KONTROLLIAKT

11.07.2001 nr 13-4/020

Reisijateveoks Elektriraudtee AS-ile eraldatud toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine

Koostajad:

Mare Haljak
Svetlana Rõbakova

Tallinn
2001

SISUKORD

1 SISSEJUHATUS 2

2 LÜHIKOKKUVÕTE OLULISEMAST 2

3 AUDITI TEOSTUS 3

3.1 LÄBIVIIMINE 3

3.2 SELGITUS KONTROLLIAKTI JA SELLE LEVITAMISE KOHTA 3

4 LÜHIÜLEVAADE AUDITEERITAVAST 4

5 AVALIKU REISIJATE RAUDTEEVEO TEENUSE TELLIMINE ÄRIÜHINGULT 6

6 RIIGIEELARVEST ERALDATUD TOETUSE ARVESTUS 8

7 ÄRIÜHINGU TULUDE STRUKTUUR 9

8 ÄRIÜHINGU KULUD 10

8.1 KULUDE STRUKTUUR 10

8.2 REKONSTRUEERIMISVÄLJAMINEKUTE KAJASTAMINE KULUDES 11

8.3 INFRASTRUKTUURITASU 12

8.4 PERSONALIKULU 13

8.5 INVESTEERINGUD 14

9 MUUD TÄHELEPANEKUD 16

9.1 ÄRIÜHINGU TELLITUD UURINGUD 16

9.2 SÕIDUAUTO MÜÜK 17

1 Sissejuhatus

Ühistranspordi kavandamise ja korraldamise eesmärk on tulenevalt ühistranspordiseadusest tagada ühistransporditeenuse pakkumise vastavus nõudlusele, mis tuleneb elanike ja nende eri kategooriate liikumisvajadusest. Ühistransport peab soodustama ühissõidukite eeliskasutamist sõiduautodega võrreldes, vähendades sellega transpordi negatiivset mõju keskkonnale ja sellest põhjustatud tervisekahjustusi ning aidates kaasa liiklusõnnetuste ja -ummikute ärahoidmisele. Ühistransport peab vähendama ühiskonna kulutusi transpordile ja energiale.

Reisijatevedu elektriraudteel korraldab Elektriraudtee AS, mille kuludest enamik kaetakse riigieelarvest saadava toetuse arvel.

2 Lühikokkuvõte olulisemast

- Alates 06.12.2000. aastast nimetati äriühingu uus neljaliikmeline nõukogu, millesse kuuluvad kaks senist nõukogu liiget. Alates 21.06.2001 nimetati täiendavalt nõukogu viies liige. Alates 27.10.2000. aastast on äriühingul uus juhatuse esimees ja alates 01.03.2001 uued juhatuse liikmed.

- Äriühinguga on sõlmitud elektrirongidega ühiskondliku teenindamise ja finantseerimise leping (kehtib kuni 31.12.2002), mille juurde sõlmitakse igaks aastaks lisa, kus on ette nähtud elektrirongidega reisijateveo teenuse maht ja riigipoolne toetamine vastavaks aastaks. Teede- ja sideministri ning Äriühingu vahel 2001. aastaks sõlmitud Lepingu lisas eelmise majandusaasta kasumi reinvesteeringu (4,1 miljoni krooni ulatuses) ettenägemine ühe kulude katteallikana ei olnud kooskõlas kehtiva seadusandlusega. Lepingu lisas nähakse ette toetus kulude katmiseks, kuid ei avata täpsemalt kulude sisu.

- Teede- ja sideminister ei olnud kindlaks määranud investeeringute täpsemat liigendust. Äriühing oli teinud riigieelarve toetuse arvel ka selliseid investeeringuid, millede tegemist õigusaktid ette ei näe. Põhjendamatult suur on veeremi amortisatsiooninorm.

- 2000. aastal moodustasid Äriühingu piletitulud ja reisijateveo toetus 73,8 miljonit krooni ehk 98,3% ärituludest. Muude tulude osakaal oli 1,7% ärituludest. Äriühingus ei olnud peetud avaliku liiniveo kulude osas eraldi arvestust. Äriühing oli kandnud 2000. aastal 1,6 miljoni krooni

ulatuses rekonstrueerimisväljaminekuid otse kuludesse, vähendades selliselt majandusaasta kasumit.

3 Auditi teostus

3.1 Läbiviimine

Auditi läbiviimise aluseks oli 22.05.2001. aastal välja antud kontrolliülesanne nr 020. Kontrolligrupi juhiks oli tegevusriskide auditi osakonna auditi juht Mare Haljak ning liikmeks sama osakonna auditi spetsialist Svetlana Rõbakova.

Auditi teemaks oli reisijateveoks eraldatud toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine Teede- ja Sideministeeriumis ning Elektriraudtee AS-s (edaspidi Äriühing). Kontrollimine hõlmas 2000. ja 2001. aastat. Kontrolliaktis on kasutatud üksikuid statistilisi näitajaid ka 1998-1999. aasta kohta.

Äriühingus tutvuti valikuliselt raamatupidamise dokumentidega ning intervjueeriti juhatuse esimeest T. Olgot, juhatuse liiget A. Kaupi, juhatuse liiget R. Riisalu ja pearaamatupidajat I. Läänet.

3.2 Selgitus kontrolliakti ja selle levitamise kohta

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

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

Käesoleva kontrolliakti kohta ei võeta vastu eraldi peakontrolöri otsust. Peakontrolöri otsus võetakse vastu nii selle kui Teede- ja Sideministeeriumis läbiviidud samateemalise kontrollimise kohta.

Akt on koostatud kahes eksemplaris, millest üks jääb Riigikontrollile ja teine Elektriraudtee AS-le.

4 Lühiülevaade auditeeritavast

Äriühing asutati 23. detsembril 1998. aastal Vabariigi Valitsuse kinnitatud AS Eesti Raudtee ümberkorraldamis- ja erastamiskava kohaselt äriühinguna, mille kõik aktsiad kuulusid Eesti Raudtee AS-le.

15.11.2000. aastal anti 100% Äriühingu aktsiatest võõrandamislepingu alusel AS-ilt Eesti Raudtee üle riigile. Aktsiate hoidjaks on Teede- ja Sideministeerium.

Äriühingu põhikiri kinnitati AS Eesti Raudtee 27.07.1998. aasta aktsionäride erakorralisel üldkoosolekul vastu võetud jagunemisotsusega. Põhikirja kohaselt on äriühingu tegevusalad järgmised:

- raudteetranspordi korraldamine, sealhulgas reisijatevedu, kaubavedu ja sellega kaasnevate teenuste osutamine;
- kaubandus- ja vahendustegevus;
- toitlustamine.

2000. aastal juhtis Äriühingut neljaliikmeline nõukogu. Äriühingu nõukogusse kuulusid: Jaanus Paas (esimees), Ivan Kappanen, Peep Õim ja Aap Tänav. Alates 06.12.2000. aastast kuuluvad nõukogusse: Ardo Ojasalu, Alar Urm, Ivan Kappanen ja Aap Tänav. Alates 21.06.2001 on nõukogu liikmeks täiendavalt Heiki Kivimaa.

Kuni 26.10.2000. aastal kuulusid Äriühingu juhatusse: Andrus Keskküla (esimees), Lauri Reinhold ja Ilme Lääne. Alates 27.10.2000. aastast on juhatuse esimees Tarmo Olgo ja alates 01.03.2001 juhatuse liikmed Alar Kaup ja Rein Riisalu.

Seisuga 31.12.2000 töötas Äriühingus 245 inimest, kellest 32% oli hõivatud turundusteenistuses (piletimüük ja reisijate teenindamine), 32% liikluskorralduses, 24% veeremihooldetalituses, 6,5% haldustalituses ning ülejäänud osa (5,5%) moodustas juhtkond.

Aastaaruande kohaselt moodustasid Äriühingu 2000 .aasta äritulud 75,0 miljonit krooni (kasv eelmise aastaga võrreldes 21,8 %). Reisijateveoks eraldatud dotatsiooni suurus oli 52,5 miljonit krooni (70% arituludest, 1999. aastal oli vastav näitaja 70,1%), piletimüügist laekus tulu 21,3 miljonit krooni ja muud tulud olid 1,2 miljonit krooni. Äriühingu puhaskasum oli 7,4 miljonit krooni (1999. aasta kahjum oli 0,3 miljonit krooni).

Lühiülevaade Äriühingu tuludest ja kuludest on toodud alljärgnevas tabelis (tabel 1).

Tabel 1 (kroonides)

	2000 AASTA		2001 AASTA
	EELARVE	TEGELIK	EELARVE
Tulud äritegevusest	19 995 500	22 515 304	22 430 000
sh.piletimüügitulud	19 000 000	21 278 420	22 430 000
Reinvesteeritud tulud			7 415 169
Kokku omatulud	19 995 500	22 515 304	29 845 169
% kogutuludest	21%	23%	32%
Dotatsioon reisijateveoks	52 514 500	52 514 500	39 463 100
Dotatsioon investeeringuteks	22 929 000	20 877 000	22 536 900
Kokku dotatsioon	75 443 500	73 391 500	62 000 000
Kogutulud	95 439 000	95 906 804	91 845 169
Äri - ja finantskulud	72 510 000	67 666 152	65 235 413
Dotatsioon reisijateveoks ärikuludest	72,4%	77,6%	60,5%

Allikas: Äriühingu andmed

2000. aastal tegi Äriühing rongidega 3558,4 tuhat piletiga reisi (kasv 1999. aastaga võrreldes 3,6%). Keskmiseks ühe sõidu pikkuseks oli ca 21 km. Äriühingul on elektrirongide komplekteerimiseks kasutada 73 vagunit, millistest igapäevaselt läheb liinile 44 vagunit. Läti Riiklikult Vaguniehituse Instituudilt tellitud vagunipargi seisukorra tehnilise ekspertiisi kohaselt tuleb järgneva kolme aasta jooksul ekspluatatsioonist maha kanda 27 vagunit.

