



RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON

OTSUS

Vaidlustusasja number	121-26/308926
Otsuse kuupäev	30.06.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	MOBIRE EESTI AS vaidlustus Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse riigihankes „Esinduslike sõidukite rent“ (viitenumber 308926)
Menetlusosalised	Vaidlustaja, MOBIRE EESTI AS, esindaja Marek Kurs Hankija, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, esindaja Evelin Adamson
Vaidlustuse läbivaatamine	Kolmas isik, ALD Automotive Eesti AS Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

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

1. Jätta MOBIRE EESTI AS-i vaidlustus rahuldamata.
2. Jätta MOBIRE EESTI AS-i vaidlustusmenetluse 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. 08.04.2026 alustas Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus (edaspidi ka Hankija) riigihangete registris dünaamilise hankesüsteemi „L-, LM-, M-, N-, O-, R- ja T-kategooria uute ja kasutatud sõidukite ning nende agregaatide ja registreerimisele mitte kuuluvate pukseeritavate seadmete ostmine ning rentimine/liisimine“ (viitenumber 294204) kategooria 2 alt läbi viidavat piiratud hankemenetlust „Esinduslike sõidukite rent“ (viitenumber 308926) (edaspidi Riigihange).

¹ riigihangete seadus

2. 02.06.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) MOBIRE EESTI AS-i (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Hankija 28.05.2026 otsustele lükata tagasi Vaidlustaja pakkumus ning tunnistada edukaks ALD Automotive Eesti AS-i (edaspidi ka Kolmas isik) pakkumus.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 08.06.2026 kirjaga nr 12.2-10/121 menetlusosalistele, et vaatab vaidlustuse läbi esitatud dokumentide alusel kirjalikus menetluses, tegi teatavaks otsuse avalikult teatavaks tegemise aja ning andis täiendavate seisukohtade ja dokumentide esitamiseks aega kuni 11.06.2026 ja neile vastamiseks 16.06.2026.

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

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **MOBIRE EESTI AS**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Riigihanke eesmärgiks on kahe esindusliku M1-kategooria sõiduauto rentimine 48 kuuks vastavalt hanke tehnilisele kirjeldusele.

Vaidlustaja esitas tähtaegselt (27.04.2026) pakkumuse, milles pakkus sõidukina Škoda Superb sõiduautot.

Hankija lükkas RHS § 114 lg 2 alusel tagasi Vaidlustaja pakkumuse, kuna esitatud pakkumus ei vastanud Hankija hinnangul Riigihanke alusdokumentides esitatud tingimustele (otsus vaidlustuse lisas 1).

4.2. Riigihanke alusdokumentides (vaidlustuse lisa 3 tehniline kirjeldus) on sõiduki keretüübi nõudena märgitud üksnes sedaan, ei ole esitatud ühtegi täiendavat selgitust ega tehnilist kitsendust tagaklaasi fikseerituse, pagasiluugi konstruktsiooni või muude samalaadsete tunnuste kohta. Need tingimused on Hankija toonud välja alles vaidlustatud 28.05.2026 otsuses.

Hankija otsuse põhjendustest nähtub, et pakkumuse tagasilükkamise aluseks ei olnud mitte Riigihanke alusdokumentides sätestatud nõue, vaid Hankija enda poolt pärast pakkumuste avamist mõistele *sedaan* antud kitsendav tõlgendus. Riigihanke alusdokumentides puudub igasugune viide sellele, et sedaanina käsitletakse üksnes sõidukit, mille pagasiruum avaneb tagaklaasist eraldiseisvalt või mille sõitjateruum ja pagasiruum moodustavad konstruktsiooniliselt täielikult eraldatud mahud.

4.3. Vaidlustaja pakutud Škoda Superb vastab mõiste *sedaan* ametlikule käsitlelusele. Transpordiamet, mis vastutab Eestis sõidukite registreerimise ja tüüvikinnituse eest, liigitab ning registreerib kõnealuse sõiduki keretüübiga sedaan (Transpordiameti väljavõttes Škoda Superb kohta vaidlustuse lisa 4 ja lisa 5). Seetõttu oli Vaidlustajal põhjendatud ja õiguspärane ootus, et Hankija lähtub hanketingimuste tõlgendamisel ametlikust riiklikust klassifikatsioonist.

Ka Hankija oma otsuses möönnud, et rahvusvahelise standardi ISO 3833:1977 kohaselt

kvalifitseerub Škoda Superb sedaaniks. Samas ei ole Hankija viidanud ühelegi õigusaktile, standardile ega muule objektiivsele allikale, millest tuleneks tema kasutatav kitsam mõiste *klassikaline sedaan*. Hankija on sisuliselt möönnud, et üldtunnustatud rahvusvahelise standardi kohaselt vastab pakutud sõiduk nõudele sedaan, kuid on sellest hoolimata lähtunud enda loodud kitsamast tõlgendusest.

