majanduskeskkonna muutused muudavad lepingu täitmise ühele poolele oluliselt ja ettenägematult koormavaks, siis on haldusmenetluse seaduses ja võlaõigusseaduses sätestatud sellekohane regulatsioon lepingulise tasakaalu taastamiseks või lepingust väljumiseks.

Hankija on teabevahetuses vastusena küsimusele nr 27 selgitanud, et sõlmitav leping on haldusleping. Haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 teise lause kohaselt ei ole halduslepingu poolel, kes ei ole haldusorgan, võimalik halduslepingut muul moel üles öelda, kui pöörduda kohtusse halduslepingu lõpetamise taotlusega. Seega ei ole vedajal võimalik lepingut tellijale ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda ka haldusmenetluse seaduses sätestatud alusel, kui lepingu täitmine on muutunud tema jaoks majanduslikult ebamõistlikuks. Riigikohus on selgitanud, et reisijateveo alarahastamine võib survestada vedajat säästma kulusid lubamatul viisil, kahjustades seeläbi ülesande täitmise kvaliteeti, sh reisijate turvalisust.

Seega on õigusvastane RL p-s 10.4 sätestatud imperatiivne tingimus, et mistahes muul alusel, kui tellija võlgnevus, ei ole vedajal õigust lepingut ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda.

**4.5.** RL p 10.5 kohaselt on tellijal õigus mistahes põhjusel leping korraliselt üles öelda 90päevase etteteatamistähtajaga. Seega on Hankijal õigus leping üles öelda nii juhul, kui vedaja on rikkunud lepingut (RL p 10.3), kui ka ilma igasuguse põhjuseta (RL p 10.5). Seejuures sätestab RL p 10.5 teine lause, et korralise ülesütlemise korral ei ole vedajal tellija suhtes ka mingeid hüvitusnõudeid.

Olukorras, kus Hankija on sätestanud teenusele ranged nõuded, mis eeldavad, et vedaja peab tegema olulisi investeeringuid lepingu täitmiseks, kuid lepinguga garanteeritud veomahtusid ette nähtud ei ole, on õigusvastane RL p 10.5, mis annab tellijale õiguse igal ajal 90päevase etteteatamistähtajaga lepingu ühepoolseks ülesütlemiseks ja välistab vedaja hüvitusnõuded tellija suhtes.

**4.6.** RHAD üldosa p 7.3 kohaselt kuulub sõitjate poolt vedajale omaosaluse korras makstud tulu Tellijale ning see tasaarvestatakse vedajale makstava tasuga vastavalt lepingu tingimustele. Ka RL p 6.12 sätestab, et omaosaluse tasudest laekuv tulu kuulub tellijale. TK p 4.8 kohaselt käsitletakse klientide omaosalusest laekunud tulu vedajale ettemaksuna ning

vedajale laekunud tulu arvatakse maha vedajale ülekantavast lepingu alusel makstavast tasust. Kuni 05.09.2024 kehtinud TK p 4.3 kohaselt pidi vedaja esitama kliendi omaosaluse arve enda nimel. Hankija parandas selles osas RHAD-d ning alates 06.09.2024 kehtiva TK p 4.3 kohaselt peab vedaja esitama kliendile omaosaluse arve tellija nimel. TK p-s 4.3 on välja toodud, millised andmed peavad olema kantud kliendi omaosaluse arvele. Seejuures ei ole sätestatud, et arvel märgitud tasu tuleb tasuda vedaja arvelduskontole, kuigi arve on väljastatud tellija nimel. Sellise sätte puudumisel ei ole vedajal õigus väljastada arvet tellija nimel selliselt, et tasu laekuks vedajale. Ometi on RHAD-st aru saada, et selline on olnud tellija soov. Sellele viitab otseselt ka TK p 4.8, mille kohaselt käsitletakse laekunud tulu vedajale tasu ettemaksuna. Kuna tegemist on käibemaksuga maksustatava käibega, peab kliendi omaosaluse arve vastama käibemaksuseaduse § 37 lg-s 7 sätestatud nõuetele. TK p 4.3 on õigusvastane, sest kliendi omaosaluse arve puhul jääb ebaselgeks, kes on teenuse osutaja ning kellele tuleb arvel märgitud summa tasuda.

**4.7.** TK p 4.10 sätestab, et juhul, kui klient jätab talle väljastatud ülekandearve tasumata, vastutab laekumata tulu eest tellija, eeldusel, et vedaja on tähtajaks laekumata omaosaluse arvest tellimiskeskust teavitanud maksetähtaja möödumisest kolme tööpäeva jooksul. Järgmises lauses on sätestatud, et juhul, kui vedaja on jätnud vastava teavituse tellimiskeskusele tähtaegselt esitamata, vastutab ta laekumata tulu eest ise ja sellisel juhul loetakse ka laekumata tulu vedajale tehtud ettemaksuks p 4.8 tähenduses ning lahutatakse tellija poolt vedajale makstavast tasust. Vaidlustajale jääb ebaselgeks, mida tähendab TK p-s 4.10 sätestatud tellija vastutus ja miks peaks faktiliselt mittelaekunud tulu maha arvama tellija poolt vedajale makstavast tasust. TK p 4.8 kohaselt käsitletakse laekunud tulu vedajale tasu ettemaksuna. Kuna TK p 4.10 teine lause sätestab, et teavitamiskohustuse täitmata jätmisel loetakse ka laekumata tulu vedajale tehtud ettemaksuks, peab olema riigihanke alusdokumentides sätestatud, et kui vedaja on täitnud tasumata arve osas oma teavitamiskohustust, siis kohustub tellija laekumata tulu vedajale tasuma.

**4.8.** TK p 3.14 kohaselt peab sõiduki mõlemal välisküljel olema tellija logo ja vedaja logo või teenindusmärk ning tellija logo minimaalne suurus on 29,7 x 21 cm (vastab suurusele A4). TK p 3.21 kohaselt peavad sõidukite salongis olema vedaja poolt valmistatud infolehed vedaja kontaktandmetega, tellimiskeskuse kontaktandmetega ja muu sõitjatele vajaliku infoga. TK p 3.1 kohaselt peavad kõik sõidukid kogu lepingu kehtivuse aja vastama riigihanke alusdokumentides nõutule. TK p-de 3.14 ja 3.21 puhul on tegemist ebamõistlik tingimustega, kui need peavad pakkumuses esitatud sõidukite puhul olema täidetud kogu lepingu kehtivuse aja.

Hankija on teabevahetuse korras selgitanud, et hanketingimustes ei ole nõutud, et logo peaks olema sõidukile kantud püsivalt, vaid sõidukil peab olema logo vaid lepingu täitmise ajal (vt Hankija vastus küsimusele nr 8). Vaidlustaja hinnangul on Hankija selle selgituse puhul eksinud. TK p 3.1 nõuab, et kõik sõidukid peavad kogu lepingu kehtivuse aja, mitte ainult lepingu täitmise ajal vastama riigihanke alusdokumentides nõutule. TK p-d 3.14 ja 3.21 on esitatud III osas „Nõuded sõidukitele“. Järelikult on tegemist sõidukitele esitatavate nõuetega, mis peavad TK p 3.1 kohaselt olema täidetud kogu lepingu kehtivuse aja. Kuna garanteeritud veomahtusid leping ette ei näe, peab vedajal olema võimalik kasutada samu sõidukeid ka raamlepingu väliselt. Raamleping seda ei keela. Autodega, mis on tähistatud raamlepingus nõutud viisil, on raskendatud raamlepingu välise teenuse osutamine. Nõue, et autod peavad kandma kogu lepingu kehtivuse aja tellija logosid ja nende salongides peavad olema infolehed või lahtised infokaardid muu hulgas tellija kontaktandmetega, on ebamõistlik ja vedaja õigusi

ülemääraselt kahjustav. Seetõttu on TK p-d 3.14 ja 3.21 õigusvastased, kuna puudub täpsustus, et need sõidukitele esitatavad nõuded peavad olema täidetud vaid raamlepingu alusel toimuvate tellimuste täitmisel.

#### **4.9. Vaidlustaja esitas 19.09.2024 täiendavad seisukohad.**

##### **4.9.1. Veomahud**

Hankija väitel ei pea veomahtusid garanteerima, sest selline ongi raamlepingu olemus. Vaidlustaja on seisukohal, et kui Hankija eesmärgiks on saada soodsaima hinnaga sotsiaaltranspordi veoteenust, siis on ka riigihanke vahendina raamlepingu vormi valimine õigusvastane, sest üksnes asjaolu, et Hankija soovib hankida valmisolekut teenuse osutamiseks, mitte veoteenust, tõstab praegusel juhul põhjendamatult pakkumuste hinda, mis on vastuolus RHS § 3 p-dega 3 ja 5. Kui Hankija eesmärgiks on saada hanketingimustes määratud nõuetele vastavat valmisolekut osutada soodsaima hinnaga sotsiaaltransporditeenust, siis oleks sobivam riigihanke vahend selleks dunaamiline hankesüsteem (RHS § 32). Hankija vastuses viidatud vaidlustuskomisjoni otsuse 197-21/242498, p-s 21 on samuti märgitud, et raamlepingu alusel teenuse osutaja äririski, et teenust ei tellitagi, on võimalik maandada pakkumuse kõrgema hinnaga. Seega tõstab üksnes asjaolu, et Hankija on valinud riigihanke vahendiks raamlepingu, teenuse hinda, kuigi tal oli võimalik valida ka riigihanke vahend, mis tagab soodsama hinna ja konkurentsi efektiivsema ärakasutamise (RHS § 3 p-d 3 ja 5).

Kui Hankija arvates Vaidlustaja väide, et esineb eluline risk, et kohalikud omavalitsused asuvad tellima sotsiaaltransporditeenust omal käel riigihanke tulemusena sõlmitava raamlepingu väliselt, on alusetu, siis puudub Hankijal takistus sätestada garanteeritud veomahud vähemalt mingiski mahu. Hankija on korraldanud Tartumaa kohalike omavalitsuse üksustele sotsiaaltransporditeenuse osutamist juba mitmeid aastaid ja selle kogemuse pealt on võimalik teatud mahtusid garanteerida. Veomahtude garanteerimine kasvõi mingiski mahu alandaks pakutava teenuse hinda ja teeniks RHS § 2 lg-s 1 sätestatud eesmärki kasutada rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt.

Vaidlustaja soovis vaidlustuse lisadega 8-10 tõendada seda, et samad kohaliku omavalitsuse üksused, kes tellivad sotsiaaltranspordi teenust läbi hankija, tellivad seda samal ajal ka hankija väliselt.

##### **4.9.2. Veotasu**

Selleks, et oleks tagatud riigihangete läbipaistvuse ja ettevõtjate võrdse kohtlemise põhimõtted, peavad hinna muutmise võimalused olema hanketingimustes väga üksikasjalikult ette nähtud. Järelikult peaksid selleks, et riigihanke korraldamise üldpõhimõtted oleksid tagatud, sh rahaliste vahendite säästliku ja otstarbeka kasutamise põhimõtte, sisaldama RHAD ka regulatsiooni, mil viisil toimub lepingu kehtivuse ajal hinna korrigeerimine. Selleks ei ole piisav Hankija viide RHS §-le 123. Seda enam, et RL p 6.10 sõnastus on sedavõrd range, et selle eesmärk on olnud välistada ka seadusest tulenevad lepingu muutmise võimalused.

Hankija on vastuses toonud välja, et Euroopa Liidu õigusaktidest ega riigihanke üldpõhimõtetest ei tulene kohustust tagada vedaja reaalsete kulude hüvitamine ega sätestada hankedokumentides vastavat indekseerismehhanismi. Hankija vastuses puuduvad aga põhjendused selle kohta, miks veotasu muutmise välistamine tingimus on käesolevas asjas vaidlustatud hanke eesmärgi suhtes proportsionaalne, asjakohane ja põhjendatud.

Vaidlustaja nõustub Hankijaga, et sotsiaalhoolekande seaduse § 38 lg-s 1 sätestatud sotsiaaltransporditeenus ei ole avaliku teenindamise lepingu alusel teostatav liinivedu ühistranspordiseaduse § 4 ja § 20 mõttes. Tegemist on juhu- või taksoveoga ühistranspordiseaduse § 3 lg 2 ja § 5 mõttes, sõltuvalt konkreetselt tellimusest. Vaatamata sellele on tegemist avaliku ülesande üleandmise lepinguga. Riigikohus on rõhutanud, et reisijateveo alarahastamine võib survestada vedajat säästma kulusid lubamatul viisil, kahjustades seeläbi ülesande täitmise kvaliteeti, sh reisijate turvalisust. Seega juhul, kui pakkuja peab pakkumust tehes arvestama mistahes teoreetiliselt võimalike kulude suurenemisega, tõstab see pakkumuste hinda, mis on vastuolus RHS § 3 p-ga 5. Kui aga lepingu täitmise käigus selgub, et lepingu täitmine on muutunud vedaja jaoks majanduslikult ebamõistlikuks, võib see viia olukorrani, mis seab ohtu reisijate turvalisuse.

Hankija väide, et kui lepingu täitmise ajal muutub lepingu majanduslik tasakaal vedaja kahjuks, on võimalik lepingu majanduslikku tasakaalu taastada RHS § 123 või haldusmenetluse seaduse § 102 kaudu. See on eksitav. RL p 6.10 sõnastus on sedavõrd range, et sellega on soovitud välistada ka seadusest tulenevad lepingu muutmise võimalused. Isegi juhul, kui seadusest tulenevad lepingu muutmise võimalused oleksid, on Riigikohus rõhutanud, et hankelingu muutmine võib olla vaid erandlik ning see võib toimuda ranges kooskõlas seaduses sätestatud tingimustega ning ei tohi kahjustada riigihangete läbipaistvust ega ettevõtjate võrdset kohtlemist.

