



**RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON**

OTSUS

Vaidlustusaja number	27-26/282071
Otsuse kuupäev	16.03.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	ARQUUS SAS vaidlustus Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse riigihankes „4x4 soomustransportööride ostmine Moldova kaitsevägele“ (viitenumber 282071) otsustele tunnistada vastavaks ja edukaks Roshel Inc. pakkumus
Menetlusosalised	Vaidlustaja, ARQUUS SAS, esindaja vandeadvokaat Mart Parind Hankija, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, esindaja Evelin Adamson Kolmas isik, Roshel Inc., esindaja Roman Shimonov
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS¹ § 197 lg 1 p 4 ja RHS § 198 lg 3 alusel

- 1. Jätta ARQUUS SAS vaidlustus rahuldamata.**
- 2. Jätta ARQUUS SAS vaidlustusmenetluse kulud tema enda kanda.**

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

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

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 11.07.2024 avaldas Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus (edaspidi ka Hankija) riigihangete registris konkurentsipõhise läbirääkimistega hankemenetlusega läbi viidava riigihanke „4x4 soomustransportööride ostmine Moldova kaitsevägele“ (viitenumber 282071) (edaspidi

¹ riigihangete seadus

Riigihange) hanketeate.

Taotluse esitamise tähtajaks, 14.08.2024, esitasid Riigihankes osalemise taotluse 11 taotlejat. Pärast läbirääkimisi 17.02.2025 esitasid pakkumused kolm pakkujat: ARQUUS SAS, Roshel Inc ja Oy Sisu Auto Ab.

Hankija peadirektori asetäitja 06.11.2025 käskkirjaga nr 2-1/25/443 tunnistas Hankija mh vastavaks ja edukaks Roshel Inc. pakkumuse.

21.11.2025 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) ARQUUS SAS vaidlustus Hankija 06.11.2025 otsustele tunnistada vastavaks ja edukaks Roshel Inc. pakkumus.

19.12.2025 otsusega vaidlustusasjas 265-25/282071 rahuldab vaidlustuskomisjon ARQUUS SAS vaidlustuse ja tunnistas kehtetuks Hankija 06.11.2025 otsused tunnistada vastavaks ja edukaks Roshel Inc. pakkumus.

Sellele vaidlustuskomisjoni otsusele kaebust ei esitatud.

2. 02.02.2026 käskkirjaga nr 2-1/26/27 tunnistas Hankija Roshel Inc. pakkumuse vastavaks ja edukaks.

12.02.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) ARQUUS SAS (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Hankija 02.02.2026 otsustele tunnistada vastavaks ja edukaks Roshel Inc. (edaspidi ka Kolmas isik) pakkumus.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 18.02.2026 kirjaga nr 12.2-10/27 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 23.02.2026 ja neile vastamiseks 27.02.2026.

Vaidlustuskomisjoni määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja menetluskulude välja mõistmise taotluse Vaidlustaja. Teiseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad Hankija.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **ARQUUS SAS**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Vaidlustaja on seisukohal, et Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus on õigusvastane, kuna rikub Riigihankes kehtestatud üleüldist, so nii lepingusisese kui -välise, ristsubsideerimise keeldu² ja Hankija on jätnud vastava asjaolu kontrollimata või teostanud kontrolli ebapiisavalt.

² Lepingusisese ristsubsideerimise keeld tähendab, et iga hinnapakkumuse rida ehk iga pakutav teenus üksikuna peab olema n-ö reaalse hinnaga ja katma ära vähemalt vastava teenuse pakkumisega seotud kulud pakkuja jaoks (teenuse omahind). Lepinguvälise ristsubsideerimise keeld tingib, et kogu hinnapakkumus tervikuna ehk kõigi osateenuste maksumus kokku peab olema n-ö reaalne ja katma ära vähemalt lepingu nõuetekohase täitmiseiga seotud kulud pakkuja jaoks (lepingu omahind).

4.1.1. „Instructions for Tenderers“ (est k „Juhised pakkujatele“) p 1.16.14 näeb ette järgmist: „Cross-subsidization is not allowed when submitting tenders, both internal (between individual lines or parts offered in the tender) and external.“

Vastavalt vaidlustuskomisjoni ja kohtute praktikale on ristsubsideerimise keeld riigihankeõiguslikus mõttes pakkumuse vastavustingimus.³ RHS § 71 lg 2 kohaselt on hankija kohustatud kontrollima kõigi lõplike pakkumuste vastavust riigihanke alusdokumentides sätestatud tingimustele, sealjuures tehes seda sisuliselt⁴ ning kõigi pakkumuste suhtes ühtset hoolsusstandardit järgides.

Hankija ei ole jätkuvalt viinud läbi Riigihankes esitatud pakkumuste, sh Kolmanda isiku pakkumuse, osas sisulist ristsubsideerimise keelu kontrolli.

Juhul kui selline kontroll on läbi viidud, ei ole see olnud piisav, et võimaldada Hankijal põhjendatult veenduda pakkumuste vastavuses Riigihankes kehtestatud ristsubsideerimise keelule.

4.1.2. Vaidlustaja hinnangul on Kolmanda isiku pakutud hinnad, nii kogumis kui ka üksikute teenuste lõikes vaadelduna, ebarealistlikult madalad ning ei võimalda katta lepingu ega üksikute osateenuste omahinda.

Olles tutvunud Kolmanda isiku esitatud põhjendustega vaidlustusasjas 265-25/282071, ei saa neid pidada piisavaks, et Hankija oleks saanud veenduda ristsubsideerimise keelu järgimises. Kolmas isik on võrrelnud ühikuhindu varasemate tarnetega, kuid selline võrdlus ei võimalda teha järeldusi Riigihanke kontekstis. Ristsubsideerimise keelu järgimise kontroll ei saa piirduda üksnes võrdlusega teiste pakkujate esitatud hindade ega teistes hangetes esitatud pakkumustega, vaid Hankija on kohustatud läbi viima sisulise kontrolli, lähtudes konkreetse Riigihanke asjaoludest ja tingimustest.

4.1.3. Kolmas isik on pakkunud järgmisi hindu:

- (i) sõidukite maksumus – 44 818 005,81 eurot (vrd Vaidlustajal 68 914 235,46 eurot ja Oy Sisu Auto Ab 66 748 493,20 eurot)
- (ii) hoolduse 10 a maksumus – 981 072 eurot (vrd Vaidlustajal 1 272 534,44 eurot ja Oy Sisu Auto Ab 1 652 224,70 eurot)
- (iii) algse toetuspaketi maksumus – 2 067 846,05 eurot (vrd Vaidlustajal 3 343 334,74 eurot ja Oy Sisu Auto Ab 3 397 854,70 eurot).

Vaidlustajale teadaolevalt ei ole võimalik Riigihankes ette nähtud koguseid ette nähtud kvaliteediga kasumlikult või vähemalt omahinda kattes pakkuda Kolmanda isiku pakutud hindadega. Alla omahinna ja ilmselt ristsubsideeritud ei ole mitte üksnes Kolmanda isiku pakkumus tervikuna, vaid ka iga üksik hinnatav osamaksumus.

4.2. Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsust peab Vaidlustaja õigusvastaseks kahel alternatiivsel alusel:

- (i) Kolmanda isiku pakkumus on mittevastav;
- (ii) Kolmas isik on esitanud alapakkumuse, mis tulnuks tagasi lükata.

³ VAKOo 96-20/219424, p 17; 192-20/224390, p 12; 127-21/234323, p 29; TlnHKO 3-20-1400, p 17.1; TlnRnKo 3-21-2664, p 27.

⁴ TlnHKO 3-23-1584, p 14; 3-23-1782, p 23.3, RHS eelnõu (450 SE I) seletuskiri, lk 99.

Vaidlustaja puudub teadmine, kas Hankija on pakkumusi uuesti hinnanud ning millistel alustel on Kolmanda isiku pakkumus üldse edukaks tunnistatud, kuivõrd Hankija ei ole järginud käskkirjaga nr 2-1/26/27 tehtud edukaks tunnistamise otsusest teavitamisel RHS § 47 lg 4 p-i 3. Nimetatud sätte kohaselt peab Hankija peab vastavaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkujale edukaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkuja või pakkujate nimed ja need edukat pakkumust iseloomustavad andmed, mis andsid edukale pakkumusele eelise tema pakkumusega võrreldes.

Ühtlasi ei ole Hankija täitnud „Instructions for Tenderers“ (eesti keeles „Juhised pakkujatele“) p-is 6.11 sätestatud, mille kohaselt *teavitab hankija pärast lõplike pakkumuste hindamist pakkujaid esitatud pakkumuste vastavusest/mittevastavusest ning avaldab pakkumuste paremusjärjestuse.*

4.2.1. Hankija on ekslikult pidanud Kolmanda isiku pakkumuse maksumust põhjendatuks.

Liites kõik Riigihankes esitatud osamaksumused kokku, on pakkumuste maksumused järgmised:

- (iii) Kolmas isik – 47 866 923,86 eurot;
- (iv) Oy Sisu Auto Ab – 71 798 572,60 eurot;
- (v) Vaidlustaja – 73 530 104,64 eurot.

Kolmanda isiku ja teiste pakkujate pakkumuste maksumuse vahel on märkimisväärsed vahed - Kolmanda isiku pakkumuse maksumus on konkurentide omast suurusjärgu võrra madalam.

Kohtupraktikas on rõhutatud, et pakkumuse põhjendamatult madal maksumus tähendab sisuliselt ebaõiglaselt madala hinna pakkumist, mis moonutaks ettevõtjate vahelist konkurentsi ja oleks sellest tulenevalt vastuolus riigihanke üldpõhimõtetega.⁵ Seetõttu ei ole Hankijal lubatud jätta kontrollimata, kas pakkumus võib olla põhjendamatult madala maksumusega, üksnes põhjusel, et sellise hinnangu andmine eeldab keeruka majandusliku otsuse tegemist või põhjustab Hankijale ebamugavusi.

