PEAKONTROLÖRI OTSUS

Peakontrolöri 06.11.2001 otsus nr 13-5/020

Reisijateveoks Elektriraudtee AS-ile eraldatud toetuse kasutamisega seotud riskide hindamine

SISUKORD

1 KOKKUVÕTE AUDITI TULEMUSTEST 2

2 SISSEJUHATUS 3

2.1 AUDITI EESMÄRGID JA TEOSTUS 3
2.2 LÜHIÜLEVAADE AUDITEERITUD TEEMAST 4

3 TOETUSE MAKSMISE REGULATSIOONID 6

4 TOETUSE MAKSMISE KORRALDUS JA SISEKONTROLL 8

4.1 TOETUSE KAVANDAMINE 8
4.2 AVALIKU REISIJATE RAUDTEEVEO TEENUSE TELLIMINE ÄRIÜHINGULT 8
4.3 HINNAKUJUNDUS 10
4.4 KONTROLL TOETUSE KASUTAMISE ÜLE 11

5 TOETUSE KASUTAMINE ÄRIÜHINGU POOLT 11

5.1 KULUDE STRUKTUUR 11
5.2 REKONSTRUEERIMISVÄLJAMINEKUTE KAJASTAMINE KULUDES 12
5.3 ÄRIÜHINGU INVESTEERINGUD 12
5.4 INFRASTRUKTUURITASU 14

6 SANKTSIOONID 15

7 ETTEPANEKUD 15

1. Kokkuvõte auditi tulemustest

Käesoleva auditi käigus hinnati riigieelarvest Teede- ja Sideministeeriumi kuludes Elektriraudtee AS-ile (edaspidi Äriühing) reisijateveoks eraldatud raha kasutamisega seonduvaid riske ja nende ärahoidmiseks vajalike meetmete olemasolu ja toimimist.

Äriühingule eraldati riigieelarvest 1999. aastal 56,5 miljonit krooni, 2000. aastal 73,4 miljonit krooni ja 2001. aastal 62,0 miljonit krooni.

Läbiviidud auditi tulemusena tehti järgmised olulisemad järeldused.

- Puudub riigi otsus pikemaajaliseks reisijateveo toetamiseks elektriraudteel. Seetõttu on raskendatud Äriühingu majandustegevuse kavandamine, sealhulgas investeeringute vajaduse kindlaksmääramine.

- Äriühingu poolt ministeeriumilt taotletud summad on oluliselt erinenud temale tegelikult eraldatutest. Vähendamine on toimunud eelkõige investeeringute arvel. Ministeerium ei ole küllaldaselt analüüsinud toetuse taotluste vähendamise tagajärgi.

- Toetuse saamise aluseks olevat veokulude mõistet ei ole õigusaktides avatud. Samuti ei reguleeri vedajaga sõlmitud leping vajaliku täpsusega, milliseid kulusid ning millises ulatuses riik aktsepteerib. Sellest tulenevalt on vedajal võimalus veokuludesse lülitada kõik ettevõtlusega seotud kulud, millest kuni 70% katab riik.

- Ministeeriumi poolt sõlmitud leping, mille eesmärgiks oli elanikkonna sõiduvajaduse uurimine, olemasoleva liinivõrgu efektiivsuse hindamine ja optimaalse liinivõrgu väljatöötamine maakondades, ei püstitanud küllaldast lähteülesannet elektriraudtee osas. Uuringu lõpptulemusi on kasutatud vaid osaliselt. Reisijateveo teenuse tellimisel elektriraudteel on seetõttu lähtutud esmajoones Äriühingu poolt pakutud marsruutidest ja sõidugraafikutest.

- Teede- ja Sideministeerium ei ole rakendanud toetuse raha kasutamise kontrollimiseks tõhusaid meetmeid. Ministeeriumi poolne kontroll toetuse kasutamise sihipärasuse osas on siiani piirdunud

ainult rahaliste mahtude ja osutatud rongkilomeetrite kontrollimisega Äriühingu poolt esitatud dokumentide põhjal.

- 2000. aastal esines lepingu alatäitmine Äriühingu poolt 0,8 tuhande rongkilomeetri osas. Lepingu alatäitmisest informeeris Äriühing ministeeriumi. Ministeerium ei pidanud seda oluliseks ja lepingu maksumust ei vähendanud. Arvestades lepingu lisas ettenähtud rongkilomeetri maksumust, maksti Äriühingule enam 48 tuhat krooni.