#### 4.9.3. Lepingu lõpetamise tingimused

Hankija nendib, et RL p 10.4 tõstab teenuse hinda. Samas on jätnud Hankija põhjendamata, miks Hankijal puuduvad muud sama efektiivsed viisid sama eesmärgi saavutamiseks, kuid mis oleksid vedaja jaoks vähem ebasoodsad. Näiteks on Vaidlustaja välja pakkunud, et sellises olukorras võiks olla sätestatud hanketingimustes vedajale lepingu täitmistagatise tagastamine vms tingimus, mis tagaks vähemalt osalise rahavoo vedude teostamiseks kuni lepingu lõppemiseni. Täiendava rahavoo võimaluse ettenägemine aitaks maandada pakkuja võimalikke majanduslikke riske ja alandaks sellega pakutavat hinda.

Hankija väitel on vedajal võimalik lepingust väljuda haldusmenetluse seaduse § 102 lg-s 4 sätestatud juhul. Vaidlustaja sellega ei nõustu. RL p 10.4 sätestab, et vedajal on võimalik leping lõpetada ühepoolset ennetähtaegselt üksnes juhul, kui tellija on oluliselt võlgu ja vedaja teavitab sellest ette 90 päeva. RL p 10.4 kolmanda lause kohaselt „*mistahes muul alusel ei ole vedajal õigust lepingut ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda*“. Hankija on sellega soovinud välistada ka vedajale võimaluse väljuda lepingust haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 või muul seaduses sätestatud alusel. Riigikohtu praktika kohaselt ei sätesta haldusmenetluse seaduse § 102 lg-d 2 ja 4 ning § 104 lg 2 halduslepingu ühepoolse lõpetamise juhtumeid ammendavalt, halduslepingu võib üles öelda ka võlaõigusseaduses sätestatud alustel, kui lepingus või eriseaduses ei ole ülesütlemist piiratud. RL p-s 10.4 sätestatud ranget sõnastust ei ole võimalik tõlgendada muud moodi, kui et sellega on välistatud vedajale õigus öelda leping üles ka seadusest tulenevatel alustel, sh haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 alusel.

Sellele, et avaliku teenindamise lepingus võib välistada ka lepingu ülesütlemist seadusest tuleneval alusel, viitab Riigikohus 14.06.2019 otsuse 3-13-481/183 p-des 16 ja 18. See seisukoht on kohaldatav ka käesolevas asjas, sest tegemist on samuti halduslepinguga. Riigikohus on viidatud lahendis leidnud, et halduskoostöö seaduse § 10 p-st 8 ei tulene kohustust dubleerida halduslepingus ülesütlemise seadusjärgseid aluseid, kuid on konkreetse lepingu teksti tõlgendades jõudnud järeldusele, et leping nägi ette võimaluse lõpetada lepingut

ühepoolselt seaduses sätestatud alustel. Seega on võimalik halduslepinguga ka välistada lepingu lõpetamine ühepoolselt seaduses sätestatud alustel. Hankija ongi seda RL p 10.4 kolmanda lausega teinud. Selleks puudub asjakohane ja mõistlik põhjus.

Samamoodi on Hankija välistanud RL p-i 10.5 teise lausega vedaja hüvitusnõuded tellija suhtes, kui tellija ütleb mistahes põhjusel 90-päevase etteteatamisega vedajale lepingu üles. Selle lause sõnastuse kohaselt ei ole välistatud üksnes saamata jäänud tulust tulenevad nõuded, vaid kõik nõuded, sest lause lõpus on sätestatud: „ega muul alusel“. Riigikohus on pidanud võimalikuks vastutuse välistamist halduslepinguga. Järelikult on Hankija soov olnud piirata Hankija vastutust ka otsese varalise kahju puhul. Selline vastutuse piiramine tõstab teenuse hinda. Pakkuja peab arvestama, et tal on vaja teha teenuse pakkumiseks investeringuid, kuid tal puudub võimalus neid tagasi teenida, sest garanteeritud veomahte ei ole ning Hankija võib igal ajal 3-kuulise etteteatamisega lepingu selliselt üles öelda, et vedajal mingeid hüvitusnõudeid Hankija vastu ei teki. Hankija ei ole selgitanud, mis on sellise tingimuse eesmärk ning kuidas on õigustatud selle võrra kõrgema teenuse hinna tasumiseks avaliku raha kasutamine. Seega on see RL säte õigusvastane (RHS § 3 p-d 2 ja 5).

**4.9.4.** Vaidlustaja täpsustab, et ta on vaidlustanud TK p-i 3.2 üksnes osas, mis keelab riigihanke osades 1 ja 2 sõidukite omavahelise riskasutuse. Vaidlustajal on reaalne kogemus, mille pinnalt öelda, et sõidukite riskasutamise keeld on ebamõistlik ning ei teeni riigihanke eesmärki säästa avalikke vahendeid. Näiteks kui osasid 1 ja 2 täidab sama vedaja ja riigihanke osa 1 sõit lõpeb ühes kohas, aga osa 2 sõit algab samal ajal samas kohas, siis takistab TK p-s 3.2 sätestatud riskasutuse keeld alustada samas kohas oleval osas 1 registreeritud autol osa 2 sõitu. Vedaja peab saatma sinna teise auto. Asjakohatu on Hankija väide, et riskasutamise keeld ei kehti alates 14. autost. Pakkujal puudub kohustus pakkuda osades 1 ja 2 teenust 14 või rohkema autoga.

**4.9.5.** Hankija ei ole TK p-i 3.19 puhul põhjendanud, mil viisil on sotsiaaltransporditeenuse osana vedajale abivahendite renditeenuse osutamise kohustuse sätestamine proportsionaalne hanke eesmärgi ning Hankija kohustuse osas kasutada rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt. Selline kohustus tõstab üleüldiselt teenuse hinda, ka nende sõitude osas, kus seda teenust ei kasutata. On vähetõenäoline, et klient jätab talle vajaliku sõidu tegemata, kui vedaja talle sellist teenust ei osuta. Eelmises riigihankes vedajale sellist nõuet ei esitatud. Uue nõude esitamine ilma et selleks oleks suurt vajadust, tõstab asjatult teenuse hinda.

**4.9.6.** Hankija ei ole veenvalt põhjendanud, et RHAD sätestavad vedajale kohustuse kasutada teenuse osutamisel minimaalselt 23,1% ulatuses keskkonnahoidlikke sõidukeid riigihanke osades 1 ja 2 ja riigihanke osas 4 juhul, kui pakkumuses on nimetatud rohkem kui 4 sõidukit. Riigihanke alusdokumentides puudub vastav kohustus. Sisutu on kohustus esitada pakkumuses sõidukite nimekiri, mille kohaselt minimaalselt 23,1% peavad olema keskkonnahoidlikud sõidukid, kui puudub kohustus kasutada neid vähemalt samas mahus ka teenuse osutamisel. See võimaldab teha pakkumuse ka isikutel, kellel on küll keskkonnahoidlikud sõidukid olemas, kuid kes ei kavatsegi neid teenuse osutamisel kasutama hakata. Hankija on selgitanud, et sõiduki, millega vedaja läheb konkreetset tellimust täitma, valib ta pakkumuses esitatud sõidukite nimekirjast ise. Vedajal on võimalik vältida keskkonnahoidlike sõidukite kasutamist, kui hanketingimused ei sätesta vastavat kohustust.

**4.9.7.** Vaidlustaja jääb Hankijast eriarvamusele selles, et TK p 4.3 on piisavalt selge ja annab vedajale õiguse väljastada kliendile omaosaluse arve, millele on märgitud, et arve tuleb tasuda

vedaja arvelduskontole, ning et TK p-st 4.10 tuleneb selgelt, et kui vedaja on täitnud tasumata arve osas oma teavitamiskohustuse, siis on vedajal tellija suhtes ettemaksu nõude.

**4.9.8.** TK p-de 5.11 ja 5.15 kohaselt peab sõidukijuht otsima sõitjat, mitte sõitja sõidukit. Logo kasutamine sotsiaaltransporditeenust osutaval sõidukil on erivajadusega isiku jaoks negatiivselt sildistava (märgistava) toimega, kuna rõhutab tema sotsiaalset abivajadust. On üldteada, et tellija logoga sõidua autod osutavad sotsiaaltransporditeenust. Kliendi sellisesse sõidukisse sisenemine annab ümberkaudsetele isikutele infot, et sellel isikul on puue (SHS § 38 lg 1). Tänapäeva ühiskonnas tuleks sellist sildistamist vältida. Lisaks sellele ei ole Hankija põhjendanud, miks ei oleks samaväärselt täidetud riigihanke eesmärk, kui TK p-des 3.14 ja 3.21 sätestatud nõudeid peaks vedaja täitma üksnes teenuse osutamise ajal, mitte kogu lepingu kehtivuse ajal. Nõue, et sõidukid peavad kandma tellija logosid ja nendes peab olema infolehed tellija kontaktandmetega ka ajal, mil vastav sõiduk tellijale sotsiaaltransporditeenust ei osuta, on ülemääraselt vedaja huve kahjustav. Hankija on riigihanke teabevahetuses selgitanud, et vedajal on õigus osutada teenust kolmandatele isikutele ka sõlmitava raamlepingu väliselt. Puudub mõistlik põhjus, miks peaksid ka sel ajal vedaja sõidukid kandma tellija logosid ja sõidukites peaksid olema infolehed tellija andmetega. See ei saa teenida ka tellija teenuse reklaami eesmärki, sest sotsiaaltransporditeenust saavad kasutada vaid kohaliku omavalitsuse poolt määratud isikud, mitte igaüks.

**5.** Hankija, **Mittetulundusühing Tartumaa Ühistranspordikeskus**, vaidleb vaidlustusele vastu.

**5.1.** Vaidlustaja jätab tähelepanuta, et vaidlustuskomisjon ja kohtud ei hinda hankelepingu tingimuste majanduslikku otstarbekust (Riigihangete seadus. Kommenteeritud väljaanne lk 53, p 20; Tartu Halduskohtu otsus 3-18-1047, p-id 8, 13.2 ja 14.2). Vaidlustuskomisjon ei saa hinnata hanketingimuse otstarbekust ja majanduslikku mõistlikkust, vaid üksnes õiguspärasust (vaidlustuskomisjoni otsus 81-17/187280, p 23). Sealjuures tuleb arvestada, et hanketingimused, mis on kõigile potentsiaalsetele pakkujatele ühtmoodi ebasoodsad või ebameeldivad, kuid mille kehtestamiseks on hankijal olnud asjakohane ja mõistlik põhjus, võivad küll olla ebaotstarbekad, kuid see ei anna pakkujale veel õigust nõuda tingimuste muutmist (Tallinna Ringkonnakohtu otsus 3-20-1202, p 10).

Tulenevalt ulatuslikust vaidlustus- ja kohtupraktikast ei pea Hankija kujundama hankelepingu tingimusi selliselt, et need oleksid pakkujatele võimalikult soodsad ja meelepärased. Hankija leiab, et vaidlustatud hanketingimused on Hankija eesmärges silmas pidades sobivad, vajalikud ja mõõdukad, seejuures vaidlustuskomisjoni ja kohtute kontroll saab piirduda ilmsete kaalutusvigade tuvastamisega. Hankijal on hanketingimuste määratlemisel avar kaalutusruum ning üksnes hankija enda otsustada on, mida ja millistel tingimustel (sh millise hinna eest) ta hankida soovib. Hankijal ei ole kohustust kehtestada potentsiaalsetele pakkujatele meelepäraseid hanketingimusi. Kui Vaidlustaja leiab, et hanke tingimused ei ole temale vastuvõetavad või lepinguga kaasnev äririsk põhjendamatult suur, on tal õigus jätta pakkumus esitamata. Samuti on Vaidlustajal võimalik sõlmitavas lepingus lepinguliste õiguste ja kohustuste tasakaalustamiseks määrata pakkumuse hind selliselt, et see oleks hanketingimustes sätestatud kohustusi ja riske arvestades piisav.

Hankija hinnangul ei peeta hanketingimuste kontekstis RHS § 3 p-de 1 ja 2 tähenduses proportsionaalsuse all silmas mitte seda, et hankes kehtestatud tingimused oleksid igal juhul vastuvõetavad pakkujale või et hankes kehtestatud tingimustel sõlmitavas lepingus oleksid

hankija ning (ausa konkurentsi tingimustes edukaks osutunud) pakkuja õigused ja kohustused mistahes hinna juures omavahel tasakaalus. Pelk asjaolu, et hanketingimus ei ole ettevõtjale meelepärane ja see saaks teoreetiliselt olla ettevõtja jaoks ka leebem, ei tähenda veel seda, et tegemist on eaproportsionaalse tingimusega. Vaidlustusmenetlus ei ole ettevõtja jaoks vahend saavutamaks endale lihtsalt meelepärasemaid lepingutingimusi. Vastasel juhul muutuks vaidlustuskomisjon sisuliselt lepingueelsete läbirääkimiste areeniks (vaidlustuskomisjoni otsus 69-20/222286, p 16). Teisisõnu, kui Hankija poolt kehtestatud tingimused on sellised, mis on kõigile potentsiaalsetele pakkujatele ühtmoodi ebasoodsad või ebameeldivad, siis võivad need küll olla ebaotstarbekad, ent need pole vastuolus õigusaktidega sel määral, et potentsiaalne pakkuja saaks iseenda subjektiivsete õiguste kaitse eesmärgil nende muutmist (õigusaktidega kooskõlla viimist) nõuda. Sel juhul riskib hankija sellega, et ühtki pakkumust ei esitata või on pakkumused sellise hinnaga, mis ületavad oluliselt hanke eeldatavat maksumust.

**5.2.** Vaidlustaja ei ole põhjendanud, miks ta peab hanketingimusi õigusvastaseks. Paljasõnalise, faktideta sisustamata väite esitamine Hankija tegevuse õigusvastasuse kohta, lootuses, et vaidlustuskomisjon uurimispõhimõttest tulenevalt kõik asjaolud välja selgitab, ei ole faktilise põhjendusena piisav (Riigihangete seadus. Kommenteeritud väljaanne. Lk 1076, komm 13).

