KONTROLLIAKT

29.03.2001 nr 13-4/001

Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine Harju Maavalitsuses

Koostaja:

Maidu Lääne

Tallinn
2001

SISUKORD

1 SISSEJUHATUS **2**

2 AUDITI TEOSTUS **2**

2.1 LÄBIVIIMINE 2
2.2 SELGITUS KONTROLLIAKTI JA SELLE LEVITAMISE KOHTA 3

3 VARASEMAD KONTROLLIMISED **3**

4 LÜHIÜLEVAADE KONTROLLI OBJEKTIST **4**

5 ÕIGUSLIK REGULATSIOON **4**

5.1 ENNE ÜHISTRANSPORDISEADUSE JÕUSTUMIST 5
5.1.1 Avalike liinide valik *5*
5.1.2 Vedajate valik *5*
5.1.3 Toetuse suuruse määramine *5*
5.2 ÜHISTRANSPORDISEADUSE JÕUSTUMISE JÄRGSELT 6

6 MAAVALITSUSE TEGEVUS BUSSITRANSPORDI KORRALDAMISEL **7**

6.1. AVALIKE LIINIDE VALIK 7
6.2. VEDAJATE VALIK 8
6.3. TOETUSE SUURUSE MÄÄRAMINE 8
6.3.1 Otsustamise aluseks olev informatsioon *8*
6.3.2 Otsustamise protsess *10*
6.3.3 Otsuste dokumenteerimine *11*
6.3.4 Ebaõiged väljamaksed *11*

7 AVALIKU LIINIVEO LEPINGUD **11**

7.1 LEPINGUTELE ESITATAVAD NÕUDED 12
7.2 NÕUETE JÄRGIMINE 12
7.2.1 Lepingud ja liiniload *12*
7.2.2 Toetuste sätestamine lepingutes *13*
7.2.3 Toetuste sätestamine kommertsliinidele *13*
7.2.4 Lepingud linnalähisliinide kohta *13*
7.2.5 Lepingute pikendamine *14*
7.3 SANKTSIOONIDE RAKENDAMINE 14

8 AVALIKUSTAMINE **15**

8.1 INFORMATSIOONI MÄÄRATLEMINE 15
8.2 ARUANDLUS 15

9 SISEAUDITI TEGEVUS **16**

1 Sissejuhatus

Käesolev audit oli osa Riigikontrolli poolt läbiviidavast projektist, mis on orienteeritud bussidotatsiooni kuritarvitamise ja mittesihipärase kasutamise ärahoidmiseks vajalike meetmete olemasolu ja nende toimimise hindamisele.

Riigieelarvest antavate toetuste kaudu arendab riik ühistransporti. Auditi ülesanne on anda avalikkusele kindlustunnet, et eraldatud raha kasutakse etteantud viisil. See aitab asjassepuutuvatel ametkondadel suunata ja täiustada bussitoetuste mittesihipärast kasutamist välistavaid süsteeme. Projekti raames läbiviidavad auditid annavad otsustajatele informatsiooni seni rakendatud abinõude toimimise kohta.

2 Auditi teostus

2.1 Läbiviimine

Auditi läbiviimise aluseks Harju Maavalitsuses oli Riigikontrolli 2000 a. IV kvartali tööplaani alusel 04.01.2001 välja antud kontrollülesanne nr 001.

Vaadeldavaks perioodiks olid aastad 1999 ja 2000, valikuliselt ka varasemad aastad.

Vajalike andmete kogumine Harju Maavalitsuses toimus ajavahemikul 09.-19.01.2001.

Olulisemad kontrollimise juures selgitusi andnud isikud olid:
majandusosakonna juhataja Aare Ets;
majandusosakonna nõunik transpordi alal Adolf Tur;
pearaamatupidaja Aili Palm;
siseauditi osakonna juhataja kohusetäitja Elmu Peek;
majandusosakonna peaspetsialist ühistranspordi alal Ljudmilla Martson;
arengu ja planeeringuosakonna peaspetsialist Indrek Eensaar.

Vaatluse alla võeti kõik maakonnas tegutsenud bussiettevõtjad (vedajad), kes said riigipoolset toetust. Analüüsiti toetuste kohta käivat aruandlust: vedajate poolt esitatud perioodi aruandeid, aastakoondeid, maavalitsuse poolt koostatud õiendeid. Suulise teabe saamise meetoditeks olid vestlused ja intervjuud.

Auditi orientatsioonist tulenevalt keskenduti põhiküsimustele:
- Kas maavalitsus on loonud piisavad mehhanismid tagamaks dotatsioonide sihipärase jaotamise ja kasutamise ning millised on selle süsteemi puudused?
- Kas need mehhanismid on rakendatud?
- Kas rakendatud tegevused toimivad nii nagu kavandatud?

Kontrollimise põhiküsimustele vastuse leidmiseks:
- kaardistati juhtimisahela ulatuses toetuste juhtimise protsess eesmärgiga teha kindlaks maandamata riskid;
- testiti, kas maandamata riskid on realiseerunud ning toonud kaasa raha mittesihipärase kasutamise või muid olulisi tagajärgi.

Kontrolliakt on üles ehitatud tegevusriskide auditi osakonnas heakskiidetud metoodikale, mis näeb ette kuritarvituste ja väärkasutuste aspektide kajastamist. Neiks põhiaspektideks on regulatsioonid, sisekontroll, sanktsioonid ja avalikustamine. Eraldi tuuakse välja ebaseaduslikud tehingud ja antakse neile hinnang.

Regulatsioonide osas selgitati, millised olid erinevused süsteemi etteantud ja tegeliku rakenduse vahel, samuti seda, mida tuleks muuta toetuste juhtimise täiustamisel.

Avalikustamine, mis ühelt poolt taandub sellele, kuidas avalikkus aitab bussitranspordis esinevaid riske maandada, teisalt kuivõrd vedajad avalikustavad informatsiooni vedude mahu, reisijate arvu, kulutuste jms kohta.

Sisekontroll, mille auditeerimisel lähtuti minimaalsetest sisekontrollisüsteemile esitatavatest nõuetest. Need nõuded tulenevad Eesti õigusaktidest ja rahvusvahelistest standarditest ning on järgnevad: organisatsiooni funktsioonide ja kohustuste selgus; tegevuste, otsustuste ja kontrollide dokumenteeritus; järelevalve ning aruandlus.

Sanktsioonid, mis peavad tagama ebaõigesti kasutatud raha nõudmise eelarvesse. Need on sätted selle kohta, kuidas toimub vaidluste lahendamine ja määratakse kahju suurus, kes vaidlustab rikkumise ja esitab kahjunõude.