Seega ei põhine Vaidlustaja pakkumuse tagasilükkamine Riigihanke alusdokumentides sätestatud nõuetel, vaid Hankija enda poolt pärast pakkumuste avamist kujundatud tõlgendusel. Selline lähenemine ei ole kooskõlas RHS § 3 lg 1 p-des 1 ja 2 sätestatud läbipaistvuse, kontrollitavuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetega.

4.4. Vaidlustaja 11.06.2026 täiendavad seisukohad.

4.4.1. Hankija selgitab, et Euroopa Liidu keretüüpide klassifikatsioon ja ISO 3833 kasutavad üldistatud keretüüpide kategooriaid, samas kui tootjad kasutavad detailsemat terminoloogiat, sealhulgas mõisteid *liftback*, *sportback* ja *fastback*. Sellest ei tulene siiski, et tootja turunduslik või kirjelduslik terminoloogia oleks Riigihankes määrav või ülimuslik ametlike klassifikatsioonide ja standardite suhtes. Riigihanke alusdokumentides ei olnud sätestatud, et keretüübi nõude täitmist hinnatakse tootja mudelinimetuste või turunduslike kirjelduste alusel. Kui Hankija otsustas kasutada Riigihanke alusdokumentides üldist mõistet *sedaan*, tuleb seda Vaidlustaja hinnangul tõlgendada selle ametlikus tähenduses.

Vaidlustaja seisukohad tuginevad objektiivsetele ja kontrollitavatele klassifikatsioonidele, samas kui Hankija lähtub tootja hinnakirjadest, mudelikirjeldustest ja turundusmaterjalidest, mille eesmärk ei ole sõidukite ametlik klassifitseerimine.

Hankija praegune käsitus tähendab sisuliselt seda, et pakkumuse vastavus sõltub tootja valitud mudelinimetusest või turunduslikust kirjeldusest, mitte Riigihanke alusdokumentides sätestatud nõudest endast. Selline lähenemine ei taga läbipaistvat ega objektiivselt kontrollitavat hindamist, sest erinevad tootjad kasutavad samalaadsete sõidukite kirjeldamiseks erinevaid termineid. Samuti ei ole tootjate turunduslik terminoloogia õiguslikult siduv klassifikatsioon, millele hankedokumentides oleks viidatud.

4.4.2. Pakkumuse tagasilükkamist põhjendatakse asjaoluga, et pakutud sõidukil puuduvad Hankija hinnangul teatavad *klassikalisele sedaanile* omased konstruktsioonilised tunnused, sealhulgas pagasiruumi eraldatus sõitjateruumist, eraldi avanev pagasiluuk, fikseeritud tagaklaas, suurem heliisolatsioon, kliimaruumi eraldatus ning sellest tulenevad konstruktsioonilised omadused. Ühtegi nimetatud tunnust ei olnud Riigihanke alusdokumentides sätestatud. Riigihanke alusdokumentidest ei nähtunud, et sedaani all peetakse silmas üksnes sellist sõidukit, millel on Hankija kirjeldatud konstruktsioonilised omadused.

Hankija vastusest nähtub, et tegelikult vaidlusküsimuseks ei ole mitte sõiduki liigitamine sedaanina, vaid nimetatud konstruktsiooniliste omaduste olemasolu. Seega nähtub Hankija vastusest, et pakkumuse vastavust ei hinnatud üksnes Riigihanke alusdokumentides sätestatud keretüübi nõude alusel, vaid täiendavate kriteeriumide põhjal, mida Riigihanke alusdokumentides ei sisaldunud.

4.4.3. Kui Hankijal tekkis kahtlus esitatud andmete piisavuse või tõlgendamise osas, oleks

Hankija pidanud riigihanke üldpõhimõtetest tulenevalt küsima selgitusi või täpsustusi. Käesolevas menetluses ei ole Hankija Vaidlustajale esitanud ühtegi selgitus- ega täpsustusküsimust sõiduki keretüübi ega esitatud andmete kohta.

Kuigi selgituste küsimine ei ole igal juhul kohustuslik, on see käesolevas asjas olnud eriti asjakohane, kuna vaidlus ei puuduta objektiivselt tuvastatavat faktilist vastuolu, vaid erinevat tõlgendust küsimuses, kas sedaanina registreeritud ja ISO 3833:1977 kohaselt sedaaniks kvalifitseeruv sõiduk vastab Riigihanke alusdokumentides kasutatud mõistele *sedaan*. Seetõttu ei ole põhjendatud järeldus, et Vaidlustaja oleks jätnud nõude täitmise tõendamata.

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

5.1. 28.05.2026 otsusega lükati Vaidlustaja pakkumus tagasi järgneva põhjendusega: „Hankija lükkab pakkumuse tagasi RHS § 114 lõike 2 alusel, sest esitatud pakkumus ei vasta riigihanke alusdokumentides esitatud tingimustele. Hankija on tehnilises kirjelduses näinud punktis „Keretüüp“ ette näinud, et renditavad sõidukid peavad olema sedaanid.

Hankija asub seisukohale, et Škoda superb ei vasta hanke tingimustes nõutud keretüübi klassifikatsioonile.