Koostatud on Äriühingu tegevuskava kuni 2003. aasta lõpuni. Tegevuskava kohaselt on Äriühing 2003. aasta lõpuks ettevõte, millesse on läbi ettevõtte osalise või täieliku erastamise kaasatud teine (uus) omanik. Äriühingu tegevuskulud jäävad lähiaastatel 2001. aasta tasemele, investeeringuvajadus aastas on keskmiselt 30 miljonit krooni, mis on 1,5 korda kõrgem kui 2000. aastal. Tegevuskava kohaselt kaasatakse investeeringute finantseerimiseks lähiaastatel 37,9 miljoni krooni ulatuses võõrkapitali.

5 Avaliku reisijate raudteeveo teenuse tellimine Äriühingult

Teede- ja sideministri ning Äriühingu vahel 2001. aastaks sõlmitud Lepingu lisas eelmise majandusaasta kasumi reinvesteeringu (4,1 miljoni krooni ulatuses) ettenägemine ühe kulude katteallikana ei olnud kooskõlas kehtiva seadusandlusega. Lepingu lisas nähakse ette toetus kulude katmiseks, kuid ei avata täpsemalt kulude sisu.

Eesti Vabariigi ja AS Eesti Raudtee vahel sõlmiti 24.04.1998. aastal "Elektrirongidega ühiskondliku teeninduse ja finantseerimise leping" (edaspidi *Leping*), mis kehtib kuni 31.12.2002. Igaks aastaks sõlmitakse eraldi lepingu lisa, kus on ette nähtud elektrirongidega reisijateveo teenuse maht ja riigipoolne finantseerimine vastavaks aastaks.

19.02.2001. aastal sõlmiti eelnimetatud lepingu muutmise leping, millega kõik esialgsest lepingust tulenevad õigused ja kohustused läksid üle Äriühingule. Lepingu objektiks on riigi tellimus reisijateveo teenuse osutamiseks elektrirongidega raudtee-ettevõtja poolt. Lepingu lisas on fikseeritud marsruudid, rongkilomeetrite arv, selle maksumus ja riigi finantseerimine rongkilomeetri kohta.

Lepingu lisas nägi teede- ja sideminister ette 2000. aasta kasumi arvelt reinvesteeringu 4,1 miljoni krooni ulatuses, mis planeeriti Äriühingu kulude katteks. Reinvesteeringu ettenägemine kulude katteallikana on vastuolus Vabariigi Valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401, mille kohaselt riigi äriühingute ja äriühingute, kus riigil on enamusotsustusõigus või otsustusõigus, 2001. aasta riigieelarvesse makstavaks dividendimääraks kinnitati 70 % eelmise majandusaasta kasumist.

21.06.2001. aastal toimunud Äriühingu ainuaktsionäri üldkoosolekul otsustati kinnitada eelmise majandusaasta puhaskasum suuruses 7415,2 tuhat krooni, millest nähti ette eraldised eelmiste perioodide kahjumi katmiseks ning kohustuslikku reservkapitali, jaotamata kasumisse otsustati jätta 91,7% puhaskasumist (6795,8 tuhta krooni). Läbi rahandusministri otsustati Vabariigi Valitsuselt taotleda luba 0% dividendimäära rakendamiseks.

2001. aastal opereerib Äriühing lepingu kohaselt järgmistel marsruutidel:

- Tallinn – Aegviidu,
- Tallinn – Pääsküla,
- Tallinn – Keila,
- Tallinn – Riisipere,

- Tallinn – Paldiski,
- Tallinn – Klooga-Rand
- Pääsküla-Paldiski
- Pääsküla- Riisipere

2000. aastal opereeris Äriühing ka marsruudil Tallinn- Vasalemma.

Tabelis 2 on toodud riigi poolt tellitud rongkilomeetrite arv aastatel 1998-2001.

Tabel 2

Aasta	**Tellitud rong/km**	**Täidetud rong/km**	**Täitmise protsent**
1998	1 076 057	1 135 800	105,6
1999	1 144 275	1 170 000	102,2
2000	1 181 176	1 180 400	99,9
2001	1 157 415		

Allikas: Äriühingu andmed

Äriühingule 2000. aastal eraldatav toetus 73,4 miljonit krooni kinnitati teede- ja sideministri 20.01.2000. aasta käskkirjaga nr 21 ja 2001. aasta toetus 62,0 miljonit krooni ministri 18.01.2001. aasta käskkirjaga nr 17.

Ühistranspordiseaduse (jõustus 01.10.2000) § 15 järgi võib riigieelarvest antav toetus avalikule liiniveole moodustada kuni 70% veokuludest. Veokulude mõistet pole seaduses ega alamaktides avatud. 2000. aastal kaeti äriühingu tegelikest äri- ja finantskuludest toetuse arvel 77,6% ja 2001. aasta 3 kuuga 76,5%. Äriühingule eraldati riigieelarvest 2001. aasta 3 kuuga toetust 10 875 000 krooni, Äriühingu ärikulud sel perioodil olid 14 210 533 krooni.

Lepingu lisades on riigieelarvest eraldatav toetus jaotatud sisuliselt neljaks kulukomponendiks: vara soetamine, parendamine ja liisingumaksete tasumine; infrastruktuuritasu; üldkulud ning marsruutide maksumus. Toodud kulude sisu ei ole lepingus ega selle lisades avatud.

Tabelis 3 on näidatud lepingu lisades toodud reisijateveo dotatsiooni jaotus aastatel 2000-2001.

Tabel 3 (miljonites kroonides)

Kulukoht	2000	2001
Marsruutide maksumus	47,1	38,2
Infrastruktuuritasu (raudtee korrashoiuks)	17,0	20,7
Põhivara parendamine, soetamine ja liisingmaksete tasumine	20,9	22,5
Üldkulud	7,5	7,2
Kulud kokku	92,5	88,6
Reisijateveo dotatsioon kokku	**73,4**	**62,0**

Allikas: Äriühingu andmed

6 Riigieelarvest eraldatud toetuse arvestus

Äriühingus ei olnud peetud eraldi arvestust riigieelarvest saadud toetuse ja selle arvel tehtud kulude kohta.

Ühistranspordiseaduse §13 kohaselt, kui vedaja korraldab peale avaliku liiniveo ka kommertsliinivedu või tegeleb muu ettevõtlusega, tuleb avaliku liiniveo majandusarvestus muu ettevõtlustegevuse arvestusest eraldada, arvestades järgmisi nõudeid:

1) avaliku teenindamise lepingu kohase tegevuse kohta on vaja sisse seada raamatupidamine ning selle tegevusega seotud varaosa tuleb arvestada heast raamatupidamistavast lähtuvalt;
2) avaliku liiniveo kulud peavad olema kaetud piletitulu ning riigieelarvest või omavalitsusüksuse eelarvest antava toetusega, raha ülekandmine teistesse valdkondadesse või teistest valdkondadest on keelatud.

Äriühingu raamatupidamine eraldi liiniveo majandusarvestust ei ole pidanud põhjendusega, et kogu nende tegevus on seotud ainult avaliku liiniveoga.

Kontrollijad ei nõustu toodud seisukohaga, sest äriühingu tulude hulka kuuluvad ka muud ettevõtlusega seotud tulud (2000. aastal 0,6 % arituludest), mistõttu on eraldi arvestuse pidamine kohustuslik.

Vastavalt Äriühingu raamatupidamise sise-eeskirjadele kajastatakse ministeeriumi poolt eraldatud rahalised vahendid elektrirongidega teostatava reisijateveo teenuse maksumuse arituludena

realiseerimise netokäibe koosseisus. Riigipoolne finantseerimine arvatakse tuludesse igakuiselt, vastavalt aruandeaasta alguses sõlmitud lepingu lisas toodud maksegraafikuule. Eraldi korda riigieelarvest eraldatud toetuse kasutamiseks Äriühingu juhtkond kehtestanud ei ole.

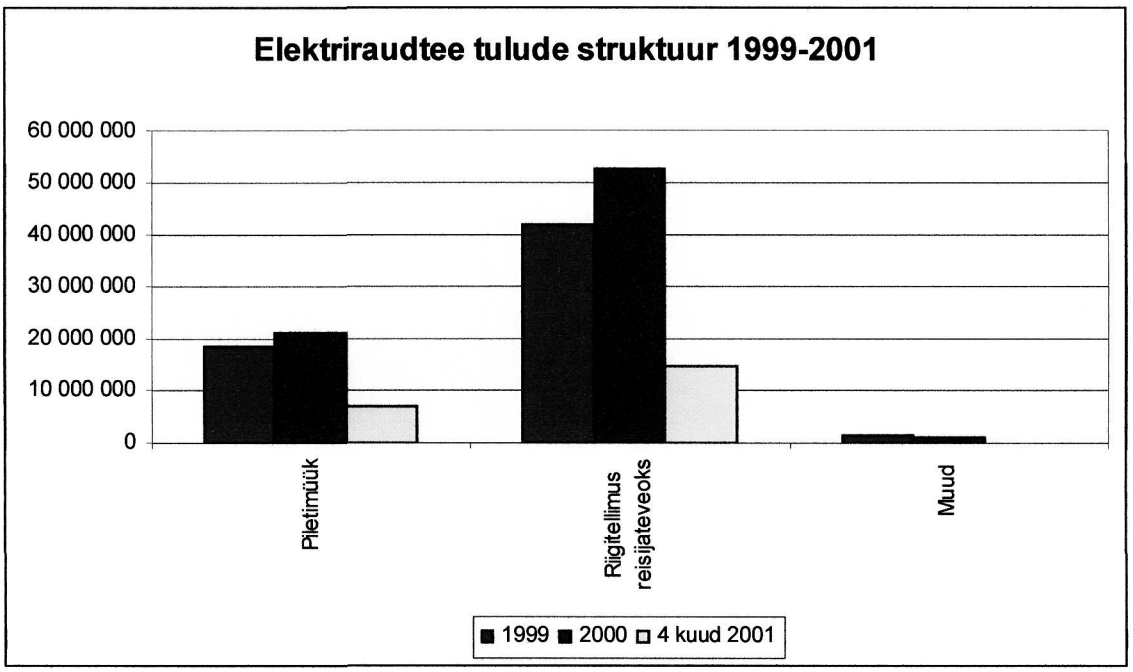
Alates 1999. aastast laekub riigi poolt saadav raha otse Äriühingu arvelduskontole ning seda käsitletakse analoogselt majandustegevusest laekunud rahaga.