Ebaseaduslik tegevus, mille tagajärjeks on kahju olemasolu.

Auditi ülesanne ei näinud ette hinnata vedajate leidmiseks riigihangete korraldamist, nende läbiviimise seaduslikkust ja vedajate valikut avalikele liinidele.

Auditi viisid läbi tegevusriskide auditi osakonna auditi spetsialistid Liisi Uder ja Maidu Lääne.

2.2 Selgitus kontrolliakti ja selle levitamise kohta

Kontrolliakt on vastavalt Riigikontrolli seaduse §-le 29 koostatud dokument. Aktis kajastatakse kontrollimisel tuvastatud asjaolusid neile lõplikke hinnanguid andmata.

Audititeema raames erinevates maavalitsustes läbiviidud kontrollimiste kohta võetakse vastu peakontrolöri otsus.

Kontrolliakti õigsuse eest vastutab kooskõlas Riigikontrolli seaduse § 29 lõikega 1 aktile allkirja andnud kontrolli teostanud isikud. Kontrollijatele esitatud dokumentide, õiendite ja seletuste õigsuse eest vastutab nendele allkirja andnud isik.

Akt on koostatud kahes eksemplaris, millest üks jääb Riigikontrollile ja teine Harju Maavalitsusele.

3 Varasemad kontrollimised

1997. aastal viidi läbi bussiliinidele riigieelarvest eraldatud dotatsioonide kasutamise kontrollimine Harju ja Lääne maakonnas, mille tulemuste kohta vormistati 05.12.1997

peakontrolöri otsus nr 20-13/101. Otsuses on tehtud ettepanek kaaluda Teede- ja Sideministeeriumil võimalust dotatsioone maakondadele üle kanda vaid juhtudel, kui autobussiliine teenindavad ettevõtjad on leitud riigihangete seaduses ette nähtud pakkumismenetluse alusel, samuti läbi vaadata küsimus riigieelarvest busside soetamise osaliseks kompenseerimiseks ette nähtud summade kasutamise korrast.

Teede- ja Sideministeerium ning Rahandusministeerium toetuste kasutamist maavalitsuses kontrollinud ei ole.

4 Lühiülevaade kontrolli objektist

Harju Maavalitsuse asub Tallinnas.

Harju maavanem on Orm Valtson. Maavalitsuse pearaamatupidaja ja raamatupidamise eest vastutav isik on Aili Palm.

Vastavalt Vabariigi Valitsuse seadusele (RT I 1995,94,1628) kohaselt korraldab maavalitsus maavanema asjaajamist ja tehnilist teenindamist ning kontrollib tema korralduste täitmist.

Bussitoetuse kasutamist korraldab maavalitsuse majandusosakond. Vastavalt osakonna põhimäärusele on ta ülesandeks ühistranspordiseadusega maavalitsusele pandud ülesannete täitmine ning regulaarsete bussiliinide liinilubasid väljastava komisjoni töö korraldamine. Enne 1999. aastat tegeles bussitranspordi küsimustega arengu- ja planeeringu osakond, mille juhataja oli ühtlasi liinilubade komisjoni esimees.

Teede- ja Sideministeerium lähtub Harju Maavalitsusele bussitoetuseks eraldatava summa määramisel maavalitsuse poolt talle esitatud eelmise perioodi vedude mahu ja veokulude aruannetest.

Vaatlusalusel perioodil olid maavalitsuse eelarve ja kassakulud vedajate toetuseks järgmised:

Aasta	Eelarve tuh kr	Kassakulud tuh kr
1999	17 742,7	17 742,7
2000	17 557,0	17 557,0

1999. aastal sai toetust 7, 2000. aastal 6 vedajat.

Bussitranspordi paremaks korraldamiseks on loomisel Tallinna ja Harjumaa Ühistranspordikeskuse AS. Harju Maavalitsus on tellinud OÜ-lt IB Stratum sellega seoses ühistranspordi liinivõrgu analüüsi.

5 Õiguslik regulatsioon

Regulatsioon tervikuna ei avaldanud küllaldast mõju toetuste juhtijale tagada bussivedude otstarbekohane tegevus ja areng. Regulatsioonil puudub selge eesmärk toetuste juhtimiseks, taandudes eelkõige toetuse informatsioonilise aspekti - andmete kogumise,

töötlemise ja edastamise - protsessi korraldamisele. Regulatsioon sätestab, et andmed on aluseks dotatsiooni määramisel, kuid ei selgu tehtavate toimingute sisu ning mis neist toimingutest peaks tulenema. Maavalitsusele pole antud kohustust toetuste menetlemisprotsessi toiminguid avada.

Õigusaktid võimaldavad doteerida nii liini kui liinigruppe. Sätted seovad dotatsiooniraha piirmäära otseselt vedaja veokulu näitajaga, kehtestamata samal ajal minimaalseid nõudeid ja piiranguid veokulude kavandamisele.

Õigusaktid ei sätesta, kes vastutavad dotatsiooniraha sihipärast kasutamise eest.

5.1 Enne ühistranspordiseaduse jõustumist

5.1.1 Avalike liinide valik

Teede- ja sideministri 4.08.1997.aasta määrusega nr 31 kehtestatud "Sõitjateveo eeskirja" lisa 3 "Maakonna bussiliini avamise ja pidamise loa väljaandmise kord" punkt 7 sätestab, et maakonnaliini avamisel lähtutakse sõitjatepoolsest nõudlusest, olemasolevast veoteenindusest ja riigi- ja kohalikes eelarvetes selleks ettenähtud subsiidiumite mahust; punkt 8 sätestab, et maakonnaliini avamine toimub maavalitsuse eestvõtmisel tema poolt läbiviidud sõitjate liikumise uuringute alusel, samuti sõitjate, ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste ettepanekul ettevõtjatevahelise konkursi korras.

Enne 1997.aastat reguleeris bussiliinide avamist Vabariigi Valitsuse 25.03.1992.aasta määrus nr 98, mille punkt 4 kohustas maavalitsusi koos ühistranspordi ettevõtetega kujundada optimaalsed liinivõrgud, võttes arvesse elanike sõiduvajadusi ja sõitjateveo kulude katteks olemasolevaid rahalisi vahendeid.