Škoda Superb keretüübi määratlemisel tuleb eristada kahte sisuliselt erinevat lähenemist: vormilist standardiklassifikatsiooni ning sõiduki tegelikku konstruktsioonilist ja funktsionaalset olemust. Just nende kahe käsitlese segamine on praktikas põhjustanud olukorra, kus Škoda Superbi nimetatakse üheaegselt nii sedaaniks kui ka liftbackiks, kuigi tehniliselt ei ole tegemist samatähenduslike mõistetega.

Käesolevas küsimuses ei ole määrava tähtsusega üksnes sõiduki visuaalne üldmulje või kere väliskuju, vaid eelkõige see, kuidas sõiduk konstruktsiooniliselt toimib ning millised on selle kere funktsionaalsed omadused.

Kuigi Superb on väliselt kujundatud klassikalise sedaani proportsioonidega ning jätab selgelt kolmemahulise kere mulje, ei vasta selle tegelik konstruktsioon klassikalise sedaani olemusele. Klassikalise Sedaan üks peamisi ja ajalooliselt väljakujunenud tunnuseid seisneb selles, et pagasiruum moodustab sõitjateruumist eraldiseisva mahu. Sedaani puhul avaneb pagasiruum eraldi luugi kaudu ning tagaklaas jääb kere külge fikseerituks. Selline lahendus ei ole pelgalt disainiline detail, vaid mõjutab otseselt sõiduki funktsionaalset olemust, sealhulgas kere jäikust, heliisolatsiooni, kliimaruumi eraldatust ning pagasiruumi kasutusloogikat.

Sedaani konstruktsioon põhineb põhimõttelisel eraldatusel sõitjateruumi ja pagasiosa vahel. Škoda Superbi puhul nimetatud eraldatus puudub. Sõiduki tagaluuk avaneb koos tagaklaasiga ühe tervikuna, mistõttu moodustavad pagasiruum ja sõitjateruum konstruktsiooniliselt ühendatud mahu. Tegemist on lahendusega, mida autotehnilises käsitluses peetakse iseloomulikuks hatchback- ja liftback-tüüpi keredele. Selline konstruktsioon võimaldab suuremat pagasiava, praktilisemat laadimist ning muudab sõiduki funktsionaalse olemuse võrreldes klassikalise sedaaniga oluliselt erinevaks. Seetõttu ei ole liftback pelgalt turunduslik või visuaalne termin, vaid tähistab sisuliselt teistsugust kere ülesehitust.

Oluline on rõhutada, et liftbacki mõiste tekkimine autotööstuses ei olnud juhuslik. Vastav termin kujunes välja just vajadusest eristada sõidukeid, mis väliselt meenutavad sedaani, kuid mille konstruktsiooniline ja praktiline lahendus erineb klassikalisest sedaanist. Kui pelgalt sedaanilaadne siluett oleks piisav sõiduki sedaaniks lugemiseks, puuduks vajadus liftbacki kui eraldi keretüübi määratluse järele üldse. Liftback-kategooria olemasolu ise kinnitab, et autotehnilises käsitluses peetakse tagaosa konstruktsioonilist lahendust määravaks tunnuseks.

Samas võimaldab ISO 3833:1977 käsitleda Superbi sedaanina, kuid seda üksnes standardi üldistatud vormilise klassifikatsiooni tähenduses. ISO 3833:1977 eesmärk ei ole anda süvitsi minevat konstruktsioonilist ega funktsionaalset hinnangut sõidukitele, vaid luua ühtne terminoloogiline raamistik sõidukite üldiseks kirjeldamiseks. Standard lähtub peamiselt sõiduki üldkujust ja proportsioonidest ning kirjeldab sedaani kui kinnise kerega sõiduautot, millel on eristatav mootoriosa, sõitjateruum ja pagasi jaoks ette nähtud tagaosa. Samas ei sätesta standard nõuet, et tagaklaas peab olema pagasiluugist konstruktsiooniliselt eraldatud, ega analüüsi seda, kuidas tagaosa tegelikult avaneb või milline on sõiduki praktiline kasutusloogika.

Seetõttu asub hankija seisukohale, et ISO 3833:1977 on oma olemuselt pigem pinnapealne vormi- ja terminoloogiastandard, mitte tehniline konstruktsioonistandard. Standard ei käsitlenud pagasiruumi ja salongi ühendatust, tagaosa funktsionaalset ehitust ega kere tegelikku kasutusloogikat. Just nimetatud põhjustel ei ole ISO standard piisav alus sõiduki funktsionaalse olemuse määratlemiseks olukorras, kus vaidluse keskmeks on kere konstruktsiooniline lahendus.