- Äriühing oli kandnud 2000. aastal rekonstrueerimisväljaminekuid 1,6 miljoni krooni ulatuses otse kuludesse, mille tulemusena vähenes tema majandusaasta kasum. Põhjendamatult lühike oli Äriühingus kehtestatud veeremi amortisatsiooniperiood. Auditi käigus amortisatsiooniperioodi küll pikendati, kuid kontrollijate hinnangul on see siiski küllaldaselt põhjendamata.

2. Sissejuhatus

2.1 Auditi eesmärgid ja teostus

Läbiviidud auditi käigus hinnati riigieelarvest Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisala eelarve kaudu Äriühingule reisijateveoks eraldatud raha kasutamisega seonduvaid riske ja nende ärahoidmiseks vajalike meetmete olemasolu ja toimimist.

Auditi läbiviimise olulisimaks põhjuseks oli Äriühingule riigieelarves eraldatud toetuse suur maht - 1999. aastal 56,5, 2000. aastal 73,4 ja 2001. aastal 62,0 miljonit krooni. Suurte rahavoogudega kaasneb suurem risk kuritarvitusteks ja väärkasutusteks.

Auditi planeerimisel, läbiviimisel ja tulemuste vormistamisel järgiti Riigikontrolli tegevusriskide auditi osakonna auditi põhiprotsessi metoodikat ja dokumenteerimise korda, INTOSAI[1] põhistandardeid ja Riigikontrolli seadusest tulenevaid nõudeid.

[1] International Organisation Supreme Audit Institutions

Teema käsitlemisel oli põhirõhk asetatud selliste aspektide toimimise hindamisele nagu regulatsioonid, sisekontroll, sanktsioonid ja avalikustamine. Igaühega neist on seotud eriomased riskid ja nende maandamine annab kokkuvõttes hinnangu kogu kuritarvituste ja väärkasutuste vältimise poliitikale antud valdkonnas.

Auditi orientatsioonist tulenevalt keskenduti järgmistele põhiküsimustele:

- Kas ministeerium on loonud piisavad kontrollimehhanismid Äriühingule eraldatud toetuse sihtotstarbelise kasutamise osas, vähendades riske aktsepteeritava tasemeni?
- Kas loodud kontrollimeetmed on reaalselt rakendunud ning toimivad vastavalt kavandatule?
- Kas minister juhib reisijateveo doteerimisega seotud protsessi küllaldase ja usaldusväärse informatsiooni põhjal, täitmaks talle seadusega pandud ülesandeid?

Kontrollimise põhiküsimustele vastuse leidmiseks:

- kaardistati riigieelarvest toetuse taotlemise ja kasutamise protsess eesmärgiga teha kindlaks maandamata riskid;
- hinnati, kuidas Elektriraudtee AS on talle eraldatud raha tegelikult kulutanud.

Auditeeritavaks perioodiks oli ajavahemik 2000 – 01.06.2001. Üksikutes küsimustes hõlmati auditiga ka varasemat perioodi.

Teede-ja Sideministeeriumi ning Äriühingu kontrollimise kohta koostati eraldi kontrolliaktid, millede juurde auditeeritavad esitasid omapoolsed selgitused. Kontrolliaktide ning auditeeritavate selgituste põhjal on koostatud käesolev peakontrolöri otsus.

2.2 Lühiülevaade auditeeritud teemast

Vabariigi Valitsuse seaduse kohaselt kuulub Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisala küsimuste hulka transpordipoliitika väljatöötamine ja ühistranspordi edendamine.

Väljatöötatud transpordi arengukava kiideti heaks valitsuses 09.03.1999. aastal ning nähti ette selle esitamine Riigikogule heakskiitmiseks. Arengukavas ei ole konkreetselt välja töötatud nägemust elektriraudtee edasise arengu kohta. Transpordi arengukava ei ole kuni käesoleva

ajani esitatud Riigikogule arutamiseks. Seetõttu puudub pikaaegne kava elektriraudtee edasise toetamise kohta.