5.1.2 Vedajate valik

Teede- ja sideministri 4.08.1997.aasta määrusega nr 31 kehtestatud "Sõitjateveo eeskirja" lisa 3 "Maakonna bussiliini avamise ja pidamise loa väljaandmise kord" punkt 11 sätestab, et konkurss vedaja leidmiseks liinile või liinigrupile korraldatakse maavalitsuse poolt, kui:

- läbiviidud uuringute tulemusena ja kohalike omavalitsuste, ettevõtjate või elanikkonna ettepanekul on tekkinud nõudlus uue liini avamiseks;
- vedaja liiniloa tähtaeg lõppeb;
- vedaja liiniloa kehtivus lõpetatakse ennetähtaegselt;
- vedaja liiniluba tunnistatakse kehtetuks;
- vedaja on rikkunud lepingu tingimusi sellisel määral, et leping katkestatakse;
- vedaja on pankrotistunud;
- toimub vedaja omandi võõrandamine.

Selgelt formuleeritud õigussätted, mis oleksid põhimõtteliseks aluseks avalike liinide valikul ja vedajate leidmisel enne 1997.aastat, puudusid.

5.1.3 Toetuse suuruse määramine

Sihtotstarbelist doteerimist käsitlesid Vabariigi Valitsuse 25.03.1992.aasta määrus nr 98 ja

17.08.1992.aasta määrus nr 245, mille alusel teede- ja sideminister delegeeris maavalitsustele ja määruses näidatud linnavalitsustele õiguse sõlmida konkreetseid liinilepinguid ja kehtestada piletihindu (18.01.1995.aasta määrus nr 2, 23.01.1996.aasta määrus nr 5, 18.02.1997.aasta määrus nr 7).

Kontrollitud perioodil eraldati dotatsioonid maavalitsusele teede- ja sideministri 25.01.1999.aasta määrusega nr 3 "Linnade ja maakondade 1999. aasta dotatsioon" ja 14.01.2000.aasta käskkirjaga nr 9 "Linnade ja maakondade 2000. aasta dotatsioon". Nendega sätestati, et dotatsiooni eraldamise aluseks on vedude kogumaht, piletulu ja veokulud. Seejuures nähti ette katta riigieelarvest sihtotstarbelise dotatsioonina kuni 70% bussi maakonnaliinide sõitjateveo kuludest.

Nimetatud õigusaktidega kohustati maavalitsusi sõlmima lepingud vedajatega vähempakkumise põhimõttel ning viima sisse aruandlus dotatsiooniraha kasutamise osas.

5.2 Ühistranspordiseaduse jõustumise järgselt

Ühistranspordiseadus (RT I 2000, 10, 58) jõustus 1.oktoobril 2000.aastal. Võrreldes senikehtinud regulatsiooniga on seaduses antud ühistranspordi kavandamise ja korraldamise lähtealused. Seaduse kohaselt ühistranspordi areng peaks vähendama eraautode kasutamist, soodustama puhtama keskkonna säilitamist, parandama liikluskorraldust jne. Maakohtades peaks ühistransport tagama regulaarse liikluse asustatud punktide vahel ka siis kui sõitjate arv on väike. Kuna palju inimesi elavad toimetuleku piiril, peaks ühistransport võimaldama teenust vastuvõetavate hindadega.

Seadus sätestab avalike liinide ja vedajate valiku ja toetuste väljamaksmise. Seaduse 8 peatükk sätestab sõitjateveol eraldi tegevusloa, sõidukikaardi ja liiniloa väljaandmise ja olemasolu; seaduse 4. peatükk sisaldab sätteid ühistranspordi toetamise kohta ja seab kriteeriumid selle määramiseks.

Riigieelarvest avaliku liiniveo toetamist kavandades arvestatakse eelmiste aastate statistilisi ning käesolevaks ja järgmiseks aastaks kavandatavaid liiniveokulude andmeid, samuti järgmisi statistilisi ja kavandatavaid andmeid ning riiklikest programmidest tulenevaid meetmeid:

1) liinitöömahtu, sõitjate arvu ja sõitjakäivet;
2) tarbijahinna indeksi muutumist;
3) maksude laekumisest tulenevat riigieelarve tulubaasi muutumist;
4) sõitjakäibes arvestatavat ühistranspordi osatähtsuse muutumist;
5) omavalitsusüksuste eelarve tulubaasi muutumist;
6) kohalikule avalikule liiniveole riigieelarvest taotletava rahalise toetuse suurust;
7) liiklusohutuse, keskkonna- ja tervisekaitse ning sotsiaalse ja regionaalse arengu riiklike programmide alusel rakendatavaid meetmeid;
8) teisi asjaolusid, millel on vahetu seos ühistranspordi osatähtsuse muutumisest tuleneva mõjuga ühiskonna majanduslikule ja sotsiaalsele arengule.

Seadus jätab sisse nõude, et riigi dotatsioon ei tohi maakonna bussiliinil ületada 70% veokuludest.

Seaduse alusel kehtestas teede- ja sideminister ühistranspordi töö ja teenuste mahu arvestamise metoodika (21.06.2000.aasta määrus nr 51) ja ühistranspordi toetamise ja ühistranspordi toetusraha tagasimaksmise korra (21.06.2000.aasta määrus nr 52).

Kuna vedajate suhtes, kes olid alustanud tasulise sõitjateveo korraldamist enne seaduse jõustumist, kohaldatakse seaduse 8 peatüki sätteid alates 2002.aasta 1.jaanuarist, ning kuna 4. peatüki toetuse määramise sätteid saab rakendada alles 2001.aasta toetuste puhul, siis käesoleva kontrollimise käigus olukorda peale ühistranspordiseaduse jõustumist ei käsitleta.

Tulenevalt üleminekuajast tuleb maavalitsusel 2001.aasta jooksul läbi vaadata kõik lepingud praegu tegutsevate vedajate osas ja kohaldada nende suhtes seaduse 4. ja 8. peatüki sätteid.

6 Maavalitsuse tegevus bussitranspordi korraldamisel

Maavalitsuse tegevus bussitranspordi korraldamisel ei ole olnud küllaldane. Maavanema kehtestatud korrad avalike liinide avamiseks ja dotatsiooni jaotamiseks olid üldsõnalised ning neis sisalduvad tegevused paljus kontrollimatud. Kriteeriume ja protseduurireegleid toetuste menetlemise toiminguteks pole kirjalikult fikseeritud. Olemasolev dokumentatsioon oli koondamata ja ebaühtlase kvaliteediga. Maavalitsuse poolt kogutud informatsioon toetuste otsustusprotsessiks ei olnud süsteemse iseloomuga ega ühtselt arusaadav ja rakendatav.

6.1. Avalike liinide valik

Maavanema kehtestatud kord ei sätesta protseduurireegleid ja kriteeriume avalike liinide valikuks.