Sellest tulenevalt võib Škoda Superb olla vormilise ISO klassifikatsiooni järgi käsitletav sedaanina, kuid konstruktsiooniliselt ja funktsionaalselt ei vasta see klassikalise sedaani olemusele. Funktsionaalses ja autotehnilises tähenduses tuleb Superbi käsitleda liftback-kerega sõiduautona, sest määravaks tunnuseks on kogu tagaosa avanemine koos tagaklaasiga ning sellest tulenev sõitjateruumi ja pagasiosa ühendatud konstruktsioon. Kõige täpsem ja tehniliselt korrektsem käsitlus on seega järgmine: Škoda Superb on sedaanilaadse vormiga liftback, mida võib ISO 3833:1977 üldistatud vormiklassifikatsiooni järgi nimetada sedaaniks, kuid mille tegelik konstruktsiooniline ja funktsionaalne olemus vastab liftbackkerele.“

5.2. Vaidlustaja on pakkumuses pakkunud Hankijale sõidukit Superb HB Selection 2,0 TDI 142kW 7-DSG 4x4, mille keretüübi osas on Vaidlustaja kinnitanud, et tegemist on sedaaniga.

Arvestades, et sõiduki tootja ametlikust määratlusest lähtuvalt ei ole Škoda Superbi keretüübiks sedaan, lükkas Hankija Vaidlustaja pakkumuse tagasi, kuivõrd see ei vasta Riigihanke alusdokumentides esitatud tingimustele.

5.3. Sõidukite keretüübid on autotööstuses välja kujunenud selleks, et kirjeldada sõidukite erinevaid konstruktsioonilisi ja funktsionaalseid lahendusi ning klassikalise sedaani üks peamisi ja ajalooliselt väljakujunenud tunnuseid seisneb selles, et pagasiruum moodustab sõitjateruumist eraldiseisva mahu, pagasiruum avaneb eraldi luugi kaudu ja tagaklaas jääb kere külge fikseerituks.

Selline lahendus mõjutab otseselt sõiduki funktsionaalset olemust, sealhulgas kere jäikust, heliisolatsiooni, kliimaruumi eraldatust ning pagasiruumi kasutusloogikat. Sedaani konstruktsioon põhineb põhimõttelisel eraldatusel sõitjateruumi ja pagasiosa vahel.

Arvestades, et Škoda Superbi puhul ei ole tegemist sedaaniga, puudub ka nimetatud eraldatus. Sõiduki tagaluuk avaneb koos tagaklaasiga ühe tervikuna, mistõttu moodustavad pagasiruum ja sõitjateruum konstruktsiooniliselt ühendatud mahu. Tegemist on lahendusega, mida autotehnilises käsitluses peetakse iseloomulikuks hatchback- ja liftback-tüüpi keredele (eesti keeles laugpära). Selline konstruktsioon võimaldab suuremat pagasiava, praktilisemat laadimist ning muudab sõiduki funktsionaalse olemuse võrreldes klassikalise sedaaniga oluliselt erinevaks. Arvestades, et Hankijale on oluline, et pagasiruum moodustaks sõitjate ruumist eraldiseisva mahu ning pagasiruum avaneks eraldi luugi kaudu ning tagaklaas jääks kere külge fikseerituks, et oleks tagatud kere jäikus, heliisolatsioon, kliimaruumi eraldatus, nägi Hankija ette, et sõiduki keretüübiks peab olema sedaan.

5.4. Hankija ei ole käesolevas menetluses sedaani mõistet ümber defineerinud ega andnud sellele pärast pakkumuste esitamise tähtaja saabumist uut sisu. Samuti, ei ole Hankija kitsendanud Riigihanke alusdokumentides sätestatud nõuet täiendavate tunnuste kaudu, mida Riigihanke alusdokumentides ei olnud ette nähtud. Käesoleva vaidluse keskmes ei ole küsimus selles, kuidas tuleks sedaani mõistet määratleda, vaid küsimus on selles, kas Hankijal oleks olnud alust lugeda nõue täidetuks olukorras, kus sõiduki tootja ise ei käsitlenud pakutud mudelit sedaanina.

5.5. Vaidlustaja argumentatsioon tugineb eeldusel, et tüübikinnituse või liiklusregistri andmetes kasutatav klassifikatsioon kujutab endast sõiduki keretüübi lõplikku ja ammendavat määratlust. Hankija hinnangul ei tulene selline järeldus ei Euroopa Liidu tüübikinnituse regulatsioonidest ega autotööstuses väljakujunenud terminoloogiast. Euroopa Liidu sõidukite tüübikinnituse süsteem põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2018/858 ning UNECE regulatiivsel raamistikul. Nimetatud süsteemi eesmärk on sõidukite tehniline ja halduslik klassifitseerimine, tüübikinnitamine ning liikmesriikide vahelise ühtse turu toimimise tagamine. Tegemist ei ole süsteemiga, mille eesmärk oleks määratleda või ümber kujundada autotööstuses kasutatavat keretüüpi terminoloogiat.