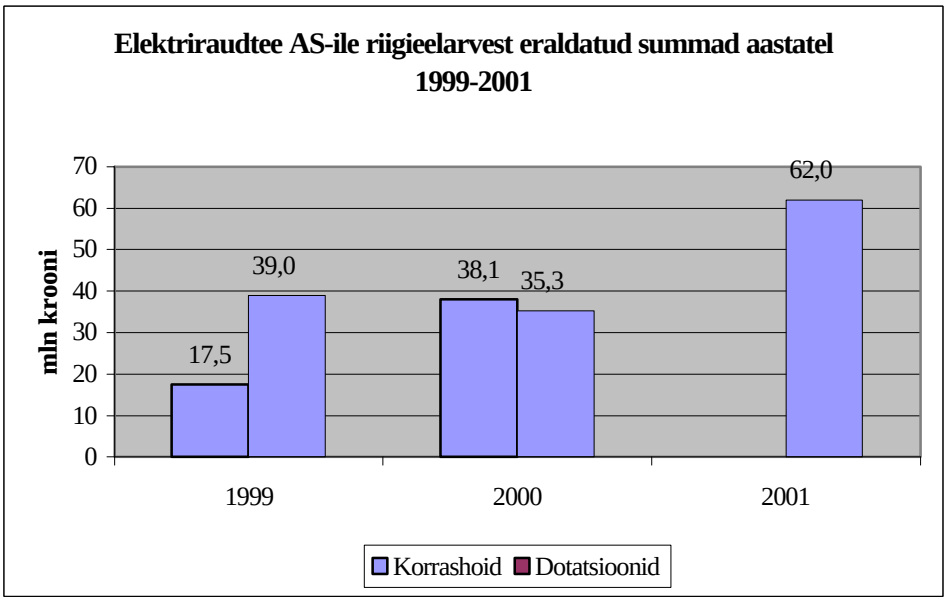
Ühistranspordiseaduse[2] kohaselt on ühistranspordi kavandamise ja korraldamise eesmärk tagada ühistransporditeenuse ja hinna taseme optimaalne vahekord, soodustamaks igapäevaliikluses ühissõiduki eelistatumat kasutamist võrreldes individuaalsõidukiga ning tagamaks ühistransporditeenuse kättesaadavus ka keskmisest madalama sissetulekuga elanike gruppidele.

Ühistranspordile toetuse eraldamisel tuleb samuti silmas pidada liikluskorralduse ja -ohutuse ning keskkonnakaitse, regionaalse arengu, tööturu- ja sotsiaalpoliitika aspekte ning teisi tegureid.

Riigieelarvest eraldati aastatel 1999-2000 Teede- ja Sideministeeriumile raudteede hoiuks vastavalt 61,0 ja 88,7 miljonit krooni ning reisijateveo dotatsiooniks vastavalt 145,6 ja 142,1 miljonit krooni. Minister oma käskkirjaga on kinnitanud eelnimetatud summade jaotuse saajate lõikes. 2001. aasta riigieelarves on elektriraudtee reisijateveo toetus kajastatud sihtotstarbelise ülekandena eraldi summana.

Aastatel 1999-2001 riigieelarvest Äriühingule eraldatud toetuse suurused on toodud joonisel 1.

Joonis 1



[2] Võeti vastu 26.01.2000.a, jõustus 01.10.2000.a

Riigieelarvest toetuse maksmise tingimused on ette nähtud Teede- ja Sideministeeriumi ning Äriühingu vahel sõlmitud lepingus.

Äriühing asutati 23. detsembril 1998. aastal Vabariigi Valitsuse kinnitatud AS Eesti Raudtee ümberkorraldamis- ja erastamiskava kohaselt äriühinguna, mille kõik aktsiad kuulusid AS-le Eesti Raudtee. 15.11.2000. aastal anti 100% Äriühingu aktsiatest võõrandamislepingu alusel AS-ilt Eesti Raudtee üle riigile. Aktsiate hoidjaks on Teede- ja Sideministeerium.

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% ärituludest), piletimüügist laekus 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).

Koostatud on Äriühingu tegevuskava kuni 2003. aasta lõpuni. Äriühingu tegevuskulud jäävad tegevuskava kohaselt lähiaastatel 2001. aasta tasemele, investeeringuvajadus aastas on keskmiselt 30 miljonit krooni, mis on 1,5 korda kõrgem kui 2000. aastal. Tegevuskava kohaselt kavandatakse kaasata investeeringute finantseerimiseks 37,9 miljoni krooni ulatuses võõrkapitali.