Kui Hankija pakkujalt juba selgitust küsis, algatas ta sellega, sõltumata pöördumise ajendist, pakkumuse maksumuse põhjendatuse kontrolli ning tal tuli pakkuja vastust ka sisuliselt hinnata.⁶ Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale on Hankija kohustatud alapakkumuse kontrollimenetluse lõppjärel - olgu siis pakkumuse tagasilükkamine või vastuvõetavaks pidamine - kirjalikult põhjendama.⁷

RHS § 115 lg 8 sätestab, et *hankija kontrollib pakkuja antud selgitust ja hindab esitatud tõendeid, konsulteerides vajaduse korral pakkujaga. Kui hankija leiab endiselt, et pakkumuse maksumus on põhjendamatult madal, või kui pakkuja ei esita hankijale nõutud selgitust, lükkab hankija pakkumuse põhjendatud kirjaliku otsusega tagasi.* Riigikohtu selgitusel tuleneb RHS § 115 lg-st 8, et hankija *peab* põhjendamatult madala maksumusega pakkumuse tagasi lükkama, st hankijal ei ole selles osas kaalutlusruumi. Küsimus on, kas konkreetset maksumust tuleb lugeda põhjendamatult madalaks.⁸

⁵ TlnRKO nr 3-15-127, p 16.

⁶ RKHKO 3-19-1825, p 15.

⁷ EKO C-669/20, p 44.

⁸ RKHKO 3-20-924, p 32; 3-20-2362, p 25.2.

4.2.2. Vaidlustaja hinnangul võib põhjendamatult madal maksumus olla tingitud nõuetele mittevastavate varuosade kasutamisel. Nimelt on hangitavateks toodeteks 4x4 soomustransportöörid, mis liigituvad sõjalise varustuse alla. Vaidlustajale teadaolevalt kavatseb Kolmas isik soomustransportööride tootmisel kasutada tsiviilkasutuses olevaid komponente. Tsiviilkasutuseks mõeldud komponentide kasutamine sõjalise otstarbega toodetes seab ohtu soetatavate toodete hilisema usaldusväärse, ohutu ja eesmärgipärase kasutamise, kuna sellised komponendid ei pruugi olla kavandatud ega testitud sõjalise kasutuse eripärasid arvestavates tingimustes.

Tsiviilkomponentidele tuginemine ilma nende sõjalise sobivuse piisava kontrollita ei ole kooskõlas hoolsuskohustuse ega vastutustundliku hankimise põhimõtetega ning võib kaasa tuua põhjendamatuid riske nii varustuse kasutatavusele kui ka kasutajate turvalisusele.

Ülevaade kriitilisest tagasisidest on esitatud vaidlustuse lisas 1.

4.2.3. Vaidlustaja hinnangul ei ole eluliselt usutav, et üks turuosaline suudab (eriti olukorras, kus ristsubsideerimine on keelatud⁹) pakkuda oma tooteid nõutava kvaliteedi juures konkurentidest oluliselt odavamalt ja oluliselt kiiremini. Militaarotstarbeliste soomustransportööride tootmine on tegevusvaldkond, kus erinevate ettevõtjate hinnapakumused ei saa märkimisväärselt erineda. Pakkujate personalikulud, kasumiootus ja koostööpartneritelt saadavad tingimused võivad küll mõneti erineda, aga laias plaanis nõuab soomustransportööride tootmine vastavalt konkreetsetelt tellijalt saadud juhiste kõigilt turuosalistelt võrreldavaid investeeringuid.

RHS § 115 lg 8 kohaldamisalasse langevas olukorras, kus Hankija on pakkumuse maksumuse põhjendatust kontrollinud, seisneb vaidlus selles, kas Hankija otsus lugeda maksumus kontrolli tulemusel põhjendatuks on õiguspärane. Sellises vaidluses peab Vaidlustaja tõendama, et Hankija on oma hinnangus eksinud.¹⁰ Vaidlustaja tõendamiskoormus ei ole aga absoluutne - nagu märgitud, ei ole Vaidlustajale vaidlustuse esitamise ajal tõsikindlalt teada, kas üldse ja kui jah, siis millises mahus ja sisuga suhtlus Hankija ja Kolmanda isiku vahel RHS § 115 alusel toimunud on. Sellest lähtuvalt ei ole Vaidlustajal praeguses faasis mõistlik hakata ümber lükkama hüpoteetilise kontrollimenetluse hüpoteetilist tulemit.

4.3. Vaidlustaja täiendavad seisukohad.

4.3.1. Hankija ei ole sisuliselt kontrollinud Kolmanda isiku pakkumuse vastavust ristsubsideerimise keelule. Hankija on vastuses vaidlustusele adresseerinud ristsubsideerimise temaatikat üksnes põgusalt, esitades oma tegevuste kirjelduse, mitte aga sisulist analüüsi, mille pinnalt oleks Hankija otsus kontrollitav.

Hankija on selgitatud, et Hankija pöördus Kolmanda isiku poole, Kolmas isik esitas tõendid ning Hankija leidis nende pinnalt, et Kolmanda isiku esitatud pakkumus ei riku

⁹ Ehkki ristsubsideerimise keeld ja alapakkumus on kaks erinevat instituuti, on nad siiski tihedalt seotud (VAKOo 192-20/224390, p 12). Nimelt olukorras, kus hankija on keelanud ristsubsideerimise, ei saa ta pakkumuse maksumuse põhjendatust hinnates arvestada võimalusega, et pakkuja kasutab ristsubsideerimist. Ka ei saa pakkuja enda pakutud hinda selle võttega õigustada. Seetõttu tuleb ristsubsideerimise keelu tingimusi pakkumuse alapakkumuseks olemist hinnata lähtuvalt sellest, et maksumus, mis ei kata ära lepingu omahinda, on põhjendamatult madal (VAKOo 267-18/201616, p 11; 136-20/220835, p 13).

¹⁰ TlnHKO 3-20-2240, p 24 ja 25; VAKOo 220-21/243943, p 11.

ristsubsideerimise keeldu. Hankija viitab 02.02.2026 protokollile nr 2-8/26/411 (edaspidi Protokoll), milles on väidetavalt üksikasjalikult analüüsitud Kolmanda isiku poolt ristsubsideerimise keelu järgimise ning pakkumuse maksumuse kohta esitatud seisukohti, selgitusi ja tõendeid.

Protokollis puudub lubatud üksikasjalik analüüs, mille pinnalt oleks võimalik hinnata, kas Hankija on õigesti järeldanud, et Kolmas isik on järginud ristsubsideerimise keeldu. Protokollis sisu piirdub valdavalt faktiliste asjaolude kirjeldamise ja Kolmanda isiku selgituste refereerimisega. Hankija enda kaalutlused on esitatud üksnes vähesel määral ning needki ei võimalda tuvastada, millistele konkreetsetele tõenditele, arvutustele või argumentidele vastav järeldus põhineb. Hankija on jätnud esitamata läbipaistva ja jälgitava mõttekäigu, mis võimaldaks kontrollida järelduste põhjendatust.

Protokollist ei ole selgelt ja üheselt tuvastatav, millised osad puudutavad põhjendamatult madala maksumuse kontrolli ja millised ristsubsideerimise keelu järgimist. Analüüs on esitatud läbisegi ja ilma selge struktuurita, mistõttu jääb arusaamatuks, millistele asjaoludele ja kaalutlustele kumbki järeldus tugineb. Ristsubsideerimise ja alapakkumuse vahel võib esineda tihe seos, kuid tegemist on siiski erinevate institututidega, kus üks ei välista teist ning mille kontroll tuleb läbi viia hankemenetluse erinevates etappides (ristsubsideerimise keelu kontroll pakkumuste vastavuse kontrolli raames, alapakkumuse kontroll pakkumuste hindamisel või isegi pärast seda).

Protokollist nähtub, et Kolmas isik on kinnitanud, et tema pakkumus ei riku ristsubsideerimise keeldu. Vaidlustaja juhib tähelepanu, et ristsubsideerimise keelu järgimist saab kontrollida üksnes sisulise uurimise ning pakkuja esitatud selgituste ja arvandmete analüüsi kaudu. Kolmanda isiku paljasõnaline kinnitus ei saa olla piisav, et Hankija saaks veenduda ristsubsideerimise keelu järgimises.

Hankija toob Protokollis välja Kolmanda isiku esitatud võrdluse Ameerika Ühendriikidesse tarnitud sõidukitega. Selline võrdlus on ristsubsideerimise keelu kontrollimisel asjakohatu.

Ristsubsideerimise keelu järgimise kontrollimisel ei ole põhjendatud võrrelda erinevaid tarneid. Ristsubsideerimist saab juba olemuslikult hinnata vaid Riigihanke ja konkreetse pakkumuse peeglis, mitte võrdluses millegi või kellegi muuga. Veelgi enam ei saa tugineda Ameerika Ühendriikide turule tehtud tarnetele, kus turu suuruse tõttu võib esineda märkimisväärne mastaabisääst. Samuti puudub selgus selle kohta, kas sealsed hankedokumendid sisaldasid ristsubsideerimise keeldu ja kui vastav keeld oli, kas ja kuidas selle täitmist kontrolliti. Lisaks ei ole teada sealsed tootmis- ja -tarnekulud, võimalikud soodustused või muud hinnakujundust mõjutavad tegurid.

Samuti on asjakohatud võrdlused Hankija enda varasemate lepingutega. Vaidlustuskomisjon on sarnases asjas selgitanud, et kontrollides pakkumuse vastavaks tunnistamise otsuse õiguspärasust ei saa hankija põhjendada oma otsust üksnes varasemate kogemuste ja teadmistega.¹¹ Lisaks kehtib siingi eelõeldu, et ristsubsideerimise keelust kinnipidamise kontrollimisel saavad juba olemuslikult asjasse puutuda vaid Riigihanke asjaolud, mitte mingid varasemad kogemused.

¹¹ VAKOo 5-26/289938, p 19.3.