Samuti, põhineb Euroopa Liidu keretüüpide klassifikatsioon ajalooliselt väljakujunenud autotööstuse terminoloogial, mis on kodifitseeritud standardis ISO 3833:1977 „Road vehicles – Types – Terms and definitions“. ISO 3833:1977 eesmärk on sõidukitüüpide ja keretüüpide terminite kirjeldamine ning ühtlustamine. Tegemist ei ole registriklassifikatsiooni loomise ega tootjate keretüüpide ümberdefineerimise standardiga. Oluline on märkida, et Euroopa Liidu klassifikatsioon kasutab piiratud hulka üldistatud kategooriaid, nagu *saloon*, *hatchback*, *estate* ja *coupé*. Samal ajal kasutavad sõidukitootjad oma mudelite kirjeldamisel märksa detailsemat terminoloogiat, sealhulgas mõisteid *liftback*, *sportback*, *fastback* ja teisi kerelahendusi, mida regulatiivne klassifikatsioon eraldi ei kajasta. Sellest tulenevalt ei võimalda registri- või tüübikinnituse klassifikatsioon alati üheselt tuvastada sõiduki tegelikku keretüüpi tootja kasutatavas tähenduses.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) 2018/858 nähtub, et Euroopa tüübikinnituse süsteem eristab sõidukitüübi ja keretüübi mõisteid. Regulatsioon võimaldab

teatud tingimustel liigitada samasse sõidukitüüpi erineva keretüübiga sõidukeid, sealhulgas näiteks sedaani ja kupeed, juhul kui need kasutavad sama alusraami ning esikonstruktsiooni olulisi osi. Sellest järeldub, et ka Euroopa Liidu regulatsioonides ei käsitleta sõidukitüüpi ja keretüüpi samatähenduslike mõistetena.

Eeltoodust tulenevalt ei saa Hankija hinnangul teha üksnes registriandmete või tüübikinnituse dokumentides kasutatud üldistatud klassifikatsiooni põhjal lõplikku järeldust sõiduki keretüübi kohta. Sellises olukorras tuleb lähtuda eelkõige tootja ametlikust määratlusest. Käesoleval juhul on määrava tähtsusega asjaolu, et Škoda Auto ei kirjelda neljanda põlvkonna Superbi sedaanina. Tootja kasutab oma ametlikes mudelikirjeldustes järjepidevalt nimetusi *Superb Liftback* ja *Superb Combi*. Sama terminoloogiat kasutatakse nii Škoda Auto rahvusvahelises dokumentatsioonis kui ka Škoda Eesti ametlikel veebilehtedel.

Tootja käsitlust kinnitab ka Škoda Auto ametlik mudeliajaloo ülevaade „*Škoda Superb: 90 years since the historic first model entered production*“. Nimetatud ülevaates kirjeldatakse esimest põlvkonda Superb (2001–2008) kui sedaan sõidukit, samas kui neljandat põlvkonda Superb (2023–) kirjeldatakse kui *hatch* ja *Combi* sõidukit. Seega eristab tootja ise varasemat sedaan Superbi tänapäevasest Superbist ega nimeta viimast sedaaniks.

5.6. Vaidlustaja poolt viidatud sõiduk 990SKO on hetkel leitav automüügi keskkonnast auto24.ee, kus selle müüjaks on märgitud SKO Motors, kes Hankija andmetel on Škoda ametlik edasimüüja Eestis. Müügikuulutuses on sõiduki keretüübiks märgitud luukpära (<https://www.auto24.ee/soidukid/4261721>).

5.7. Keretüübid on autotööstuses välja kujunenud selleks, et kirjeldada sõidukite erinevaid konstruktsioonilisi ja funktsionaalseid lahendusi.

Škoda Auto ei turusta ega kirjelda neljanda põlvkonna Superbi sedaanina, vaid *liftbackina*. Sellest tulenevalt ei ole võimalik eeldada, et *liftback*-konstruktsiooniga sõiduk vastab automaatselt sedaani keretüübi nõudele üksnes põhjusel, et sõiduk võib väliselt sedaani meenutada või olla regulatiivses klassifikatsioonis paigutatud samasse üldkategoriasse. Vastupidi, tootja ise käsitleb neid erinevate keretüüpidenä ning eristab neid oma ametlikes mudelikirjeldustes. Seetõttu ei ole käesoleva vaidluse seisukohalt määrav küsimus mitte see, kas *liftback* võib teatud tunnuste poolest sarnaneda sedaanile, vaid asjaolu, et tootja ei käsitle pakutud mudelit sedaanina ning hankedokumentides nõuti sõnaselgelt sedaani keretüübiga sõidukit.

5.8. Tootja ametlikku määratlust toetab ka tehniline erialakirjandus. Victor Hillier märgib allikas „*Fundamentals of Motor Vehicle Technology*“, et *hatchback*-konstruktsioon põhineb küll sedaankerel, kuid selle puhul on pagasiruum ühendatud sõitjateruumiga ning konstruktsioon paikneb sedaani ja universaali vahel. Seega käsitletakse autotööstuse terminoloogias *hatchbacki* ja salooni eristatavate keretüüpidenä. Vaidlustaja võimalik viide sellele, et tüübikinnituse või registriandmetes kasutatakse määratlus sedaan, ei muuda eeltoodud järeldust. Nimetatud tähised on osa regulatiivsest klassifikatsioonist, mille eesmärk on sõidukite standardiseeritud liigitamine. Need ei kujuta endast tootja ametlikku mudeli- ega keretüübi määratlust. Seda kinnitab ka asjaolu, et sama mudeliperekonda kuuluvad Škoda Superb sõidukid võivad sõltuvalt tüübikinnituse kategooriast olla registris käsitletud erinevalt. Eestis on registreeritud Škoda [Superb N1](#) kategooria sõidukeid, mille