7 Äriühingu tulude struktuur

2000. aastal moodustasid Äriühingu piletitulud ja reisijateveo toetus 73,8 miljonit krooni ehk 98,3% ärituludest. Muude tulude osakaal oli 1,7% ärituludest.

Äriühingu tulude struktuur on toodud joonisel 1.

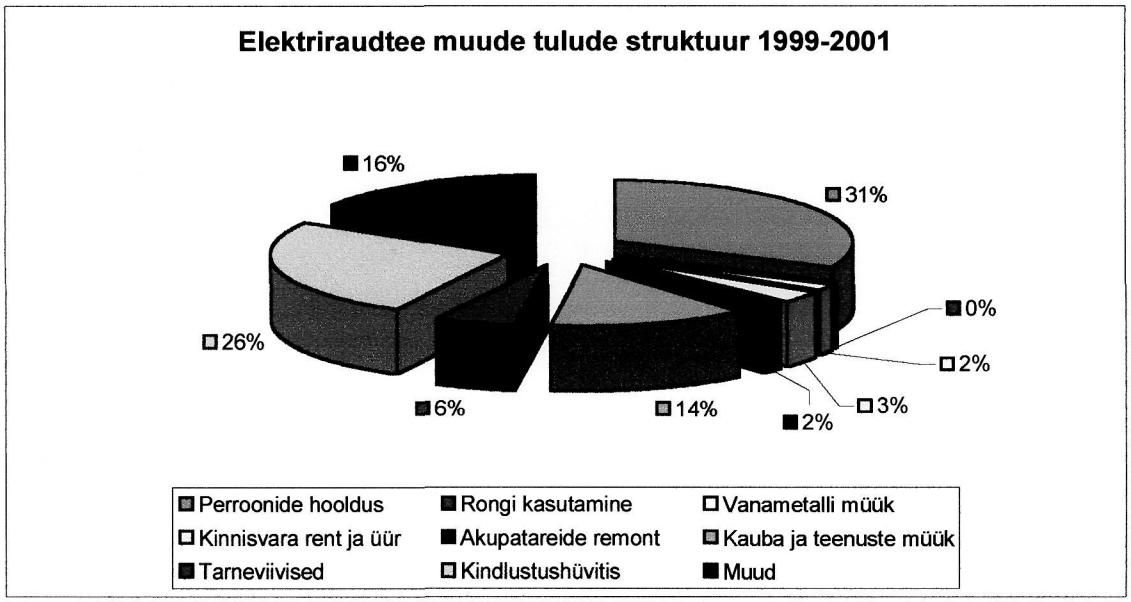
Joonis 1



Allikas: Äriühingu andmed

2000. aastal moodustasid Äriühingu piletitulud ja reisijateveo toetus 73,8 miljonit krooni ehk 98,3% arituludest. Muude tulude struktuur on näidatud joonisel 2.

Joonis 2



Allikas: Äriühingu andmed

Äriühingu muud tulud olid 2000. aastal 1 288,4 tuhat krooni ehk 1,7% arituludest. Avaliku liiniveoga seotud tuludeks võib lugeda ka perroonide hooldusega seotud tulu ning laekunud kindlustushüvitist. Seega moodustasid avaliku liiniveoga mitteseotud tulud 862,1 tuhat krooni ehk 0,6% arituludest.

8 Äriühingu kulud

8.1 Kulude struktuur

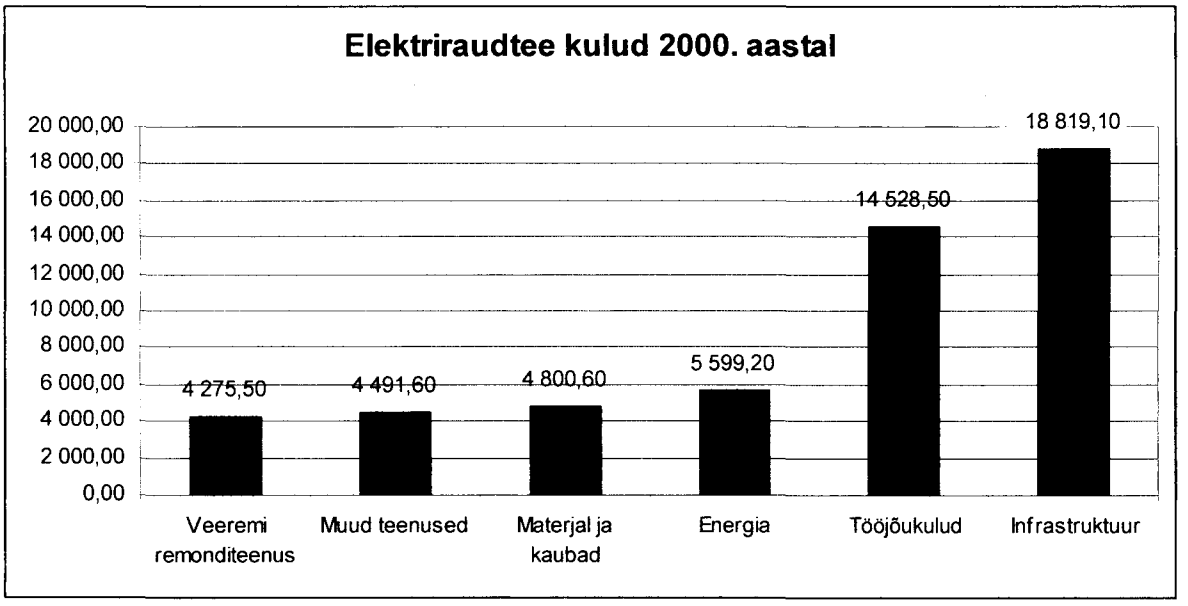
Äriühingus puuduvad kinnitatud eelarve koostamise, muutmise ja täitmise kontrolli eeskirjad. Määratlemata on otseste ja kaudsete kulude liigendamise alused.

Kulude planeerimise aluseks Äriühingus on finantsteenistuse poolt ettevalmistatud "Eelarve koostamise, muutmise ja täitmise kontrolli juhend". Nimetatud juhend on kuupäevata ja kinnitamata. Kuigi eelarve koostamise juhend on kinnitamata, on juhatuse liikme Alar Kaubi selgituse kohaselt sellest lähtutud 2001. aasta eelarve koostamisel ning eelarve toimib hästi.

Kinnitamata juhendi kohaselt märgitakse eelarve koostamise seletuskirjas, millistel alustel on kulud kasumieelarves jaotatud muutuv- ja püsivkuludeks ning põhjendatakse, kuidas erinevad mahunäitajad mõjutavad kulude käitumist. Eelarve seletuskirja Äriühingus koostatud aga ei ole. Määratlemata on otseste ja kaudsete kulude liigendamise alused.

Joonisel 3 on näidatud Äriühingu suuremad kulud 2000. aastal.

Joonis 3 (tuhandetes kroonides)



Allikas: Äriühingu andmed

Eeltoodud joonisest nähtub, et 2000. aastal olid suuremad kulud:

- infrastruktuuri kasutustasu ja remont – 35,8 protsenti;
- tööjõukulud – 27,7 protsenti;
- energia – 5 599,2 ehk 10,7 protsenti.

8.2 Rekonstrueerimisväljaminekute kajastamine kuludes

Äriühing oli kandnud 2000. aastal 1,6 miljoni krooni ulatuses rekonstrueerimisväljaminekuid otse kuludesse, vähendades selliselt majandusaasta kasumit.

Raamatupidamise seaduse § 29 lõike 5 kohaselt rekonstrueeritud põhivara soetusmaksumust suurendatakse rekonstrueerimisväljaminekute võrra. Rekonstrueerimisväljaminekud on ainult sellised

väljaminekud, mis oluliselt pikendavad vara kasulikku tööiga, suurendavad tootmispotentsiaali, tõstavad toodangu kvaliteeti või vähendavad tootmiskulusid.

Tagamaks veeremite vastavus elektrirongidele esitatavatele nõuetele kulutati 2000. aastal taastusremondile ja rattapaaride renoveerimiseks 1,1 miljonit krooni. Antud summa kajastamine 2000. aasta kuludes ei ole õigustatud, sest on rekonstrueerimisväljaminek ning kuulub raamatupidamisseaduse kohaselt kapitaliseerimisele (s o peaks olema lisatud veeremi bilansilisele maksumusele).

2000. aastal APL Production OÜ poolt depoohoonele tehtud konstruktsioonide tugevdamine (kapitaalse iseloomuga remonditööd) 484,1 tuhande krooni maksumuses on samuti kajastatud 2000. aasta kuludes ning hoone soetusmaksumust pole selle summa võrra suurendatud.

Samal ajal on osa veeremi taastusremontidest kapitaliseeritud.

Äriühingu pearaamatupidaja selgituste kohaselt on veeremi taastusremontide raamatupidamislik käsitlus senini toimunud lähtuvalt järjepidevuse printsiibist, nii tehti ka varem.

Kontrollijad toodud seisukohaga ei nõustu. Tegemist oli rekonstrueerimisväljaminekutega, mis tulnuks kapitaliseerida.

8.3 Infrastruktuuritasu

2000. aastal AS-ga Eesti Raudtee sõlmitud lepingus ei nähtud ette, millest makstavad infrastruktuuritasud koosnevad ning milliseid remonditöid AS Eesti Raudtee teostab. Äriühing oli maksnud AS-le Eesti Raudtee 337 tuhat krooni ilma kulusid tõendavaid dokumente nõudmata.

Äriühingu nõukogu kinnitatud 2000. aasta eelarves nähti ette raudteehoiuks ehk infrastruktuuritasuks 17,2 miljonit krooni, Lepingu lisas nähti ette riigieelarvest infrastruktuuritasuks 17,0 miljonit krooni.