3. Toetuse maksmise regulatsioonid

Kuni ühistranspordiseaduse jõustumiseni reguleeris reisijateveole raudteel eraldatud toetussummade jagamist Vabariigi Valitsuse 17.08.1992. aasta määrus nr 245. Määruse kohaselt oli valitsus otsustanud katta riigieelarvest sihtotstarbelise dotatsiooni eraldamise teel riigiettevõttele Eesti Raudtee sõitjateveo kuludest kuni 30%, kusjuures infrastruktuuritasu ja investeeringud kattis riigiettevõte ise.

Ühistranspordiseadusega[3] nähti ette riigieelarvest avalikule liiniveole antava toetuse suuruseks kuni 70% veokuludest. Seaduses puuduvad toetuse suuruse määramise täpsemad kriteeriumid, toodud on vaid selle ülempiir. Seadus ega selle alusel antud õigusaktid ei ava veokulude mõistet.

Ühistranspordiseaduse §-st 10 lähtuvalt peab kogu avaliku liiniveo korraldus toimuma vedaja ja pädeva ametiasutuse vahel sõlmitavate lepingute alusel. Leping vedaja ja pädeva ametiasutuse vahel on selleks dokumendiks, mis täpsustab toetuse suuruse ja selle andmise tingimused. Ühtsete ja täpsete toetuse määramise kriteeriumite väljatöötamine, mis annaks universaalse lahenduse, ei ole Teede- ja Sideministeeriumi arvates mõeldav. Riigikontrolli arvates peaks sel juhul olema lepingus oluliselt täpsemalt reguleeritud, milliseid vedaja kulusid ning mis ulatuses riik aktsepteerib.

Ühistranspordiseadus[4] näeb ette ka riigieelarvest antava toetuse ühissõidukite soetamiseks või nende ümberkohandamiseks, ühistranspordi infrastruktuuri objektide rajamiseks ja uuendamiseks, ühistranspordiuuringute korraldamiseks.

Ühistranspordiseaduse[5] kohaselt kehtestab teede- ja sideminister riigieelarvest avaliku liiniveo, ühistranspordi infrastruktuuri objektide rajamise ja uuendamise, ühissõidukite soetamise ning ühistranspordiuuringute toetamise korra. Teede- ja sideminister on delegatsioonist tulenevalt vastava korra[6] kehtestanud.

---

[3] Ühistranspordiseaduse §15 lõige 4

[4] Ühistranspordiseaduse §17,19 ja 19

[5] Ühistranspordiseaduse §20 lõige 1 ja 2

[6] Teede- ja sideministri 21.06.2000.a määrusega nr 52 kinnitatud "Ühistranspordi toetamise ja ühistranspordi toetusraha tagasimaksmise kord"

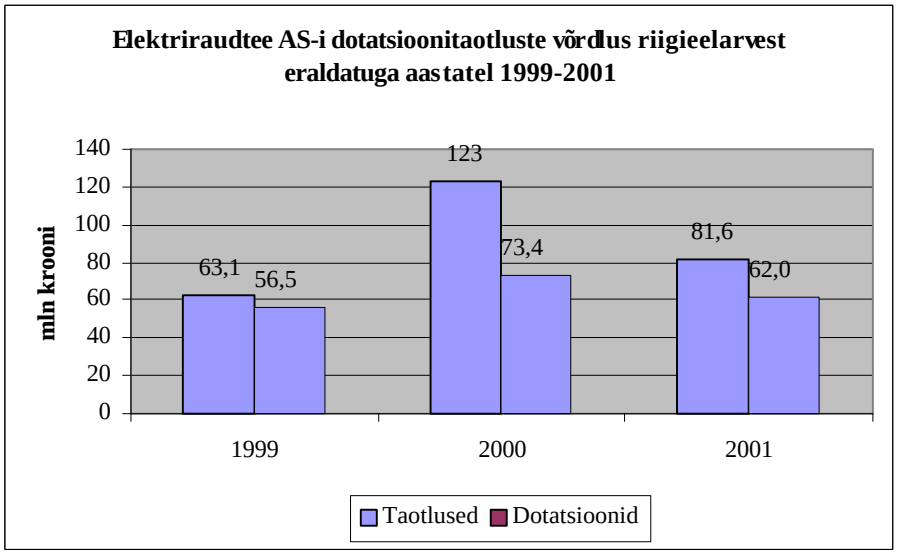
4. Toetuse maksmise korraldus ja sisekontroll