keretüübiks on märgitud kaubik. Nimetatud asjaolu ei tähenda, et sõiduki tegelik kerelahendus oleks muutunud kaubikuks, vaid illustreerib registri- ja tüübikinnituskategooriate halduslikku eesmärki. Sellest tulenevalt ei saa registriklassifikatsiooni pidada sõiduki tegeliku keretüübi määramisel ainsaks ega ülimuslikuks tõendiks.

Hankija hinnangul oleks vastuolus nii tootja ametliku dokumentatsiooni kui ka tüübikinnituse regulatsioonide loogikaga olukord, kus sõiduki tegeliku keretüübi määraks tootja asemel üksnes registri või tüübikinnituse üldistatud klassifikatsioon. Selline lähenemine ei arvestaks asjaolu, et regulatiivne klassifikatsioon ja tootja kasutatav keretüüpide terminoloogia teenivad erinevaid eesmärke.

5.9. Käesolevas asjas ei ole Vaidlustaja esitanud ühtegi tootja ametlikku dokumenti, milles Škoda Auto määratleks neljanda põlvkonna Superbi sedaanina. Vastupidi, tootja ametlikud mudelikirjeldused, tehnilised materjalid ning turustamisdokumendid kirjeldavad kõnealust mudelit järjepidevalt liftbackina (laugpära). Sellises olukorras ei saa Hankijalt mõistlikult eeldada, et ta loeks sedaani keretüübi nõude täidetuks üksnes registri või tüübikinnituse üldistatud klassifikatsiooni põhjal, eriti olukorras, kus tootja enda ametlik dokumentatsioon osutab teistsugusele keretüübile.

5.10. Hankija 16.06.2026 seisukoht.

5.10.1. Sõidukite keretüüpide osas peab Hankija lähtuma sõiduki tootja ametlikust määratlusest, mis on siduv ning mille osas ei saa kahtlust olla. Sõiduki tootja ametlik keretüübi määratlus tähendab seda, kuidas sõidukitootja ise klassifitseerib ja nimetab oma sõiduki mudeli keretüübi. Hankija ei saa lähtuda muust määratlusest, kui sellest, mille tootja on sõiduki osas ette näinud. Vaidlustaja pakutud Škoda Superbi tootja ei käsitle pakutud mudelit mitte sedaani vaid liftbackina (laugpära).

5.10.2. Sedaani puhul on tegemist üldtunnustatud mõistega, mis tähendab sõiduki keretüüpi, millel on eraldi kolm osa: mootoriruum ees, sõitjateruum keskel ja pagasiosa taga (mis on eraldi, ega avane koos klaasiga). Hankija on lähtunud eelnimetatust ega ole andnud mõistele kuidagimoodi täiendavat ega kitsendavat sisu. Kui Hankija on Riigihanke alusdokumentides ette näinud sõiduki keretüübina sedaan, on Hankija lähtunud eeltoodust, et sõidukil peab olema eraldi kolm osa: mootoriruum ees, sõitjateruum keskel ja pagasiosa taga (mis on eraldi, ega avane koos klaasiga).

Škoda Superbi puhul on tegemist liftbackiga (laugpära), mida iseloomustab see, et sõitjateruum ja pagasiosa moodustavad ühe ruumi ning tagumine luuk avaneb koos tagaklaasiga. Sellest tulenevalt, on erinevatel sõidukite keretüüpidel konstruktsioonilised erinevused. Arvestades, et Hankijale on oluline, et sõidukil oleks eraldi kolm osa, on Hankija Riigihanke alusdokumentides ka määratlenud, et keretüübiks peab olema sedaan. Hankija ei ole pidanud vajalikuks mõiste *sedaan* defineerimist, kuivõrd tegemist on üldtunnustatud mõistega, mis ei saa olla mitmeti mõistetav.

6. Kolmas isik, **ALD Automotive Eesti AS**, oma seisukohti ei esitanud.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

7. Hanke lühikirjelduse järgi *Hankija soovib rentida kaks esinduslikku M1-kategooria sõiduauto 48 kuuks vastavalt käesoleva hanke tehnilisele kirjeldusele. Oodatud on pakkumised erinevatele mudelitele.*

Hankija on tehnilises kirjelduses näinud pakutava sõiduauto keretüübiks ette sedaan. Hankija lükkas Vaidlustaja pakkumuse RHS § 114 lg 2 alusel tagasi, sest Hankija hinnangul ei ole Vaidlustaja pakutud sõiduauto keretüüp sedaan.