Lepingulisi suhteid AS-i Eesti Raudtee ja Elektriraudtee AS-i vahel reguleerivad 23.12.1998. aastal sõlmitud kokkulepe, 07.01.1999. aastal sõlmitud koostööleping ja infrastruktuuri kasutamise lepingud 20.04.2000. aastast ning 28.02.2001. aastast. 2001. aastal sõlmiti Äriühingu ja AS-i Eesti Raudtee vahel kirjalik kokkulepe, kus fikseeriti viimase investeerimiskohustus elektriraudtee infrastruktuuri.

Aastatel 2000 ja 2001 planeeriti AS-le Eesti Raudtee infrastruktuuri tasu vastavalt 17 ja 20,7 miljonit krooni. 2000. aastal tasus Äriühing AS-le Eesti Raudtee kokku 18 819,1 tuhat krooni:

- Infrastruktuurikasutustasu 18 069,6 tuhat krooni;
- Infrastruktuuriremondikulud (perroonide remont) 451,2 tuhat krooni;
- Lisateenused (rongi öine seismine jaamades) 298,3 tuhat krooni.

2000. aastal oli infrastruktuuri kasutustasu määratud lähtudes raudteelõigule kalkuleeritud keskmistest kuludest. Samal ajal jäi lepingus fikseerimata, millest need kulud koosnevad ja millised remondikulud AS Eesti Raudtee teostab.

Lepingu punkti 12.8 lisa 4 kohaselt tasub Äriühing AS-le Eesti Raudtee igakuiselt hoolduskulude, kapitaalremondi ja investeeringute eest kokku 445,0 tuhat krooni (kvartalis 1 335,0 tuhat krooni). Äriühing tasus 2001. aasta I kvartalis AS-le Eesti Raudtee 1335,0 tuhat krooni, andmed infrastruktuuri kasutamise kohta on arvele lisatud summas 998,0 tuhat krooni, 337,0 tuhat krooni tasuti ilma kulusid tõendava dokumendita.

8.4 Personalikulu

Teede- ja sideminister määras 2000. aasta tegevuse eest aastahüvituse ka nendele nõukogu liikmetele, kes kinnitati nõukogu liikmeks alles aasta viimasel kuul.

2000. aastal olid Äriühingu töötasu kulud 17,9 miljonit krooni, mis sisaldab Äriühingu turundusteenistuse, liikluskorralduse, veeremihooldetalituse, haldustalituse ja juhtkonna palgakulu. Nõukogu liikmete tasu oli 228,2 tuhat krooni ja juhatuse liikmete tasu 397 tuhat krooni.

Alates 06.12.2000. aastal kinnitati Äriühingu nõukogu uus koosseis (A. Ojasalu, A. Tänav, I. Kappanen ja A. Urm). Teede- ja sideminister oma 18.05.2001. aasta käskkirjaga nr 144 määras 50% ulatuses aastahüvitust kõigile nõukogu liikmetele 2000. aasta majandustegevuse tulemuslikkuse kindlustamise eest. Äriühingu raamatupidamine arvestas eelnimetatud nõukogu liikmetele aastahüvituseks kokku 9,1 tuhat krooni.

Nõukogu liikmele A.Ojasalule maksti 2,8 tuhat krooni ja A.Urmi 2,1 tuhat krooni 2000.aasta majandustegevuse tulemuslikkuse kindlustamise eest, kuigi nad asusid täitma nõukogu liikme ülesandeid alles aasta lõpus.

8.5 Investeeringud

Teede- ja sideminister ei ole kindlaks määranud investeeringute täpsemat liigendust. Äriühing on teinud riigieelarve toetuse arvel ka selliseid investeeringuid, millede tegemist õigusaktid ette ei näe. Põhjendamatult suur on veeremi amortisatsiooninorm.

Lepingu lisas kinnitati sihtfinantseeringuteks põhivarasse 2000. aastaks 20,9 miljonit krooni ehk 28,5% reisijateveo toetuse maksumusest ning 2001. aastaks 22,5 miljonit krooni ehk 36,3% toetussummast. Sihtfinantseeringud põhivarasse kinnitati ühe summana, ministri poolt ei määratud investeeringute täpsemat liigendust.

Tabelis 4 on toodud 2000. aasta investeeringute plaan ja selle täitmine.

Tabel 4 (tuhandetes kroonides)

Kulukoht	**Investeeringuplaan**	**Täitmine**
Hooned, rajatised	2 810,0	2 327,7
Veerem	15 792,0	17 551,9
Sõidukid	283,0	389,9
Arvutite soetamine	293,0	104,8
Seadmed	360,0	120,6
Infoviidad		381,9
Kapitalirendi põhimaksete tasumised (sõlmitud enne 2000. aastat)	1 350,0	
Kokku	**20 888,0**	**20 876,8**

Allikas: Äriühing

Majandusaasta aruande lisa nr 3 kohaselt soetati riigieelarvest eraldatud toetuse arvel vara 20,9 miljoni krooni väärtuses. Muuhulgas tasuti investeeringuteks ettenähtud rahast 8 sõiduauto ja arvutustehnika liisingmakseid, remonditi depoohoonet (2,8 miljoni krooni ulatuses).

Ühistranspordiseaduse § 17 lõike 1 punkti 2 kohaselt võib riigieelarves ette näha investeeringutoetuse riigisiseseks sõitjateveoks vajaliku raudveeremi soetamiseks. Teede- ja sideministri 21.06.2000. aasta määrusega nr 52 kehtestati selleks vastav kord, mis oluliselt ei erine ühistranspordiseaduse sätetest.

Määrus jõustus 01.10.2000. aastal nagu ühistranspordiseaduski. Eeltoodud korra kohaselt võtab igal konkreetsel juhtumil vastu otsuse minister.

Eelnimetatud määruse § 7 kohaselt võib riigieelarvest ette näha toetuse:

- raudteeveeremi soetamiseks;
- raudteejaamade rajamiseks ja uuendamiseks;
- informatsiooni- ja sidesüsteemideks.

Määruse § 8 lõike 1 kohaselt ühissõidukite soetamiseks või nende ümberkohandamiseks toetuse saamiseks esitatakse taotlused koos seletuskirjadega Teede- ja Sideministeeriumile. Seda nõuet 2001. aastal toetuse eraldamiseks ei ole arvestatud. Lepingu lisas on fikseeritud toetus reisijateveo teenuse osutamiseks, milles sisaldub ka põhivara parendamine, soetamine ja liisingmaksete tasumine, kuid puudub täpsem investeeringute jaotus.

Äriühingu 2001. aasta plaanis nähti ette investeeringuid 22,5 miljonit krooni (sihtfinantseering riigieelarvest), mis jaotati järgmiselt (tuhandes kroonides):

- veeremi renoveerimiseks ja soetamiseks 16 583,9;
- infoviitade soetamiseks 211,6;
- remondiseadmete soetamiseks 56,5;
- sõidukite soetamiseks 304,9;
- kinnisvara renoveerimiseks 2 265,0;
- maa erastamiseks EVP-de ostmiseks) 1 615,0;
- arvuti soetamiseks 40,0;
- elektroonilise piletimüügisüsteemi soetamiseks 1 460,0.

Kinnitatud plaan sisaldab ka investeeringuid, milliste tegemist riigieelarve toetuse arvel eelpoolnimetatud seadus ja määrus ette ei näe (sõidukite soetamine, maa erastamiseks EVP-de ostmine, arvuti soetamine).

2000. aasta majandusaasta aruande põhjal on Äriühing muutnud sihtfinantseerimisest soetatud põhivara kajastamise korda. Varem lähtus Äriühing Raamatupidamise Toimkonna 06.11.1997. aastal kinnitatud metoodilisest juhendist "Valitsuselt saadud sihtfinantseerimise arvestus", mille kohaselt võetakse põhivara soetamisel see arvele ostuhinnas, millest sihtfinantseerimine on maha arvatud. Alates 2000. aastast kajastatakse sihtfinantseerimisest saadud vahendid tulevaste perioodide tuluna ning kantakse tulusse võrdselt antud vahendite arvel soetatud põhivara amortisatsiooni kuluga. Sellise arvestamise korral tekib olukord, kus toetuse taotlemise aluseks olevasse kulubaasi lülitatakse kulu,

mille eest Äriühingul otseselt ei tule maksta. Samal ajal on riik investeeringud juba kinni maksnud. Seetõttu tuleks ministeeriumil toetuse määramisel selle aluseks olevast veokulude kulubaasist amortisatsioon välja arvata.

Veeremi amortisatsiooniks arvestatakse Äriühingus 12,5% aastas, seega on veeremi jääkväärtus 0 kaheksa aastaga. Äriühingu juhtkonnal tuleks kaaluda, kas on raamatupidamislikult põhjendatud veeremi kasuliku tööea piiramine 8 aastaga.

9 Muud tähelepanekud

9.1 Äriühingu tellitud uuringud

Äriühingu juhatus on tellinud mitmeid uurimistöid, kulutades selleks riigieelarvest eraldatud toetusest 377,6 tuhat krooni. Tellitud töödest ei leidnud rakendamist kaks uuringut maksumusega 58,0 tuhat krooni ehk 15,4% uuringuteks kulutatud summast.

Leping Mall Villemiga

05.04.2000. aastal tellis Äriühing TTÜ Teeinstituudi dotsendilt Mall Villemilt uurimistöö "Piletihinna kujundamise ja dotatsiooni arvestamise metoodika koostamine" maksumusega 42,6 tuhat krooni. Uurimistöö lähteülesandes on märgitud, et kuni käesoleva ajani on finantseerimise mahu kohta kokkuleppe saavutamine, toimunud ilma dotatsiooni arvestamise metoodikata. Samas lisatakse, et senikehtiva tava kohaselt sõltub riigipoolse finantseerimise maht eelnevaks aastaks kokkulepitud rongkilomeetrite arvust. Teostatud teenuse mahu arvestamine rongkilomeetrites ei võimalda Äriühingul paindlikult arvestada reisijate nõudlust, näiteks rakendada hõreda liikluse tundidel lühemaid rongikoosseise (kuni 4-vagunilised rongid sõidavad pooltühjalt) ja seevastu tõsta rongide liiklussagedust tipptundidel, mil kõikidele reisijatele ei jätku istekohti.