Esiteks, ei saa erinevus mõne teise tellija poolt mõnes teises riigihankes olla juba põhimõtteliselt õigusvastasuse põhjendus. Teiseks on aga see, et Vaidlustaja poolt vaidlustuse lisades 5 – 7 esitatud tõendid isegi mitte ei kinnita Vaidlustaja järelust selle kohta, et Elva, Kambja ja Kastre valdades rakendatakse sotsiaaltranspordi tellimisele Riigihankega võrreldes leebemaid või vedajale soodsamaid tingimusi. Nimelt nähtub vaidlustuse lisast 5 pelgalt see, et KOV ei esita täpselt samasuguseid tingimusi sotsiaaltranspordi tellimisele, lisa 6 kohaselt ei telli KOV üldse samasisulist teenust ning lisa 7 kohaselt pole KOV enda poolt tellitava sotsiaaltranspordi tingimuste kohta üldse midagi öeldud. Eelnevat arvestades on vaidlustuse lisad 5 -7 käesoleva vaidluse lahendamisel asjakohatud, kuna need ei saa öelda mitte midagi Riigihanke tingimuste kohta.

Vaidlustaja on jätnud täitmata endal lasuva elementaarse põhjendamiskohustuse selles, mistõttu peab Vaidlustaja hanketingimusi õigusvastaseks ja oma subjektiivseid õigusi riivavateks. Hankija ei pea hakkama pimesi õigustama hanketingimuse õiguspärasust, kui Vaidlustaja ei ole isegi aimu andnud, mistõttu on Vaidlustaja hinnangul tingimus õigusvastane. Hankija hinnangul on kõik loetletud tingimused ilmselgelt vajalikud ja mõistlikud tagamaks sotsiaaltransporditeenuse hea kvaliteet, sh operatiivsus ja järjepidevus ning kliendisõbralikkus.

### **5.3. Keskkonnahoidlikkuse nõuded Riigihanke osades 1, 2 ja 4 – TK p 3.5**

Vajalikkus tuleneb üheselt määrusest „Hankelepingu esemeks oleva maanteesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“, millele on TK p-is 3.5 ka otsesõnu viidatud. Eelviidatud määruse § 6 lg 4 sätestab: „*Hankija peab tagama keskkonnahoidlike maanteesõidukite ja teenuste hankimisel käesoleva määruse lisas sätestatud keskkonnahoidlike maanteesõidukite hankimise osakaalu sihtarvude täitmise lepingutega hõlmatud maanteesõidukite koguarvust selle perioodi sihtarvude järgi, mis kehtivad riigihanke menetluse alustamisel.*“. Seega määrusega seatud kohustuslikud sihtarvud seonduvad justnimelt sõidukite arvuga, mitte konkreetse sõiduki läbisõiduga. Seda määruse

tõlgendust toetab otseselt ka määruse õiguslikuks aluseks olev Euroopa Liidu 2019/1161 mille ülevõtmiseks ja rakendamise täpsustamiseks on viidatud määrus kehtestatud . Nimelt viidatud direktiivi art 5 lg 5 sätestab järgmist transporditeenuse tellimisel keskkonnahoidlikkuse sihtmäärade kohta järgmist: „5. *In the case of contracts referred to in points (b) and (c) of Article 3(1), the number of road transport vehicles to be used for the provision of the services covered by each contract shall be taken into account for the purpose of assessing compliance with the minimum procurement targets.*” See, et vedaja on kohustatud tagama RL täitmise vastavalt oma pakkumusele, sh pakkumuses näidatud sõidukitele ning seejuures tagama TK kehtestatud keskkonnahoidlikkuse sihtmäära täitmise, lasub vedajal niikuinii täpselt samavõrd nagu vedaja on kohustatud ka kõiki muid sõidukitele ja teenusele hanketingimustes esitatud nõudeid täitma raamlepingu täitmisel. Vaidlustaja näib arvavat, et kui iga konkreetse TK nõude kohta pole RL-s eraldi öeldud, et vastavat kohustuslikku nõuet tuleb täita ka RL täitmisel, siis vedaja lepingu täitmisel kuidagi vabaneb TK nõuete täitmise kohustusest. Nii see pole. RL p 3.1 ütleb ühemõtteliselt, et RL täitmine peab toimuma kooskõlas RHAD-ga (sh TK-ga), p 3.2.5 kohaselt on vedaja pakkumus lepingu osa (st lepingu osa on ka pakkumuses nimetatud sõidukite nimekiri) ja p 4.1 rõhutab üle, et vedaja peab tagama lepingu täitmisel TK nõuete täitmise, sh järelikult ka TK-s sätestatud keskkonnahoidlikkuse sihtmäärade täitmise. TK-st tulenevate keskkonnahoidlikkuse nõudeid mitte täitvate sõidukite kasutamine on käsitav RL p 8.4.3.17 sätestatud olulise lepingurikkumisena, sest kasutatavad sõidukid ei vastaks lepingu tingimustele (kuna TK on lepingu osa).

#### **5.4. Logo sõidukil – TK p 3.14**

Logo sõidukil on vajalik teenuse kvaliteedi tagamiseks, et puudega reisija leiaks hõlpsasti sõiduki üles ning sõidud saaksid alata ajaplaani kohaselt.

#### **5.5. Kohustuslikud abivahendid – TK p 3.19**

Sotsiaaltransporditeenuse kvaliteet sõltub mh sellest, et reisija oleks mitte üksnes füüsiliselt toimetatud sihtkohta, vaid reisijal oleks võimalik kasutada oma puude iseloomust sõltuvaid abivahendeid sihtkohas (nt haiglas, õppeasutuses) liikumiseks ja toimetulekuks kuni sihtkohast tagasisõiduni (kui tegemist on edasi-tagasi sõiduga). Riigihankes on lubatud lisaks põhikohustustele sätestada ka põhikohustuse täitmise kvaliteeti parandavaid täiendavaid kohustusi kui see on Hankija hinnangul hanke eesmärgi saavutamiseks vajalik. Riigihanke eseme ja selle suhtes kohalduvad nõuded otsustab Hankija ise kaalutlusõiguse alusel. Käesolevas Riigihankes on abivahendite koosseis ja kliendi kasutusse andmise tingimused hanketingimustes määratletud, kohustuse sisu on selge ja piiritletud.

#### **5.6. Veomahtude mitte garanteerimine - TK p 1.5**

Riigihanke esemeks on sotsiaaltranspordi teenus, mille reaalne vajadus sõltub kohalike omavalitsuste vajadusest suunata teenusele puuetega isikuid erinevatesse piirkondadesse ja erineva operatiivsusega (millest johtuvalt ongi Riigihange jaotatud osadeks). Garanteeritud veomahtu ei ole teenuse olemuse tõttu põhimõtteliselt võimalik ette anda, sest mitte kellelegi ei ole teada, kas ja kui palju ning kuhu täpselt ning millise operatiivsusega on puuetega isikute transpordivajadus. Seepärast parim, mida Hankija saab teha, ongi ette anda eelduslikud veomahud TK p-is 1.5 lähtudes eelnevate aastate kogemusest, sh lähtudes Vaidlustaja endaga riigihankes viitenumber 253659 sõlmitud lepingutest.

Raamlepingu kui hankeinstrumendi kasutamine ei ole õigusvastane ning vaidlustuspraktikas ning teoreetilises kirjanduses on korduvalt kinnitust leidnud, et raamlepingu sisuline erinevus hankelepingust seisnebki justnimelt hankija kohustatuses konkreetses mahus teenust tellida.

Teisisõnu, raamlepingu põhimõtteline sisu seisnebki selles, et raamlepingu sõlminud pakkuja peab tagama valmisoleku raamlepingu alusel teenust osutada, kuid sellele ei korrespondeeri hankija kohustust konkreetses mahus teenust tellida. Vaidlustuskomisjon on otsuse 197-21/242498 p-is 21 öelnud: „Nimelt, raamlepingu korral ei ole hankija kohustatud lepingupartnerilt üldse midagi tellima (vt vaidlustuskomisjoni otsus 144-19/210472, p 12). Selline lahendus, mis annab ka hankelepingu puhul hankijale teatud tingimustel võimaluse teenust mitte tellida, ei ole põhimõtteliselt keelatud. Antud juhul on niisuguse regulatsiooni kehtestamine õigustatud eeskätt sellega, et tegemist on kestvus-lepinguga ning hankija soovid ja vajadused võivad ajas muutuda. Tagamaks, et hankija ei pea tellima ja maksuma teenuse eest, mida ta saada ei soovi või objektiivselt ei vaja (nt on mõni iseenesest hoolduspiirkonda kuuluv haljasala suletud või rekonstrueerimisel), on mõistlik ja põhjendatud ette näha, et hankija võib tööde tellimisest ka loobuda. Töövõtja informeerimiseks sellest, et teatud teenustest hankija loobub, on ette nähtud piisav etteteatamistähtaeg. Tegemist ei ole riigihanke korraldamise üldpõhimõtteid rikkuva sättega. Vaidlustaja viidatud äririsk, et kui hankija peaks mõnikord loobuma mõne teenuse tellimisest, siis töövõtja peab ikkagi kandma teenuse osutamiseks valmis olemiseks püsikulusid, on võimalik maandada pakkumuse kõrgema hinnaga.” Vaidlustuskomisjoni poolt viidatud lahendis avaldatu on asjakohane ka käesolevas vaidluses.

Hankija ei saa mitte mingil moel keelata ega piirata KOV enda poolt haldusülesande täitmist. Eksitav on Vaidlustaja väide justkui oleks riigihankes viitenumber 253659 sõlmitud lepingust nõ kõrvale hiilides tellitud oluline osa sotsiaaltransporditeenusest, mida justkui tellivad KOV-d omal käel. Nähtuvalt vaidlustuse lisadest 8 – 10 on Kambja vald tellinud 2023 jooksul vaid kaks sõitu kogumaksumusega 620 eurot, Kastre vald on omal käel tellinud sotsiaaltransporditeenust maksumuses 7300,64 eurot ja Elva vald maksumuses 418.40 eurot. Kokku telliti Vaidlustajalt riigihankes viitenumber 253659 sõlmitud lepingu alusel sotsiaaltransporditeenust 2023 aasta jooksul maksumuses 537 645.89 eurot (sh käibemaks), mistõttu Vaidlustaja poolt esile toodud KOV-de endi poolt väljaspool lepingut tellitud teenus moodustab kaduvväikse osa Vaidlustajalt tellitud sotsiaaltransporditeenuse maksumusest.

Seega on alusetu Vaidlustaja väide, et esineb risk, et kohalikud omavalitsused asuvad tellima sotsiaaltranspordi omal käel väljaspool Riigihankes sõlmitavat lepingut ja seetõttu on tõenäoline, et Riigihankes sõlmitavate lepingute alusel tellitakse vedajalt teenust kas väga vähe või üldse mitte.

#### 5.7. Vedaja tasu perioodilise muutmise aluste puudumine

Vaidlustusmenetluses peab Vaidlustaja põhjendama, miks hanketingimus on õigusvastane, mitte ei ole vaidlustusmenetlus areen pakkuja soodsamate või sümpaatsemate hanketingimuste väljakauplemiseks. Vedaja tasu indekseerimise osas on juba avaliku liiniveo hangetes, kus lepinguid sõlmitakse 8 – 10 aastaks, kohtud ühese hinnangu andnud, et õigusaktides puudub üldse kohustus vedaja tasu perioodilist muutmist ette näha ning isegi kui hankija on sellise perioodilise indekseerimise ette näinud, ei pea seeläbi olema tagatud vedaja reaalsete kulude hüvitamine. Kohtuasjas 3-18-752 on Tallinna Ringkonnakohus oma otsuse p-is 15 märkinud järgmist: „Euroopa Kohtu 19.04.2018 otsusest C-152/17: *Consortio Italian Management e Catania Multiservizi* (p-d 29–31) tulenevalt ei kohusta EL õigus nägema ette regulatsiooni hankelepingu alusel makstava tasu suuruse perioodiliseks läbivaatamiseks pärast hankelepingu sõlmimist ning hankija ei pea lepingupartneril võimaldama tõsta hinda pärast lepingu sõlmimist. Sellist nõuet ei tulene muu hulgas riigihanke üldistest põhimõtetest (eelkõige võrdse kohtlemise põhimõttest ja läbipaistvuskohustusest).” Euroopa Kohus on ka

asjas C-421/22 tehtud otsuses rõhutanud, et isegi avaliku liiniveo puhul (kus määrus 1370/2007 sätestab üldpõhimõttena selle, et vedaja tasu peab katma vedaja kulud) ei tulene Euroopa Liidu õigusaktidest ega riigihanke üldpõhimõtetest kohustust tagada vedaja reaalsete kulude hüvitamine ega sätestada hankedokumentides vastavat indekseerimismehhanismi. Seda enam peab eelnev järeldus paika sotsiaaltranspordi hangetes, kus pole üheski õigusaktis isegi sätestatud ühistranspordiseadusega analoogset regulatsiooni, et vedaja tasu peab katma vedaja kulud (käesolevas Riigihankes tellitav sotsiaaltransporditeenus ei ole avalik liinivedu).

Raamleping ega hanketingimused ei välista seda, et RHS § 123 sätestatud eelduste täitmisel on võimalik ka käesolevas Riigihankes sõlmitavat lepingut muuta ning puhuks kui sõlmitava lepingu majanduslik tasakaal muutub vedaja kahjuks, on vedajal võimalik rakendada haldusmenetluse seaduse § 102. Kas konkreetne kokkulepe hinna muutmiseks mahub RHS § 123 lubatavate muudatuste alla või mitte, sõltub asjaoludest. Riigikohus on juba kohtuasjas 3-20-1150 sedastanud, et hankelepingu muutmine hinna osas muudab küll alati lepingu majanduslikku tasakaalu, ent see ei vii järelduseni, et mistahes muutused hinnas oleks seetõttu keelatud RHS § 123 lg 4 alusel, vaid muudatus (ka lepingu majanduslikku tasakaalu muutev) on alati lubatud, kui täidetud on mõni RHS § 123 lg 1 alustest.

Haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 sätestab regulatsiooni puhuks, kui halduslepingu eraõigusliku poole kahjuks on lepingu majanduslik tasakaal muutunud: „*Kui halduslepingu täitmine on pärast selle sõlmimist muutunud oluliselt raskemaks, võib raskustesse sattunud pool, keda ei ole käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud, nõuda halduslepingu muutmist vastavalt uutele oludele. Kui see ei ole võimalik või kui teine pool sellest keeldub, võib raskustesse sattunud pool pöörduda kohtusse halduslepingu lõpetamise taotlusega.*“ Seega ilmselgelt tuleneb õigusaktist vedajale võimalus nii nõuda Riigihankes sõlmitava lepingu majandusliku tasakaalu taastamist kui ka pöörduda lepingust väljumiseks kohtusse. Seadusandja on ilmselgelt pidanud vajalikuks, et halduslepingute puhul ei oleks eraõiguslikul poolel võimalik majanduslike raskuste tõttu kergekäeliselt lepingust väljuda ning antud regulatsioon ei riiva kuidagi justnimelt Vaidlustaja huve, vaid puudutab kõikide halduslepingute eraõiguslikke pooli võrdselt. Ilmselgelt on sotsiaaltransporditeenuse järjepidevus ja usaldusväarsus oluline avaliku huvi tagamiseks, mistõttu on põhjendatud halduslepingust väljumise piiramine.

#### **5.8. Ennetähtaegne lõpetamine vedaja poolt - RL p 10.4**

Vaidlustaja heidab esmalt ette, et RL p 10.4 on õigusvastane, kuna piirab aluseid, mil vedajal on võimalik Riigihankes sõlmitud leping ühepoolset üles öelda ning ülesütlemise etteteatamistähtaeg 90 päeva on liiga pikk. Vaidlustuskomisjon ja kohtud on analoogse sisuga hanketingimusele avaliku liiniveo lepingutes juba hinnangu andnud, kinnitades selle õiguspärasust ning see on asjakohane ka käesolevas hankes (nt vt vaidlustuskomisjoni otsus 60-23/263802 p 9.3; kohtuasjad 3-23-1314 ja 3-20-1202). Halduslepingu ühepoolne ülesütlemine eraõigusliku lepingupoole poolt peabki olema äärmuslik meede tellija kõige olulisemate lepingurikkumiste puhuks. Vajadus tagada suure avaliku huvi objektiks oleva teenuse järjepidevus ja usaldusväarsus õigustab seega nii piiratud aluseid vedaja poolt lepingu ülesütlemiseks kui ka ülesütlemise tähtaega. Ülesütlemise tähtaeg 90 päeva on vajalik selleks, et Hankijal oleks võimalik korraldada uue vedaja leidmiseks uus riigihange ja vältida sotsiaaltransporditeenuse katkemist. Üldteadaolevalt on rahvusvahelist piirmäära ületava riigihanke läbiviimise periood alates hanke alustamisest kuni lepingu sõlmimise ja täitma asumiseni tavapäraselt kaugelt pikem kui 90 päeva, kuivõrd juba pakkumuste esitamise tähtaeg on minimaalselt 30 päeva, lepingu sõlmimisele eelneb ooteaeg ning uuele vedajale

tuleb tagada ka ettevalmistusperiood.

Vedaja ei pea tellijale teenust osutama tasuta (nagu Vaidlustaja eksitavalt püüab muljet jätta) ega kaota vedaja tellija suhtes ka muid õiguskaitsevahendeid. Kui tellija on vedajale võlgu, siis säilib vedajal tellija suhtes tasunõue ning tasunõude täitmise viivitamisel ka viivisenõue. Kuna tellija on avaliku sektori asutus, kelle rahastus tuleb KOV-delt, siis on äärmiselt ebatõenäoline, et tellija muutub maksejõuetuks ega ole põhimõtteliselt võimeline vedajale tasu maksma (ehk esineb oht tellija pankrotistumise tõttu jääda püsivalt ilma tasuta). Küll aga on praktikas tavaline, et vedajal ja tellijal on erimeelsus igakuiselt makstava tasu suuruse osas, mistõttu avaliku huvi tagamiseks ei saa vedajal olla õigust lepingu ülesütlemiseks mistahes võlgnevuse puhul. Tegelikult möönab ka Vaidlustaja ise vaidlustuses, et teenuse järjepidevuse tagamiseks on oluline nii vedaja poolt lepingu ülesütlemise aluste piiramine, lävendi seadmine tellija võlgnevusele ja pikem ülesütlmistähtaeg. Eelnevast tulenevaid rahavoolisi riske on pakkujal võimalik maandada pakkumuse hinnastamisega.

**5.9.** Vaidlustaja heidab ette, et õigusvastane on RL p 10.5, mis võimaldab tellijale korralise ülesütlemise õiguse 90-päevase etteteatamisega. Vaidlustaja ei põhjenda, miks tema arvates on korraline ülesütlemine õigusvastane. Vaidlustusest võib aimata, et Vaidlustaja etteheide on hoopis suunatud sellele, et veomahud ei ole vedajale garanteeritud. Ent nagu eespool selgitatud, ei ole raamlepingu kui hankeinstrumendi kasutamine keelatud ning sotsiaaltranspordi olemust arvestades on raamlepingu sõlmimine ka ainuvõimalik mõistlik lahendus, sest mitte kellelgi ei ole võimalik konkreetseid veomahte tagada ja ette näha.

**5.10.** Vaidlustaja väidab, et ehkki TK p-i 4.3 kohaselt väljastab vedaja omaosaluse arve tellija nimel ja RHAD üldosa p 7.3 kohaselt tasaarvestatakse vedajale makstud omaosaluse tulu vedajale makstava tasuga, siis ikkagi ei saa vedaja arvel näidata mitte vedaja enda arveldusarvet, vaid hoopis tellija arvet kui hanketingimused seda otsesõnu ei ütle.

Vaidlustaja arutluskäik ei ole arusaadav. RHAD üldosa p 7.3 sätestab sõnaselgelt: „*Sõitjate poolt Vedajale omaosaluse korras makstud tulu kuulub Tellijale ning see tasaarvestatakse Vedajale makstava tasuga vastavalt Lepingu tingimustele.*“ Seega on hanketingimustes juba ühemõtteliselt sätestatud, et omaosaluse arve väljastatakse küll tellija nimel, kuid omaosalus tasutakse vedajale (sh vedaja arveldusarvele). Hanketingimusi tuleb tõlgendada koosmõjus, mistõttu on selge, et vedaja poolt väljastatud omaosaluse arvel tuleb tasumiseks näidata justnimelt vedaja enda arveldusarve.

**5.11.** TK p 4.10 - Vaidlustaja heidab ette, et talle ei ole arusaadav mida tähendab see, et kliendile väljastatud ülekandearve tasumata jätmisel vastutab laekumata tulu eest tellija.

Hanketingimusi tuleb tõlgendada koosmõjus. Nagu Vaidlustaja ise on osundanud, TK p 4.8 järgi käsitletakse klientide omaosalusest laekunud tulu vedaja ettemaksena ehk kattena tellija poolt vedajale maksmisele kuuluva tasule. Kui klient omaosalusarvet vedaja kontole ei tasu, siis järelikult ei ole TK p 4.8 kohaselt vedaja vastavat ettemaksu tellijalt saanud ning vedajal on järelikult tellija suhtes ettemaksu tasunõue.

**5.12.** TK p-id 3.14 ja 3.21

Vaidlustaja ei ole selgitanud, kuidas on ebaoproportsionaalselt koormav nõue, et sõidukites peavad olema infolehed. Tundub, et Vaidlustaja etteheide on tegelikult suunatud hoopis TK p 3.1 vastu, et sõidukid peavad vastama tehnilise kirjelduse nõuetele kogu lepingu kehtivusaja

jooksul ehk teisisõnu Vaidlustaja arvates ei peaks vedaja pakkumuses nimetatud sõidukite puhul olema tagatud TK nõuetele vastavus kogu lepingu kehtivusaja jooksul. Vaidlustaja seisukohad on ebamõistlikud, sest puudub mistahes põhjus üldse sõidukite suhtes nõudeid esitada, kui selliste nõuete täitmine on valikuline või nõuded peavad olema täidetud üksnes mõnikord ja mitte alati. Kui Vaidlustaja leiab, et sõidukitele logo paigaldamine ja infolehtede olemasolu tekitab Vaidlustajale rahalist kulu mh saamata jäänud tulu näol, siis on Vaidlustajal võimalik see kulu kajastada pakkumuse maksumuses.

**5.13.** Hankija esitas 24.09.2024 täiendavad seisukohad.

**5.13.1.** Kõik seatud hanketingimused teenivad eesmärki tagada tõhus, operatiivne ja kasutajasõbralik sotsiaaltransporditeenus. Kui Vaidlustaja hinnangul on kvaliteedis järeleandmisi tegemata võimalik Hankija eesmärgid täita ka leebemate nõuetega, siis pidanuks Vaidlustaja ka selgitama, kuidas ja milline leebem nõue võimaldaks Hankija eesmärgi täita ja teenuse kvaliteeti säilitada. Vaidlustaja ei ole seda teinud, vaid on paljasõnaliselt pidanud vaidlustatud hanketingimusi ebavajalikeks, sest sotsiaaltranspordi suhtes ei tulene seadusest kvaliteedinõudeid.

Kohalike omavalitsuste sooviks pole saada mitte võimalikult odavat teenust, vaid kvaliteetset sotsiaaltransporditeenust, mis seejuures võimaldaks eelarvevahendeid planeerida ja vastaks kohalike elanike reaalsele vajadusele veomahtude osas.

Enamus käesolevas vaidlustusasjas vaidlustatud hanketingimustest on täpselt samal kujul sisaldunud ka riigihankes viitenumber 253659, kus leping on sõlmitud Vaidlustaja endaga.

**5.13.2.** Veomahtude mitte garanteerimine

Tulenevalt sotsiaaltranspordi olemusest kujuneb reaalne vajadus sotsiaaltranspordi tellimuste järele jooksvalt ja Hankijal ei ole võimalik sätestada hanketingimustes mingeid minimaalseid veomahte, mille täitmise Hankija kohustub vedajale igal juhul tagama, sest Hankija ei saa mõjutada seda, millised puudega isikud millises teeninduspiirkonnas ja kuhu täpselt soovivad sõita. Eelneva kogemuse pinnalt on Hankijal võimalik hanketingimuses sätestada üksnes eelduslikud veomahud igas Riigihanke osas ja seda Hankija ongi teinud. Ka avalike vahendite otstarbeka kasutuse põhimõttest lähtudes ei saa kuidagi mõistlikuks pidada, et Hankija võtab kohustuse maksta kinni transporditeenus mingites minimaalsetes veomahtudes olukorras, kus Hankija ei saa mõjutada transporditeenuse reaalselt vajadust.

Vaidlustaja viide, et Hankija eesmärkide saavutamiseks tulnuks valida dünaamiline hankesüsteem, jääb arusaamatuks ja on asjatundmatu. Dünaamiline hankesüsteem on elektrooniline hankelepingute sõlmimise viis. Arusaamatuks jääb kuidas Vaidlustaja arvates oleks mõistlikult üldse võimalik igakordselt hakata dünaamiline hankesüsteemi vahendusel sõlmima hankelepingut, kui Hankijal tekib vajadus konkreetse sotsiaaltransporditeenuse operatiivseks tellimiseks konkreetsele isikule konkreetsesse sihtkohta konkreetseks ajaks ja veel enam, kuidas saaks selline ad hoc tellimuse hind kujuneda soodsamaks, sest sellisel juhul peaks ju kõik dünaamilise hankesüsteemiga liitunud pakkujad tagama pideva valmisoleku teenuse osutamiseks (sh nõuetele vastava sõidukipargi, abivahendid, töötajad jne).

Riigihanke tingimused on kujundatud kohalike omavalitsuste juhistest lähtudes ja nende heakskiidul, et täita kohalike omavalitsuste poolt volitatud haldusülesannet.

**5.13.3.** Vedaja tasu perioodiline muutmine

Sotsiaaltransporditeenus ei ole avalik liinivedu ühistranspordiseaduse tähenduses, mille suhtes saaks kasvõi teoreetiliselt rakendada ühistranspordiseaduse § 23 lg 2 sätestatu, et avaliku liiniveo kulud kaetakse avaliku liiniveo lepingust saadava tuluga. Kogu Vaidlustaja poolt viidatud kohtupraktika (kohtuasjad 3-18-1946, 3-13-481) puudutab aga justnimelt avaliku liiniveo lepingu ülesütlemist ja sellises lepingus kulude-tulude riski jaotust. See, et avaliku liiniveo lepingu täitmisega seotud kulud peavad olema kaetud lepingust saadava tuluga, on spetsiifiliselt just avaliku liiniveo eripärane regulatsioon, mille allikaks on mh Euroopa Liidu määrus 1370/2007. See ei ole üldpõhimõtte mistahes halduslepingute kohta nagu Vaidlustaja näib ekslikult arvavat. Eesti õigusest ega Euroopa Liidu õigusest ei tulene mingit üldpõhimõtet selle kohta, et mistahes avaliku ülesande täitmise reaalsed kulud peavad igal juhul olema kaetud avaliku ülesande täitmiseks sõlmitud halduslepingu alusel saadava tuluga. Sellist põhimõtet ei tulene muide isegi mitte avaliku liiniveo lepingute suhtes, mis on sõlmitud riigihanke tulemusena, nagu nähtub Hankija poolt viidatud Euroopa Kohtu praktikast, mistõttu Euroopa Kohus on isegi avaliku liiniveo lepingute puhul sedastanud, et pakkujal ei ole subjektiivset õigust nõuda tema reaalsete kulude hüvitamist või lepingu hinna jooksvat kaasajastamist võimaldava indekseerimismudeli sätestamist hanketingimustes (vt C-152/17 ja C-421/22). Kui kohus on sellisele järeldusele jõudnud avaliku liiniveo lepingute puhul, siis seda enam peab see järeldus paika muude avalike ülesannete puhul, kus pole isegi mitte põhimõtte tasandil kehtestatud kohustust katta teenuse kulu lepingust saadava tuluga.

