MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Riigikontroll
Narva mnt 11 A
15013 TALLINN

Teie 21.09.2004 nr 2-7.1-TR/04/1388

Meie 22.10.2004 nr 1-1-5/12605

Riikliku toetuse kasutamine

Edastame Teile Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi arvamuse kontrolliaruande eelnõu nr 2-4/04/106 "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamine".

Kontrolliaruande eelnõus Teie poolt väljatoodud probleemid bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamisel leiavad enamuses kajastamist ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt ettevalmistatud Ühistranspordi arenguprogrammi 2004-2010 eelnõus. Ühistranspordi arenguprogrammi eelnõus (töövariant on edastatud Teile 12. augustil 2004. a kirjaga nr 1-1-5/8788) näeme ette ajaraamistiku koos tegevustega, mis peaksid tooma lahenduse enamuse Teie poolt kontrollaruandes märgitud probleemidele.

Nõustume kontrolliaruandes toodud märkustega, mis puudutavad OÜ Jõgeva Bussikeskus tegevuse vastuolu ühistranspordiseadusega. Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium ei maksa otsetoetusi Bussikeskusele, seetõttu kontrolliaruandes ministeeriumile tehtud ettepanek, kaaluda toetuse maksmise lõpetamist Jõgeva Bussikeskusele, on eelkõige maavalitsuse pädevuses. Samas ei pea me toetuse maksmise lõpetamist 2005.a võimalikuks, kuivõrd sellega tekiksid Jõgeva maakonna ühistranspordis tõsised häired ja teenuse kättesaadavus elanikele ei oleks tagatud.
Oleme alustanud antud probleemile lahenduste otsimist koostöös Jõgeva Maavalitsusega. Oleme seisukohal, et kõige optimaalsem viis olemasoleva liinivõrgu logistika ja piletimüügisüsteemi säilitamiseks on riigi ja kohalike omavalitsuste osalusega piirkondliku ühistranspordikeskuse loomine Jõgevamaal, mis võtaks üle OÜ Jõgeva Bussikeskuse poolt korraldatavad tegevused. Jõgeva MV poolt on antud lubadus lähiajal panna paika tegevused ja ajakava, mis on vajalikud üleminekuks ühelt süsteemilt teisele. Oleme seisukohal, et Jõgeva MV peab vajalikud tegevused lõpule viima hiljemalt 2005.a lõpuks, mil lõpeb Maavalitsuse ja Bussikeskuse vahel sõlmitud leping maakonna bussiliikluse korraldamiseks.

Nõustume põhimõtteliselt Teie poolt väljatoodud käsitlusega, et ühistranspordi efektiivsemat planeerimist pärsib bussitranspordi dotatsiooni sõltuvus iga-aastasest riigieelarve menetlemisest. Kuid meie hinnangul otsest vastuolu avaliku teenindamise lepingute pikaaegsuse ning riigieelarvest bussitranspordi toetuseks planeeritavate summade lühiajalisuse vahel ei ole.
Vedajatega on hetkel sõlmitud kahte tüüpi lepinguid – brutokululepingud ja netokululepingud. Brutokululepingute puhul fikseeritakse vedajale makstav tasu läbitud liinikilomeetri eest ning netokululepingu puhul vedajale makstav toetus läbitud liinikilomeetri eest (edaspidi *toetus*).

Harju 11
15072 Tallinn
Reg kood 70003158

telefon: (0) 625 6304
faks: (0) 631 3660

info@mkm.ee
www.mkm.ee

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 25.10.04 Reg nr 2-7.1-TR/04/1388-2

011165

Teadaolev toetuse suurus ning selle edasise muutmise kriteeriumid peavad olema lepingus täpselt määratletud, et vältida hilisemaid vaidlusi tellija ja vedaja vahel. Vedajale makstava toetuse suurus peab olema seotud veomahtude ja veokulude struktuuri muutumisega. Pikaajalisema tegevuse planeerimisel saab siiski aluseks võtta nii olemasoleva veomahu kui toetuste senise arengukõvera, samas iga tegevusega kaasneb alati teatud äririsk, millega tuleb arvestada.