Töö annab ülevaate tariifidest, hinnapoliitikast, piletisüsteemidest ja piletihinna arvutamise meetoditest. Äriühing kasutas nimetatud tööd piletihinna väljatöötamisel.

Leping OÜ-ga Ariko Marketing

2000. aasta maikuus viidi läbi OÜ Ariko Marketingi poolt uuring, millest selgusid elektrirongiga sõitmise põhjused ja intensiivsus, elektrirongi eelised teiste transpordivahenditega võrreldes ning

reisijate ja mittereisijate soovid ja ettepanekud Äriühingu teeninduspiirkonnas. Lepingu maksumus oli 240,0 tuhat krooni (ilma käibemaksuta).

Uuringu kõige olulisem järeldus oli, et kehtiv sõidugraafik ei vasta elanikkonna vajadustele. Teiseks märgiti rongiliikluse mugavustega seonduvaid probleeme, kolmandaks peeti oluliuseks turvatunde saavutamist reisirongides.

Uuringu tulemusel esitati konkreetsed ettepanekud, mida arvestatakse edaspidi hinnatariifide kehtestamisel ja sõidugraafiku ning marsruutide lisamisel Lepingusse.

Leping LT-Konsultide OÜ-ga

Leping LT-Konsultite OÜ-ga sõlmiti 29.11.1999.aastal. Lepingu objektiks oli reisijatearvu suurendamise võimalused elektriraudteel. Lepingu maksumus oli 18,0 tuhat krooni. Uurimistöö järeldused olid deklaratiivsed ning ei vastanud äriühingu juhatuse liikmete ootustele.

Leping Inseneribürooga Stratum

Äriühingu juhatuse esimees A. Kesküla sõlmis 20.06.2000. aastal lepingu Inseneribürooga Stratum elektriraudtee reisijate nõudluse modelleerimiseks. Töö maksumus oli 40,0 tuhat krooni. Olulisemad järeldused olid, et:

- konkreetse raudteevõrgu tingimustes ei ole üldse võimalik koostada reisijate nõudlust arvestavaid liiklusgraafikuid;
- elektrirongiliiklust ei saa tippaegadel reisijate poolt soovitaval määral tihendada ilma raudteeinfrastruktuuri täiustamiseta.

Uurimistöö ei andnud konkreetseid vastuseid püstitatud eesmärkidele.

9.2 Sõiduauto müük

Äriühingu juhatuse esimees sõlmis 2000 . aastal ilma nõukogu eelneva nõusolekuta kapitalirendi lepingu sõiduauto soetamiseks. Lepingust tulenevad õigused ja kohustused loovutati 72,9 tuhande krooni võrra odavamalt, kui Äriühing oli ise liisingfirmale maksnud.

Äriühingu juhatuse esimees sõlmis 27.01.2000. aastal AS-ga Hansa Liising Eesti kapitalirendi lepingu, mille kohaselt Elektriraudtee AS võttis kapitalirendile sõiduauto VW Passat 2,8 Syncro maksumusega 449,7 tuhat krooni.

Äriühingu põhikirja punkti 5.3.4 alapunktide 4 ja 5 kohaselt peab olema nõukogu nõusolek kinnisasjade ja ehitiste kui vallasasjade ning muude registrisse kantud vallasasjade omandamiseks, võõrandamiseks ja koormamiseks. Äriühingu nõukogu protokollidest ei nähtu, et nõukogu oleks andnud juhatusele nõusoleku sõiduauto soetamiseks.

Äriühingu nõukogu andis aga 10.11.2000. aastal juhatusele nõusoleku sõiduauto võõrandamiseks ja kapitalirendilepingu lõpetamiseks. Elektriraudtee AS-i juhatuse esimees sõlmis 28.11.2000. aastal kokkuleppe nr 108 AS-ga Lincona Konsult, mille alusel andis Elektriraudtee AS-i kapitalirendilepingust tulenevad õigused ja kohustused üle eelnimetatud aktsiaseltsile. Nõude loovutamise eest tasus Lincona Konsult 44,0 tuhat krooni koos käibemaksuga. Samal ajal olid 2000. aasta jooksul Äriühingu liisingmaksed 110,2 tuhat krooni.

Sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmimine ja selle loovutamine tõi Äriühingule kaasa kulud 72,9 tuhat krooni.

Mare Haljak
auditi juht

Svetlana Rõbakova
auditi spetsialist

Oleme kontrolliaktiga tutvunud ning sellest ühe eksemplari saanud 11. juulil 2001. aastal. Täiendavad selgitused esitame hiljemalt 20. juulil 2001. aastal.

Tarmo Orgo
AS Elektriraudtee juhatuse esimees

Ilme Lääne
AS Elektriraudtee pearaamatupidaja

Teede- ja Sideministeerium

Pr Mare Haljak
Riigikontroll
Narva mnt.4
15013 TALLINN

Teie 08.08.2001 nr 13-4/020

Meie 10.09.2001 nr 12-4/3476

Elektriraudtee AS-ile eraldatud toetustega seotud riskide hindamise kontrollakt

Vaadanud läbi kontrollakti "Reisijateveoks Elektriraudtee AS-ile eraldatud toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine", esitame aktis kajastatud Riigikontrolli seisukohtadele alljärgnevad omapoolsed selgitused.

Punkt 4

Seadusandlikud aktid ei ava veokulude mõistet ega eraldatava toetusega ministeeriumi kaudu tellitava reisijateveo teenuse eesmärke. Puuduvad toetuse määramise täpsemad kriteeriumid. Kuigi riigieelarvest eraldatav toetus on suunatud reisijateveo teenuse ostmisele, ei ole ministeeriumi ning Elektriraudtee AS-i vahel sõlmitud leping ühe tingimusena eraldatavat toetust veetavate reisijate arvuga sidunud.

Tellitava reisijateveo teenuse eesmärk on sätestatud ühistranspordiseaduse § 3 lõikes 2.

Ühistranspordiseaduse §-st 10 lähtuvalt peab kogu avaliku liiniveo korraldus Eestis toimuma vedaja ja pädeva ametiasutuse vahel sõlmitavate lepingute alusel. Seega on just leping dokumendiks, mis täpsustab toetuse suuruse ja selle andmise tingimused. Ühtsete ja täpsete toetuse määramise kriteeriumide väljatöötamine, mis annaks universaalse lahenduse, ei ole mõeldav. Raudtee-ettevõtjad on erinevad (veeremi olukord, remonti vajavate seadmete arv, tööjõukulu jne), seega toetuste määramisel saab aluseks võtta ainult kulupõhise analüütika.

Vedaja kulud on hoolimata sõitjate arvust suhteliselt püsivad. Kulud suurenevad sõitjate arvu suurenedes vaid juhul, kui selle tõttu tuleks käiku panna lisarong. Pigem sõltub sõitjate arv sõidupileti hinna tasemest, see omakorda aga riigi toetuse suurusest raudteetranspordile.

Punkt 6.2, 1.lõik

1) Regulatsioonides ei määratleta üheselt, kes sõlmib lepingu raudtee-ettevõtjaga, milline peab olema lepingu sisu ja kes peab teostama järelvalvet sõlmitud lepingu täitmise üle.

Avaliku teenindamise lepingu sisu avavad piisava põhjalikkusega ühistranspordiseaduse § 10 ning teede- ja sideministri 21.06.2000 määruse nr 52 "Ühistranspordi toetamise ja ühistranspordi toetusraha tagasimaksmise kord" § 6 lõige 3, veo tellijat ehk riigi poolt lepingu sõlmijat käsitleb ühistranspordiseaduse § 12.

000732

Viru 9
15081 TALLINN

Reg kood 70000266

Telefon (0) 639 7612
Faks (0) 639 7606
E-post tsm@tsm.ee

Eesti Ühispank
A/a 10002033015005

RIIGIKONTROLL
Kuupäev Reg nr
11.09.2001 2796/13-7

Teede- ja sideministri 21.06.2000 määruse nr 52 "Ühistranspordi toetamise ja ühistranspordi toetusraha tagasimaksmise kord" § 10 kehtestab riikliku sihtotstarbelise toetuse kasutamise kontrolli korra.

2) Üheks riigieelarvest toetust saavaks liiniks on Tallinn-Pääsküla, mille algus- ja lõpp-punkt asuvad Tallinnas, seda liini tuleks toetada Tallinna linna eelarvest, mitte riigieelarvest.

Pääsküla-Tallinn-Pääsküla liin on ette nähtud Balti jaamas algavate ja lõppevate rongiliinide rongide sõiduks Pääskülas asuvasse depoosse. Seega on nimetatud liini puhul põhimõtteliselt tegemist Balti jaamas algavate ja lõppevate rongiliinide pikendusega, mistõttu ei ole otstarbekas kõneksolevat liini käsitleda linnasisese rongiliinina.

Punkt 6.2, 6.lõik
Raudtee infrastruktuuri kasutamise tasu arvestamise metoodika kinnitas Raudteeameti peadirektor 21.12.2000. aasta käskkirjaga nr 227 ning sinnamaani infrastruktuuri kasutamise tasu arvestamise metoodika puudus.

Riigikontrolli väide on ekslik. Esimene raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasu arvestamise metoodika kehtestati Raudteeameti peadirektori 21.12.1999 käskkirjaga nr 78, mida muudeti ja täiendati Raudteeameti peadirektori 28.02.2000 käskkirjaga nr 20.

Punkt 6.2, 7.lõik
Elektriraudtee AS-st saadud informatsioonist järeldus, et reisijatele kõige sobilikumat liiklusgraafikut pole neil võimalik ellu rakendada, kuna samal infrastruktuuril liiguvad ka kaubarongid ja sõidugraafiku kooskõlastab AS Eesti Raudtee.