Teenuse hinna määramine neljaks aastaks ei ole ettevõtluses ka ennekuulmatu ega liigselt koormav. Hankijale haldusülesande volitanud kohalike omavalitsuste jaoks on oluline teada, milline on kogu lepingu kehtivusaja jooksul kehtiv teenuse hind, et sellest lähtuvalt planeerida eelarvevahendeid sotsiaaltransporditeenuse tellimiseks ja kujundada vastavalt kohalikkude poliitikat (sh määrata omaosalustasud).

RL p 6.10 ei takista mitte mingil moel RHS-s või haldusmenetluse seaduse § 102 alustel sätestatud lepingumuudatuste tegemist – see on mh järeldatav Riigikohtu seisukohast asjas 3-20-1150. Ent ka lepinguliselt teatud lepingumuudatuste tegemise võimaluse piiramine ei muudaks hanketingimust ennast seetõttu õigusvastaseks, vaid mõjutaks üksnes seda, kuidas pakkujad peavad oma pakkumuse hinnastama.

#### **5.13.4. Ennetähtaegne lõpetamine vedaja poolt (RL p 10.4)**

Vedaja poolt antud täitmistagatise eesmärk on tagada tellija lepingust tulenevaid nõudeid vedaja suhtes ning lepingu lõppemisel pärast ülesütlemistähtaaja saabumist tagatis tagastataksegi vedajale. Kui täitmistagatis vedajale tagastada enne lepingu lõppemist, kaotab täitmistagatis oma eesmärgi ja vedajal puudub motivatsioon jätkata teenuse osutamist kuni ülesütlemistähtaaja lõpuni. Hankija on selgitanud, et vedaja poolt lepingu ülesütlemine tellija võlgnevuse tõttu ei vii kuidagi järelduseni, et vedaja osutab teenust tasuta, sest vedajal säilivad kõik tasunõuded osutatud teenuse eest koos muude sanktsioonidega (nt viivisenõue).

Vaidlustaja eksib väites, et Hankija on kuidagi õigusvastasel moel piiranud pakkuja õigust halduslepingust ühepoolset väljuda haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 alusel. Nii see ilmselgelt ei ole. Nimelt haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 sätestab järgmist: „*Kui halduslepingu täitmine on pärast selle sõlmimist muutunud oluliselt raskemaks, võib raskustesse sattunud pool, keda ei ole käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud, nõuda halduslepingu muutmist vastavalt uutele oludele. Kui see ei ole võimalik või kui teine pool sellest keeldub, võib raskustesse sattunud pool pöörduda kohtusse halduslepingu lõpetamise taotlusega.*“ Seega erinevalt võlaõigusseadusest haldusmenetluse seaduse § 102 lg 4 kohaselt

halduslepingu eraõiguslik pool ei saagi ühepoolset halduslepingut üles öelda põhjusel, et lepingu täitmine on muutunud eraõigusliku poole jaoks majanduslikult raskemaks, vaid kõnealune säte annab eraõiguslikule poolele lepingu muutmise õiguse ning kokkuleppe mittesaavutamisel õiguse pöörduda lepingu lõpetamiseks kohtusse. Vaidlustaja enda poolt viidatud kohtuasjas 3-18-1946 on Riigikohus otsuse p 15 (viidates mh kohtuasjas 3-13-481 p-ile 21) selles küsimuses otsesõnu märkinud: „*HMS § 102 lg-test 2 ja 4 nähtub, et eraisikust lepingupool ei või halduslepingut ühepoolset üles öelda (kolleegiumi otsus nr 3-13-481/183, p 21). Kaebaja väited selle piirangu põhiseadusvastasuse kohta on ekslikud. Kõnealune piirang on vajalik avaliku huvi kaitseks, eelkõige ATL-i puhul avaliku ülesande pideva täitmise tagamiseks. VÕS § 196 lg-s 1 kirjeldatud olukorras võib eraisikust lepingupool ülesütlemise asemel esitada haldusorganile taotluse lepingu muutmiseks või lõpetamiseks. Avalik-õiguslikud suhted, isegi kui need kujundatakse lepinguliselt, ei pea rajanema poolte jaoks võrdsetel alustel. Eraisikust lepingupoole õiguste kaitse haldusorgani õigusvastase otsuse eest lepingu muutmise või lõpetamise taotluse lahendamisel tagavad halduskohtud. Seega puudus kaebaja 24. juuli ja 26. septembri 2018. a kirjadel lepingut lõpetav toime sõltumata sellest, kas VÕS § 196 lg-s 1 sätestatud eeldused olid täidetud.*“

#### **5.13.5. Korraline ülesõtlemine (RL p 10.5)**

Pakkuja peab struktureerima oma äritegevuse nii, et 90-päevase etteteatamisega on tal võimalik lepingu täitmiseks planeeritud ressursid (sõidukid, töötajad jne) suunata ümber. Pealegi ei saa korralise ülesötlemise säte põhimõtteliselt rikkuda Vaidlustaja subjektiivseid õigusi olukorras, kus tegemist on raamlepinguga, mille puhul ei ole garanteeritud konkreetseid veomahte – reaalne toime vedaja äritegevusele korralise ülesötlemise puhul (sh välistades hüvitusnõuded) pole halvem võrreldes sellega, kui raamleping jätkab kehtivust, kuid tellijal ei ole enam vajadust raamlepingu alusel tellimusi esitada.

**5.13.6. TK p 3.2** - Hankija hinnangul tuginedes riigihanke viitenumber 253659 kogemusele ja praktikale on nii osas 1 kui ka osas 2 vajalik tagada võimalus, et kummaski osas on täitmisel korraga kuni 13 töökäsku ehk kokku on nii osas 1 kui ka 2 korraga väljas 26 sõidukit samaaegselt. See eesmärk on saavutatav vaid nii, et osas 1 minimaalselt nõutud 13 sõidukit ei kattu osas 2 nõutud minimaalse 13 sõidukiga. Kui vedaja soovib kummagi osa teenindamiseks kasutada suuremal arvul sõidukeid, siis nende osas puudub riskasutusele piirang. Hankija rõhutab, et Vaidlustaja enda tegevus riigihankes viitenumber 253659 sõlmitud lepingute teenindamisel osas 1 ja osas 2 kinnitab Hankija väiteid, kuivõrd Vaidlustaja ise on kehtivas lepingus kummaski osas nimetanud 33 sõidukit.

**5.13.7. TK p 3.19** -Vaidlustaja ainus etteheide on jätkuvalt see, et abivahendite võimaldamine reisijatele tõstab teenuse hinda, kuid see pole põhjendus hanketingimuse õigusvastasuseks. Abivahendite tagamise kohustus lasub Vaidlustajal ka praegu riigihankes viitenumber 253659. Ilmselgelt on abivahendite tagamine ka samal päeval toimuva kahe sõidu vahelisel ajal vajalik, kui puudega reisija vajab abivahendit oma sihtkohas toimetulekuks. Sotsiaaltranspordi eesmärk on võimaldada puuetega isikutel osaleda tõhusalt ühiskondlikus elus, saada osa haridusest, tööelust ja tarbida tervishoiuteenuseid, mistõttu on isiku puudest tingitud abivahendite tagamise kohustus samal päeval toimuvate sõitude vahelisel ajal vajalik selle eesmärgi saavutamiseks.

**5.13.8. TK p 3.5** ütleb otsesõnu: „*Riigihanke osades 1, 2 ja 4 peab olema täidetud keskkonnahoidlikkuse nõue /.../.*“ Mitte kuidagi ei ole TK nõuded piiratud vaid sellega, et pakkumuses tuleb nimetada keskkonnahoidlikud sõidukid, kuid pakkumuse alusel sõlmitud

lepingu täitmine ei pea pakkumuse ja tehnilise kirjelduse nõuetega kooskõlas olema. Vaidlustaja etteheide on ilmselgelt otsitud. Raamlepingu alusel esitab vedaja regulaarselt lepingu lisa 2 järgi aruandeid, märkides mh ära lepingu täitmiseks kasutatud sõidukite registreerimisnumbrid – nende andmete alusel on Hankijal võimalik jooksvalt jälgida, kas vedaja lepingu täitmisel täidab TK p 3.5 sätestatud keskkonnahoidlikkuse nõudeid.

**5.13.9. TK p 4.3 ja p 4.10.**

Vaidlustaja ei põhjenda, miks ta jätkuvalt neid hanketingimusi õigusvastaseks peab ehk milles seisneb tema jaoks ebaselgus, vaid selle asemel Vaidlustaja arvates peaks hanketingimus olema „väga täpne“.

**5.13.10. TK p 3.14 ja 3.21.**

Sõidukitel on nõutav Hankija logo ja vedaja logo. Kumbki neist ei saa olla puudega isikut kuidagi sildistav, sest nii vedaja kui ka ühistranspordikeskus ei ole üksnes sotsiaaltransporditeenuseid pakkuv ühendus ega viita vedaja või ühistranspordikeskuse logo ka mitte kuidagi isiku puudele. Küll aga on sõidukil ühistranspordikeskuse või vedaja logo suureks abiks puudega isikule sõiduki leidmisel, kuivõrd eluliselt on paljude sõitude algpunkt rahva- ja liiklusrohke (nt tervishoiuasutuse juurdepääsualad).

## **VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED**

**6.** Vaidlustuskomisjon mõonab, et algselt esitatud vaidlustusest ei selgunud üheselt see, milliseid RHAD nõudeid/tingimusi Vaidlustaja vaidlustab. Kuid 19.09.2024 andis Vaidlustaja teada, et vaidlustab:

- 1) RL p-i 6.10;
- 2) RL p-i 10.4;
- 3) RL p-i 10.5;
- 4) TK p-i 1.5;
- 5) TK p 3.2;
- 6) TK p-i 3.19;
- 7) RHAD-d osas, milles need ei sätesta, et keskkonnahoidlikke sõidukeid tuleb riigihanke osades 1 ja 2 ning riigihanke osas 4 juhul, kui pakkumuses on nimetatud rohkem kui 4 sõidukit, minimaalselt 23,1% ulatuses ka teenuse osutamisel kasutada;
- 8) TK p-i 4.3;
- 9) TK p-i 4.10;
- 10) TK p-e 3.1, 3.14 ja 3.21.

Vaidlustuskomisjon jätab tähelepanuta esialgses vaidlustuses viidatud osad RHAD tingimused ja nõuded, sest Vaidlustaja seisukohtadest tuleneb, et nende vaidlustamine pole juba algselt olnud tema eesmärgiks.

**7.** Vaidlustusmenetlus lähtub isiku subjektiivsete õiguste kaitse põhimõttest. RHS § 185 lg-st 1 tulenevalt kuulub riigihanke alusdokumentidele esitatud vaidlustus rahuldamisele siis, kui on täidetud kaks tingimust:

- 1) vaidlustatud nõue/tingimus rikub vaidlustaja õigusi;
- 2) vaidlustatud nõue/tingimus on vastuolus RHS-iga.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et kõigi 10 vaidlusaluse nõude/tingimuse puhul tuleb jaatada Vaidlustaja õiguste rikkumist, sest Vaidlustaja eesmärgiks on esitada pakkumus lähtuvalt sellistest nõuetest/tingimustest, mis talle oleksid kasulikumad (võimaldaksid esitada hea pakkumuse) ja tema arvates selgemad.

Riigikohus on oma 16.11.2011 otsuse 3-3-1-65-1 p-is 22 märkinud, et *riigihangete seaduses puudub eriregulatsioon, mille kohaselt vaidlustuskomisjon võiks oma otsuse tegemisel tugineda vaid vaidlustusmenetluse osaliste poolt esitatud õiguslikele väidetele*. Seega selle vaidluse lahendamisel on vaidlus eelkõige selles, kas Vaidlustaja vaidlustatud nõuded/tingimused on vastuolus RHS-i sätetega.

8. RL p-i 6.10 kohaselt *vedajale makstavat veotasu Lepingu vältel ei muudeta*.

RHAD üldosa p 7.2 kohaselt *vedaja poolt pakkumises esitatud veokilomeetri maksumus on Vedaja tasu arvestamise aluseks kogu Lepingu kehtivusaja vältel ning selle muutmine on võimalik ainult Lepingus nimetatud alustel ja korras. Lepinguga seotud kohustuste täitmisel on Vedajal õigus üksnes Lepingus otsesõnu nimetatud tasudele, muid tasusid ning kulusid Vedajale ei hüvitata*.

Vaidlustaja on seisukohal, et veotasu muutmine peab olema RHAD-s ette nähtud - veoteenuse osutamise turuolukord on niivõrd muutlik, et ühelgi pakkujal ei ole võimalik esitada pakkumust võttes arvesse kõiki võimalikke riske (näiteks julgeolekumaks). Vaidlustaja leiab, et kui pakkujad peavad võtma arvesse kõiki võimalikke riske juba praegu esitatavas pakkumuses, oleks esitatavad maksumused ebamõistlikult kõrged. Kui Hankija on Riigihanke korraldamisel seadnud ainsaks kriteeriumiks veokilomeetri madalaima hinna, siis on veokilomeetri hinna muutmise puhul tegemist hankelepingu üldist olemust muutva tingimusega, mis ei ole RHS § 123 kohaselt lubatud. Seda enam, et RHAD-s on selgelt, täpselt ja ühemõtteliselt sätestatud, et veotasu lepingu vältel ei muudeta.

Hankijale on 30.08.2024 esitatud järgmine selgitustaotlus ja ettepanek<sup>2</sup>: „[---]Kas ettevõtja saab õigesti aru, et kui tema pakkumus tunnistatakse edukaks ja ta sõlmib raamlepingu, siis tuleb osutada sotsiaaltransporditeenust kogu raamlepingu kehtivuse ajal (48 kuud) pakkumuses esitatud hinnaga ning pakkumuses esitatud hinda lepingu kehtivuse ajal ei muudeta? Või annab raamlepingu p 10.1 võimaluse Poolte kirjalikul kokkuleppel veotasu teatud juhtudel muuta? Kui veotasu muutmine on võimalik, siis millistel juhtudel? Kui veotasu muutmine ei ole võimalik, siis mil viisil on vedajal võimalik leping lõpetada, kui teenuse osutamine muutub tema jaoks majanduslikult ebamõistlikuks?