Samuti leiame, et maavalitsuste käest Teie hinnangul seadusega vastuolus makstud summade tagasiküsimine on komplitseeritud. Ühistranspordi korraldus sisaldab lisaks vedamise kuludele veel mitmeid muid kulusid, ilma milleta ei ole liinivõrgu toimimine mõeldav või ilma milleta võib toimuda langus ühistransporditeenuse kvaliteedis, mille tulemusena sõitjate arv paratamatult langeb.
Vaadeldes kontrolliaruandes toodud rikkumisi, võib siiski tõdeda, et kõik väidetavalt seadusega vastuolus tehtud kulutused olid seotud ühistranspordi korraldamisega (sõiduplaanide koostamine ja kooskõlastamine, informatsiooni levitamine, bussipeatuste korrasolek, kassaaparaatide soetamine, liinivõrgu analüüs jne). Eelmainitu korraldamisega tegelevad Jõgevamaal OÜ Jõgeva Bussikeskus ja Järvamaal MTÜ Järvamaa Ühistranspordikeskus. Meie hinnangul on kõik need kulud olnud ühistranspordi efektiivse funktsioneerimise seisukohast mõistlikud ja põhjendatud. Samas nõustume, et nii ühistranspordiseaduses kui ka selle rakendusaktides on vaja täpsustada toetusrahade kasutamise põhimõtteid ja aruandlust ning sellealast järelevalvet. Samuti on vajalik täpsustada ühistranspordikeskuste tegevuskulude rahastamise mehhanismi ja tõsta maavalitsuste haldussuutlikkust järelevalvetoimingutes.

Täname Teid bussitranspordis riikliku toetuse kohta koostatud kontrollaruande eest. Aruanne on meile veelkordseks toeks ühistranspordi kitsaskohtade kaardistamisel ja vajalike meetmete ettenägemiseks ühistranspordi arenguprogrammis.

Loodame ka edaspidisele meeldivale koostööle .

Lugupidamisega

A. Ansip

Andrus Ansip
Minister

Priit Vene 625 6334
priit.vene@mkm.ee

010747

JÕGEVA MAAVALITSUS

Hr Jüri Kõrge
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 TALLINN

Teie 21.09.2004 nr 2-7.1-TR/04/1391
Meie 11.10.2004 nr 10-7/4308-1

Bussitranspordi toetuse audit

Austatud peakontrolör

Tänan Teid avaliku teenindamise lepingu alusel korraldatavat bussiliinivedu puudutava temaatika asjakohase käsitluse ning ettepanekute eest kontrolliaruande eelnõus.

Selgituseks kontrolliaruande eelnõu "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamine" punktile 3.1 peame vajalikuks märkida, et oleme Teile auditi läbiviimise käigus esitanud materjalid aastate eest tehtud otsustest, millest tulenevalt on paratamatult tekkinud olukord, et Jõgeva maakonnas on maakonnasisese bussiliikluse korraldajaks eraõiguslik juriidiline isik osaühing Jõgeva Bussikeskus.

Osaühing Jõgeva Bussikeskus on oma tegutsemisajal välja töötanud maakonnaliinid ja –liinigrupid, soetanud liinitöö korraldamiseks vajamineva riist- ja tarkvara (kassaaparaadid, liinisildid, arvutid, arvutiprogrammid liiniaruannete töötlemiseks ja piletitulu arvestamiseks), korraldanud infotelefoni töö ning osaühingu töötajad omavad pikaajalist maakonna bussiliikluse korraldamise kogemust.

Jõgeva Maavalitsuse ja osaühingu Jõgeva Bussikeskus vahel 30.12.1999. a maakonna bussiliikluse korraldamiseks sõlmitud leping kehtib kuni 31.12.2005. a. Maakonnasisese bussiliikluse korraldusliku poole osas ei ole maakonna omavalitsuste ja ka maakonna elanike poolt pretensioone esitatud.