Tegemist on AS-ile Eesti Raudtee kuuluva infrastruktuuriga ning AS-il Eesti Raudtee on olemas lepingud selle kasutamiseks ka kaubavedajatega. Selliste lepingute taga on enamasti rahvusvahelised kokkulepped – AS Eesti Raudtee infrastruktuuri näol on tegemist suure transiidikoridori jätkuga. Seega tuleb liiklusgraafiku koostamisel erinevate raudteeveo-ettevõtjate huvide tasakaalustamiseks leida kompromiss, mis saavutatakse läbirääkimiste käigus. Puudub seaduslik mehhanism sundimaks AS-i Eesti Raudtee kui eraõiguslikku äriühingut arvestama kaubaveoteenust osutavate ettevõtjate huve kõrvale jättes üksnes reisiveoteenust osutava ettevõtja huvidega.

Mis puudutab konkreetselt Vabariigi Valitsuse 18.10.2000 määrust nr 333 "Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise avaliku konkursi tingimused ja kord", siis seoses asjaoluga, et nimetatud määrus jõustus 01.jaanuaril 2001, korraldatakse esimene määrusekohane avalik konkurss läbilaskevõime jaotamiseks, arvestades konkursi korraldamise tähtaegu, 2002.aasta maikuu viimasel pühapäeval algavaks jaotusperioodiks, seega – senini ei ole nimetatud määrusest läbilaskevõime jaotamisel lähtutud. Samas – ühiskondliku raudteeveoteenuse osutamiseks rongiliinide eraldamine esimese eelistusena on sätestatud juba raudteeseaduses. Ennekõike tuleb nimetatud nõude all mõista, et ühiskondliku veoteenuse osutamiseks peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja rongiliinid kindlasti eraldama. Kuna Vabariigi Valitsuse 18.10.2000 määruse nr 333 § 22 kohaselt jäävad määruse jõustumisel varem sõlmitud raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise või eraldamise kirjalikud

0004015

kokkulepped kehtima neis ettenähtud tähtaegadeni, siis peab veel mõnda aega ühiskondliku veoteenuse osutamiseks rongiliinide taotlemisel ning reisirongide sõidugraafiku koostamisel arvestama varasemate kokkulepetega. Tegelikult ei kao erinevate raudtee-ettevõtjate, s.o ühelt poolt reisiveoteenust ja teiselt poolt kaubaveoteenust osutavate ettevõtjate huvide tasakaalustamise ülesanne raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja jaoks ka tulevikus kuhugi – seda just nimelt põhjusel, et AS Eesti Raudtee infrastruktuur on rahvusvaheliselt olulise transiidikoridori osa, mis võib liiklusgraafiku koostamise võimalustele seada mõningaid piiranguid.

Punkt 6.2, 9.lõik

Eraldi tähelepanu on Riigikontroll pööranud oma aktis teede- ja sideministri 26.02.2001 määrusele nr 10 "Raudtee-ettevõtjate tulude ja kulude arvestuste Raudteeametile esitamise kord". Paraku on tegemist kontrollimiseks valitud teemast väljamineva teemaga. Raudteeseaduse § 26, mis sisaldab volitusnormi kõneksoleva määruse kehtestamiseks, ütleb sõnaselgelt, et tulude ja kulude arvestusi peavad Raudteeametile selle korra järgi esitama üksnes need raudtee-ettevõtjad, kes üheaegselt osutavad avalikku raudteeveoteenust ja majandavad avalikuks kasutamiseks määratud raudteed, ning raudtee-ettevõtjad, kes osutavad üheaegselt ühiskondlikke ja muid veoteenuseid. Sama kordab ka määrus ise. Elektriraudtee AS osutab üksnes ühiskondlikku reisijateveo teenust, ning seega ei pea ta tulude ja kulude arvestusi nimetatud korra alusel Raudteeametile esitama. Kõneksoleva määruse eesmärgiks on üheaegselt erinevaid raudteeteenuseid pakkuvate ettevõtjate poolt erinevate valdkondade kaupa raamatupidamise eraldatuse nõude täitmise kontroll.

Punkt 7.1

Suured kõikumised eelarve taotluste ja eralduste vahel on põhjustatud toetuste taotluse kriteeriumite puudumisest ning veokulude mõiste määratlematusest.

Jääb arusaamatuks, missugune kriteerium või veokulude definitsioon likvideeriks kõikumised eelarvetaotluste ja tegelike eralduste vahel.

Punkt 7.2, 1.lõik

1) Sõlmitud lepingu kohaselt toetab riik rongikilomeetrit. See näitaja ei ole mingilgi määral seotud reisijate arvuga ega reisijate vajaduste rahuldamisega.

Veokulud ei olene sõitjate arvust. Nagu eelpool juba selgitatud, hakkaksid veokulud sõitjate arvust sõltuma siis, kui sõitjate rohkuse tõttu tuleks käiku panna lisarong (mis eeldaks uut läbilaskevõimeosa, liiklusgraafiku muutmist ja infrastruktuuri kasutustasu suurenemist). Samuti ei sõltu üks oluline veokulude osa – infrastruktuuri kasutustasu – sõitjate arvust, vaid läbitud kilomeetritest (brutotonn-kilomeeter).

2)Lepingus on ette nähtud kasumi reinvesteerimine, mis on vastuolus valitsuse 06.12.2000 määrusega nr 401.

Väreldust ei saa õigeks pidada. Lepingu lisa 1 sätestab: "Juhul, kui äriühingu üldkoosolek kasumi jaotamise määramisel vähendab lähtudes Vabariigi Valitsuse kinnitatud

00040116

dividendimäärast reinvesteeritavat summat, on tellijal õigus peale Ettevõtja 2000. aasta raamatupidamise aastaaruande kinnitamist vähendada finantseerimist ühistranspordiseaduse § 15 lg 4 toodud määrani".

Kasumi reinvesteerimise tingimuse sõnastusest nähtub, et tegemist on edasilükkava tingimusega, kus tehinguga kindlaksmääratud õiguste ja kohustuste tekkimine seati sõltuvusse asjaolust, mille kohta ei ole teada, kas ta saabub või ei saabu. TsÜS § 84 lg 1 kohaselt tekivad edasilükkava tingimusega tehtud tehingu puhul tehinguga kindlaksmääratud õigused ja kohustused tingimuse saabumisel. Eeltoodust tulenevalt ei omanud kasumi reinvesteerimise tingimus kuni äriühingu 2000.a majandusaasta aastaaruande kinnitamiseni eelotsustuslikku jõudu ja riigil aktsionärina ei tekkinud sellest mingeid kohustusi.

Seega lepingu sõlmimisel ei määranud minister lepingu lisas kindlaks Vabariigi Valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401 kinnitatud dividendimäärast erinevat dividendimäära, mistõttu kasumi reinvesteerimise tingimus ei ole vastuolus eelnimetatud määrusega.

Punkt 7.2, 9.lõik

1) 2001.aasta lepingu lisa 1 kohaselt kiitis minister heaks 2000. aasta kasumi arvelt reinvesteeringu 4,1 miljonit krooni. Seega riigipoolne toetus Elektriraudtee AS-ile 2001. aastaks on lubatud 70% asemel 74,7%.

Järeldust ei saa õigeks pidada. Reinvesteeritav kasum on äriühingu jaotamata kasum, seda ei ole võimalik vaadelda ühistranspordiseaduse mõistes riigi toetusena. Ühistranspordiseaduse § 14 kohaselt mõistetakse riigi toetusena, millele sama seaduse § 15 lg 4 protsentuaalse piirangu sätestab, riigieelarvest sihtotstarbeliselt antavat toetust.

2) Minister kinnitas 21.06.2001 Elektriraudtee kasumi jaotamise otsuse, mille kohaselt otsustati aktsionärile kasumi arvel dividendi mitte maksta. Nimetatud otsus on vastuolus valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401.

Järeldust ei saa õigeks pidada. Riigi poolt eraõiguslike juriidiliste isikute asutamise ja nendes osalemise seaduse § 9 lõike 2 kohaselt on Vabariigi Valitsusel õigus eelarveaasta jooksul rahandusministri ettepanekul kohaldada üksikute äriühingute puhul Vabariigi Valitsuse poolt kehtestatud üldisest dividendimäärast erinevat dividendimäära. Sellise dividendimäära taotlemise aluseks on üldkoosoleku poolt kasumi jaotamise kohta tehtud otsus, mis võetakse äriseadustikust lähtuvalt vastu korralisel üldkoosolekul koos majandusaasta aruande kinnitamisega. Konkreetselt Elektriraudtee AS-i 21.06.2001 üldkoosoleku protokolli punkt 3 käsitlebki loa taotlemist üldisest erineva, s.t 0%-lise dividendimäära rakendamiseks. Kui hiljem selgub, et taotlust ei rahuldata, siis muudab üldkoosolek sellele vastavalt oma kasumi jaotamise varasemat otsust – see on tavapärane praktika kirjeldatud juhtumil. Elektriraudtee AS-i puhul otsustaski Vabariigi Valitsus üldisest erinevat dividendimäära rakendada ja kinnitas Elektriraudtee AS-ile 0%-lise dividendimäära – Vabariigi Valitsuse 11.07.2001 korraldus nr 507-k (RTL 2001, 87, 1237).

0004017

Punkt 7.2.1

Ministeerium sõlmis lepingu uuringuks ilma küllaldast lähteülesannet elektriraudtee osas püstitamata. Uuringu lõpptulemusi oli võimalik kasutada vaid osaliselt.

Uuring oli suunatud maakonnasisesele bussiliiklusele 15 maakonnas ja selle võrdlevale analüüsile, rongiliinid olid hõlmatud täiendava informatsioonina.

Punkt 7.2.2

1) Elektriraudtee AS-i suurimaid kulusid on infrastruktuuritasu, mida tasutakse AS-ile Eesti Raudtee vastavalt sõlmitud lepingule. Samas puudub AS-il Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevusluba ning sisuliselt puudub alus tasu võtmiseks.

Järeldust ei saa õigeks pidada. Igaüks, kes annab teisele isikule kasutada oma vara, on õigus võtta selle eest kokkuleppekohast tasu. Raudteeseaduse ükski säte ei seo raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevusloa puudumist raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest tasu võtmise keeluga.