[---]

Ettepanek: Täpsustada hankedokumente ning sätestada selgesõnaliselt, millistel juhtudel on veotasu muutmine võimalik. Riigihanke läbipaistvuse tagamiseks sätestada hankedokumentides regulaarne veotasu indekseerimine. Kui hankija veotasu muutmise võimalust ette ei näe, sätestada vedajale võimalus öelda leping üles ka juhul, kui teenuse osutamine muutub pärast lepingu sõlmimist vedajale majanduslikult ebamõistlikuks. Selline ennetähtaegne lepingu ülesütlemise võimalus võimaldaks pakkujatel teha soodsamaid pakkumusi, kuivõrd pakkumuses ei tule arvestada kõikvõimalike riskidega, mis võivad järgmise 4,5 aasta jooksul realiseeruda.“

Hankija on sellele 05.09.2024 vastanud järgmiselt: „Veotasu muutmine on kokkuleppeliselt võimalik riigihangete seaduses sätestatud ulatuses ja tingimustel seonduvalt hankelepingu lubatud muudatustega (RHS § 123). Kui leping muutub ühele poolele ebamõistlikult koormavaks, siis regulatsioon sellise lepingu majandusliku tasakaalu taastamiseks või

---

<sup>2</sup> Sõnumi ID: 880 166

*lepingust väljumiseks sisaldub võlaõigusseaduses ja haldusmenetluse seaduses.*“

**8.1.** Käesoleval juhul on vaidlus ainult selles, kas RL p 6.10 on vastuolus RHS-iga, sest RHAD-s puuduvad maksumuse muutmise alused. RHAD-d vaidlustades ei saa olla vaidlust selles, kas tulevikus, RL-i kehtivuse ajal, saab pakkumuses esitatud ühe veokilomeetri maksumust muuta tulenevalt RHS §-ist 123 või haldusmenetluse seaduse (edaspidi HMS) §-ist 102. Ka Hankija on vaidlustusmenetluses väitnud, et ühe veokilomeetri maksumuse muutmine lähtuvalt neist õiguslikest alustest sõltub konkreetsetest asjaoludest. Aga kuna neid asjaolusid pole võimalik ette näha, siis ei saa ka vaidlustuskomisjon hakata oletama seda, kas ja millistel asjaoludel on muutmine (vaatamata RL p-i 6.10 sõnastusele) võimalik.

**8.2.** Riigihanke tulemusena sõlmitava RL-i tähtaeg on 48 kuud, eeldusliku teenuse osutamise algusajaga 01.01.2025 (RHAD üldosa p 7.1).

RHAD üldosa p-id 5.4. ja 5.5. on sõnastatud järgmiselt:

*„5.4. Pakkuja esitab vastavas riigihanke osas pakkumuse maksumuse AD vormil 2 ühe veokilomeetri maksumusena ilma käibemaksuta täpsusega kaks kohta pärast koma.*

*5.5. Pakkuja esitab AD vormil 2 esitatud pakkumuse maksumuse arvutuse AD vormil 3, mille pinnalt on hankijal võimalik veenduda selles, et pakkuja on pakkumuse maksumuse kujundamisel arvestanud kõikide kohustuslike hanketingimuste ja õigusaktidest tulenevate nõuetega. Pakkumuse maksumus peab katma vedaja poolt Lepingu täitmise kulud lähtudes vastava riigihanke osa eelduslikust veomahust. Vormil 3 esitatakse vastavas riigihanke osas pakkumuse maksumuse arvutus lähtudes teenuse osutamise eelduslikust algusest 01.01.2025 esimese 12 kalendrikuu kohta ehk perioodil 01.01.2025-31.12.2025.*“

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et alusandmed pakkumuses ühe veokilomeetri maksumuse esitamiseks on RHAD-s olemas.

Lisaks Vormis 3 toodud eelduslikele 2025 veomahtudele (hanke osa 1 - 135 000, hanke osa 2 - 145 000, hanke osa 3 - 30 000, hanke osa 4 - 20 000) on RHAD-s (eelkõige TK-s ja RL-is) toodud nõuded ja tingimused tellitavale teenusele. Tõepoolest – tegelik veomaht on teadmata, kuid kuna eelduslikud veomahud lähtuvad eelnevast riigihankest, siis saab pakkuja neist lähtuda.

Ettevõtjad, kes soovivad esitada pakkumust, on võrdses olukorras seonduvalt maksudega – Riigikogu menetluses on maksuseaduste muutmise (ka Vaidlustaja viidatud julgeolekumaksu seaduse) eelnõud, kust on võimalik saada teada, millised muudatused on tulekul.

**8.3.** Ükski RHS-i säte ei näe ette, et hankelepingu täitmise käigus peab olema võimalik pakkumuses esitatud maksumust muuta (ühe veokilomeetri maksumus on Riigihankes pakkumuse hindamise kriteeriumiks osakaaluga 100%).

Indekseerimise või muude maksumuse muutmise aluste sätestamine riigihanke alusdokumentides on hankija õigus, mitte kohustus. Seega asjaolu, et Hankija ei ole ühe veokilomeetri maksumuse muutmist RHAD-s ette näinud, ei tähenda, et RHAD oleks vastuolus RHS-iga.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et tellitav sotsiaaltransporditeenus ei ole avalik liinivedu ühistranspordiseaduse tähenduses, mille suhtes saaks rakenduda

ühistranspordiseaduse § 23 lg 2 (avaliku liiniveo kulud kaetakse avaliku liiniveo lepingust saadava tuluga).

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole RL p 6.10 vastuolus RHS-iga.

9. RL p 10.4 kohaselt *vedajal on õigus lõpetada Leping ühepoolset ennetähtaegselt, teavitades sellest ette vähemalt 90 päeva, kui Tellija võlgnevus Vedaja ees ületab vastava Riigihanke osa eelduslikust aastasest veomahust 20%-le vastava veomahu ja Vedaja veokilomeetri maksumuse korrutisele vastava summa ning Tellija ei ole võlgnevust tasunud ka Vedaja poolt määratud täiendava tähtaja jooksul. Lepingu ülesütlemise tähtaeg hakkab kulgema Vedaja poolt Tellija kirjalikust teavitamisest. Mistahes muul alusel ei ole Vedajal õigust Lepingut ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda.*

Vaidlustaja leiab, et RL p 10.4 on õigusvastane nii osas, milles see sätestab olukorras, kus tellija on vedajale juba oluliselt võlgu, on lepingu üles ütlemiseks 90-päevane etteteatamistähtaeg, kui osas, milles see välistab muul alusel vedajale õiguse lepingut ühepoolset ennetähtaegselt üles öelda. Kui RL ei näe ette võimalust veotasu muutmiseks lepingu kehtivuse ajal (RL p 6.10), peab olema vedajale jäetud võimalus öelda leping ennetähtaegselt üles ka juhul, kui lepingu täitmine on muutunud vedaja jaoks majanduslikult ebamõistlikuks.

30.08.2024 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus<sup>3</sup>: „Pakkumust küsitakse ilma käibemaksuta, kuid kuidas arvestada pakkumuse tegemisel muude maksudega, mis võivad lepingu kehtivuse ajal (4 aastat) muutuda, tõenäoliselt suureneda (näiteks riigikaitsemaksu/julgeolekumaksu kehtestamine, mille alused ja suurus pole hetkel teada)? Pakkumuse tegemisel peab pakkuja lepingu kehtivuse ajal toimuda võivate maksumuudatustega arvestama, sest hanketingimused ei näe ette veotasu muutmise võimalust. Samas ei ole ettevõtjale perioodil kuni 31.12.2028 toimuda võivad maksumuudatused mingil viisil ettenähtavad. Kas ettevõtja saab õigesti aru, et kõikvõimalikest maksumuudatustest tuleneda võivad majanduslikud riskid jäävad vedaja kanda?“

Hankija on 05.09.2024 vastanud järgmiselt: „Majanduskeskkonna muutumisest, sh maksude muutumisest tulenevad majandusriskid on pakkuja kanda nii, nagu see on hankepraktikas ja kõikide muude riigihangete puhul tavapärane. Kui majanduskeskkonna muutused muudavad lepingu täitmise ühele poolele oluliselt ja ettenägematult koormavamaks, siis on haldusmenetluse seaduses ja võlaõigusseaduses sätestatud sellekohane regulatsioon lepingulise tasakaalu taastamiseks või lepingust väljumiseks.“

02.09.2024 Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus<sup>4</sup>:

„1. Mil viisil vastutab tellija omapoolsete kohustuste rikkumise eest? Palun tuua välja vastavad hanketingimuste sätted.

2. Millised on vedaja õiguskaitsevahendid? Raamlepingu p 8.4.1 kohaselt on leppetrahvi nõudmise õigus üksnes tellijal. Ka lepingu ühepoolse ennetähtaegse ülesütlemise õigus on

---

<sup>3</sup> Sõnumi ID: 880 484

<sup>4</sup> Sõnumi ID: 880 522

*vedajal vaid juhul, kui tellija on olulises viivituses teenuse eest tasumisel. Leping sätestab selgesõnaliselt, et muul alusel vedajal puudub õigus lepingut ühepoolselt ennetähtaegselt üles öelda. Kas vedajal on õigus keelduda lepingu täitmisest? Kui jah, siis millistel juhtudel? Millistel juhtudel on vedajal õigus nõuda kahju hüvitamist?*

*3. Milline on tellija asukohajärgne pädev kohus? Kas lepingust tekkinud vaidlused kuuluvad lahendamisele maakohtus või halduskohtus?“*

Hankija on 05.09.2024 vastanud järgmiselt:

*„1. Riigihankes sõlmitava lepingu suhtes kohalduvad võlaõigusseaduse ja haldusmenetluse seaduse sätted mh ka vastutuse ja õiguskaitsevahendite kohta ilma, et õigusaktid peaks olema dubleeritud lepingu tekstis.*

*2. Riigihankes sõlmitava lepingu suhtes kohalduvad võlaõigusseaduse ja haldusmenetluse seaduse sätted mh ka vastutuse ja õiguskaitsevahendite kohta ilma, et õigusaktid peaks olema dubleeritud lepingu tekstis. Riigihangete registri vahendusel on potentsiaalsetel pakkujatel võimalik küsida selgitusi konkreetsete hanketingimuste sisu kohta, kuid hankija ei hakka potentsiaalsetele pakkujatele andma õigusnõu.*

*3. Kuivõrd hankija hinnangul on sotsiaaltranspordi korraldamise kohustus KOV-de haldusülesanne, mille täitmise on KOV-d volitanud hankijale, siis on hankija hinnangul sõlmitav leping haldusleping ning seetõttu hankija asukohajärgne pädev kohus vaidluste lahendamiseks esimeses astmes on Tartu Halduskohtus.“*

**9.1.** RL p 10.4 on ainus alus, mis võimaldab vedajal RL ennetähtaegselt üles öelda - RL p-i 10.4 alusel saab vedaja esitada tellijale RL ülesütlemiseteate siis, kui tellija on vedajale võlgu.

Vaidlustuskomisjoni hinnangul on oluline see, et ükski RHAD säte ei pane vedajale kohustust osutada teenust mingi perioodi jooksul tasuta - vedajal on õigus saada tasu kogu ülesütlemise etteteatamise aja (90 päeva) eest. Tellija maksejõuetuse (mis on vähetõenäoline) puhul võib tasu saamine küll edasi lükkuda, kuid vedajal ei jää osutatud teenuse eest raha saamata.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et kui täitmistagatis vedajale tagastada enne RL-i lõppemist, kaotab täitmistagatis oma eesmärgi ja vedajal puudub motivatsioon jätkata teenuse osutamist kuni ülesütlemistähtaaja lõpuni.

**9.2.** Tegemist on teatud inimestele hädavajaliku teenusega, mille puhul ei saa kõne alla tulla selle katkemine. Kui tellija saab RL p-i 10.4 ülesütlemise teate, siis on tellijal vajalik läbi viia uus riigihange, mille puhul tuleb arvestada ka vaidlustamise võimalustega ja teenuse osutamise ettevalmistusajaga. Seega on vaidlustuskomisjoni arvates 90 päeva optimaalne aeg uue teenuse osutaja leidmiseks ja vajadusel ka rahaliste küsimuste lahendamiseks. Arvestades kõiki asjaolusid ei ole 90 päeva liiga pikk aeg selleks, et lahendada tekkinud probleemid ja leida uus teenuse osutaja.

**9.3.** Vaidlust pole selles, et Hankija sõlmib Riigihanke tulemusel halduslepingud. Halduskoostöö seadus (edaspidi HKTS) kohaldub üksnes sellistele halduslepingutele, kus üheks osapooleks on vahetult riik või kohalik omavalitsus ja millise lepinguga antakse volitus teisele isikule haldusülesande täitmiseks iseseisvalt. Käesoleval juhul on kohalikud omavalitsused ja Hankija sõlminud halduslepingu, millega kohalikud omavalitsused Hankijale üle oma haldusülesande sotsiaaltranspordi korraldamiseks. Seega RL ei jää HKTS-i kohaldamisalasse ja saab lähtuda HMS-ist.

HMS § 102 lg 4 kohaselt *kui halduslepingu täitmine on pärast selle sõlmimist muutunud oluliselt raskemaks, võib raskustesse sattunud pool, keda ei ole käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud, nõuda halduslepingu muutmist vastavalt uutele oludele. Kui see ei ole võimalik või kui teine pool sellest keeldub, võib raskustesse sattunud pool pöörduda kohtusse halduslepingu lõpetamise taotlusega.*

Seega nõustub vaidlustuskomisjon Hankijaga, et HMS § 102 lg 4 järgi ei saa RL-i eraõiguslik pool ühepoolset RL-i üles öelda põhjusel, et lepingu täitmine on muutunud eraõigusliku poole jaoks majanduslikult raskemaks, vaid kõnealune säte annab eraõiguslikule poolele RL-i muutmise õiguse ning kokkuleppe mittesaavutamisel õiguse pöörduda RL-i lõpetamiseks kohtusse. Asjakohane on ka viide Riigikohtu otsusele kohtuasjas 3-18-1946 (p 15).