Teede- ja sideministri 4.08.1997.aasta määrusega nr 31 kehtestatud "Sõitjateveo eeskirja" lisa 3 "Maakonna bussiliini avamise ja pidamise loa väljaandmise kord" punkt 8 sätestab, et maakonnaliini avamine toimub maavalitsuse eestvõtmisel tema poolt läbiviidud sõitjate liikumise uuringute alusel, samuti sõitjate, ettevõtjate ja kohalike omavalitsuste ettepanekul ettevõtjatevahelise konkursi korras.

Ministri määruse alusel kehtestas maavanem oma 10.03.93.aasta määrusega nr 17 liinilubade väljaandmise korra regulaarsete bussiliinide avamiseks Harju maakonnas.

Nimetatud korra kohaselt pidi taotleja maavalitsuse poolt väljaantava liiniloa saamiseks esitama vastavasisulise avalduse, tegutsemisloa, sõiduplaani, andmed busside kohta ja ettepaneku sõidutariifide kohta. Liiniluba väljastati tähtajaliselt või tähtajatult pärast maavalitsusega lepingu sõlmimist.

Nõudluse väljaselgitamiseks uute liinide avamiseks on maavalitsus palunud majandusosakonna töötajate selgitusel ka kohalike omavalitsusüksuste arvamust.

Kirjalikke protseduurireegleid avalike liinide valikuks, selleks esitatud taotluste läbivaatamiseks ja otsustamiseks polnud maavalitsus kehtestanud. Maavanema kehtestatud

korrast ei selgu, kes konkreetselt pidi taotlused vastu võtma ja läbi vaatama ja vastavad ettepanekud tegema taotluse rahuldamiseks või tagasilükkamiseks. Majandusosakonnast saadud selgituste kohaselt tegeles sellega majandusosakond ja enne 2000.aastat arengu- ja planeerimisosakond.

6.2. Vedajate valik

Kirjalikult kehtestatud reegleid ja protseduure vedajate valikuks ja otsustamiseks polnud maavalitsus kehtestanud.

Teede- ja sideministri 4.08.1997.aasta määrusega nr 31 kehtestatud "Sõitjateveo eeskirja" lisa 3 "Maakonna bussiliini avamise ja pidamise loa väljaandmise kord" punkt 11 sätestab konkursi korraldamise vedaja leidmiseks liinile või liinigrupile maavalitsuse poolt.

Üleriigilised õigusaktid ei käsitlenud, kuidas enne 1997.aastat pidi toimuma vedajate valik. Maavanem ei olnud nimetatud valdkonda eraldi reguleerinud.

Kontrollimisel esitatud dokumendid ja selgitused ei avanud, kuidas, milliste näitajate ja kriteeriumite alusel valiti Harju maakonna liine teenindavad vedajad. Maavalitsuse majandusosakonna töötajad ei esitanud kontrollijatele materjale, mis oleksid selgitanud läbitud protseduure vedajate valikul, liinilubade komisjoni otsuseid jms. Liinilubade komisjoni protokolle pole säilitatud.

Vestluses endise liinilubade komisjoni esimehega (lahkus maavalitsusest 1998.aastal) selgus, et vedajate leidmiseks liinidele kuulutas maavalitsus välja konkursi liinilubade komisjoni otsuse alusel. Laekunud taotlused vaatas läbi liinilubade komisjon, kes tegi otsuse vedajale liiniloa väljastamiseks. Vedajad, kes saavad toetust, valiti tema sõnul välja enne 1997.aastat, mistõttu konkreetselt nende valikut ta informatsiooni puudusel ei põhjendanud.

Majandusosakonna valduses oli varasemast perioodist üksnes AS-i Leiger taotlus bussiliini avamise kohta Lehetu-Keila Tallinn bussiliini avamise kohta ja maavalitsuse ja aktsiaseltsi vahel sõlmitud leping, mille kohaselt viimasele oli väljastatud liiniluba.

6.3. Toetuse suuruse määramine

6.3.1 Otsustamise aluseks olev informatsioon

Vaadeldaval perioodil bussitranspordi teenuste mahu ja selle toetamise metoodika puudus (vastavad korrad kinnitas teede- ja sideminister ühistranspordiseaduse alusel, millised rakenduvad 2001.aasta toetuste määramisel).

Teede- ja sideministri 1999 ja 2000. aasta dotatsiooni jaotamise määrustega sätestati, et dotatsiooni eraldamise aluseks on vedude kogumaht, piletulu ja veokulud. Seejuures nähti ette, et riigieelarvest sihtotstarbelise dotatsioonina kaetakse kuni 70% bussi maakonnaliinide sõitjateveo kuludest.

Maavanema 25.02.1994.aasta korralduse nr 131 kohaselt oli dotatsiooni arvestamise aluseks riigieelarvest maakonnale eraldatav summa, töömaht liinikilomeetrites ning saadav piletitulu vedajate igakuiste aruannete alusel.

6.3.1.1 Vedude näitajad

Tegevused, mida maavalitsus võttis ette kogutud andmestikuga, alati ei selgunud. Vedude nõudlust on maavalitsus uurinud omavalitsuste kaudu.

Maavalitsus peab avaliku liiniveo toetamist kavandades arvestama riigieelarvest eraldatava toetuse suurusega ja kavandama toetuse suurused vedajatele arvestades eelmiste aastate statistilisi liiniveokulude andmeid. Teede- ja sideministri poolt kehtestatud korra järgi määratakse toetuse suurus järgmistele näitajatele tuginedes: vedude maht, piletulu ja veokulud.

Statistilisi andmeid saab maavalitsus vedajate esitatud aruannetest. Aruandeid tuli esitada iga kuu eelmise kuu vedudega seotud kulude kohta.

Alljärgnevas tabelis on esitatud vedude maht maakonnas, piletitulud ja vedude maksumused 1999 ja 2000.aastal. Nähtub, et kuna piletitulu on suurenenud, on maavalitsusel olnud võimalik hoida sõidutariifi samal tasemel. Vedude omahind on vähenenud võrreldes 1999.aastaga.