2) Raudteeseaduse §8 lõike 1 kohaselt avalikuks kasutamiseks määratud raudteeinfrastruktuuri võib majandada raudtee-ettevõtja, kellele Raudteeamet on selleks andnud raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevusloa. Et seda saada, peab raudtee-ettevõtja taotlema ka ohutustunnistuse väljastamist. AS Eesti Raudtee esitas vastava taotluse 01.12.2000. aastal, kuid see on siiani väljastamata.

AS-ile Eesti Raudtee on ohutustunnistus (RA-OT-013) väljastatud Raudteeameti peadirektori 18.06.2001 käskkirjaga nr 174t ning infrastruktuuri majandamise tegevusluba (RA-IML-002) Raudteeameti peadirektori 20.06.2001 käskkirjaga nr 177t.

Punkt 7.4

Minister pole kinnitanud sõidukilomeetri tariifi ega sõidupileti hinda elektriraudteel.

Alles 2000.aasta 1.oktoobril jõustunud ühistranspordiseaduse § 24 sätestab, et avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifi või sõidupiletihinna kehtestab raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol teede- ja sideminister või tema volitatud ametiasutus. Praegu lähtutakse veel ministri poolt 17.03.2000 kirjaga nr 16-1-8/4986 kooskõlastatud piirhindadest.

Lugupidamisega

Urmas Kukk
Asekantsleri kt
kantsleri ülesannetes

Aade Saade 639 7628
aade.saade@tsm.ee

0004018

Pr Mare Haljak
Auditi juht
Riigikontroll
Narva mnt. 11a
15013 Tallinn

Meie: "20." juuli nr 1-315

Elektriraudtee juhtkonna kommentaarid Riigikontrolli kontrollaktile

Austatud Mare Haljak,

Esitan alljärgnevalt Elektriraudtee AS juhtkonna poolsed kommentaarid Riigikontrolli poolt 11.juulil 2001 esitatud aktile Elektriraudtee AS kontrollimise tulemustest.

Ühtlasi soovin avaldada tunnustust koostööle Riigikontrolliga, milline kulges väga konstruktiivselt ning juhtis ka juhtkonna tähelepanu Riigikontrolli jaoks olulisele aspektidele ning omaltpoolt loodame neid arvestada Elektriraudtee AS edasises töös.

Lugupidamisega,

Tarmo Olgo
juhatuse esimees

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 20.07.2001 | Reg nr 2369/13-1

Lisa: 1. Elektriraudtee AS juhtkonna poolsed kommentaarid Riigikontrolli 11.07.2001 esitatud aktile.

ELEKTRIRAUDTEE
Elektriraudtee AS
Vabaduse pst 176
10917 Tallinn
Tel (0) 6 737 400
Faks (0) 6 737 440
info@elektriraudtee.ee
www.elektriraudtee.ee
Reg nr 10520953
Hansapank
Konto 1120222783

Elektriraudtee AS juhtkonna poolsed kommentaarid Riigikontrolli 11.07.2001 esitatud kontrollaktile Elektriraudtee AS auditeerimisest

20.juuli 2001

Alljärgnevalt lisab Elektriraudtee AS (edaspidi "äriühing") juhtkond omapoolsed kommentaarid Riigikontrolli poolt 11.juulil 2001 esitatud kontrollaktile.

Kommentaarid lähtuvad järgnevatest asjaoludest:

1) äriühingu juhtkonna arvates vajavad mõningad Riigikontrolli poolsed järelduste alused, millised jäid kontrollimise käigus võib-olla lõplikult lahti seletamata, akti paremaks mõistmiseks täpsustamist;
2) äriühingu juhtkond on juba võtnud arvesse mõned Riigikontrolli aktis toodud tähelepanekud ning äriühingu tööd vastavalt sellele ka muutnud;
3) äriühingu juhtkond ei ole nõus mõningate kontrollaktis toodud märkustega äriühingu töö kohta ning soovib esitada omapoolsed seisukohad nendes märkustes nimetatu kohta.

I AVALIKU REISIJATE RAUDTEEVEO TEENUSE TELLIMINE ÄRIÜHINGULT

Kontrollakti punktis 5 on kontrollijad leidnud, et:

"Lepingu lisas nägi teede- ja sideminister ette 2000. aasta kasumi arvelt reinvesteeringu 4,1 miljoni krooni ulatuses, mis planeeriti Äriühingu kulude katteks. Reinvesteeringu ettenägemine kulude katteallikana on vastuolus Vabariigi Valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401, mille kohaselt riigi äriühingute ja äriühingute, kus riigil on enamusotsustusõigus või otsustusõigus, 2001. aasta riigieelarvesse makstavaks dividendimääraks kinnitati 70 % eelmise majandusaasta kasumist".

Äriühingu juhatus ei nõustu eelnimetatud väitega ja leiab, et reinvesteeringu ettenägemine investeeringute katteallikana ei olnud vastuolus Vabariigi Valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401.

Lepingu lisas on sätestatud, et:

"Juhul, kui äriühingu üldkoosolek kasumi jaotamise määramisel vähendab lähtudes Vabariigi Valitsuse kinnitatud dividendimäärast reinvesteeritavat summat, on tellijal õigus peale Ettevõtja 2000. aasta raamatupidamise aastaaruande kinnitamist vähendada finantseerimist ühistranspordiseaduse § 15 lg 4 toodud määrani".

Lepingu lisas sätestatud kasumi reinvesteerimise tingimuse sõnastusest nähtub, et tegemist on edasilükkava tingimusega, kus tehinguga kindlaksmääratud õiguste ja kohustuste tekkimine seati sõltuvusse asjaolust, mille kohta ei ole teada, kas ta saabub või ei saabu. TsÜS § 84 lg 1 kohaselt tekivad edasilükkava tingimusega tehtud tehingu puhul tehinguga kindlaksmääratud õigused ja kohustused tingimuse saabumisel. Eeltoodust tulenevalt ei omanud kasumi reinvesteerimise tingimus, kuni äriühingu 2000. aasta raamatupidamise aastaaruande kinnitamiseni, eelotsustusliku jõudu ja riigil ettevõtte omanikuna ei tekkinud sellest mingeid kohustusi.

Seega lepingu sõlmimisel ei määranud minister lepingu lisas kindlaks Vabariigi Valitsuse 06.12.2000. aasta määrusega nr 401 kinnitatud dividendimäärast erinevat dividendimäära, mistõttu ei ole kasumi reinvesteerimise tingimus vastuolus eelnimetatud määruse nõuetega.

Kontrollakti punktis 5 on kontrollijad leidnud, et:

Ühistranspordiseaduse (jõustus 01.10.2000) § 15 järgi võib riigieelarvest antav toetus avalikule liiniveole moodustada kuni 70% veokuludest. ... 2001. aasta 3 kuuga kaeti äriühingu tegelikest äri- ja finantskuludest toetuse arvel 76,5%. Äriühingule eraldati riigieelarvest 2001. aasta 3 kuuga toetust 10 875 000 krooni, Äriühingu ärikulud sel perioodil olid 14 210 533 krooni.

Äriühingu juhtkond peab vajalikuks täpsustada, et 2001.a 3 kuuga laekus äriühingule riigieelarvest toetust reisijate veoks mitte 10 875 000 krooni vaid 8 000 000 krooni, mis moodustas 56,3 % Äriühingu ärikuludest. 10 875 000 krooni oli arvestuslik lepingujärgne tulu, mitte laekunud tulu.

II REKONSTRUEERIMISVÄLJAMINEKUTE KAJASTAMINE KULUDES

Kontrollakti punktis 8.2 on kontrollijad leidnud, et:

Äriühing oli kandnud 2000. aastal 1,6 miljoni krooni ulatuses rekonstrueerimisväljaminekuid otse kuludesse, vähendades selliselt majandusaasta kasumit.

Ettevõtte juhtkond on seisukohal, et rekonstrueerimisväljaminekute ja kulude kajastamine ettevõtte raamatupidamises vastab Eesti Vabariigis kehtivatele õigusaktidele ning äriühing ei ole kandnud 2000. aastal 1,6 miljoni krooni ulatuses rekonstrueerimisväljaminekuid otse kuludesse eesmärgiga vähenda majandusaasta kasumit. Antud seisukohta toetab ettevõtte 2000. a raamatupidamise aastaaruannet auditeerinud AS PricewaterhouseCoopers audiitori järeldusotsus, mille kohaselt kajastab raamatupidamise aastaaruanne olulises osas õigesti ja õiglaselt ettevõtte finantsseisundit seisuga 31.detsember 2000 ja 2000.a tegevuse tulemust ning rahavoogusid kooskõlas Eesti Vabariigi raamatupidamise seadusega.

Eeltoodust tulenevalt ei nõustu äriühingu juhtkond kontrollijate seisukohaga, kuid samas mõistame Riigikontrolli poolt esitatud arvamust, mille kohaselt kontrollijad ei nõustu mõne

ettevõttes kasutatud raamatupidamisalase käsitlusega, kuna ettevõttel on vastavalt seadusele ja arvestades ettevõtte tegevuse spetsiifikat võimalus seda käsitlust ise kehtestada ja ettevõttes kasutatud käsitlus ei pruugi kattuda teiste ettevõtete käsitlusega.

III INFRASTRUKTUURITASU

Kontrollakti punktis 8.3 on kontrollijad leidnud, et, et:

Infrastruktuuri kasutamise lepingu lisa 4 kohaselt tasub Äriühing AS-le Eesti Raudtee igakuiselt hoolduskulude, kapitaalremondi ja investeeringute eest kokku 445,0 tuhat krooni (kvartalis 1 335,0 tuhat krooni). Äriühing tasus 2001. aasta I kvartalis AS-le Eesti Raudtee 1335,0 tuhat krooni, andmed infrastruktuuri kasutamise kohta on arvele lisatud summas 998,0 tuhat krooni, 337,0 tuhat krooni tasuti ilma kulusid tõendava dokumendita.