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole RL p 10.4 vastuolus RHS-iga.

**10.** RL p 10.5 kohaselt *tellijal on õigus mistahes põhjusel Leping korraliselt üles öelda, teavitades sellest Vedajat ette vähemalt 90 kalendripäeva. Korralise ülesütlemise korral ei ole Vedajal mistahes hüvitusnõudeid Tellija suhtes tulenevalt saamata jäänud kasust ega muul alusel.*

Vaidlustaja peab RL p-i 10.5 õigusvastaseks põhjusel, et välistatud on mistahes nõuded tellija vastu.

Vaidlust ei saa olla selles, et RL p 10.5 ei vabasta tellijat võlgnevuste tasumisest vedajale. Seega vedaja peab saama tellijalt kätte teenuse osutamise ette nähtud summad. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga – nõuda saab ka viiviseid.

Vaidlustaja pole vaidlustusmenetluses täpsustanud seda, millest konkreetset need nõuded tellija vastu võivad tuleneda, mistõttu vaidlustuskomisjon ei saa hinnata seda, kas on olemas mingitest kuludest tulenevad nõuded, mida vedaja peaks saama tellijale RL p-i 10.5 alusel RL üles ütlemisel esitada.

Vaidlustuskomisjoni hinnangul on 90 kalendripäeva piisav aeg selleks, et vedaja saaks oma tegevuse ümber korraldada selliselt, et RL üles ütlemisega ei kaasneks talle kahju. Pakkumust esitades on pakkujale RL p 10.5 teada ja pakkuja saab sellega arvestada. Vaidlustaja ei väidagi seda, et sellega arvestada ei saa – Vaidlustaja arvates tõstab see teenuse hinda. Vaidlustuskomisjoni arvates tulebki kõik pakkuja kulud (nii teenuse osutamisega, kui ka RL lõppemisega seotud) pakkumuses esitatavas veokilomeetri maksumuses ette näha ja kui Hankija kehtestatud nõuetest/tingimustest tulenevalt on esitatava veokilomeetri maksumus väga kõrge, siis on Hankija see, kes otsustab, mida selles olukorras teha. Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et RHAD nõuetest/tingimustest tulenev kõrge maksumus tähendab, et tegemist on vastuoluga RHS 3 p-is 5 toodud põhimõttega (rahaliste vahendite säästlik ja otstarbekas kasutamine).

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole RL p 10.5 vastuolus RHS-iga.

**11.** Lisa 1 Tehniline kirjeldus (edaspidi TK) p-i 1.5 kohaselt *teenuse osutamine toimub üksnes Tellija tegelikest vajadustest lähtuvalt. Lepingu eeldatav veomaht on osas 1 Põhja piirkonnas*

135 000 kilomeetrit aastas, osas 2 Lõuna piirkonnas 145 000 kilomeetrit aastas ja osas 3 Tartumaal 30 000 kilomeetrit aastas ning osas 4 Tartumaal 20 000 kilomeetrit aastas. Nimetatud veomahud ei ole garanteeritud veomahud. Tegelikud veomahud kujunevad vastavalt Tellija tegelikele vajadustele, kuid maksimaalsed veomahud ei saa ühelgi aastal üheski osas ületada 50% käesolevas punktis määratud eelduslikust veomahust aastas.

Vaidlustaja leiab, et RHAD on õigusvastased osas, milles need ei sätesta garanteeritud veomahtusid. Pakkujal on kohustus riigihanke osades 1, 2 ja 3 maksta tellijale 7500 eurot ja 4. osas 1500 eurot lepingu täitmistagatiseks (RHAD üldosa p 3.2), pakkuja peab tegema olulisi investeeringuid, olema kogu lepingu kehtivuse aja valmisolekus osutada sotsiaaltransporditeenust, Vaidlustaja viitab ka RL p-ile 10.5, mille kohaselt on tellijal õigus mistahes põhjusel 90-päevase etteteatamisega leping korraliselt üles öelda ning vedaja hüvitusnõuded tellija suhtes tulenevalt saamata jäänud kasust või muul alusel, on välistatud.

02.09.2024 on Hankijale esitatud järgmised selgitustaotlused<sup>5</sup>:

„1. Kas ettevõtja saab õigesti aru, et hangitavaks teenuseks on sotsiaaltransporditeenus, mida kohustab kohalike omavalitsusi osutama sotsiaalhoolekande seaduse (SHS) § 38 lg 1?  
2. Kas ettevõtja saab õigesti aru, et tellija poolt vedajale esitatavate tellimuste arv ja tellitavad veomahud on seotud kohalike omavalitsuste poolt tellijalt tellitava teenuse mahuga? Kui jah, siis kas Tartumaa kohalikud omavalitsused on kohustatud tellima kogu SHS § 38 lg-s 1 sätestatud teenuse läbi tellija? Kui ei, siis mille alusel on kohalikel omavalitsustel õigus otsustada, kas tellida sotsiaaltransporditeenus läbi tellija või osutada teenust muul viisil? Kui kohalikel omavalitsustel ei ole kohustust tellida sotsiaaltransporditeenust läbi tellija, kas hanketingimused lubavad vedajal osutada samadele kohalikele omavalitsustele sotsiaaltransporditeenust ka ilma tellija vahendusega?“

05.09.2024 on Hankija vastanud järgmiselt:

„1. Jah.  
2. Jah, teenuse mahu määravad kohalikud omavalitsused. Teie poolt järgnevalt esitatud küsimused väljuvad hanketingimuste piiridest. Hanketingimused ei piira vedaja poolt sotsiaaltransporditeenuste osutamist kolmandatele isikutele.“

Tõepoolest - RHAD-s on toodud igas hanke osas eeldatavad veomahud (km) aastas (2025) ja RHAD ei kohusta RL alusel vedajalt teenust tellima - teenuse tellimine toimub lähtudes tellija tegelikest vajadustest (teenuse mahu määravad kohalikud omavalitsused).

Vaidlustajale pidi olema teada, et tegemist on raamlepingute sõlmimisega (RHS §-id 29, 30 ja 31). Vaidlustaja pole seda asjaolu tähtaegselt vaidlustanud (vaidlustuskomisjon peab ebaõnnestunuks Vaidlustaja viidet dünaamilisele hankesüsteemile).

Raamlepingu, millega tellitakse mingit teenust, eesmärgiks on võimaldada hankijal tellida mingi perioodi jooksul teenust, mille täpset kogust ei oska ega saagi ette teada. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et raamlepingu sisuline erinevus hankelepingust seisnebki hankija kohustatuses konkreetse mahus teenust tellida. Nii, nagu ka käesoleval juhul - Hankija võib küll varasemale kogemusele tuginedes eeldatava veomahu aastas RHAD-s ette näha, aga isegi tema ei tea täpset veomahtu RL kehtivuse ajal.

---

<sup>5</sup> Sõnumi ID: 880 512

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga ka selles, et isegi mingit garanteeritud veomahtu ei ole teenuse olemuse tõttu võimalik ette näha, sest mitte kellelegi ei ole teada kas ja kui palju ning kuhu täpselt ning millise operatiivsusega on puuetega isikute transpordivajadus. Hankija ei saa võtta endale kohustust maksta kinni transporditeenust isegi mingites minimaalsetes veomahtudes olukorras, kus Hankija ei saa mõjutada selle teenuse tegelikku vajadust.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et selles valdkonnas tegelevad ettevõtjad on teadlikud riskidest ja sellest, kuidas neid maandada, milliseid kulusid ja kui suures ulatuses pakkumuses esitatavas veokilomeetri maksumuses arvestada.

Eelnevatest aastatest tulenevalt ei saa nõustuda Vaidlustajaga, et kohalikud omavalitused tellivad seda teenust eraldi - kohalike omavalitsuste poolt eraldi tellitud sotsiaaltranspordi teenus moodustas väikse osa Vaidlustajalt tellitud sotsiaaltransporditeenuse maksumusest.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p 1.5 vastuolus RHS-iga.

**12.** TK p 3.2 kohaselt *vedaja esitab pakkumuses raamlepingu täitmiseks kasutatavate sõidukite kohta:*

- e) *Kui sama pakkuja esitab pakkumuse nii Riigihanke osas 1 kui ka osas 2, ei tohi pakkumustes nimetada samu sõidukeid kummagi pakkumuse Vormil 4 järjekorranumbrite 1 kuni 13 juures (s.t kõik sõidukid osa 1 Vormil 4 järjekorranumbritega 1-13 ja osa 2 Vormil 4 järjekorranumbritega 1-13 peavad olema erinevad). Alates järjekorranumbrist 14 võib soovi korral osa 2 pakkumuses Vormil 4 nimetada sõidukeid, mis on loetletud osas 1 ja alates järjekorranumbrist 14 võib soovi korral osa 1 pakkumuses Vormil 4 nimetada sõidukeid, mis on loetletud osas 2. Kui osades 1 ja 2 osutub valituks sama vedaja, võimaldab selline lahendus sõidukeid osa 1 ja 2 puhul ristkasutada.*

Vaidlustaja on TK p-i 3.2 vaidlustanud üksnes osas, mis keelab riigihanke osades 1 ja 2 sõidukite omavahelise ristkasutuse - TK p-s 3.2 sätestatud ristkasutuse keeld takistab alustada samas kohas oleval osas 1 registreeritud sõidukil riigihanke osa 2 sõitu. Vaidlustaja peab asjakohatuks Hankija väidet, et ristkasutamise keeld ei kehti alates 14-ndast autost. Pakkujal, kes soovib pakkumust esitada hanke osas 1 kui ka 2, peab olema oluliselt suurem arv sõidukeid, kui tegelikult lepingu täitmiseks vaja on.

05.09.2024 on Hankija vastanud selgitustaotlusele järgmiselt<sup>6</sup>: „*Ristkasutamise keelu eesmärk on tagada pidev ja töökindel sõidukipark sotsiaaltranspordi teenuse osutamiseks. Võimalik mõju hinnale ei ole õigusvastane ja mõjutab kõiki pakkujaid võrdselt.*“

Hankija on vaidlustusmenetluses selgitanud, et ta tugines vaidlusaluse ristkasutuse keelu sätestamisel riigihanke viitenumber 253659 kogemusele ja praktikale. Hanke osades 1 ja 2 on vajalik tagada üheaegselt 13 töökäsu täitmine, mis tähendab, et hanke osades 1 ja 2 on korraga väljas 26 sõidukit samaaegselt.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes hanke osade 1 ja 2 eeldatavast mahust ja

---

<sup>6</sup> Sõnumi ID: 880 491

varasemast kogemusest on TK p-is 3.2 sätestatud hanke osades 1 ja 2 sõidukite omavahelise ristkasutuse keeld põhjendatud ja vajalik. Kui sõidukite vajadus nii hanke osas 1 kui ka 2 võib samaaegselt olla 13, siis ei saa Hankija lubada seda, et pakkumuses esitatakse sõidukid selliselt, et neid on ristkasutatakse osade 1 ja 2 vahel. See tooks kaasa olukorra, kus näiteks osas 1 puuduvad kõik teenuse osutamiseks vajalikud sõidukid.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p 3.2 vastuolus RHS-iga.

**13.** TK p 3.19 kohaselt *vedajal peab olema igas Riigihanke osas kasutada minimaalselt järgmine kohustuslike abivahendite hulk, millega varustab sõidukid vastavalt tellimiskeskuse poolt esitatud tööksule: anatoomilise käepidemega reguleeritavad küünarkargud 1 paar; kaenlaalused kargud 1 paar; käimiskepid 1 tk, ratastega käimisraam 1 tk, abivahendite kinnitusvahendid salongis vedamiseks. Osa 3 teenindaval Vedajal peab lisaks olema 2 ratastooli. Vastava info, milliste abivahendite olemasolu konkreetset tellimust täitvas sõidukis vaja on, annab Vedajale tellimiskeskus punktis 1.13 nimetatud tööksu esitamisel. Kõik abivahendid peavad olema Vedaja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses ja need tuleb esitada Tellijale ülevaatamiseks punktis 3.3 nimetatud sõidukite ülevaatamise käigus. Juhul, kui kliendil on samaks päevaks tellitud nii teenusele/arsti juurde kui ka tagasisõit, on kliendil õigus tööksus nimetatud abivahendit kasutada ka kahe tellimuse vahelisel ajal. Abivahendi säilimise eest vastutab kahe tellimuse vahelisel ajal klient. Vedajal on õigus nõuda kliendilt vastavasisulise kokkuleppe allkirjastamist eeldusel, et vastavasisuline kokkuleppe projekt on eelnevalt Tellija poolt kirjalikult heaks kiidetud.*

Vaidlustaja leiab, et vedajale abivahendite renditeenuse osutamise kohustuse sätestamine ei ole proportsionaalne hanke eesmärgi ning Hankija kohustusega kasutada rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt - see tõstab teenuse hinda.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et TK p-is 3.19 nimetatud nõuded abivahenditele on vahetult seotud tellitava teenusega, neid kulusid on pakkujal võimalik pakkumust koostades ja esitades arvesse võtta. TK p 3.19 pole vastuolus RHS § 3 p-is 5 sätestatud hankija kohustusega kasutada rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt, sest kulud abivahendititele tuleb kanda vaatamata sellele, kas TK p 3.19 on olemas või mitte.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et abivahendite tagamine samal päeval toimuva kahe sõidu vahelisel ajal on põhjendatud, sest puudega reisija võib vajada abivahendit sihtkohas toimetulekuks.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p 3.19 vastuolus RHS-iga.

**14.** Vaidlustaja on vaidlustanud RHAD osas, milles need ei sätesta, et keskkonnahoidlikke sõidukeid tuleb hanke osades 1 ja 2 ning hanke osas 4 juhul, kui pakkumuses on nimetatud rohkem kui 4 sõidukit, minimaalselt 23,1% ulatuses ka teenuse osutamisel kasutada. Vaidlustaja leiab, et vedajal on võimalik vältida keskkonnahoidlike sõidukite kasutamist, kui RHAD vastavat kohustust ei sätesta.