Vedude koondnäitajad

Tabel 1

	Näitaja	1999	2000	Muutus %
1	Bussiliinide maht tuh.liinikm	6165,5	6268,5	1,7
2	Toetus riigieelarvest tuh kr	15742,7	15557	-1,2
3	Piletitulu tuh kr	21754,9	25408,6	16,8
4	KOV eelarvetest tuh kr	849,3	1713,8	101,8
5	Bussiettevõtjate vahendid tuh kr	3710,5	721,6	-80,6
6	Õpilaste vedu lepingu alusel tuh kr	3344,7	3171,5	-5,2
7	Maksumus tuh kr	45402,1	46572,5	2,6
8	Sõidukilomeetri tariif senti/lkm	34-35	34-35	0
9	Liinikilomeetri omahind	7,36	7,16	-2,7
10	Toetus riigieel. Liinikm kohta	2,55	2,48	-2,8

Andmed: Vedajate maavalitsusele esitatud aruannetest

Olulise näitajana tõi maavalitsus välja dotatsiooni suuruse ühe liinikilomeetri kohta. See on püsinud kahel viimasel aastal suurusjärgus 2 krooni ja 50 senti. Võrdluseks lähemad maakonnad: Läänemaal 3.30 krooni, Järvamaal 3.40 krooni, Lääne-Virumaal 2.90 krooni.

Vedude nõudluse osas on maavalitsus küsinud omavalitsuste arvamust. Uusi liinivõrke ega vedajaid pole viimasel aastal lisandunud. Eelkõige säilitatakse ja kohandatakse aastate jooksul välja kujunenud liine.

6.3.1.2 Veokulud

Riigi dotatsioon moodustas veokuludest mõlemal aastal 35% (seadusega lubatud ülempiir on kuni 70%). Veokulude tekkimist ja nende kajastamist aruannetes kohapeal maavalitsus ei ole kontrollinud.
Kehtiv kord ja sõlmitud lepingud ei näe ette veokulude kindlapiirilist ja arusaadavat metoodikat vedude ekspluatatsiooni- ning üldkulude kavandamise osas. Pole reguleeritud piirmäärasid, millise tasemeni nõustub riik aktsepteerima vedaja kulusid.

Toetuste otsustaja peab jälgima, et riigi dotatsiooni osa ei ületaks veokuludest 70%. Seda saab ta kontrollida talle esitatud veokulude andmetest.

Vaadeldaval perioodil, nii 1999 kui ka 2000.aastal moodustas dotatsiooni osa vedajate aruannete põhjal veokuludest 35%.

2000.aasta aruannetest nähtus, et Harjumaal osutasid odavamalt teenust vedajad, kellel oli väiksem teenindusmaht ja kellel oli vähem põhivahendeid (tootmishooned, sõidukid). Nii oli OÜ PMV-K-K liinikilomeetri omahind üle 40% väiksem kui näiteks TAK-il. Ka oli OÜ PMV-K-K palgakulu liinikilomeetri kohta üle kahe korra väiksem kui TAK-il ja Harjumaa Liinidel. Kütuse kulu oli OÜ-l neljandiku võrra väiksem.

TAK-il ja AS-l Harjumaa Liinid olid suuremad tootmise üldkulud, üüri-rendikulud ja halduskulud, mille osakaal ulatus kuni 10% kogukulust.

Aruannetes näidatakse ära vedaja kasum. Vaatamata riigipoolsele toetusele, ei kujunenud püsivat kasumit ühelgi vedajal.

Kontrollijate arvates ei lisa aruannete üldist laadi analüüs toetuste otsustusprotsessi jaoks uut väärtust. Seda põhjusel, et kehtiv kord ega vedajatega sõlmitud lepingud ei näe ette minimaalseidki nõudeid kulude kujundamise osas. Riik ega maavalitsus pole reguleerinud piirmäärasid, millise tasemeni ta nõustub aktsepteerima vedaja kulusid. See ei võimalda hinnata dotatsiooni suuruse määramise õigsust. Veokulude tekkimist ja nende kajastamist aruannetes kohapeal maavalitsus ei kontrolli. Puudub kindlus, et ettenähtud kohustuste täitmise asemel ei hüvitatud vedajatele muid kulusid.

6.3.2 Otsustamise protsess

Protseduurireegleid otsustamisprotsessiks kirjalikult fikseeritud kujul polnud kehtestatud.

Riigi poolt teenuste tellimisel eksisteerib nõudlus selle järele, et samalaadilised probleemid leiaksid lahenduse samade normide alusel. Kontrollijad ei saa väita, et maavalitsuse poolt toetuste osas tehtud juhtimisotsused oleksid õiged, kui neid pole saadud teatud kindlaid protseduure järgides. Ainuüksi praktika eksisteerimisest ei piisa väitmaks, et otsused olid õiged.

Kontrollijatele ei olnud esitada materjale, kuidas toimus toetuste jaotamise tegelik otsustusprotsess. Kirjalikult fikseeritud protseduurireeglid otsustusprotsessi läbiviimiseks puudusid.

Majandusosakonnast antud suuliste selgituste kohaselt esitasid vedajad taotlused toetuse saamiseks maavalitsusele. Majandusosakonnas vaadati esitatud taotlused läbi ja tehti valikud. Summa suuruse määramisel lähtus osakond maavanema kehtestatud korrast toetuste

määramise kohta. Taotlusi olid esitanud mõned vedajad (2000.aastal AS Harjumaa Liinid ja H-Liinid AS).

Maavalitsuse vastutavad töötajad ei esitanud dokumentide puudumisel selgitada, millistel alustel oli 1999 ja 2000.aastaks kindlaks määratud linnalähisliine teenindava vedaja AS TAK-i dotatsioon. Nende väitel taolisi kriteeriume polegi võimalik välja töötada.

6.3.3 Otsuste dokumenteerimine

Toetussummad kinnitati maavanema korraldusega. Otsustusprotsessis väidetavalt läbitud protseduuride ja analüüside kohta puudus jälg.

Eelmise punktis väidetavalt kasutatud protseduure ja asjassepuutuvaid analüüse kirjalikul kujul polnud vormistatud.

Vedajatele toetuste suuruse määramise ettepaneku vormistas majandusosakond maavanema korralduse eelnõuna. Maavanem kinnitas toetuste suurused vedajatele kuude lõikes ja aasta kogusummas igal aastal oma korraldusega (2000.aastal toimus see 19.04.2000.aasta korraldusega nr 2511).

6.3.4 Ebaõiged väljamaksed

1999 aastal maksis maavalitsus Tallinna Postikeskusele ilma avaliku teenindamise lepinguta sisuliselt kommertsliinile välja 132 tuhat krooni. Maavalitsus pole võtnud tarvitusele meetmeid mittesihipäraselt kasutatud raha sissenõudmiseks Tallinna Postikeskuselt.