Hankija on Vaidlustaja pakkumuse tagasi lükkamise otsuses leidnud, et:

- 1) klassikalise sedaan üks peamisi ja ajalooliselt väljakujunenud tunnuseid seisneb selles, et pagasiruum moodustab sõitjateruumist eraldiseisva mahu, sedaani puhul avaneb pagasiruum eraldi luugi kaudu ning tagaklaas jääb kere külge fikseerituks, sedaani konstruktsioon põhineb põhimõttelisel eraldatusel sõitjateruumi ja pagasiosa vahel;
- 2) Škoda Superbi puhul tagaluuk avaneb koos tagaklaasiga ühe tervikuna, mistõttu moodustavad pagasiruum ja sõitjateruum konstruktsiooniliselt ühendatud mahu. Tegemist on lahendusega, mida autotehnilises käsitluses peetakse iseloomulikuks hatchback- ja liftback-tüüpi keredele;
- 3) ISO 3833:1977 võimaldab käsitleda Škoda Superbi sedaanina, kuid seda üksnes standardi üldistatud vormilise klassifikatsiooni tähenduses. ISO 3833:1977 eesmärk ei ole anda konstruktsioonilist ega funktsionaalset hinnangut sõidukitele, vaid luua ühtne terminoloogiline raamistik sõidukite üldiseks kirjeldamiseks. ISO 3833:1977 on oma olemuselt pigem pinnapealne vormi- ja terminoloogiastandard, mitte tehniline konstruktsioonistandard. Standard ei käsitle pagasiruumi ja salongi ühendatust, tagaosa funktsionaalset ehitust ega kere tegelikku kasutusloogikat. ISO standard ei ole piisav alus sõiduki funktsionaalse olemuse määramiseks olukorras, kus vaidluse keskmes on kere konstruktsiooniline lahendus.

Vaidlustaja leiab, et Riigihanke alusdokumentides polnud nõuet, et sedaan on üksnes sõiduk, mille pagasiruum avaneb tagaklaasist eraldiseisvalt või mille sõitjateruum ja pagasiruum moodustavad konstruktsiooniliselt täielikult eraldatud mahud. Vaidlustaja on seisukohal, et Hankija on lükanud Vaidlustaja pakkumuse tagasi õigusvastaselt, sest Hankija on andnud pakkumuse vastavuse kontrollimisel tehnilises kirjelduses sätestatud keretüübi nõudele sedaan kitsama tõlgenduse.

Seega on vaidlus selles, kas Hankija on õigesti järeldanud, et Vaidlustaja pakkumuses dokumendis „Sedaanid TK täisteenusrent v2“ pakutud kaks sõiduauto Superb HB Selection 2,0 TDI 142kW 7-DSG 4x4 ei vasta tehnilises kirjelduses toodud nõudele, et pakutava sõiduauto keretüüp peab olema sedaan.

7.1. Hankija on ette näinud pakutava sõiduauto keretüübi nõude (sedaan), kuid pole Riigihanke alusdokumentides ette näinud seda, kuidas ta selle nõude täitmist kontrollib.

Konkreetselt sõiduauto keretüüpi saab kontrollida mh:

- 1) sõiduki registreerimistunnistusest;
- 2) VIN-koodi põhjal tootja andmetest;
- 3) Transpordiameti registrist (Transpordiameti selgituste kohaselt võetakse keretüübi määramisel aluseks tootja poolt väljastatud tüübivastavuse tunnistusele (Certificate

of Conformity (CoC)) märgitud keretüübi andmed ja selle alusel kantakse andmed liiklusregistrisse ja sealt registreerimistunnistusele);

4) tootja tehnilistest andmetest.

Riigihanke tehnilise kirjelduse järgi on sõiduautode tarneajad 19.03.2027 ja 21.06.2027, sõidukid peavad olema uued. Ehitusaasta ei tohi olla vanem kui sõiduki tarnimisele eelnev aasta tarnete jaanuar - aprill ja tarnimisele sama aasta tarnete mai – detsember.

Vaidlustuskomisjon eeldab, et 2027 tarnitavatel sõiduautodel pole veel registreerimistunnistust ja need pole Transpordiameti registris (vastasel juhul oleks Vaidlustaja pakutava sõiduauto registreerimistunnistuse esitanud). Samuti pole veel teada nende pakutavate sõiduautode VIN-kood. Üheks võimaluseks nende sõiduautode keretüüpi kindlaks määrata on tootja tehnilistest andmetest. Sellistest tootja tehnilistest andmetest, mis on konkreetse, pakutava sõiduauto kohta.

Ka tootja tehnilisi andmeid Vaidlustaja pakutavate sõiduautode kohta pole vaidlustusmenetluses esitatud. Teiste sõiduautode Škoda Superb Transpordiameti taustakontrolli väljavõtted (vaidlustuse lisad 4 ja 5) ei tõenda pakutavate sõiduautode keretüüpi. Vaidlustaja poolt 17.06.2026 esitatud Škoda Superb vastavustunnistus (Certificate of Conformity) näitab küll ühe sõiduauto keretüübi vastavust standardile ISO 3833:1977, kuid ei tõenda Vaidlustaja pakutavate sõiduautode keretüüpi.