Jõgeva Maavalitsuses on viimastel aastatel korduvalt vaagitud ühistranspordi korraldamise "Ühistranspordiseaduse" mõistes õiguslikule alusele viimist, kuid omavalitsuste vähese huvi ning rahaliste vahendite puudumise tõttu ühistranspordikeskuse loomiseks ning liinitöö korraldamise jätkamiseks senisel tasemel, oleme pidanud mitteotstarbekaks osaühinguga Jõgeva Bussikeskus sõlmitud lepingu ennetähtaegset lõpetamist. Jõgeva Maavalitsus on mitmel korral tulutult taotlenud vahendeid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist (Teede- ja Sideministeeriumist) uue ühistranspordikeskuse moodustamiseks või osaühingult Jõgeva Bussikeskus olemasoleva info ja vara/enamusosaluse ostmiseks.

Mõistlik on ühistranspordi arengukavasse kirjutatud plaan tsentraalse ühistranspordikeskuste võrgustiku loomiseks, selleks peaks riik nägema ette võimaluse ja vahendid ka olemasolevalt sisuliselt ühistranspordikeskuse põhimõtete järgi tegutsevalt osaühingult Jõgeva Bussikeskus enamusotsustusõiguse omandamiseks.

JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS JÕGEVA MAAVALITSUS

Suur 3
48306 JÕGEVA
Reg nr 70004117

Telefonid infosekretär 776 6333
sekretär 776 6301

Faks 776 6334
Faks 776 6322
e-mail: mv@jogevamv.ee

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 13.10.04 Reg nr 2-7.1-TR/04/1391-2

Jõgeva Maavalitsus on asunud kindlale seisukohale ja tegutsema selles suunas, et pärast osaühinguga Jõgeva Bussikeskus sõlmitud lepingu lõppemist 31.12.2005. a korraldatakse Jõgeva maakonnas bussiliiklust õiguslikul alusel lähtuvalt "Ühistranspordiseaduses" sätestatust.

Peame vajalikuks täpsustada kontrolliaruande eelnõud "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamine" järgmiste punktide osas:

2. Vedajate valik avalike liinide teenindamiseks.
Maakonnaliinidele vedajate leidmiseks on Jõgeva Maavalitsuse poolt aastatel 2001-2003 korraldatud läbirääkimistega väljakuulutamiseta riigihanke käigus saadetud kõikide konkursile pandud maakonnaliinide osas pakkumiskutsed 2001. a kahele maakonnas tegutsevale vedajale, kes ka pakkumistes osalesid ning 2003. a seitsmele maakonnas tegutsevale vedajale, neist osales konkursil 2 vedajat.

6.4. Toetuse maksmine bussikeskustele.
2004. aastaks Jõgeva Maavalitsusele eraldatud toetussumma on maavanema korraldusega jaotatud vedajate vahel lähtuvalt 2004. a plaanilistest vedude mahtudest ning korrigeeritakse vajadusel vastavalt tegelikele veomahtudele.

Jõgeva Maavalitsus peab taunimisväärseks osaühingu Jõgeva Bussikeskus busside kasutamist 2003. a aktsiaseltsi Marsruut poolt teenindatavate maakonnaliinide asendamisel ning vastavasisulise ettekirjutuse teeme nii aktsiaseltsile Marsruut kui ka osaühingule Jõgeva Bussikeskus. Samas oleme seisukohal, et aktsiaseltsile Marsruut makstud toetussummade tagasinõudmine osaühingu Jõgeva Bussikeskus poolt asendatud vedude eest ei ole põhjendatud, kuna nimetatud asendusvedude toetus on makstud maakonna avalike bussiliinide teenindamisel tegelikult tehtud töö eest lepingus sätestatud tariifide alusel ning tegemist ei ole ebaotstarbeka kulutusega.

Lugupidamisega

Aivar Kokk
Maavanem

Koopia: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Eha Lukats
7766 381
Eha.Lukats@jogevamv.ee

JÄRVA MAAVALITSUS

RIIGIKONTROLL

Teie _____ nr _____

Meie 25. 11. 2004 nr 2.1-6/5

Vastus Riigikontrolli
bussitranspordi toetuse auditile

Oleme tutvunud Teie poolt esitatud materjalidega, mis puudutavad bussitranspordi toetuse kasutamist maakondades.