Leping maavalitsuse ja Tallinna Postikeskuse vahel oli sõlmitud 1993 aastal. Sisuliselt oli tegemist kommertsliiniveo loaga, kus vedaja kohustus kandma maavalitsusele iga kuu liiniloa eest ettenähtud summa maavalitsuse arvele. Leping ei sätestanud dotatsiooni eraldamist Tallinna Postikeskusele. Selgusetu on, millest lähtuvalt määrati riigipoolsed dotatsioonisummad

Maavalitsusest saadud materjalid ja selgitused ei põhjendanud ära dotatsiooni eraldamist Tallinna Postikeskusele. Alusetult väljamakstud summa tuleb lugeda dotatsiooniraha mittesihipäraseks kasutamiseks.

132,0 tuhande krooni väljamaksmine Tallinna Postikeskusele 1999 aastal ilma seadusliku aluseta toimus endise arengu ja planeeringu osakonna juhataja korraldusel.

Maavalitsuses rakendatud kontrollimeetmed pole suutnud vältida dotatsiooniraha mittesihipärast kasutamist. 2000. aastal ei makstud Tallinna Postikeskusele dotatsiooni mitte põhjusel, et maavalitsuse kontroll oleks mittesihipärase kulutuse avastanud, vaid Tallinna Postikeskus lõpetas oma tegevuse.

7 Avaliku liiniveo lepingud

Dotatsiooniraha kuritarvituste ja väärkasutuste vältimise seisukohalt oli oluline, et leping vedajaga sõlmitaks konkreetse liini kohta. Kuna kehtiv kord seda ette ei näe, ei ole maandatud ka sellega seonduvad riskid (liinide "ristsubsideerimine" jms).

Lepingute sõlmimisel ja liinilubade väljaandmisel ei järginud maavalitsus teede- ja sideministri poolt kehtestatud korda. Mitmele vedajale anti liiniload välja enne lepingute sõlmimist.

Maavalitsuse ja vedajate vahelised lepingud ei sisaldanud kõiki vajalikke näitajaid, mis olid ette nähtud teede- ja sideministri õigusaktidega.
Lepingud ei sisaldanud vastutust vedude täitmata jätmise või mittekohase täitmise korral.
Maavalitsus ei olnud ühegi vedaja osas sanktsioone rakendanud.

7.1 Lepingutele esitatavad nõuded

Teede- ja sideministri 4.08.1997.aasta määruse nr 31 "Maakonna bussiliini avamise ja pidamise loa väljaandmise kord" punkt 6 sätestab, et maakonna liinivedu teostatakse ühiskondliku teenindamise lepingu alusel. Lepingu võis sõlmida igale liinile või liinidegrupile.

Lepingus sätestatakse:
- pakutava teenuse iseloom, regulaarsus, maht ja kvaliteedinäitajad;
- sõidutariif;
- subsiidium ja arvelduste kord;
- lepingu muutmise ja katkestamise kord;
- kehtivusperiood;
- erihindadega või eritingimustega teostatavad transporditeenused teatud sõitjate kategooriatele või teatud liinidel;
- sanktsioonid lepingutingimuste rikkumisel.

Eelnimetatud määruse punkt 17 kohaselt peale lepingu sõlmimist väljastatakse liiniluba 10 päeva jooksul.

7.2 Nõuete järgimine

7.2.1 Lepingud ja liiniload
Nii teede- ja sideministri määrused kui ka maavanema poolt kehtestatud kord nägid ette, et liiniloa saamiseks sõlmitakse leping ja 10 päeva jooksul väljastatakse liiniluba.

Maavalitsus oli lepingute ja liinilubade väljastamise protseduurid korraldanud vastupidises järjekorras. Liiniload väljastati vedajatele kõikidel juhtudel enne lepingute sõlmimist. Vahe liiniloa väljastamise ja avaliku teenindamise lepingu sõlmimise vahel ulatus mitme kuuni.

Nii väljastati H-Liinid AS-le 28.12.1999.aastal load bussiliinidele nr 156, nr 157 ja nr 158. Leping sõlmiti temaga 08.02.2000.aastal. Eelnenud 13 kuu jooksul maksti talle välja piisava aluseta 507 tuhat krooni.

OÜ-le PMV-K-K väljastati liinile nr 172 luba 17.09.1999.aastal. Leping sõlmiti temaga alles 10.01.2001.aastal. Dotatsiooni sai ta maavalitsuselt nii 1999. kui ka 2000 aastal, kokku 288 tuhat krooni.

Õigus saada riigipoolset toetust tekkis nimetatud vedajatel alles peale lepingu sõlmimist.

7.2.2 Toetuste sätestamine lepingutes

Lepingud ei sisaldanud riigipoolse toetuse suuruseid ja selle väljamaksmise graafikuid.

Maavalitsuse ja bussifirmade vahel sõlmitud lepingud ei sisaldanud riigipoolse toetuse suurusi ega väljamaksmise tähtaegu. Mainitud puudused esinesid:
Harju Maavalitsuse ja Tallinna Autobussikoondise AS (TAK) vahel 22.12.2000.aastal sõlmitud ühiskondliku teenindamise lepingus nr 2;
Harju Maavalitsuse ja AS H-Liinid 08.02.2000.aastal sõlmitud ühiskondliku teenindamise lepingus nr 3:
Harju Maavalitsuse ja AS Harjumaa Liinid 08.02.2000.aastal sõlmitud ühiskondliku teenindamise lepingus;
Harju Maavalitsuse ja OÜ PMV-K-K 10.01.2001.aastal sõlmitud ühiskondliku teenindamise lepingus nr 4.

7.2.3 Toetuste sätestamine kommertsliinidele

Vedaja teostas liinide vahel nn "ristsubsideerimist", millega kattis kommertsliini kahjumit.

Kehtestatud korrast tulenevalt makstakse toetust ainult avaliku teenindamise lepingu alusel teenindavatele liinidele. Kommertsliinid ei kuulu dotatsioonisaajate ringi.

Maavalitsus on sõlminud lepinguid ka selliselt, et nende sätted annavad vedajale õiguse nõuda riigipoolset dotatsiooni ka kommertsliinidele.

Lepingud, milledes ilmnes mainitud punkt, olid:
Harju Maavalitsuse ja Harjumaa Liinid vahel 08.02.2000.aastal sõlmitud leping bussiliini nr. 137 teenindamiseks;
Harju Maavalitsuse ja OÜ Bussipartner vahel 08.02.2000.aastal sõlmitud leping bussiliini nr. 300 teenindamiseks.

Harjumaa Liinid AS igakuistest aruannetest nähtus, et kommertsliin nr 137 sai 2000. aastal riigi dotatsiooni (ühe kuu kohta keskmiselt 21 tuhat krooni).