Kuna mistahes dokumendid Vaidlustaja pakutavate sõiduautode kohta puuduvad, siis leiab vaidlustuskomisjon, et pakutava sõiduauto keretüübi vastavust tehnilise kirjeldusele sai Hankija kontrollida lähtuvalt keretüübi sedaan peamistest tunnustest.

7.2. Üldteada on see, et sõiduauto keretüübi sedaan peamiseks tunnuseks on kolmeosalisus (three-box) - mootori ruum, reisijate ruum ja pagasiruum, reisijate ruum ja pagasi ruum on üksteisest eraldatud. Sedaanil on eraldi pagasi ruumi luuk.

Need peamised tunnused eristavad sedaani teistest sõiduautode keretüüpidest. Selles vaidlust Hankija ja Vaidlustaja vahel pole. Vaidlus on selles, kas need tunnused oleksid pidanud olema sätestatud Riigihanke alusdokumentides. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et ei pidanud.

Sõiduauto keretüübi sedaan peamised tunnused pidid olema selles valdkonnas tegutsevatele ettevõtjatele teada. Ei ole tõenäoline, et Vaidlustaja sai keretüübi sedaan peamised tunnused teada vaidlustatud otsusest lükata Vaidlustaja pakkumus tagasi. Vaidlustaja põhitegevusala EMTAK koodi järgi 77111 võimaldab teha järeldust, et Vaidlustajal on selles valdkonnas väga head teadmised. Vaidlustaja ei saanud pakkumust esitades eeldada, et Hankija peab sedaaniks ka sellist sõiduautot, mis ei vasta sedaani peamistele tunnustele.

7.3. Vastavalt pakkumusele on Vaidlustaja pakutud sõiduauto mudelitähise Superb HB Selection 2,0 TDI 142 kW 7-DSG 4x4. Tähed HB viitavad selle, et tegemist on Hatchback (HB) keretüübiga, mis on väliselt väga sarnane klassikalise sedaaniga, kuid mille tagaluuk avaneb koos tagaklaasiga. See on erinevus võrreldes sedaaniga, millel on eraldi pagasi ruumi luuk. Seega - Škoda Superb HB-mudelil on üles koos tagaklaasiga avanev tagaluuk, sedaanil aga avab tagumine luuk ainult pagasi ruumi. Hankija viidatud Liftback on sisuliselt Hatchback alamkategoriat. Mõlemal on ülespoole koos tagaklaasiga avanev tagaluuk, fotode järgi Hatchbackidel lühem, püstisem ja kastikujulisem tagaprofiil, samas kui Liftbackidel on

pikem, aerodünaamilisem ja kaldus tagumine katusejoon, mis jäljendab sedaani kuju².

Vaidlustaja ei ole esitanud vastuväiteid sellel, et tema pakutud sõiduautil mudelitähisega Superb HB Selection 2,0 TDI 142 kW 7-DSG 4x4 ei ole sedaani olulisi tunnuseid.

7.4. Tulenevalt eespooltoodust on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Hankija otsus lükata tagasi Vaidlustaja pakkumus on õige ja selle kehtetuks tunnistamiseks alused puuduvad.

8. Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsus on vaidlustatud põhjusel, et Vaidlustaja pakkumus on õigusvastaselt tagasi lükatud. Kuna vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija otsus Vaidlustaja pakkumuse tagasi lükkamise kohta on kooskõlas RHS-iga, siis tuleb jätta rahuldamata ka vaidlustus Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsusele.

9. 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.

Hankija ei taotlenud kulude väljamõistmist. Kolmas isik vaidlustusmenetluses oma seisukohti ei esitanud, mistõttu tal hüvitatavaid kulusid ei saanud tekkida.

Vaidlustaja kulud (riigilõiv 2560 eurot) jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

2

https://www.google.com/search?q=liftback+vs+hatchback&sca_esv=77a202326047b3b8&sxsrf=APpeQnvCTPvaVoFoLNgQ590JJut6I2AZ6g%3A1782459639117&ei=9yw-asbdBr_NwPAP09O56Qg&biw=1272&bih=634&oq=hatchback+and+liftback+body+type+car&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlenAkJGhhdGNoYmFjayBhbmQgbGlmdGJhY2sgYm9keSB0eXBIIGNhcioCCAeyCBAAGIAEGKIEMgUQABjvBTIIEAAYgAQYogQyBRAAGO8FMgUQABjvBUikPIDPcliEK3ABeAGQAQCYAWagAcUIqgEEMTIuMbgBACgBAPgBAZgCDqAC7wjCAgoQABhHGNYEGLADwgIOEAAY5AIYlgQYsAPY AQHCAhcQLhjcBhi4BhjYAhjIAXiwA9gBAcICBxAjGLACGCfCAgoQABgIGB4YDRgTwgIKECEYC higARjDBMICBBAhGAqYAwCIBgGQBg-6BgYIARABGAmSBwQxMi4yoAe-MbIHBDExLjK4B-kIwgcFNS44LjHIBxSACAE&scient=gws-wiz-serp&safe=active&ssui=on