4.1 Toetuse kavandamine

Äriühingule eraldatud toetus aastate lõikes on oluliselt erinenud tema poolt taotletust. Toetuse vähendamine on toimunud põhiliselt investeeringute arvelt. Samas ei ole ministeerium küllaldaselt analüüsinud taotluste põhjendatust ega toetuse vähendamise tagajärgi.

Äriühingu esitatud taotlused ning nende rahuldamine on näidatud joonisel 2.

Joonis 2.



4.2 Avaliku reisijate raudteeveo teenuse tellimine Äriühingult

Toetuse maksmise tingimusi Äriühingule reguleerib Eesti Vabariigi ja AS Eesti Raudtee vahel 24.04.1998. aastal sõlmitud "Elektrirongidega ühiskondliku teeninduse ja finantseerimise leping", mis kehtib kuni 31.12.2002. Igaks aastaks on sõlmitud eraldi lepingu lisa 1, kus on ette nähtud elektrirongidega reisijateveo teenuse maht ja riigipoolne finantseerimine vastavaks aastaks. Pärast Äriühingu aktsiate tasuta võõrandamist 15.11.2000. aastal Eesti Vabariigile, sõlmis ministeerium 19.02.2001. aastal eelpoolnimetatud lepingu muutmise lepingu Äriühinguga, millega kõik esialgsest lepingust tulenevad õigused ja kohustused läksid üle Äriühingule.

Lepingu objektiks on riigi tellimus reisijateveo teenuse osutamiseks elektrirongidega raudtee-ettevõtja poolt. Lepingus on fikseeritud marsruudid, rongkilomeetrite arv, nende maksumus ja riigi finantseerimine rongkilomeetri kohta.

Lepingu lisa 1 kohaselt on minister kindlaks määranud riigieelarvest eraldatava toetuse jaotuse otsekuludeks liinidele, üldkuludeks, AS-le Eesti Raudtee makstavaks infrastruktuuritasuks ja sihtotstarbeliselt põhivara parendamiseks ning soetusteks tehtavateks kulutusteks. Lepingu lisas eeltoodud kulude täpsemat sisu ei avata.

Tabelis 1 on näidatud Äriühinguga sõlmitud lepingu lisades toodud reisijateveo dotatsiooni jaotus aastatel 2000-2001.

Tabel 1 /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: Teede- ja Sideministeeriumi andmed

2001. aastal on riigieelarves reisijateveo toetuseks eraldatud rahast osa nähtud ette kasutada põhivara (sh veeremi) uuendamiseks, samal ajal kui ühistranspordiseaduse kohaselt nähakse vajadusel riigieelarves ette eraldi toetus ühissõidukite soetamiseks või nende ümberkohandamiseks. Põhivara parendamise ja soetuse kulusid ehk investeeringuid ei saa käsitleda veokulude osana.

Konkreetsed marsruudid ja nende maksumused on lepingusse lülitatud põhiliselt Äriühingu ettepanekul ning see on baseerunud eelmise aasta piletitulu statistikal, reisijate arvul, läbiviidud uuringutel ja AS-ga Eesti Raudtee kooskõlastataval sõidugraafikul.

Ministeerium on sõlminud lepingu elanikkonna sõiduvajaduse uurimise, olemasoleva liinivõrgu efektiivsuse hindamise ja optimaalse liinivõrgu väljatöötamise kohta Eesti maakondades. Leping hõlmas ka uuringuid Äriühingu raudteeliinidel, kuid konkreetsemat lähteülesannet elektriraudtee osas ministeerium ei püstitanud, mistõttu uuringu tulemusi oli võimalik kasutada vaid osaliselt. Teede- ja Sideministeeriumi selgituse kohaselt olid nimetatud uuringus rongiliinid hõlmatud ainult täiendava informatsioonina.

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

Riigipoolne finantseerimine rongkilomeetri kohta aastatel 1998-2001 oli järgmine: 60, 49, 62 ja 54 krooni.