Hankija hinnang ristsubsideerimise keelu järgimisele tuginebki valdavalt võrdlusele teiste tarnetega: „[...] , et eelnevate hangete hindade analüüsist tuleb järeldada, et pakkuja ei ole käesolevas hankes esitatud pakkumuses rikkunud ristsubsideerimise keeldu.“ Selline järeldus on fundamentaalselt väär. Hankija pidi pakkumuse vastavust kontrollides lähtuma Kolmanda isiku esitatud pakkumusest ning kõrvutama seda Riigihankes kehtestatud tingimustega, mitte tuginema tarnetele, mis on tehtud erinevas keskkonnas ja teistsugustel tehnioludel.

Samuti on ebaõige Hankija järeldus, et väga suure soomustatud sõidukite koguse, st enam kui 500 sõiduki valmistamise ristsubsideerimine olukorras, kus pakkuja ei ole ühelgi turul monopoolses seisundis ning tal ei ole teist sarnase või suurema tähtsusega tegevusala lisaks soomustatud sõidukite tootmisele, ei ole eluliselt usutav. Ristsubsideerimine ei sõltu monopoolsest seisundist. Ettevõtja saab oma pakkumust ristsubsideerida muudest tegevustest, projektidest või varasemast kasumist saadud vahendite arvelt, see ei eelda monopoolset seisundit. Hankesisene ristsubsideerimine ei eelda üldse ülevõtteid rahalisi vahendeid, näiteks võis Kolmas isik pakkuda soodsat hoolduse maksumust sõidukite maksumuse arvelt.

Ühtlasi ei ole Hankija eristanud hankesisest ja -välist ristsubsideerimist, ehkki need on erinevad asjad, mille Hankija ise on mõlemad keelanud. Protokollis ja Hankija vastuses on jäänud käsitlemata see, kuidas ja kas Hankija kontrollis hankesisese ristsubsideerimise keelu järgimist ning millistel kaalutlustel jõuti järeldusele, et Kolmanda isiku pakkumus on tingimusele vastav.

Hankija peab rangelt kinni pidama enda kindlaks määratud tingimustest.¹² Ristsubsideerimise keeld ei ole tingimus, mida Hankija võiks läbimõtlematult Riigihankesse lisada. Tegemist on erandliku olukorraga, kus Hankija sekkub ettevõtte tegevusse ning keelab teatud käitumise majandus- ja kutsetegevuses, näiteks ühe kaubaturu kahjumi katmise teise kaubaturu kasumi arvel.¹³ Selline sekkumine peab olema objektiivselt põhjendatud Riigihanke esemest ja eesmärgist tulenevalt ning keelu järgimine hiljem ka sisuliselt kontrollitav.

4.3.2. Hankija vastusest nähtub, et ta on algatanud põhjendamatult madala maksumuse kontrolli ja küsinud Kolmandalt isikult selgitusi. Kolmanda isiku selgituste pinnalt on Hankija Protokollis jõudnud järelduseni, et Kolmanda isiku pakkumus ei ole põhjendamatult madala maksumusega. Protokollist ei ole võimalik eristada, millised osad käsitlevad põhjendamatult madala maksumuse kontrolli ning millised ristsubsideerimise keelu järgimise tuvastamist.

4.3.2.1. Kui Hankija on alustanud põhjendamatult madala maksumuse kontrolli, tuleb tal teha kaalutlusotsus, kas tunnistada pakkumus edukaks või lükata pakkumus RHS § 115 lg 8 alusel tagasi. Teisisõnu saab pakkumuse maksumuse põhjendatuse hindamine käia vaid läbi kaalutlusõiguse teostamise. Hankija peab vastavalt Riigikohtu praktikale¹⁴ oma kaalutlusõigust ka realselt teostama. Kaalutlusõiguse teostamisest loobumine on õigusvastane.

Kuivõrd alapakkumuse kontroll põhineb antud juhul peamiselt Kolmanda isiku selgituste refereerimisel ning Hankija analüüs on minimaalne, on see ainuüksi piisav alus lugeda otsus kontrollimatuks ja läbipaistmatuks (RHS § 117 lg 1 koostoimes § 3 p-ga 1). See kehtib seda enam, et Euroopa Kohtu selgitusel peab hankija otsus lugeda pakkumuse maksumus pärast

12 RKHKo 3-19-1501, p 22 ja EKo C-336/12, p-d 36–37, 39–40.

13 RKHKo 3-3-1-44-09, p 18.

14 RKHKo 3-3-1-52-02, p 11.

asjaomast kontrollimenetlust põhjendatuks olema küllaldaselt motiveeritud.¹⁵

4.3.2.2. Protokollis esitatud hinnangud sisaldavad olulisi kaalutlusvigu.

4.3.2.2.1. Kaalutlusviga nr 1. Protokollist nähtub, et alapakkumuse kontrolli analüüsis tuginetakse valdavalt Ameerika Ühendriikide tarnete ning Hankija ja Makina ve Sanayi A.S vahelise raamlepingu nr 2-2/23/672-1 maksumuste võrdlemisele Kolmanda isiku pakkumuse maksumusega. Sarnaselt ristsubsideerimise kontrollile ei ole ka alapakkumuse kontrolli puhul Kolmanda isiku pakkumuse kõrvutamine teiste tarnetega asjakohane. Vaidlustaja osutab siingi, et iga lepingu tehjolud (ese, nõuded ja tingimused) on erinevad, iga tehing toimub erinevas kontekstis (turusituatsioon, teiste pakkujate huvid ja kaalutlused jne). Ühe tehingu asjaolud, olgugi, et ese võib olla sarnane, ei saa olla argument, millele Hankija tugineb teise pakkumuse maksumuse tõsiseltvõetavuse kontrollimisel. Nii on ka vaidlustuskomisjon öelnud, et alapakkumuse kontrollimenetluses „uuritakse ja hinnatakse justnimelt kontrollialust pakkumust, mitte aga ei kõrvutata seda võrdlevalt teiste pakkumustega. See, kuidas kontrollialune pakkumus suhestub teiste pakkumustega, ei anna selle pakkumuse tõsiseltvõetavuse kohta mingit teavet. Pakkumuse tõsiselt võetavust selgitavad ja tõendavad üksnes ja ainult seda konkreetset pakkumust iseloomustavad andmed ja asjaolud.“¹⁶

Hankija toob Protokollis välja, et tema „hinnangul on Ameerika Ühendriikides läbi viidud sõidukite hangete kasutamine võrdluseks antud hankega asjakohane, sest avalikult kättesaadavate materjalide põhjal saab järeldada, et hangitavad sõidukid on piisavalt sarnased käesolevas hankes nõutule.“ Vaidlustajale jääb siiski arusaamatuks, millistele avalikele materjalidele Hankija tugineb. Kolmanda isiku avaldatud andmed ei pruugi olla usaldusväärseks tõendiks Riigihanke menetluses. Kui Hankija on teinud iseseisvat uurimistööd, siis on vastavad allikad ja tõendid Protokollist puudu - Hankija analüüsikäik on kontrollimatu. Protokollis sõnastusest nähtub pigem, et Hankija on refereerinud Kolmanda isiku selgitusi ning esitanud need oma hinnanguna. Vaidlustuskomisjon on alles äsja ühes teises vaidluses leidnud, et selline käitumine ei ole lubatav, kuna nii hankija sisuliselt loobub omapoolsest analüüsist.¹⁷

Ühtlasi ei ole võrdlus Makina ve Sanayi A.S raamlepinguga nr 2-2/23/672-1 asjakohane ka sel põhjusel, et hinnatasemed, sisendkulud, tootmismahud, tarneahelad ning turutingimused võivad selle aja jooksul oluliselt muutuda, mistõttu varasem tehing ei peegelda enam praeguseid majanduslikke olusid ega võimalda usaldusväärselt hinnata Kolmanda isiku pakkumuse tõsiseltvõetavust.

Kokkuvõttes ei saa Hankija põhjendamatult madala maksumuse kontrollis piirduda teiste, erinevates tingimustes ja ajaperioodil sõlmitud lepingute üldise kõrvutamise, vaid peab RHS § 115 lg 1 kohaselt andma hinnangu konkreetse pakkumuse maksumuse vastavusele just käesoleva lepingu eseme ja selle täitmise tegelike kulude peeglis.

4.3.2.2.2. Kaalutlusviga nr 2. Vaidlustuskomisjoni ja kohtupraktika kohaselt tuleb pakkumuse maksumuse põhjendatuse hindamisel lähtuda pakkumuse kogumaksumusest.¹⁸ Hankija on küll adresseerinud sõidukite maksumuse hinnakomponenti, leides, et soodsus tuleneb

¹⁵ EKo C-669/20, p 42–44.

¹⁶ VAKOo 87-21/233412, p 21.

¹⁷ VAKOo 9-26/301714.

¹⁸ TlnHKO 3-21-1809, p 17.

sõidukite tehnilisest lahendusest¹⁹, kuid on jätnud hindamata pakkumuse kui terviku maksumuse. Nimelt koosneb pakkumuse maksumus kolmest komponendist: 1) sõidukite maksumus, 2) hoolduse 10a maksumus ja 3) algse toetuspaketi maksumus.

Isegi kui hüpoteetiliselt nõustuda - millega Vaidlustaja ei nõustu -, et Kolmanda isiku pakutav tehniline lahendus vastab Riigihankes kehtestatud tingimustele, ei ole eeltoodud põhjustel kontrollitav ega piisavalt põhjendatud hoolduse kümne aasta maksumuse kriteerium. Sõidukite hooldusteenuse maksumus - sõltumata sellest, kas tegemist on militaar- või tsiviilsõidukiga - kujuneb suurel määral tööjõu tunnihinna alusel. Samuti on Protokollis jäetud kajastamata algse toetuspaketi maksumuse tõsiseltvõetavus.

Kuivõrd pakkumuse kogumaksumuse põhjendatust ei ole võimalik hinnata üksnes ühe ühikuhinna alusel, on Hankija jätnud läbi viimata pakkumuse kogumaksumuse tervikliku ja kontrollitava analüüsi. Juba ainuüksi sel põhjusel on Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsus õigusvastane.