Õigusaktid ei sätesta, kas toetus antakse liini või liinide grupi kohta. Maavalitsuse praktika kohaselt antakse toetus vedajale, kes selle liinidele ära jagab. Vedaja saab nii liine "ristsubsideerida", millega katab ka kommertsliinide kahjumit. Selline tegevus mõjutab kaudselt doteerimise sihipärasust ja moonutab selle kasutamise kohta koostatud aruandeid.

7.2.4 Lepingud linnalähisliinide kohta

Maavalitsuse ja linnalähisliine teenindava vedaja vahelises lepingus polnud välja toodud teenuse mahtu, regulaarsust, kvaliteedinäitajaid, sõidutariifi.

Riigipoolse rahalise kohustuse täitmise nõue - 2 miljonit krooni aastas, on lepingus olemas, vedaja kohustused riigi ees lepingust aga ei selgu. Maavalitsus ei esine lepingus tellijana, vaid kolmanda osapoolena.

Seetõttu ei saa anda hinnangut, kas riigi huvid antud tehingus olid küllaldaselt kaitstud.

7.2.5 Lepingute pikendamine

Lepinguid oli pikendatud ühistranspordi komisjoni poolt, kellel puudus selleks pädevus.

Harju maavanema 16.10.2000.aasta korraldusega kinnitati ühistranspordi komisjoni töökord. Kord ei näe ette komisjonile õigust pikendada vedajatega sõlmitud lepingute kehtivuse tähtaegu.

Ühistranspordi komisjoni 22.12.2000.aasta koosoleku protokolliga nr 3 pikendati TAK AS ja AS Harjumaa Liinid ühiskondliku teenindamise lepinguid kuni liinide teenindamiseks korraldatava riigihankekonkursi tulemuste alusel vedajaga sõlmitava lepingu jõustumiseni, kuid mitte kauemaks kui 31.12.2001. Põhjenduseks toodi vajadus kindlustada reisijatevedu kuni Tallinna ja Harjumaa Ühistranspordikeskuse loomiseni ning et ühistranspordiseaduse 3 ja 8 peatüki sätted hakkavad kehtima alates 01.01.2001.aastal.

7.3 Sanktsioonide rakendamine

Lepingud ei sisaldanud vastutust vedude täitmata jätmise või mittekohase täitmise korral. Lepingutes polnud fikseeritud sanktsioonide rakendamise korda: rikkumise vaidlustamine, kahju suuruse määramine, kahjunõude esitamine ja läbivaatamine.
Maavalitsus ei olnud ühegi vedaja osas sanktsioone rakendanud.

Riigi huvide kaitsmise eelduseks eraõiguslike juriidiliste isikutega on sätted lepingutes, mis võimaldavad rakendada sanktsioone juhul, kui teine osapool on hoidunud lepingus sätestatud tingimuste täitmisest.

Enamik sõlmitud lepinguid sisaldasid selliseid sätteid. Seadusest tulenevalt on toetuse maksmine võimalik peatada või nõuda juba makstud toetuse tagastamist juhul, kui näiteks toetust pole kasutatud sihipäraselt. Sellised sätted sisaldusid eelkõige ärajäänud reiside osas, mis nägid ette vedajale antava dotatsioonisumma vähendamist. Ei selgunud aga, millistel alustel vähendatakse dotatsioonisummat. Kuna teos esineb ka kaudne kahju - oodatav tegevus reisijate veol jäi toimumata, siis peaks olema sätestatud kriteeriumid leppetrahvi maksmiseks. Seda lepingutes pole.

Lepingutes puudusid sätted, millise tähtaja jooksul tuleb pretensioonisaajal nõue läbi vaadata ja see rahuldada või teatada mittenõustumisest. Mittenõustumise korral on asjaosalistel õigus pöörduda lahenduse leidmiseks kohtu poole.

Oli lepinguid, kus sätted sanktsioonide osas üldse puudusid. Nendeks olid:
Maavalitsuse ja Tallinna Postikeskuse vahel 05.05.1993.aastal sõlmitud leping;
Maavalitsuse, Tallinna Transpordiameti ja TAK AS-i vahel 26.04.2000.aastal linnalähisliinide teenindamiseks sõlmitud kokkulepe. Viimase puhul vedaja ei saanud ülesannet mitte maavalitsuselt, vaid Transpordiametilt. Seega juhul, kui vedaja täidab ülesannet mittekohaselt, siis ta vastutab talle ülesande andnud isiku ees, kelleks pole maavalitsus. Maavalitsus pole TAK AS-iga seonduvaid riske mingil moel maandanud.

Lepingud ei sisaldanud aluseid ega asjaolusid, mille puhul vedaja vabaneb vastutusest vedude täitmata jätmise või mittekohase täitmise korral.

Maavalitsus ei olnud vaadeldud perioodil vedajate osas sanktsioone rakendanud.

8 Avalikustamine

8.1 Informatsiooni määratlemine

Üheks oluliseks K&V riskide maandamise vahendiks on riske maandada aitava informatsiooni määratlemine, koondamine ja avalikustamine.

Selleks peab maavalitsus defineerima, milline avalik informatsioon aitaks maandada K&V riske ja sellise informatsiooni avalikustama"

Eelkõige saab see olla selline info, mille alusel
a) kõik võimalikud pakkujad saaksid hinnata oma võimalusi kandideerida dotatsioonile.
b) tarbijad (ja konkurendid) saaksid hinnata, kas informatsioon, millest sõltub toetuse suurus on esitatud toetuse saaja poolt õigesti.

Maavalitsus ei olnud sellist informatsiooni enda jaoks määratlenud ega avalikustanud.

8.2 Aruandlus

Kehtestatud aruandlus vedude mahu, vedajate tulude ja kulude kohta toimis, kuigi aruandeid esitati hilinemisega. Linnalähisliinide osas ei olnud andmete erinevuse tõttu võimalik kohaldada etteantud aruandevorme. Ministeeriumile esitatud aruanded vedude kohta polnud alati usaldusväärsed.

Avalikkusse informeerimist teenivad aruanded, mida vedajad esitavad maavalitsusele ja maavalitsus ministeeriumile. Esineb erinevusi aruannete koostamise metoodikates. Aruanded ei pruugi anda tõest infot, sest lähenemisviisid nende koostamiseks on erinevad.

1999 aastaks oli ministeeriumile aruandena esitatava õiendi vorm kinnitatud teede- ja sideministri 25.01.1999.aasta määrusega nr 3 ja 2000 aastaks teede ja sideministri 21.06.2000.aasta määrusega nr 52.