2001. aasta lepingu lisa 1 kohaselt võeti reisijateveoteenuse maksumuse määramisel eelduseks, et Äriühingu 2000. aasta kasumist reinvesteeritakse 4,1 miljonit krooni. Äriühing lõpetas 2000. aasta 7,4 miljoni krooni suuruse kasumiga. Vabariigi Valitsus otsustas Äriühingu puhul rakendada üldisest erinevat dividendimäära ja kinnitas Äriühingule 0%-lise dividendimäära[7].

4.3 Hinnakujundus

Äriühing esitas 22.12.1999. aastal taotluse Teede- ja Sideministeeriumile sõidupiletite piirhinna muutmiseks.

Minister kooskõlastas 17.03.2000. aasta kirjaga Äriühingu ettepanekud tingimusel, et tagatakse reisijateveo teenuse osutamise maht 2000. aastaks vastavalt eelnevalt sõlmitud kirjalikule kokkuleppele.

Eeltooduga arvestades kinnitas Äriühingu juhatuse esimees 23.03.2000. aastal uued sõidupiletite hinnad, mis ei ületa teede- ja sideministri kirjaga kooskõlastatuid (linnavöönd 9 kr, maavöönd 8 kr ja maakonnavöönd 12 kr).

[7] Valitsuse 11.07.2001.a korraldus nr 507-k

Ühistranspordiseaduse[8] kohaselt kinnitab avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifi või sõidupiletihinna teede- ja sideminister või tema volitatud ametiasutus. Minister (või tema volitatud ametiasutus) ei ole seni kinnitanud sõidukilomeetri tariifi ega sõidupileti hinda elektriraudteel.

4.4 Kontroll toetuse kasutamise üle

Kinnitatud põhimääruse[9] kohaselt kontrollib ning analüüsib Teede- ja Sideministeerium riigieelarvest saadud rahaliste vahendite sihtotstarbelist kasutamist.

Ministeerium peab tagama kontrolli toetuse raha sihipärase kasutamise üle ja rakendama tööle vastava sisekontrollisüsteemi.

Siiani on ministeeriumi poolne kontroll toetuse kasutamise sihipärasuse osas piirdunud ainult rahaliste mahtude ja osutatud rongkilomeetrite kontrollimisega äriühingu poolt esitatud dokumentide põhjal.

Ministeeriumi ning Äriühingu vahel sõlmitud elektrirongidega ühiskondliku teeninduse ja finantseerimise lepingu kohaselt peab Elektriraudtee AS esitama ministeeriumile lepinguliste kohustuste täitmise aruande iga kuu. Elektriraudtee AS-i poolt on nõutavad aruanded ministeeriumile esitatud tähtaegselt.

Siseauditeid toetuse sihtotstarbelise kasutamise kontrollimiseks ei ole läbi viidud.

5. Toetuse kasutamine Äriühingu poolt

5.1 Kulude struktuur

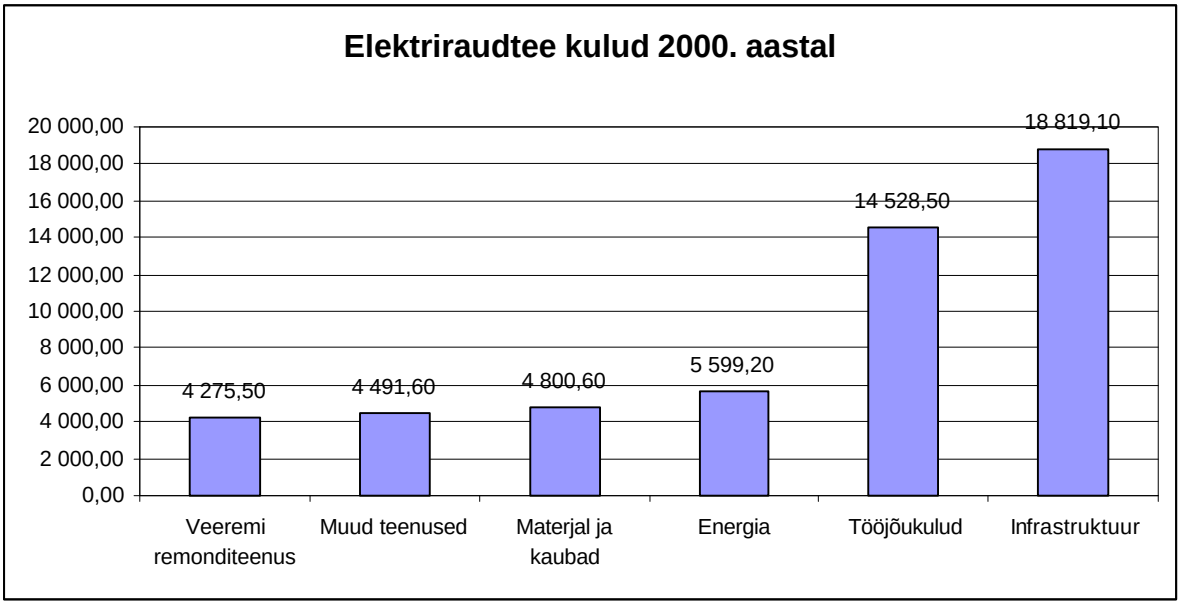
Joonisel 3 on näidatud Äriühingu 2000. aasta kulud.