Eeltoodust tulenevalt on asunud kontrollijad seisukohale, et:

Äriühing oli maksnud AS-le Eesti Raudtee 337 tuhat krooni ilma kulusid tõendavaid dokumente nõudmata.

Ettevõtte juhtkond on nõus aktis oleva väitega, et Eesti Raudtee AS on esitanud kontaktvõrgu hoolduskulude, kapitaalremondi ja investeeringute eest arveid 2001.a I kvartalis 1335,0 tuhande krooni eest, kuid AS Eesti Raudtee on lisanud andmed ainult 998,0 tuhande krooni ulatuses.

Samas juhime kontrollijate tähelepanu asjaolule, et Infrastruktuuri kasutamise lepingu lisas 4 leppisid osapooled kokku Eesti Raudtee poolt aasta jooksul tehtavate kontaktvõrgu hoolduskulud, kapitaalremondid ja investeeringud ning nende kogumaksumuse ja määrasid kindlaks maksetingimuse, mille kohaselt tasutakse iga kuu 1/12 lisa 4 kogumaksumusest.

Eelnimetatud maksetingimuse kindlaks määramisel lähtus juhtkond asjaolust, et enamus kapitaalremonte ja investeeringuid teostatakse suvekuudel, mistõttu oleks olnud raskendatud rahavoogude juhtimine ja Elektriraudtee AS-le oleks langenud sel perioodil liiga suur maksukoormus.

Seega on äriühing tasunud arved vastavalt lepingu lisas 4 sätestatule.

Samas ettevõtte juhtkond jälgib täpselt esitatud töömahtude ning kulude andmeid ja juhul, kui AS Eesti Raudtee ei täida kokkulepitud töömahtusid, toimub aasta lõpus tegemata tööde ulatuses tagasiarvestus.

IV INVESTEERINGUD

Kontrollakti punktis 8.5 on kontrollijad leidnud, et:

Teede- ja sideminister ei ole kindlaks määranud investeeringute täpsemat liigendust. Äriühing on teinud riigieelarve toetuse arvel ka selliseid investeeringuid, millede tegemist õigusaktid ette ei näe. Põhjendamatult suur on veeremi amortisatsiooninorm.

Äriühingu 100 % aktsiate omanik on riik, kes on äriühingu nõukokku määranud oma esindajad Teede- ja Sideministeeriumist ja Rahandusministeeriumist. Äriühingu eelarved (s.h. investeeringute eelarve) kinnitatakse äriühingu nõukogu poolt. Seega omab riik täielikku kontrolli äriühingu investeeringute üle ning nende eelnev väga detailne määratlemine ja järgimine võib pigem põhjustada ebamajanduslikku tegevust sundolukorras.

Äriühingu juhtkond on nõus kontrollija märkusega veeremi amortisatsiooninormide osas ning on teinud ka muutused nendes normides. Seniste normide kehtivuse seletuseks võib tuua asjaolu, et need normid põhinesid raudteeveeremi tootjate ning kasutamise normidel ning kuna äriühingus senini kasutatud sihtfinantseeringu arvestamise tulemusena oli veeremi bilansiline maksumus minimaalne, ei mõjutanud amortisatsiooninormid majandusaruannete adekvaatsust. Peale sihtfinantseerimisega soetatud varade arvestamise metoodika muutmist moodustab veeremi maksumus aga olulise osa bilansimahust ning annab ka olulise osa kuludest. Äriühingu juhtkond muutis peale tähelepanu juhtimist ning tehniliste normide analüüsi veeremi amortisatsiooniperioodi alates 2001. aastast 8-lt aastalt 10-le aastale ning arvutas vastavalt ümber ka äriühingu 2001. aasta aruanded.

V ÄRIÜHINGU TELLITUD UURINGUD

Kontrollakti punktis 9.1 on kontrollijad leidnud, et:

Äriühingu juhatus on tellinud mitmeid uurimistöid, kulutades selleks riigieelarvest eraldatud toetusest 377,6 tuhat krooni. Tellitud töödest ei leidnud rakendamist kaks uuringut maksumusega 58,0 tuhat krooni ehk 15,4% uuringuteks kulutatud summast.

Äriühingu juhatus ei saa nõustuda väitega, et kaks uuringut maksumusega kokku 58,0 tuhat krooni, ei ole leidnud rakendust äriühingu töös ja juhib kontrollijate tähelepanu alljärgnevale:

Leping LT-Konsultide OÜ-ga

Leping LT-Konsultite OÜ-ga sõlmiti 29.11.1999.aastal. Lepingu objektiks oli reisijatearvu suurendamise võimalused elektriraudteel. Lepingu maksumus oli 18,0 tuhat krooni.
Kontrollijad on asunud seisukohale, et:

Uurimistöö järeldused olid deklaratiivsed ning ei vastanud äriühingu juhatuse liikmete ootustele.

Juhatus peab vajalikuks toonitada, et Riigikontrolli esindajad ei ole äriühingu praeguselt juhatuselt küsinud, kas nimetatud uuringu järeldused vastavad juhatuse ootustele. Samuti puudub praegusel juhatusel teave selle kohta, et riigikontroll oleks uurinud eelmiste juhatuse liikmete ootusi. Praegune juhatus on seisukohal, et LT-Konsultide poolt läbi viidud uuringu kasu seisneb selles, et on kaardistatud Elektriraudtee AS võimalikud reisijate arvu suurendamise alternatiivid, rakenduslikust aspektist vaadates lahti kirjutatud nende sisu ning antud konsultantide metoodikale tuginedes hinnang iga alternatiivi potentsiaalse tulemuslikkuse kohta. Kriitika poolelt võib ehk välja tuua kasutatava hindamismetoodika seletuse puudumise tööst. Samas võib pakutud tulemusi käsitleda kui tööhüpoteese, mida uuringu järgmise etapiga tõestada või ümber lükata. Vaadates uuringu maksumust, oleks liigne eeldada, et uuringust võib leida hüpoteeside tõestusi ja stsenaariumide kvantitatiivset modelleerimist.

Leping Inseneribürooga Stratum

Äriühingu juhatuse esimees A. Kesküla sõlmis 20.06.2000. aastal lepingu Inseneribürooga Stratum elektriraudtee reisijate nõudluse modelleerimiseks. Töö maksumus oli 40,0 tuhat krooni. Olulisemad järeldused olid, et:

- konkreetse raudteevõrgu tingimustes ei ole üldse võimalik koostada reisijate nõudlust arvestavaid liiklusgraafikuid;
- elektrirongiliiklust ei saa tippaegadel reisijate poolt soovitaval määral tihendada ilma raudteeinfrastruktuuri täiustamiseta.

Kontrollijad on asunud seisukohale, et:

Uurimistöö ei andnud konkreetseid vastuseid püstitatud eesmärkidele.

Juhatus peab vajalikuks toonitada, et Stratumi uuringu näol oli tegemist esimese etapiga elektriraudtee reisijate nõudluse modelleerimisel. On iseenesest mõistetav, et operaator vajab infot reisijatevoogude kohta, millest tulenevalt saab reguleerida liinilelastava rongkoosseisu suurust. Uuringu tellimisega samaaegselt plaaniti valmistada kahevaguniline koosseis, mis katnuks ära väiksemate reisijavoogudega tuurid. Seega oli vaja välja selgitada, millistel liinidel on kahevaguniliste koosseisude rakendamine otstarbekas. Täna jätkab Elektriraudtee AS reisijate nõudluse uurimist – oleme ise eelnevalt tellitud uuringutest õppinud – ja kasutab edukalt nii kahe-, kolme- kui ka nelja- ja kuuevagunilisi rongkoosseise sõltuvalt reisijate nõudlusest. Tuleb ära märkida, et standardse neljavagunilise koosseisu asendamine kahevagunilisega annab aastase kulude kokkuhoiu ca 600 000 krooni. Seega on konkreetne uuring leidnud nii edasiarendust kui ka praktilist rakendust.

VI SÕIDUAUTO MÜÜK

Kontrollakti punktis 9.2 on kontrollijad leidnud, et:

Äriühingu juhatuse esimees sõlmis 2000 . aastal ilma nõukogu eelneva nõusolekuta kapitalirendi lepingu sõiduauto soetamiseks. Lepingust tulenevad õigused ja kohustused loovutati 72,9 tuhande krooni võrra odavamalt, kui Äriühing oli ise liisingfirmale maksnud. Sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmimine ja selle loovutamine tõi äriühingule kaasa kulud 72,9 tuhat krooni.

Arvestades asjaolu, et 2000. aasta oktoobrikuus vahetus täielikult äriühingu juhatus, peab praegune juhatus vajalikuks täpsustada, et kontrollaktis märgitud sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmis äriühingu eelmine juhatuse esimees Andres Kesküla.

Samas ei pea juhatus põhjendatuks kontrollijate väidet, et sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmimine ja selle loovutamine tõi äriühingule kaasa kulud 72,9 tuhat krooni ja on seisukohal, et Riigikontroll ei ole arvestanud kõiki tehiolusid.

Väidetava kulu 72,9 tuhat krooni kalkuleerimisel ei ole kontrollijad arvestanud, et äriühingu funktsioonide täitmiseks oli 2000. aastal nõukoguga kooskõlastatult ettevõttel plaanis liisingu teel soetada üks sõiduauto. Eeltoodust tulenevalt tuleb sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmimist vaadelda mitte täiendava-, vaid alternatiivkuluna. Seega tuleb arvestada kulusid, mida ettevõtte oleks kandnud, kui oleks soetanud eelarves planeeritud sõiduauto. Vastavalt eelarvele oli sõiduauto soetamise kuluks 2000. aastal koos sissemaksuga planeeritud 88 tuhat krooni.

Seega ei ole põhjendatud väide, mille kohaselt sõiduauto kapitalirendi lepingu sõlmimine ja selle loovutamine tõi äriühingule kaasa kulusid 72,9 tuhat krooni ulatuses.

Tarmo Olgo juhatuse esimees	Rein Riisalu juhatuse liige	Alar Kaup juhatuse liige