1999. ja 2000. aastal oli ministeeriumile esitatavast õiendist välja jäetud summad, mis eraldati Tallinna Autobussikoondisele linnaliinide toetuseks (1999 aastal - 2 miljonit krooni ja 2000 aastal 2 miljonit krooni). TAK-i poolt teenindavate linnalähisliinide piletitulu ja muude näitajate kohta arvestuse pidamine eraldi linnaliini ja selle jätku kohta maakonna territooriumil oli maavalitsuse väitel ebaotstarbekas. Samas pole ministeerium ja maavanem kehtestanud, kuidas linnalähisliinide kohta peaks aruandlus toimima ja milliseid andmeid nad vajavad, et teha selle põhjal juhtimisotsuseid.

Maakonnaliine teenindavad vedajad esitavad aruandeid kuni 3 kuulise hilinemisega, ehkki peavad andmeid esitama igas kuus eelmise kuu kohta.

Maavalitsuses puudusid 2000. aasta kohta veokulude aruanded järgmiste vedajate osas: H-Liinide AS, Leiger Liinid OÜ (vedas 3 kuud), TAK (linnalähisliinid).

Tulenevalt öeldust ei saa väita, et ministeeriumile esitatud õiendid olid usaldusväärsed. Majandusosakonna vastutavate isikute selgitusel täpsustati aruandes esitatud andmeid vedajatega telefoni teel. See asjaolu aga oluliselt nende andmete usaldusväärsust ei tõsta.

9 Siseauditi tegevus

Valdkonnaga seonduvaid riske ei olnud kaardistatud.
Kontrolli toetuste tegeliku kasutamise osas ei ole kohtadel teostatud.
Siseauditiga pole avastatud rikkumisi toetuste menetlemise protseduurides ja toetuste kasutamises.

2000.aastal moodustati maavalitsuses siseauditiosakond alluvusega maavanemale ja on viimase ees aruandekohustuslik.
Osakonna põhimääruse kohaselt on osakonna üheks ülesandeks teostada järelvalvet maavalitsusele sihtotstarbeliselt riigieelarvest eraldatud vahendite kasutamise üle.

Siseauditeid toetuste kasutamise osas pole seni tehtud, riske ei ole kaardistatud.

Riigipoolsete kohustuste täitmist pole analüüsitud nende otstarbekuse seisukohast ning ebakohti pole avastatud.

Siseauditi osakonna juhataja selgitusel sobivad protseduurid kontrolli läbiviimiseks toetuste kasutamise osas on väljatöötamisel.

Sise- ja välisaudit saab tugineda oma töös eelkõige dokumenteeritud otsustele ja asjassepuutuvale dokumenteeritud argumentatsioonile. Sellise dokumenteeritud "jälje" puudumise korral on otsuste ja nende aluseks olnud motiivide taastamine ja hindamine võimatu või väga keeruline. Siseauditi osakond pole analüüsinud olukorda toetuste dokumentatsiooni ja selle säilimise osas.

Maidu Lääne
Auditi spetsialist

Vastavalt Riigikontrolli seaduse § 29 lõikele 2 oleme akti kätte saanud 19. märtsil 2001.aastal ja aktiga tutvunud.

Orm Valtson
Maavanem

Aili Palm
Pearaamatupidaja

JÕGEVA MAAVALITSUS

Hr Jüri Kõrge
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 TALLINN

Teie 16.05.2001 nr 13-1/1538
Meie 06.06.2001 nr 1-21/1516

Vastus kontrolliaktile

Lugupeetud peakontrolör

Oleme tutvunud Teie poolt 15.05.2001 koostatud kontrolliaktiga nr 13-4/001 "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine".

Meie seisukoht on, et akti p 6 "Maavalitsuse ja OÜ Jõgeva Bussikeskuse tegevus bussitranspordi korraldamisel" vajab täpsustamist järgmistes lõikudes:

- riigieelarvest maakonna bussiliikluse toetuseks eraldatavad vahendid kannab Jõgeva Maavalitsus üle eraomanduses olevale äriühingule OÜ Jõgeva Bussikeskus Jõgeva Maavalitsuse ja OÜ Jõgeva Bussikeskus vahel sõlmitud lepingu nr 1-46/179 p 2.2.1 alusel;
- ei saa väita, et Jõgeva Maavalitsus ei omanud ülevaadet riikliku toetussumma kasutamise kohta, tegelikult oli ülevaade vedajate lõikes olemas.

Lugupidamisega

Margus Oro
Maavanem

Lisa: kontrolliakt 1 eks

Eha Lukats
077 66 381

RIIGIKONTROLL
Kuupäev Reg nr
07.06.2001 1892/13-1/1538

JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS

Suur 3
48306 JÕGEVA
Reg nr 70004117

Telefonid infosekretär (077) 66 333
sekretär (077) 66 301

Faks (077) 66 334
Faks (077) 66 322
e-mail: mv@jogevamv.ee

IDA-VIRU MAAVALITSUS

Lp Jüri Kõrge
Peakontrolöri kt
Riigikontroll

Teie 09.05.2001 nr 13-1/1449
Meie 16.05.2001 nr 1-13/730

Bussitranspordile eraldatud riiklikud toetused

Tagastame Teile 09.05.2001 koostatud kontrollakti nr 13-4/001 "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine" ühe eksemplari allkirjastatult.

Lugupidamisega

Rein Aidma
Maavanem

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 18.05.2001 Reg nr 1565/13-1/1449

Keskväljaku 1
41594 JÕHVI

tel. (033) 21 201
faks (033) 21 240

a/a 10002040588004
Eesti Ühispank, kood 401
Ida-Virumaa Riigikassa

PRINTEX * Tell. 10090

RAPLA MAAVALITSUS

Hr.Jüri Kõrge
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 Tallinn

Teie 16.04.2001 nr 13-1/1055
Meie 10.05.2001 nr 1.1-38/742

Kontrollakti allkirjastamine

Tagastan Teile minu poolt allkirjastatud Rapla Maavalitsuse osas koostatud kontrollakti nr 13-4/001 ühe eksemplari.

Lugupidamisega

Kalle Talviste
Maavanem

Lisa kontrollakt 1 eks.

Raivo Kont-Kontson
048 55 960

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 11.05.2001 Reg nr 1480/13-1/1055

Tallinna mnt. 14
79513 RAPLA
ESTONIA

Tel +372 48 55 391
Faks +372 48 55 672

Registri nr 70002880
e-mail raplamvs@raplamv.ee