---

[8] Ühistranspordiseaduse §24 lõige 2

[9] Valitsuse 23.12.1996.a määrusega nr 321 kinnitatud Teede- ja Sideministeeriumi põhimäärus

Joonis 3



5.2 Rekonstrueerimisväljaminekute kajastamine kuludes

Tagamaks veeremi vastavus elektrirongidele esitatavatele nõuetele, kulutati 2000. aastal taastusremondiks ja renoveerimiseks 1,1 miljonit krooni. Depoohoonele tehtud kapitaalse iseloomuga remonditöödeks kulutati 0,5 miljonit krooni.

Äriühing oli kandnud eelnimetatud rekonstrueerimisväljaminekud 1,6 miljoni krooni ulatuses otse kuludesse, mille tulemusena vähenes majandusaasta kasum.

Nimetatud kulude kajastamine 2000. aasta kuludes ei ole õigustatud, sest need on oma iseloomult rekonstrueerimisväljaminekud ning kuuluvad raamatupidamisseaduse kohaselt kapitaliseerimisele (so lisamisele põhivara maksumusele).

5.3 Äriühingu investeeringud

Äriühinguga sõlmitud 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, investeeringute sisu lepingu lisas ei avatud. Jooksva aasta investeeringute plaan on kinnitatud Äriühingu nõukogus.

Tabelis 3 on toodud 2000. aasta investeeringute plaan ja selle täitmine.

Tabel 3 /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: Äriühingu andmed

Põhiosa investeeringutest kasutati veeremi soetamiseks ja renoveerimiseks. Riigieelarve toetusest investeeringuteks ettenähtud rahast tasuti ka 8 sõiduauto ja arvutustehnika liisingmakseid, remonditi depoohoonet (2,8 miljoni krooni ulatuses) jne.

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.

Põhjendamatult suur on olnud veeremi amortisatsiooninorm. Veeremi amortisatsiooniks arvestati 12,5% aastas, seega oli veeremi jääkväärtus 0 kaheksa aastaga. Vastuseks kontrolliaktile teatas Äriühingu juhtkond, et alates 2001. aastast arvestatakse veeremi amortisatsiooniperioodiks 10 aastat.

5.4 Infrastruktuuritasu

Lepingulisi suhteid Äriühingu ja AS-i Eesti Raudtee vahel reguleerivad 23.12.1998. aastal sõlmitud kokkulepe, 07.01.1999. aastal sõlmitud koostööleping ja infrastruktuuri kasutamise lepingud 2000. ning 2001. aastast. 2001. aastal sõlmiti Äriühingu ja AS-i Eesti Raudtee vahel kirjalik kokkulepe, kus fikseeriti viimase investeerimiskohustus elektriraudtee infrastruktuuri.

Aastatel 2000 ja 2001 kavandati tasuda AS-ile Eesti Raudtee infrastruktuuritasu vastavalt 17,0 ja 20,7 miljonit krooni. 2000. aastal tasus Äriühing AS-ile Eesti Raudtee kokku 18 819,1 tuhat krooni:

- infrastruktuuri kasutustasu 18 069,6 tuhat krooni;
- infrastruktuuri remondikulud (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. Lepingus ei olnud fikseeritud, millest need kulud koosnevad ja millised remondikulud AS Eesti Raudtee teostab.