TK p 3.2 kohaselt *vedaja esitab pakkumuses raamlepingu täitmiseks kasutatavate sõidukite kohta:*

- a) nimekirja Riigihanke iga osa kohta eraldi, märkides sinna sõidukite registreerimisnumbrid, samuti andmed keskkonnahoidlikkuse kohta vastavalt tehnilise kirjelduse punktile 3.5 Riigihanke osades, milles see on nõutav;
- b) tõendid selle kohta, et nimekirjas loetletud sõidukid on hiljemalt Riigihankes teenuse osutamise eelduslikuks algusajaks ehk hiljemalt 01.01.2025 Vedaja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses (tõendiks võib olla eelleping);
- c) tüübivastavuskinnituse või sõiduki tootja dokumentatsiooni, mis tõendab üheselt konkreetse sõiduki keskkonnahoidlikkuse tingimuste täitmist tehnilise kirjelduse p 3.5 kohaselt Riigihankes osades, kus see on nõutav. Hankija nõudel kohustub pakkuja täiendavalt esitama tõendeid sõiduki kohta, et hankijal oleks võimalik veenduda, et sõiduk vastab kõikidele Riigihankes esitatud nõuetele.
- d) Kui sama pakkuja esitab pakkumuse Riigihanke mitmele osale, ei tohi osas 3 või osas 4 nimetatud sõidukeid nimetada mitmes Riigihanke osas esitatavas pakkumuses, s.t osas 3 nimetatud sõidukeid võib loetleda ainult osa 3 pakkumuses, osas 4 nimetatud sõidukeid võib loetleda ainult osa 4 pakkumuses.
- e) Kui sama pakkuja esitab pakkumuse nii Riigihanke osas 1 kui ka osas 2, ei tohi pakkumustes nimetada samu sõidukeid kummagi pakkumuse Vormil 4 järjekorranumbrite 1 kuni 13 juures (s.t kõik sõidukid osa 1 Vormil 4 järjekorranumbritega 1-13 ja osa 2 Vormil 4 järjekorranumbritega 1-13 peavad olema erinevad). Alates järjekorranumbrist 14 võib soovi korral osa 2 pakkumuses Vormil 4 nimetada sõidukeid, mis on loetletud osas 1 ja alates järjekorranumbrist 14 võib soovi korral osa 1 pakkumuses Vormil 4 nimetada sõidukeid, mis on loetletud osas 2. Kui osades 1 ja 2 osutub valituks sama vedaja, võimaldab selline lahendus sõidukeid osa 1 ja 2 puhul ristkasutada.

TK p 3.3 kohaselt vedaja kohustub esitama hiljemalt 14 päeva enne teenuse osutamise alguskuupäeva Tellija poolt määratud ajal Tellijale ülevaatomiseks sõidukid, mille põhjal peab Tellijal olema võimalik kontrollida, et kõik Vedaja poolt planeeritud sõidukid vastavad Riigihankes esitatud nõuetele ja Vedaja poolt Riigihankes esitatud pakkumusele ning on Vedaja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses. Ülevaotamine toimub Tartu linnas Tellija määratud asukohas.

TK p 3.5 kohaselt riigihanke osades 1, 2 ja 4 peab olema täidetud keskkonnahoidlikkuse nõue arvestades määruse „Hankelepingu esemeks oleva maantee sõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatud keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ § 6 lg 5 (s.t riigihanke 4. osa puhul rakendub nõue juhul, kui pakkuja soovib 4. osas pakkumuses nimetada vähemalt eelviidatud sättes nimetatud arvu sõidukeid).

Riigihanke osades 1 ja 2 ning riigihanke osas 4 juhul, kui pakkuja soovib pakkumuses nimetada rohkem kui 4 sõidukit, peavad minimaalselt 23,1% sõidukitest täitma keskkonnahoidlikkuse tingimusi järgmiselt:

- a) maantee sõidukil peab olema maksimaalne summutist väljuv CO<sub>2</sub>-heide väiksem kui 50 g/km;
- b) maantee sõidukil peavad olema tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited protsendina EURO 6 heite piirnormist väiksemad kui 80%.

Punktides 3.10, 3.11 ja 3.13 on nimetatud minimaalsed nõutavad sõidukite kogused vastavates riigihanke osades. Pakkujal on soovi korral õigus pakkuda rohkem sõidukeid, kuid seejuures peab pakkuja arvestama punktis 3.5 sätestatud keskkonnahoidlike sõidukite protsentuaalse

*kogusega pakkumuses märgitud sõidukite koguarvust vastavas riigihanke osas (riigihanke osas 4 ainult juhul, kui pakutakse enam kui 4 sõidukit). Iga riigihanke osa puhul käsitletakse keskkonnahoidlike sõidukite hulka eraldi. Riigihanke osas 3 kasutatavate sõidukite osas keskkonnahoidlikkuse tingimusi kehtestatud ei ole.*

Seega on õige Hankija viide TK p-ile 3.5: *Riigihanke osades 1, 2 ja 4 peab olema täidetud keskkonnahoidlikkuse nõue /.../.*

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga selles, et RL alusel regulaarselt edastatava lisa 1 järgi saab kontrollida ka seda, kas vedaja täidab TK p-i 3.5. (lisa 1 esitakse teenuse osutamisel kasutatud sõidukite registreerimisnumbrid).

RL p-i 10.3.1 kohaselt on tellijal õigus RL ühepoolset 10-päevase etteteatamise tähtajaga üles öelda, kui *Vedaja rikub AD Lisa 1 Tehniline kirjeldus või Lepingus sätestatud nõudeid Teenuse osutamisele või Vedajale või sõidukile esitatavaid nõudeid ning Vedaja ei ole rikkumist kõrvaldanud Tellija poolt antud täiendava tähtaja jooksul.*

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole RHAD vastuolus RHS-iga.

**15.** TK p 4.3 kohaselt *kliendi omaosaluse arvele peavad olema kantud järgmised andmed: vedaja nimi ja kontaktandmed, arve number, sõidu hind koos käibemaksuga, käibemaksu suurus, sõidusoodustuse korral soodustuse määr, kuupäev ja väljumisaeg, kliendi nimi, tasumise viis (sularaha või ülekanne), Tellija ja tellimiskeskuse kontaktandmed. Arve esitatakse Tellija nimel.*

Vaidlustaja leiab, et TK p 4.3 on ebaselge, sest omaosaluse arve puhul jääb ebaselgeks, kes on teenuse osutaja ning kellele tuleb omaosaluse arve tasuda.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et Vaidlustaja viidatud ebaselgust pole.

RHAD üldosa p-i 7.3 kohaselt *sõitjate poolt Vedajale omaosaluse korras makstud tulu kuulub Tellijale ning see tasaarvestatakse Vedajale makstava tasuga vastavalt Lepingu tingimustele.*

RHAD-s on selgelt sätestatud, et omaosaluse arve väljastatakse küll tellija nimel, kuid omaosalus tasutakse vedajale (sh vedaja arveldusarvele).

TK p 4.8 järgi käsitletakse klientide omaosalusest laekunud tulu vedaja ettemaksena ehk kattena tellija poolt vedajale maksmisele kuuluvale tasule. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga - kui klient omaosalusarvet vedaja kontole ei tasu, siis järelikult ei ole TK p 4.8 kohaselt vedaja vastavat ettemaksu tellijalt saanud ning vedajal on tellija suhtes ettemaksu tasunõue.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p 4.3 vastuolus RHS-iga.

**16.** TK p-i 4.10 kohaselt *juhul, kui klient jätab talle väljastatud ülekandearve tasumata, vastutab laekumata tulu eest Tellija, eeldusel et Vedaja on tähtajaks laekumata omaosaluse arvest tellimiskeskust teavitanud maksetähtaja möödumisest 3 tööpäeva jooksul. Juhul, kui*

*Vedaja on jätanud vastava teavituse tellimiskeskusele tähtaegselt esitamata, vastutab ta laekumata tulu eest ise ja sellisel juhul loetakse ka laekumata tulu Vedajale tehtud ettemakseks p 4.8 tähenduses ning lahutatakse Tellija poolt Vedajale makstavast tasust.*

Vaidlustaja arvates ei ole TK p 4.10 selge - miks peaks faktiliselt mittelaekunud tulu maha arvama tellija poolt vedajale makstavast tasust. Vaidlustaja leiab, et RHAD-s peab olema sätestatud, et kui vedaja on täitnud tasumata arve osas oma teavitamiskohustust, siis kohustub tellija laekumata tulu vedajale tasuma.

*RL p 6.12 kohaselt omaosaluse tasud Kliendile kehtestab asjaomane kohalik omavalitsus. Omaosalustasude arveldamine Kliendile toimub igal veotsal eraldi ning seda korraldab Vedaja. Kohalikel omavalitsustel on õigus kehtestada omaosaluse tasule kuni 100% soodustusi. Omaosaluse tasude muutumisest teavitab Tellija Vedajat vähemalt 15 päeva ette. Omaosaluse tasudest laekuv tulu kuulub Tellijale.*

Seega sõidu eest tuleb klientidele tasuda omaosalus (vastavalt kehtestatud hinnakirjale).

Kliendi omaosalus tasutakse kohepeal või arve alusel. Vedaja esitab kliendile omaosaluse arve tellija nimel (TK p 4.3), omaosaluse tasud kuuluvad tellijale.

*TK p 4.8. kohaselt laekunud tulu käsitletakse Vedajale tasu ettemaksuna ning Vedajale laekunud tulu arvatakse maha Vedajale ülekantavast Lepingu alusel makstavast tasust.*

TK p 4.10 paneb vedajale kohustuse teavitada tellijat sellest, kui omaosaluse tasu pole tasutud. Kui see teavitamine toimub ennenähtud ajal, siis vastutab omaosaluse tasumise eest tellija. Kui aga õigeaegset teavitamist ei toimu, siis läheb vastutus vedajale, kellele makstavat tasust arvatakse see omaosalus maha. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et makstavast tasust maha arvamine ei tähenda seda, et vedajal jääb see tasu saamata, vaid seda, et vedaja ise peab astuma samme selle omaosaluse tasu kätte saamiseks. Vaidlustuskomisjoni hinnangul on vedajal võimalus tellija tellimiskeskuse teavitamise kaudu alati laekumata omaosaluse tasu eest vastutus anda tellijale.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p 4.10 vastuolus RHS-iga.

**17.** TK p-i 3.1 kohaselt kõik sõidukid peavad kogu Lepingu kehtivuse ajal vastama Riigihanke AD-s nõutule.

TK p-i 3.14 kohaselt iga sõiduki mõlemal välisküljel peab olema Tellija logo ja Vedaja logo või teenindusmärk. Tellija logo minimaalne suurus on 29,7 x 21 cm (vastab suurusele A4).

TK p 3.21 kohaselt sõidukite salongis peavad olema Vedaja poolt valmistatud infolehed Vedaja kontaktandmetega, tellimiskeskuse kontaktandmetega ja muu sõitjatele vajaliku info. Need võivad asetseda kleebituna sõiduki salongis nii, et need on nähtavad kõikidelt istekohtadelt või asetseda lahtiste infokaartidena istmetaskutes (esiistmel istuja tarbeks võib infoleht paikneda pardalaekas, sellest teavitab sõitjat sõidukijuht). Vastava teksti kooskõlastavad Tellija ja Vedaja omavahel enne teenuse osutamise algust.

Vaidlustaja leiab, et TK p-d 3.14 ja 3.21 on ebamõistlikud, sest need peavad olema täidetud

pakkumuses esitatud sõidukite puhul kogu lepingu kehtivuse ajal, mitte teenuse osutamise ajal.

05.09.2024 on Hankija andnud järgmise vastuse selgitustaotlusele<sup>7</sup>: „*Hanketingimustes ei ole nõutud, et logo peaks olema sõidukile kantud püsivalt, vaid lepingu täitmise ajal peab sõidukil olema logo.*“

Kõigepealt nõustub vaidlustuskomisjon Hankijaga, et vedaja ja tellija logod ei viita kuidagi isiku puudele, logod aitavad õiget sõidukit üles leida. Samuti leiab vaidlustuskomisjon, et infolehtede nõue on vajalik ja õigustatud. Vastavate kuludega saab pakkuja arvestada pakkumuses esitatavas veokilomeetri maksumuses.

Vaidlustuskomisjon nõustub Vaidlustajaga selles, et Hankija vastused selgitustaotlustele ei saa muuta RHAD-d, kuid käesoleval juhul Hankija 05.09.2024 vastus ei muuda TK p-i 3.1, vaid üksnes täpsustab seda, mida tähendab *kogu lepingu kehtivuse ajal*. Hankija ei muuda TK-i 3.1, kui selgitab ja täpsustab, et logod peavad sõidukitel olema lepingu täitmise ajal, mitte püsivalt.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtudes Vaidlustaja põhjendustest pole TK p-id 3.1, 3.14 ja 3.21 vastuolus RHS-iga.

## **18. Vaidlustusmenetluse kulud**

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

**18.1.** Hankija on esitanud tähtaegselt taotluse lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kogusummas 5920 eurot (ilma käibemaksuta), 32 töötunni õigusabi osutamise eest tunnihinnaga 185 eurot (ilma käibemaksuta).

Vaidlustuskomisjon leiab, et Hankija lepingulise esindaja kulud on mõnevõrra üle paisutatud. Arvestades seda, et vaidlusalused küsimused ei olnud õiguslikult keerulised, kuid vaidlustatud nõudeid/tingimusi oli palju, peab vaidlustuskomisjon vajalikuks ja põhjendatuks Hankija lepingulise esindaja kulusid 26 töötunni ulatuses. Seega tuleb Vaidlustajalt Hankija kasuks välja mõista 4810 eurot (käibemaksuta).

**18.2.** Vaidlustaja kulud vaidlustusmenetluses jäävad Vaidlustaja kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ulvi Reimets

---

<sup>7</sup> Sõnumi ID: 880 487