4.3.2.2.3. Kaalutlusviga nr 3. Üllatav on Hankija öeldu, et *„tsiviilsõidukitel kasutatavate osade ristkasutamine soomustransportööridel ei ole hankija hinnangul puudus, vaid, vastupidi, see on olnud eespool välja toodud näidete põhjal hanke nõuete kujundamisel üheks hankija sõnastatud vajaduseks, et tagada ka kriisiolukorras masinatele piisav varuosabaas.“*

Hankija vastusest jääb mulje, et on teadlikult tehtud valik soetada ese, mille sobivus keskkonda, kuhu see hangitakse, on küsitav, kuid seda peetakse vastuvõetavaks, kuivõrd varuosade soetamine on laialdaselt võimalik. Selline käsitus on vildakas. Vastupidiselt Hankija ekslikule arvamusele vastavad militaarkasutuseks projekteeritud MOTS-komponendid militaarsõidukipargi töökindluse ja kättesaadavuse nõuetele.

4.3.2.3. Hankija on vastuses käsitlenud Vaidlustaja esitatud tõendeid ja teavet meelevaldselt, noppides sealt välja mõned kohad, kuid jättes adresseerimata asjaolu, et Kolmanda isiku pakutavate sõidukite soodne maksumus ei ole tehniline eelis RHS § 115 lg 7 p 3 mõttes, vaid julgeolekurisk sõja tingimustes. Hankija toob välja, et *„kiiret hooldatavust silmas pidades on kommertssõiduki baasi kasutamine kindlasti eeliseks, kuna seal on tüüpiliselt hoolduslahendused väga põhjalikult läbi mõeldud – põhjuseks see, et tsiviilsõidukeid toodetakse suurtes kogustes ning need peavad suurema kasumlikkuse nimel olema võimalikult kergelt ning soodsalt hooldatavad ja remonditavad.“*

Vaidlustaja hinnangul on sellised järeldused meelevaldsed ja ei tugine faktidele, vaid oletustele. Vaidlustaja saab ka vastupidiselt väita, et esitatud tõendite pinnalt on kinnitust leidnud, et pakutavaid sõidukeid peab pidevalt remontima, millest tõukuvalt tekivad Hankijale olulised lisakulud. Seevastu militaarsõidukid projekteeritakse koos hooldustehnilise toega pikemaks kasutuseaks, optimeeritud hoolduskorraldusega, mis vähendab korduvate rikete esinemist ja lühendab hooldustoimingute kestust, tagades seeläbi kõrge kättesaadavuse ja töökindluse.

4.3.2.4. Ühtlasi on Vaidlustajal Hankija vastusest tõukuvalt tekkinud kahtlus, kas Kolmanda isiku pakutavatel COTS-komponentidel (mootor, käigukast, sillad, roolisüsteemi komponendid ja pidurisüsteem) on olemas Riigihankes nõutud CE-sertifikaat.

¹⁹ Protokollis lk 4.

5. Hankija, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, vaidleb vaidlustusele vastu ja palub jätta selle rahuldamata järgmistel põhjustel.

5.1. Hankija hindas Riigihankes nelja kriteeriumit: sõidukite maksumus – osakaaluga 60%; hoolduse 10a maksumus – osakaaluga 15%; algse toetuspaketi maksumus – osakaaluga 15% ning tarneaeg – osakaaluga 10%.

„Instructions for Tenderers in public procurement “Procurement of 4x4 armored personnel carriers (APC) to Moldova Defence Forces” (reference number 282071) in the form of a competitive procedure with negotiation in the field of defence and security“ p-is 1.16.14. on Hankija keelustanud nii hankesise kui välise ristsubsideerimise - Cross-subsidization is not allowed when submitting tenders, both internal (between individual lines or parts offered in the tender) and external.

Arvestades, et vaidlustuskomisjoni 19.12.2025 otsusega 265-25/282071 tunnistati kehtetuks Hankija otsused tunnistada vastavaks ja edukaks Kolmanda isiku pakkumus, pöördus Hankija 09.01.2026 (Sõnumi ID 1044238) Kolmanda isiku poole selgituste saamiseks hankesise ja -välise ristsubsideerimise keelu järgimise ja pakkumuse maksumuse põhjendatuse osas.

16.01.2026 esitas Kolmas isik Hankijale omapoolsed selgitused ja tõendid ristsubsideerimise keelu järgimise ja pakkumuse maksumuse osas ja Hankija koostas 02.02.2026 protokoll nr 28/26/411 (lisa 1 (*protokoll täies mahus koos selle lisadega 1-4 esitatakse vaid vaidlustuskomisjonile, Vaidlustajale esitatakse protokoll kärbitud mahus koos selle lisadega 1 ja 2*). Protokollis on Hankija üksikasjalikult analüüsinud Kolmanda isiku poolt ristsubsideerimise keelu järgimise ja pakkumuse maksumuse osas esitatud seisukohti, selgitusi ja tõendeid (*protokollis lisad 1-4, millest lisad 3 ja 4 sisaldavad Kolmanda isiku ärisaladust (arved, maksumused, kulude jaotuse struktuur), dokumentidel märges CONFIDENTIAL*) ning jõudnud järeldusele, et Kolmas isik ei ole pakkumuse esitamisel rikkunud ei hankesisest ega -välist ristsubsideerimise keeldu ning Kolmanda isiku pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal.

Protokollist nähtub, milliste dokumentide/tõendite alusel Hankija kontrollis ristsubsideerimise keelu järgimist ning millistele järeldustele Hankija jõudis. Samuti, nähtuvad protokollist selgitused ja arvandmed, millest lähtuvalt pidas Hankija Kolmanda isiku pakkumuses toodud maksumuste kohta antud selgitusi piisavaks.

Kuivõrd Hankija tuvastas, et Kolmanda isiku poolt esitatud seisukohtade, selgituste ja tõendite põhjal ei ole Kolmas isik rikkunud ristsubsideerimise keeldu ning Kolmanda isiku pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal, tunnistas Hankija Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks ja edukaks.

5.2. Vaidlustaja pöördus Hankija poole 06.02.2026 (Sõnumi ID 1054153) seoses Hankija 02.02.2026 otsusega nr 2-1/26/27 pakkumuste vastavaks ja edukaks tunnistamise kohta. Hankija vastas Vaidlustajale 12.02.2026, edastades Vaidlustajale Hankija 02.02.2026 protokoll nr 2-8/26/411 koos selle lisadega 1 ja 2 (*protokoll kärbitud mahus, protokollis lisad 3 ja 4 sisaldavad kolmanda isiku ärisaladust (arved, maksumused, kulude jaotuse struktuur), dokumendil märges CONFIDENTIAL*).

5.3. Tehnilises kirjelduses on Hankija esitanud kaks nõuet:

- 8.2.4 *COTS and MOTS solutions available on the market shall be used as much as possible.*
- 1.1.11 *All integrated COTS systems shall have CE certification.*

Kolmas isik on pakkumuse koosseisus esitatud *compliance matrix* dokumendis mõlemad nõuded märkinud kui „fully compliant“ ja „existing“ lahendusena. Ülaltoodud nõude 8.2.4 sisu näitab konkreetselt, et Hankija poolt on nõutud kasutada võimalikult palju *commercially/military off the shelf* tooteid, et tagada masinale lihtsam, kiirem ja odavam varuosade kättesaadavus. Lisaks, on väga oluline faktor sealjuures see, et Hankija ei pea jääma soomukite elukaare jooksul liigselt sõltuma masina enda tootjast, mis tähendab, et võimalikult väike kogus komponente on spetsiaalselt sellele masinale toodetud ja kättesaadavad ainult masina projekteerija/tootja ettevõttest.

Lisaks on Hankija ülaltoodud nõudena 1.1.11 sätestanud, et kõik vabalt turult hangitud alamsüsteemid või komponendid omaksid CE sertifikaati, mis tagab üldiste kasutaja ohutusnõuete ja kvaliteedi nõuetele vastavuse. Seega tsiviilsõidukitel kasutatavate osade riskasutamine soomustransportööridel ei ole Hankija hinnangul puudus, vaid, vastupidi, see on olnud eespool välja toodud näidete põhjal Riigihanke nõuete kujundamisel üheks Hankija sõnastatud vajaduseks, et tagada ka kriisiolukorras masinatele piisav varuosabaas.

Eranditult ainult militaarsuunitlusega erilahendustest koosnevat soomustatud sõidukit ei tea Hankija turul olevat, sest kõik Hankijale teada olevad soomustatud sõidukid (sh kõik Riigihankes pakutud) kasutavad suuremas või väiksemas ulatuses tsiviilkasutusest üle võetud mootorit, jõuülekande ja roolisüsteemi osi ning muid keerulisi sõlmesid.

5.4. Vaidlustaja viidatud Canadian donated vehicles face off-road breakdowns and repairs in Ukraine, commander says | CBC News näol on tegemist juuni 2024 ehk enam kui poolteist aastat vana dokumendi/materjaliga ning et Hankija on küsinud Kolmandalt isikult selgitust vastava tagasiside osas ning Kolmas isik on Hankijale kinnitanud, et struktuurne/konstruksiooniline defekt on tänaseks kõrvaldatud. Hankija on vastava parendusega ka ise tutvunud ning tuvastanud, et see on piisav.

5.5. Vaidlustaja viitab vaidlustuses lingile: <https://militaryni.com/en/news/roshel-armored-vehicles-saves-border-guards-from-direct-hit-by-fpv-drone/>. Vaadates vastavas uudises viidatud videot, on Ukraina sõjaväelaste tagasiside Roshel Senatori suunas läbivalt positiivne, lisaks on amortisaatorite küsimus välja toodud pigem positiivses võtmes - on ootuspärane, et ekstreemses kasutuses tehnika kulub, kuid oluline on, et kriitilised osad saaksid kiiresti ja lihtsalt vahetatud ning tagasi sõidukorda. Kiiret hooldatavust silmas pidades on kommertssõiduki baasi kasutamine kindlasti eeliseks, kuna seal on tüüpiliselt hoolduslahendused väga põhjalikult läbi mõeldud - põhjuseks see, et tsiviilsõidukeid toodetakse suurtes kogustes ning need peavad suurema kasumlikkuse nimel olema võimalikult kergelt ning soodsalt hooldatavad ja remonditavad.