Auditeerimisel selgus, et Äriühing oli maksnud 2001. aasta I kvartalis AS-ile Eesti Raudtee kokku 1335,0 tuhat krooni, kusjuures arvetele ei olnud lisatud kulusid tõendavaid dokumente 337,0 tuhande krooni ulatuses. Äriühingu selgituse kohaselt tulenes see sõlmitud lepingust, mille kohaselt tasutakse iga kuu 1/12 kogumaksumusest. Selgituse kohaselt jälgib Äriühingu juhtkond andmeid töömahtude ning kulude kohta ja kui AS Eesti Raudtee ei täida kokkulepitud töömahtusid, toimub aasta lõpus tegemata tööde ulatuses tasaarvestus. Kontrollijate hinnangul tuleks Äriühingul teha AS-le Eesti Raudtee ettepanek lepingu muutmiseks ja edasiselt tasuda ainult kulu tõendavate dokumentide alusel.

6. Sanktsioonid

Ühistranspordiseaduse §-s 22 on toodud juhtumid, mil rakendatakse meetmed riigieelarvelise toetuse tagastamiseks. Eelnimetatud paragrahvi lõige 4 näeb ette, et ühistranspordi toetuse tagasimaksmise korra kehtestab teede- ja sideminister. Ministri kehtestatud korra[10] kohaselt võtab igal konkreetsel juhtumil vastu otsuse minister.

Äriühinguga sõlmitud leping näeb ette poolte vastutuse lepinguliste kohustuste täitmata jätmise või mittekohase täitmise eest. Nii on näiteks tellijal õigus iga lepingus ettenähtud reisi osalise või täieliku ärajätmise eest, mis tuleneb äriühingu süülisest tegevusest või tegevusetusest , vähendada makstavat toetust 15 tuhande krooni võrra. Auditeeritud perioodil ei olnud lepingus ettenähtud sanktsioone rakendatud.

2000. aastal esines lepingu alatäitmine 0,8 tuhande rongkilomeetri osas, mille põhjustas sõidugraafikute muutus. Lepingu alatäitmisest informeeris Äriühing ministeeriumi. Ministeerium ei pidanud seda oluliseks ja lepingu maksumust ei vähendatud. Arvestades kokkulepitud rongkilomeetri maksumust, maksti Äriühingule enam 48 tuhat krooni.

7. Ettepanekud

Riigikontroll teeb Teede- ja Sideministeeriumile alljärgnevad ettepanekud:

1. töötada välja ning esitada ettenähtud korras Riigikogule kava reisijateveo pikemaajaliseks doteerimiseks elektriraudteel;
2. toetuse suuruse kavandamiseks ja kasutamise järelevalveks piiritleda Äriühingu kulud, millistest lähtudes riik on nõus toetust määrama ja maksma;
3. analüüsida reisijate sõiduvajadusi ning sellest lähtuvalt kujundada tellimus marsruutide ja sõidugraafiku osas elektriraudteel;
4. tulenevalt ühistranspordiseadusest kehtestada sõidupileti hind või sõidukilomeetri tariif raudteeliikluses korraldataval sõitjateveol;
5. rakendada kontrollimeetmed Elektriraudtee AS-i poolt esitatavates aruannetes oleva informatsiooni kontrollimiseks;

[10] Teede- ja sideministri 21.06.2000.a määrusega nr 52 kinnitatud “Ühistranspordi toetamise ja ühistranspordi toetusraha tagasimaksmise kord”

6. võtta seisukoht 2000. aasta lepingu mittetäitmise kohta rongkilomeetrite osas ja rakendada vajadusel asjakohased meetmed;
7. vaadata läbi ning võtta seisukoht Äriühingu kontrollimisel tehtud olulisemate tähelepanekute osas (veeremi amortisatsiooninormi põhjendatus, rekonstrueerimisväljaminekute kandmine otse kuludesse).

Saata käesolev otsus informatsioonina Rahandusministeeriumile.

Peale Teede- ja Sideministeeriumilt selgituste saamist käesolevas otsuses tehtud ettepanekute täitmise kohta, informeerida auditi tulemustest Riigikogu majanduskomisjoni.

Jüri Kõrge
Peakontrolöri kt