5.6. Hankija täiendavad seisukohad.

5.6.1. Hankija on üksikasjalikult protokollis välja toonud argumendid Kolmanda isiku poolt esitatud selgitustest ja tõenditest ning analüüsinud ja kontrollinud sisuliselt vastavaid selgitusi ja tõendeid. Hankija hinnangul on ta teostatud analüüs läbipaistev ja kontrollitav ning Kolmanda isiku poolt antud seisukohtade, selgituste ja tõendite põhjal oli Hankijal võimalik

kindlaks teha, et Kolmas isik ei ole pakkumuse esitamisel rikkunud ei hankesisest ega -välist ristsubsideerimise keeldu.

5.6.2. Tarnitavate toodete ja teenuste ristsubsideerimine eeldab mõne toote või teenuse müüki alla omahinna ning vastava kahjumi katmist muu rahastusallika toel. Hankija on analüüsinud Kolmanda isiku pakutavate soomukite kulustruktuuri, mille esitas Kolmas isik vastuseks Hankija päringule. Analüüsi tulemusena jõudis Hankija järeldusele, et Kolmas isik on oma pakkumust tehes arvestanud, et juhul, kui tema pakkumus osutub edukaks, on sõlmitav leping Kolmanda isiku jaoks kasumlik, kusjuures kasumimarginaali hindas Hankija Kolmanda isiku äritegevuse jätkusuutlikkuse tagamiseks piisavaks. Vastava järeldusega on kõrvaldatud ristsubsideerimise kahtlus.

Hankija nõustub Vaidlustajaga, et Vaidlustajal ei ole võimalik seda analüüsi üksikasjalikult kontrollida, sest see eeldaks Kolmanda Isiku ärisaladuse avaldamist Vaidlustajale. Meetod, mille abil Hankija jõudis järeldusele Kolmanda isiku pakkumuses ristsubsideerimise keelu järgimise osas, ei ole põhjendatud üksnes varasemate kogemuste ja teadmistega ning detailne info vajalike arvandmetega, on tutvumiseks ning kontrolliks edastatud vaidlustuskomisjonile märkega „Konfidentsiaalne“.

5.6.3. Vaidlustaja väidab täiendavates seisukohtades järgmist: „*Sõidukite hooldusteenuse maksumus – sõltumata sellest, kas tegemist on militaar- või tsiviilsõidukiga – kujuneb suurel määral tööjõu tunnihinna alusel.*“ Hankija on seisukohal, et vastav väide on põhjendamata ning ekslik, mistõttu ei saa õiged olla ka sellele väitele põhinev edasine arutluskäik. Sõiduki hoolduskulu koosneb kahest komponendist, milleks on materjalide ja tööjõukulu. Tööjõukulu on omakorda korrutis tööjõu tunnihinnast ning tööks vajalikest töötundide arvust. Kuna tsiviilsõidukite hoolduskulusid on sõidukite tootja motiveeritud madalal hoidma tulenevalt neid sõidukeid valdavalt kasutava tsiviilsektori kasumitaotlusest, on tsiviilsõidukitele projekteeritud sõlmede hoolduseks vajalike töötundide arv ootuspäraselt väiksem kui erilahendusena militaarsõidukitele toodetud lahenduste korral. Sellest omakorda tuleneb masstootmises oleva tsiviillahenduse väiksem hoolduse tööjõukulu ning summaarne madalam hoolduskulu.

5.6.4. Vaidlustaja heidab Hankijale ette tsiviilsõidukite komponentide kasutamise eelistamist soetatavatel soomustransportööridel kui negatiivset asjaolu. Hankijale jääb sellise etteheite sisu arusaamatuks. Hankija peab enda pädevuseks kujundada Riigihanke tehnilised tingimused selliselt, et need tagaksid ennekoike lõppkasutaja vajadustele võimalikult hästi vastava toote soetamise, samuti ka laiapindse ja õiglase konkurentsiolekorra hanke raames pakutavate toodete vahel. Tulenevalt turu-uuringu tulemustest on Hankijale teatavaks saanud, et kõik Riigihankest huvitatud soomustransportööride tootjad (sealhulgas Vaidlustaja) kasutavad keeruliste sõlmedena tsiviilsektorist pärinevaid osi, st *Commercial Off The Shelf* ehk COTS lahendusi, kuna need võimaldavad lihtsustada vastavate agregaatide hooldatavust ning parendada varuosade kättesaadavust. Sellist põhimõttelist lahendust peab Hankija mõistlikuks nii tehnilises, majanduslikus kui ka soomustransportööride elutsükli puudutava koormuse vaates, samuti on see Hankija kogemuse põhjal praktikas toimiv lahendus.

Tulenevalt eeltoodud kaalutlustest, ongi Hankija selgesõnaliselt suunanud pakkujaid võimaluste piires tsiviilsektoris kasutusel olevaid sõlmesid ja lahendusi pakutavatel sõidukitel kasutama.

Hankijale jääb mulje, et Vaidlustaja seab kahtluse alla Hankija poolt tehnilisse kirjeldusse lisatud nõude 8.2.4 sisuga „*COTS and MOTS solutions available on the market shall be used as much as possible.*“. Hoolimata sellest, et Hankija leiab, et nõuete sisu üle läbirääkimine ei ole käesolevas Riigihanke faasis enam asjakohane, saab Hankija veelkord kinnitada, et viidatud nõude selline sõnastus on olnud Hankija teadlik valik just eeltoodud põhjustel.

6. Kolmas isik, **Roshel Inc.**, vaidleb vaidlustusele vastu ja palub jätta selle rahuldamata järgmistel põhjustel.

6.1. Seonduvalt ristsubsideerimise keeluga ja pakkumuse maksumuse põhjendatusega on Kolmas isik esitanud Hankijale põhjendused, tõendid ja selgitused.

Tutvudes nendega on vaidlustuskomisjonil võimalik ühesel veenduda selles, et vaidlustus on esitatud ebaõigetel eeldustel, see sisaldab eksitavaid kontekstist välja võetud faktilisi asjaolusid.

6.2. Kuivõrd vaidlustus sisaldab mitmeid väiteid juba möödunud vaidlustusmenetluses läbi käinud asjaolude suhtes, palub Kolmas isik vaidlustuskomisjonil kontrollida säärase väidete esitamise tähtaegsust arvestades sellega, et nendes positsioonides võib olla vaidlustuse esitamise tähtpäev juba möödunud eelmiste otsuste vaidlustuse esitamise tähtaja möödumisel.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

7. Vaidlustuskomisjon ei nõustu Kolmanda isikuga selles, et Vaidlustaja esitatud väited ja põhjendused võivad olla mittetähtaegsed.

Vaidlustaja on vaidlustanud Hankija 02.02.2026 otsused tunnistada vastavaks ja edukaks kaasatud Kolmanda isiku Roshel Inc. pakkumus. Oluline on see, et tegemist on pärast 19.12.2025 vaidlustuskomisjoni otsuse (vaidlustusasi 265-25/282071) jõustumist tehtud uute Hankija otsustega, mistõttu ei saa asuda seisukohale, et Vaidlustajal oleks piiratud mingite väidete ja põhjenduste esitamine.

8. 19.12.2025 vaidlustusasjas 265-25/282071 tehtud otsuses asus vaidlustuskomisjon järgmistele seisukohadele:

- 1) kuna Hankija ei ole kontrollinud kas Kolmanda isiku pakkumuses ei ole rikutud ristsubsideerimise keeldu, ei ole Hankija otsus Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamiseks kontrollitav ja läbipaistev (vastuolu RHS § 3 p-is 1 kehtestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega) ja tuleb tunnistada kehtetuks (otsuse p 17);
- 2) Hankijal pidi tekkima kahtlus Kolmanda isiku pakkumuse maksumuse põhjendatuses. Seetõttu oleks Hankija pidanud kohaldama Kolmanda isiku pakkumuse maksumuse põhjendatuse kontrollimiseks RHS §-is 115 sätestatud kontrollimehhanismi. Kuna Hankija seda teinud ei ole, tuleb Hankija otsus Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamiseks tunnistada kehtetuks ka sellel põhjusel (otsuse p 31).

09.01.2026 on Hankija pöördunud Kolmanda isiku poole selgitustaotlusega (Sõnumi ID 1044238):

1) tulenevalt asjaolust, et Hankija on keelanud pakkumuste esitamisel ristsubsideerimise, nii sisemise (pakkumuses pakutavate üksikute ridade või osade vahel) kui ka välise, palus Hankija selgitada, kuidas on kujunenud pakkumuse maksumus ja kinnitada, et pakkumuse

maksumuses ei ole kasutatud ristsubsideerimist (nii välist kui ka sisemist);

2) üldist kinnitust, mis kinnitab pakutud hinda, ei saa Hankija pidada piisavaks;

3) Hankija palus esitada järgmiste komponentide maksumuse kalkulatsioonid:

- veermik (raam, roolisüsteem, jõuülekanne ja jõuülekanne)
- soomustatud kere koos torni ja standardse elektrisüsteemiga
- sisustusdetailid (istmed, sisustusdetailid, standardsed sektsioonid)
- GFE mahutamiseks vajalikud eritellimusel valmistatud osad (klambrid, elektrilised liidesed, tarkvara kohandamine, kui see on kohaldatav)
- tootmiskulud, sealhulgas seadmed ja tööjõud
- GFE mahutamiseks vajalike inseneritööde otsesed kulud
- projektijuhtimise otsesed kulud
- kvaliteedikontrolli ja testimise otsesed kulud
- kaudsed tegevuskulud või üldkulud sõiduki kohta
- sõidukite transpordikulud.

Kolmas isik vastas 16.01.2026 ja lisas vastusele järgmised dokumendid:

1. Vastus selgitustaotlusele vastavalt RHS §115.pdf
2. Vastus vaidlusele_eng.pdf (eelmises vaidlustusmenetluses)
3. Lisa 1. Lisateave hinna põhjenduse kohta (KONFIDENTSIAALNE).pdf
4. CBS.KONFIDENTSIAALNE.xls

Hankija hankekomisjoni 02.02.2026 protokollis nr 2-8/26/411 (edaspidi Protokoll) on Hankija põhjendanud seda, miks Kolmanda isiku pakkumuses esitatud maksumuse puhul pole rikutud ristsubsideerimise keeldu ja miks maksumus pole põhjendamatult madala. Protokollist tuleneb järgnev:

- 1) Kolmas isik on kinnitanud vastuse lisas 1, et pakkumuses esitatud hinnakujundus (Cost Breakdown Structure - CBS) on koostatud vastavuses Riigihanke alusdokumentidega ning pakkumuse lõpliku maksumuse kujundamisel on järgitud hankesisest ja välist ristsubsideerimise keeldu, konkurentsivõimeline hinnakujundus tuleneb struktuursetest tõhusustest.

Kolmas isik on vastuse lisas 2 selgitanud, et avalikult on Ameerika Ühendriikide välisministeeriumi hankeregistrite ning teiste föderaalsete läbipaistvusportaalide kaudu nähtavad lepingute andmed, soomustatud sõidukite eest sõlmitud lepingute väärtused, mis näitavad, et Kolmanda isiku hinnakujundus on järjepidev, jälgitav ning vastab turupositsioonile. Lisas 2 toodud tabelid ja lisa 3 arved ja maksumused näitavad, et esitatud hinnad hõlmavad kõiki kulukomponente, (sh transporti Ameerika Ühendriikidesse, tehnilise hoolduse dokumentatsiooni ning koolitusteenuseid), mis on sisuliselt samad hinda kujundavad elementidega, mida on Hankija nõudnud ka Riigihankes.

Kolmanda isiku vastuse lisad 2 ja 3 näitavad, et Kolmanda isiku sõidukite keskmine avaldatud ühikuhind Ameerika Ühendriikide valitsusele tarnimisel jääb vahemikku 269 800 eurot kuni 310 900 eurot, Riigihankes on Kolmas isik esitanud maksumuse 448 180 eurot ühe MRAP-sõiduki kohta. 44–55% kõrgem hind ei saa oma olemuselt olla põhjendamatult madal (Ameerika Ühendriikide valitsusele pole tarnitud prototüüpe ega demonstratsioonisõidukeid). Riigihankes esitatud kõrgem maksumus on põhjendatud sellega, et Riigihankes on nõutud mitmeid täiendusi, mis suurendavad tootmiskulusid.

Hankija on pidanud Ameerika Ühendriikides läbi viidud sõidukite hangete kasutamist võrdluseks Riigihankega asjakohaseks, sest avalikult kättesaadavate materjalide

põhjal saab järeldada, et hangitavad sõidukid on piisavalt sarnased Riigihankes nõutule, Kolmas isik on pakkunud sõidukeid kõrgema hinnaga, sest baassõiduki kohandamisvajadusest tulenevad lisakulud.

- 2) Hankija leiab, et väga suure soomustatud sõidukite koguse, st enam kui 500 sõiduki valmistamise ristsubsideerimine olukorras, kus pakkuja ei ole ühelgi turul monopoolses seisundis ning tal ei ole teist sarnase või suurema tähtsusega tegevusala lisaks soomustatud sõidukite tootmisele, ei ole eluliselt usutav. Hankija on seisukohal, et eelnevate hangete hindade analüüsist tuleb järeldada, et Kolmas isik ei ole Riigihankes esitatud pakkumuses rikkunud ristsubsideerimise keeldu.
- 3) Hankija viitab ka hiljuti sõlminud raamlepingule 4x4 soomukite ostmiseks, kuid teisele lõppkliendile. Suurimaks sõidukite erinevuseks on väiksem sidesüsteemide ettevalmistuse vajadus, mille tõttu on ootuspärane, et Riigihankes pakutavad sõidukid on soodsamad. Hankija hinnangul ei saa pidada Riigihankes Kolmanda isiku esitatud maksumust 448 180 eurot ühe MRAP-sõiduki kohta põhjendamatult madalaks ka võrdluses selle sõlmitud lepinguga, sest hinnaerinevus on väike.
- 4) Kolmanda isiku pakutud maksumus on ligikaudu 30–35% madalam teiste pakkujate maksumustest. Kolmanda isiku selgituste (lisa 2, lk 4-5) kohaselt on erinevus ühtlane kõigi maksumust kujundavate elementide lõikes ning vastab täielikult sõiduki enda madalamale maksumusele.

Kolmas isik on seisukohal, et maksumused vastavad loogiliselt sõidukite madalamale baashinnale ning kõik sellega seotud kulukomponendid eskaleeruvad proportsionaalselt põhiobjektiga. Hooldus- ja tugikulud on otseselt seotud sõidukiplatvormi hinnataseme, konfiguratsiooni ja elutsükli kuludega (lisa 2, lk 5).

Hankija hindas pakutavate sõidukite valmistamiseks kasutatavaid tehnilisi lahendusi ning tuvastas, et Kolmanda isiku pakutav platvorm Senator on ainsana valmistatud laiatarbekasutuses oleva veoauto raami, jõuülekanne ning alusvankri koostule, teised pakkujad on enda platvormid ehitanud kandevkerale, mille külge kinnitatakse vajalikud agregaadid. Selline lahendus annab Kolmandale isikule selge majandusliku eelise võrreldes teiste pakkujatega: jõuülekanne ning alusvankri arenduskulud jagunevad kokkuvõttes oluliselt suurema sõidukite arvu peale, võrreldavaid varuosasid on suurema tõenäosusega võimalik soodsamalt hankida tulenevalt varuosade suuremast turust, Kolmandal isikul on väga suure tõenäosusega võimalik säästa tootmiskuludelt, sest jõuülekanne ning alusvankri koostamise teeb tema eest ära masstootmistehas. Hankija leiab, et tegemist on pakutud soomustatud sõidukite võrdluses suure erinevusega, tegemist on pakkumuse madalat maksumust põhjendava erinevusega tulenevalt kasutatavast tehnilisest lahendusest RHS § 115 lg 7 p 2 mõistes.

- 5) Kolmas isik esitas vastuses üksikasjaliku kulude jaotuse struktuuri (lisa 4). CBS näitab, et inseneri- ja projektijuhtimiskulud moodustavad kogukulust mittevälitseva osa ega ole hinna kujundamisel määrava tähtsusega, kuna platvorm on küps ja peamine arendustöö on varasemalt juba lõpetatud. Uued tegevused keskenduvad konfiguratsioonimuudatustele juba valideeritud platvormi raames ning tavapärasele projektikoordineerimisele, mis põhineb kehtestatud sisemistel protseduuridel (lisa 1). Hankija leiab, et esitatud kulude jaotus kajastab realistlikult soomuki arenduse, tootmise ning tarnega kaasnevaid kulusid. Kui võrrelda pakkuja poolt esitatud kulusid pakkumuses esitatud sõiduki hinnaga, selgub, et Kolmas isik on pakkumuse maksumuse sisse arvestanud ka jätkusuutlikkuse tagamiseks vajaliku kasumi.
- 6) Kokkuvõttes leiab Hankija, et:

- Kolmas isik on Riigihankes esitanud pakkumuse maksumuse, mis on tema eelnevate osaletud hangetega kooskõlas;
- Kolmas isik on Riigihankes esitanud pakkumuse maksumuse, mis on kooskõlas Hankija enda poolt varasemalt sõlmitud lepinguga sarnaste sõidukite hankimiseks;
- Kolmanda isiku poolt pakutava sõiduki madal maksumus on põhjendatav teistest pakkujatest oluliselt erineva tehnilise lahendusega;
- Kolmanda isiku poolt esitatud kulustruktuur tõendab Riigihankes esitatud pakkumuse kasumlikkust.

Kolmas isik on Hankijale 16.01.2026 esitatud lisa 2 (eelmises vaidlustusmenetluses 27.11.2025 esitatud seisukohad) selgitanud mh järgmist:

- 1) Kolmas isik toodab soomustatud sõidukeid Fordi platvormidel, mis tagab kohese ja katkestusteta juurdepääsu šassiidele. Erinevalt tootjatest, kes sõltuvad spetsiaalsetest või kaitsetööstuslikest platvormidest, mille hankimine võib võtta mitu kuud, võimaldab Kolmanda isiku tuginemine masstoodetud kommertssõiduki šassiidele oluliselt lühendada tootmistsüklit ja vähendab sisendkulusid. See on fundamentaalne struktuurne erinevus, mis otseselt selgitab mh kuluefektiivsust;
- 2) Kolmanda isiku SME-profiil võimaldab oluliselt madalamaid püsikulusid, tõhusamat tootmise planeerimist ja kiiremat otsustamist. Need sisemised efektiivsused muutuvad konkurentsivõimelisemaks hinnatasemeks. Kolmandal isikul on kõrge ettevõttesisene vertikaalne integreeritus alates projekteerimisest kuni valmistamise, keevitamise, soomustamise, elektrilise integreerimise, kvaliteedikontrolli ja testimiseni. See vähendab sõltuvust alltöövõtjatest, minimeerib viivitusi, välistab tarneahela kitsaskohti ning võimaldab kontrollida nii kvaliteeti kui ka kulusid;
- 3) suuremahulise terase, soomusmaterjalide, komponentide ja kommertssassiide ostjana saab Kolmas isik kasu koguselisest hinnasoodustusest ja pikaajalistest hinnakokkulepetest tarneahela partneritega. Need säästud vähendavad otseselt tootmisühiku hinda ja kajastuvad Kolmanda isiku pakkumuses. See struktuurne eelis on kättesaadav üksnes tootjatele, kellel on suur tootmismahd ja korduvad tellimused.

9. Lõplikus pakkumuses esitas Kolmas isik järgmised maksumused:

- 1) Soomustransportööride (edaspidi sõiduk) (100) maksumus – 44 818 005,81 eurot;
- 2) Hoolduse 10a maksumus – 981 072,0 eurot;
- 3) Algse toetuspaketi maksumus – 2 067 846,05 eurot.

Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsusega seonduvalt on vaidlus selles, kas Kolmas isik on rikkunud Riigihanke alusdokumendi „Instructions for Tenderers“ p-is 1.16.14 ette nähtud ristsubsideerimise (nii seesmise kui ka välise) keeldu (*Cross-subsidization is not allowed when submitting tenders, both internal (between individual lines or parts offered in the tender) and external*), kas Hankija on seda sisuliselt kontrollinud.

Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsusega seonduvalt on sisuline vaidlus selles, kas Hankija sai pärast RHS § 115 alusel läbi viidud kontrollimenetlust asuda seisukohale, et Kolmanda isiku pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal.

10. Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsuse õiguspärasus

10.1. Ristsubsideerimise keeld tähendab seda, et esitatud maksumus peab olema hinnastatud

oma tegelike ja põhjendatud kulude alusel - pakkumuses esitatud maksumus peab kajastama kõiki vajalikke kulusid.

Keelu puhul ei ole lubatud see, kui:

- 1) pakkumuses esitatud ühe maksumuse kulud kaetakse pakkumuses esitatud teise maksumuse tuludest;
- 2) pakkumuses esitatud maksumus ei sisalda kõiki kulusid, kuid need kaetakse pakkuja muu majandustegevuse, toetuste arvelt.

Ristsubsideerimise keeld on nõue pakkumusele, mida kontrollitakse pakkumuste vastavuse kontrollimise etapis. Kui hankija kehtestab ristsubsideerimise keelu, siis peab hankija teadma seda, milliseid kulusid iga esitatav maksumus peab sisaldama. Sest kõigepealt peab hankija kindlaks tegema selle, kas igas maksumuses on kõik kulud kajastatud. Kui on, siis pole tegemist ei sisese ega ka välise ristsubsideerimisega. Kui aga hankija teeb kindlaks, et mõni maksumus kõiki kulusid ei sisalda, siis tuleb kindlaks teha see, kas tegemist on sisese või välise ristsubsideerimisega või ka mõlemaga.

Seega „Instructions for Tenderers“ p-ist 1.16.14 tuleneb, et iga esitatud maksumus (sõidukite maksumus, hoolduse 10a maksumus ja algse toetuspaketi maksumus) peab sisaldama kõiki vajalikke kulusid, nende maksumuste vahel ei saa kulusid jaotada ja ühtegi kulu ei saa katta ka pakkuja teistest vahenditest, toetustest.

Hankija on koostanud Annex 3, milles Appendix 3.1 käsitleb pakutava hoolduse 10a maksumust ning Appendix 3.2 algse toetuspaketi maksumust.

Appendix 3.1 on nõutud ühe sõiduki kohta:

- 1) aastast hoolduse maksumust;
- 2) teise, kolmanda, neljanda, viienda, kuuenda, seitsmenda, kaheksanda, üheksanda ja kümnennda aasta hoolduse maksumusi.

Need maksumused kujunevad töötundide arvust tulenevatest tööjõukuludest ja hoolduse käigus vahetatavate osade maksumustest.

Appendix 3.2 on nõutud varuosade maksumusi.

Selleks, et hinnata seda, et maksumused pole omavahel subsideeritud pidi Hankija teadma:

- 1) sõiduki maksumuse kohta vähemalt materjali maksumust, tööjõukulusid, tootmise kulusid, kasumimarginaali;
- 2) 10a hoolduse kohta vähemalt tööjõukulu, vahetatavate varuosade maksumust;
- 3) varuosade kohta võimalikke maksumusi.

Neid kolme maksumust saab võrrelda turuhindadega (sarnaste sõidukite hinnad, sarnaste sõidukite hooldustunnid ja -hinnad, samade varuosade hinnad turul) või lähtuda kogumaksumusest - kui üks maksumustest on ebaloomulikult madal, aga maksumuste kogusumma on põhjendatud, siis viitab see sageli maksumuste vahel kulude jaotamisele.

Seda, et pole tegemist välise subsideerimisega, saab eelkõige kontrollida nii, et kui kogumaksumuses on arvestatud ka kasumiga, siis on väike tõenäosus, et toimub väline subsideerimine.

10.2. Protokolli lk 4 on Hankija selgitanud, et:

- 1) Kolmanda isiku pakutav platvorm Senator on ainsana valmistatud laiatarbekasutuses oleva veoauto raamist, jõuülekandest ning alusvankrist, teised pakkujad on enda platvormid ehitanud kandevkerele, mille külge kinnitatakse vajalikud agregaadid;
- 2) selline lahendus annab Kolmandale isikule selge majandusliku eelise võrreldes teiste pakkujatega: jõuülekande ning alusvankri arenduskulud jagunevad kokkuvõttes oluliselt suurema sõidukite arvu peale, võrreldavaid varuosasid on suurema tõenäosusega võimalik soodsamalt hankida tulenevalt varuosade suuremast turust;
- 3) Kolmandal isikul on võimalik säästa tootmiskuludelt, sest jõuülekande ning alusvankri koostamise teeb tema eest ära masstootmistehas.

10.3. Kolmas isik on esitanud ühe sõiduki maksumuseks 448 180 eurot.

Selleks, et veenduda kõikide sõidukiga seotud kulude olemasolu selles maksumuses, küsis Hankija 09.01.2026 Kolmandalt isikult komponentide maksumuste kalkulatsioone.

Koos 16.01.2026 vastusega Hankijale esitatud lisas 4 on toodud maksumused kõikide Hankija poolt nimetatud kulude (10) kohta. Kolmanda isiku lisas 4 toodud kulud kokku on väiksemad kui esitanud ühe sõiduki maksumus (448 180 eurot).

Vaidlustuskomisjon leiab, et Hankijale ei saa ette heita seda, et ta sõiduki tootmisprotsessi kõiki etappe ja nende maksumusi põhjalikumalt ei asunud kindlaks tegema ja hindama - see poleks reaalne, sest eeldaks vastavat kompetentsi (audit, vastavate spetsialistide seisukohad) ja ka pikemat aega.

Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et võrdlus teiste sarnaste sõidukite maksumustega on ristsubsideerimise keelu kontrollimisel asjakohatu.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija sai Kolmanda isiku esitatud lisast 4 ja ka lisadest 2 ja 3, kus on toodud 2025 Kolmanda isiku poolt müüdud sõiduki, mis on Hankija kinnitusel piisavalt sarnane Riigihankes nõutule, maksumusest järeldada, et Kolmanda isiku esitatud sõiduki maksumus 448 180 eurot sisaldab kõiki kulusid. Hankija on toetunud ka teises riigihankes tema enda sõlmitud raamlepingus toodud sõiduki maksumusele. Tõsi - Hankija pole tõendanud seda, et 2025 Kolmanda isiku poolt müüdud sõiduk on sarnane Riigihankes nõutud sõidukiga, kuid eelkõige näitab esitatud sõiduki maksumuses kõigi kuludega arvestamist just Kolmanda isiku esitatud lisa 4.

10.4. Kolmanda isiku pakkumuse esitatud Annex 3 Appendix 3.1 on iga aasta kohta toodud ühe sõiduki töötunnid, töötunni maksumus, vahetatavad varuosade hinnad. Appendix 3.2 on toodud varuosade maksumused.

Hoolduse 10a maksumuse ja algse toetuspaketi maksumuse kohta on Kolmas isik Hankijale selgitanud, et maksumused vastavad sõidukite madalamale baashinnale - hooldus- ja tugikulud on otseselt seotud sõidukiplatvormi hinnataseme, konfiguratsiooni ja elutsükli kuludega (Hankijale 16.01.2026 esitatud lisa 2, lk 5). Kolmas isik on kinnitanud, et need maksumused tulenevad efektiivsemast tootmismudelist. Kui Kolmanda isiku pakutud sõiduki maksumus on 30–35% madalam kahe teise pakkuja sõidukite maksumustest, siis see hinnavahe on olemas ka teiste maksumuste puhul - Kolmanda isiku pakutud hoolduse maksumus on 23–41% madalam kui teistel pakkujatel, algse toetuspaketi maksumus on 38–

39% madalam.

Protokollis on Hankija asunud seisukohal, et eelnevate hangete hindade analüüsist tuleb järeldada, et Kolmas isik ei ole Riigihankes esitatud pakkumuses rikkunud ristsubsideerimise keeldu. Vaidlustusmenetluses on Hankija selgitanud, et hoolduskulud koosnevad materjali maksumusest ja tööjõukuludest, kuna tsiviilsõidukite hoolduskulusid on sõidukite tootja motiveeritud madalal hoidma on tsiviilsõidukitele projekteeritud sõlmede hoolduseks vajalike töötundide arv ootuspäraselt väiksem kui erilahendusena militaarsõidukitele toodetud lahenduste korral. Hankija hinnangul tuleneb sellest masstootmises oleva tsiviillahenduse väiksem hoolduse tööjõukulu ning summaarne madalam hoolduskulu.

Seega on Hankija lähtunud sellest, et:

- 1) madalama maksumusega sõidukite hoolduse kulud (varuosade hind ja töö teostamiseks vajalik tööjõukulu) on madalamad;
- 2) sõidukite tootmise kulud ning hoolduse ja varuosade kulud erinevused on pakutavatel sõidukitel pakkujate lõikes ligilähedaselt sarnased.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et käesoleval juhul lähtuvad need kaks maksumust esitatud sõidukist ja selle maksumusest. Võrreldes teiste pakkujatega on Kolmanda isiku sõiduki maksumus odavam ja sellest tulenevalt on odavamad ka hoolduse kulud ja varuosad. Kolmas isik on Hankijale 16.01.2026 esitatud lisas 2 (eelmises vaidlustusmenetluses 27.11.2025 esitatud seisukohad) selgitanud, et ta toodab soomustatud sõidukeid Fordi platvormidel ja tuginemine masstoodetud kommertssõiduki šassiidele võimaldab oluliselt lühendada tootmistsükli ja vähendab sisendkulusid. Vaidlustuskomisjonil pole alust selles kahelda.

Hoolduse töötundide arv on Kolmanda isiku Annex 3 Appendix 3.1 kolmandiku võrra väiksem kui Vaidlustajal ja see saab olla põhjendatud üksnes sellega, et pakutud sõidukid on erinevad.

Vaidlust ei saa olla selles, et varuosade maksumused (sh nende tootmiskulu) on seotud konkreetse sõidukiga. Hankija on lähtunud üksnes võrdlusest teiste pakkujate pakkumustes esitatud varuosade maksumustega. Tõepoolest - teiste pakkujate sõidukite maksumuste ja varuosade maksumuste vahed protsentides on enam-vähem samad, mis Kolmandal isikul.

Vaidlustuskomisjon on ka varuosade maksumuste osas seisukohal, et Hankija ei pidanud iga varuosa puhul (Annex 3 Appendix 3.2 on neid 78) kõiki tootmisprotsessi etappe ja nende maksumusi kindlaks tegema ja hindama.

Kui Hankijale olid Kolmanda isiku 16.01.2026 vastuse lisast 4 teada sõiduki valmistamisega seotud kulud (sh veermiku (raam, roolisüsteem, jõuülekanne ja jõuülekanne) maksumus, soomustatud kere koos torni ja standardse elektrisüsteemiga maksumus, jne) ja Hankija on põhjendatult asunud seisukohale, et need kulud on piisavad sõiduki valmistamiseks, siis sai Hankija teiste pakkujate esitatud maksumuste erinevuste alusel järeldada, et tagavaraosade maksumused võivad sisaldada kõiki kulusid.

Vaidlustuskomisjon leiab, et sõidukite tagavaraosade maksumusi on võimalik kindlaks teha näiteks järgmiselt:

- 1) originaalvaruosa numbri järgi, kuid ka siis võib tegemist olla kas originaali või järelturul müüda varuosaga, millede hinnad võivad oluliselt erineda;

- 2) autovaruosade e-pood, varuosapood, esindused, kasutatud varuosade portaalid - hinnad võivad oluliselt erineda;
- 3) originaalosa tootja firma järgi - võib olla odavam.

Vaidlustuskomisjon ei pea sellist kindlaks tegemist mõistlikuks, sest maksumused võivad oluliselt erineda.

10.5. Lähtudes Protokollis toodust, Hankija ja Kolmanda isiku selgitustest on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Hankija on põhjendatult asunud seisukohale, et nende kolme maksumuse vahel pole toimunud ristsubsideerimist. Pole mingit alust järeldada, et need Kolmanda isiku pakutud maksumused ei sisalda kõikki vajalikke kulusid, et sõiduki maksumuses arvestatud kasumiga kaetakse teiste maksumustega seotud kulusid.

Kuna vaidlustuskomisjon asus seisukohale, et kolme esitatud maksumuse osas sai Hankija järeldada, et tegemist pole ristsubsideerimise keelu rikkumisega ja 16.01.2026 vastusega Hankijale esitatud lisas 4 toodud sõiduki valmishitamise kuludest (10) tulenevalt on Kolmas isik arvestanud ka kasumiga, siis ei saa olla tegemist välise subsideerimisega.

11. Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsuse õiguspärasus

Vaidlustaja on selle otsuse vaidlustamist põhjendanud järgmiselt:

- 1) Kolmanda isiku ja teiste pakkujate pakkumuste maksumuse vahel on märkimisväärsed vahed, Kolmanda isiku pakkumuse maksumus on konkurentide omast suurusjärgu võrra madalam;
- 2) Kolmanda isiku põhjendamatult madal maksumus võib olla tingitud nõuetele mittevastavate varuosade kasutamisest;
- 3) Protokoll sisaldab olulisi kaalutusvigu - Hankija ei saanud põhjendamatult madala maksumuse kontrollis piirduda teiste, erinevates tingimustes ja ajaperioodil sõlmitud lepingute üldise kõrvutamisega, Hankija on jätnud läbi viimata pakkumuse kogumaksumuse tervikliku ja kontrollitava analüüsi, militaarkasutuseks projekteeritud MOTS-komponendid vastavad militaarsõidukipargi töökindluse ja kättesaadavuse nõuetele.

11.1. Vaidlustaja viited sellele, et Hankija oleks pidanud mh lähtuma ka esitatud pakkumuste maksumuste vahedest (ja ka kriitilisest tagasisidest Kolmanda isiku sõiduki kohta (vaidlustuse lisa 1)) ei saa olla aluseks asuda seisukohale, et Hankija oleks pidanud lükkama Kolmanda isiku pakkumuse RHS § 115 lg 8 alusel tagasi.

11.2. Vaidlustajale teadaolevalt kavatseb Kolmas isik sõidukite tootmisel kasutada tsiviilkasutuses olevaid komponente ja sellest võib olla tingitud põhjendamatult madal maksumus. Vaidlustusmenetluses esitatud selgitustest tulenevalt ongi see õige, kuid pigem kinnitab seda, et Kolmanda isiku pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal.

Kolmas isik on Hankijale 16.01.2026 esitatud lisas 2 selgitanud, et Kolmas isik toodab soomustatud sõidukeid Fordi platvormidel ja Hankija on selles ka veendunud.

Riigihanke tehnilise kirjelduse p-ides 8.2.4 ja 1.1.11 on nõutud, et võimalikult palju kasutada *commercially/military off the shelf* (COTS and MOTS) tooteid ja kõik vabalt turult hangitud alamsüsteemid või komponendid peavad omama CE sertifikaati.

Seega asjaolu, et Kolmas isik kasutab tsiviilsõidukite osi sõidukitel on kooskõlas Riigihanke alusdokumentidega. Hankija on kinnitanud, et tsiviilsõidukitel kasutatavate osade kasutamine sõidukitel on olnud Riigihanke nõuete kujundamisel üheks Hankija vajaduseks, et tagada ka kriisiolukorras masinatele piisav varuosabaas.

Mis aga puudutab Vaidlustaja kahtlust selles, kas Kolmanda isiku pakutavatel COTS-komponentidel (mootor, käigukast, sillad, roolisüsteemi komponendid ja pidurisüsteem) on olemas Riigihankes nõutud CE-sertifikaat, siis on juba eelmises vaidlustusmenetluses on Hankija selgitanud, et verifitseerimine on planeeritud prototüüpmasina valmimise faasi, mille käigus on Hankijal õigus nõuda ja üle vaadata kõikide COTS toodete vastavust CE sertifikaatidele - oluline on tõestada Moldova konfiguratsiooniga masinal kasutusel olevate COTS toodete CE vastavust.

11.3. Kui hankija on juba algatanud kontrolli, et kõrvaldada kahtlus pakkumuse maksumuse põhjendatuses, ei ole põhjendatud usaldada pakkuja kontrollimatut vastust hankija selgitusnõudele (Riigikohtu halduskolleegiumi otsus 3-19-1825/50, p 17). Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et sellise olukorraga ei olegi praegusel juhul tegemist. Kolmanda isiku 16.01.2026 selgitused vastavad Hankija 09.01.2026 püstitatud küsimustele ja sisaldavad Hankija nõutud andmeid. Maksumuse põhjendatuse nõuetekohane kontroll ei eelda, et Hankija pidi või peaks kontrollima kõikvõimalikke asjaolusid, mis Vaidlustaja arvates pidanuks Hankijal tekitama kahtlusi selles, et Kolmanda isiku pakkumuse maksumus on põhjendamatult madal.

Protokollist järeldub, et Hankijal on veendumus, et pakutud maksumusega on võimalik lepingut täita. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Kolmanda isiku selgitused ja esitatud 4 lisa vastavad Hankija 09.01.2026 selgitustaotlusele ja said kõrvaldada Hankija kahtluse, et Kolmanda isiku pakkumuse madala maksumuse tõttu võib esineda risk, et lepingut ei suudeta nõuetekohaselt täita.

Protokollist (lk 4) on Hankija hinnanud pakutud tehnilist lahendust ja leidnud, et Kolmanda isiku lahenduse näol on tegemist on pakkumuse madalat maksumust põhjendava erinevusega tulenevalt kasutatavast tehnilisest lahendusest RHS § 115 lg 7 p-i 2 mõistes.

RHS § 115 lg 7 p-i 2 kohaselt *pakkumuse madal maksumus võib olla põhjendatud eelkõige pakkuja valitud tehnilise lahendusega [---].*

Kolmanda isiku valitud tehnilise lahendusega on seotud kogu pakkumuse maksumus - nii sõiduki maksumus, kui ka hoolduse 10a maksumus ja algse toetuspaketi maksumus, mistõttu ei nõustu vaidlustuskomisjon Vaidlustajaga, et Hankija pole lähtunud kogumaksumusest.

Mis aga puudutab Vaidlustaja väidet, et Hankija ei saanud piirduda teiste, erinevates tingimustes ja ajaperioodil sõlmitud lepingute üldise kõrvutamisega, siis eelkõige on Hankija lähtunud Kolmanda isiku 16.01.2026 esitatud vastuse lisast 4.

11.4. Pakkumustes esitatud maksumused sõltuvad paljudest asjaoludest ja nende asjaolude mõjust maksumusele. Kolmas isik on neid asjaolusid 16.01.2026 Hankijale selgitanud, Hankija sai RHS § 115 lg 1 kohase kontrolli läbiviimisel neid selgitusi kontrollida ja hinnata, mida Hankija ongi käesoleval juhul Protokollis teinud.

Vaidlustuskomisjon leiab, et Hankija ei pea pakkumuse madala maksumusega seotud hankelepingu täitmise riske suutma RHS § 115 kohaldamise kaudu maandada 100%-liselt.

12. Eelpooltoodu alusel jäävad rahuldamata Vaidlustaja taotlused tunnistada kehtetuks Hankija otsused Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise kohta.

13. Vaidlustusmenetluse kulud

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

Hankija ja Kolmas isik ei taotlenud kulude väljamõistmist.

Vaidlustaja kulud jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)