Oleme põhimõtteliselt nõus Teie poolt esitatud peamiste ettepanekutega Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Järva Maavalitsuse ja Järvamaa Ühistranspordi Keskuse (edaspidi Keskus) koostöös valmib k.a. detsembriks „Järvamaa Ühistranspordi arengukava". Kindlasti on oluline selle seos valmiva üldriikliku arengukavaga, mis reguleeriks kogu bussitranspordi ja ka teiste transpordiliikide korraldamist ja toetamist. Ootame väga, et edaspidi lahendatakse vastuolu pikaajaliste teeninduslepingute ja riigi eelarvest eraldatavate toetusteks planeeritavate summade vahel. Keskus on võimaluse piires kogu aeg täiustanud kontrolli bussitoetuse kasutamise üle. Vedajatega on tehtud koostööd, et saada võimalikult õigem pilt kulu kalkulatsioonide üle.

Järva Maavalitsus on seda meelt, et kogu see valdkond vajab täpsemat regulatsiooni, et saavutada võimalikult läbipaistev toetuste kasutus. Kõige paremad võimalused oleks seda saavutada sellise korraldusega, kus kulutused oleksid võimalikult vähe killustatud. Meie meelest on selleks hea lahendus keskuste moodustamise näol. Keskuses on eelarve käsitlus (s.h. toetus) läbipaistev ja kergesti kontrollitav. See omakorda võimaldab arvutada välja õiged sõidukilomeetri tariifid, kus kõik kulud on võimalik eraldi välja tuua. Täna on aga seis selline, et selline keskus toimib ainult Järvamaal ja kohe ka Harjumaal. Seega liinikilomeetri kalkulatsioone tegelikult võrrelda ei saa, kuna nad teatud komponentides ei ole võrreldavad. Maakondades, kus ühistransporti korraldatakse läbi maavalitsuste, on näiteks korralduse kulud maavalitsuse ülalpidamise eelarvetes, omavalitsused, kes korraldavad oma liine, katavad nende korraldamise oma eelarvetest. Selline olukord on seadnud mõneti ebaõigesse olukorda keskused, kus kõik korralduse kulud on ühes kohas, mujal aga hoopis teiste valdkondade all. Bussiliinide mitmesuguseid ökonoomilisi näitajaid on seega raske võrrelda, kuna aruandlus seda täna veel ei võimalda.

Järva Maavalitsus teostab järjekindalt järelvalvet Keskuse tegevuse üle, olles ise ühe asutajana ja riigivõimu teostajana Keskuses ja kuuludes ka juhatusse.

Oleme seda meelt, et Keskus ei ole rikkunud seadust, soetades ühistranspordi korraldamiseks kassaaparaadid piletite müümiseks. Teistes maavalitsustes jaotatakse samamoodi toetus vedajate vahel, kes ise endale piletitulu saamiseks soetavad samuti

Rüütli 25
72713 PAIDE
Reg nr 70001188

Telefon: 385 0101
Faks: 385 0519
385 1764
e-post: jmv@jarvamv.ee

Arvelduskonto 10702006201007
Eesti Ühispank
kood 401

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 26.11.04 Reg nr 2-7.1-TR/04/1390-2

kassaaparaadid. Millegagi ei ole see keelustatud. Järvamaal aga korraldab ja saab piletitulu oma tuludesse Keskus. Seega on tal täielik õigus samamoodi soetada endale kassaaparaadid. Valdavalt on kassaaparaadid siiski soetatud piletitulu arvelt, mis on ka eelarves ette nähtud. Kui maavalitsus nõuaks selle osa raha tagasi, siis seaks ta selgelt Keskuse halvemasse olukorda võrreldes teiste maakondadega. Sest seal ei ole ju maavalitsused vedajatelt kassaaparaatidele eraldatud raha tagasi nõudnud. Keskus ei ole mitte sentigi ka vähem raha vedajatele kandnud kui riigi eelarvest Järvamaale toetust on ette nähtud, võrreldava metoodika alusel teiste maakondadega.

Lugupidamisega

Üllar Vahtramäe
Maavanem

Tähve Milt 385 9630
tahve@jarvamv.ee

PÄRNU MAAVALITSUS

Hr Jüri Kõrge
Peakontrolör
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 Tallinn

Teie 21.09.2004 nr 2-7.1-TR/04/1389
Meie 11.10.2004 nr 10-1/2224

Bussitranspordi toetuse audit

Käesolevaga teatame, et oleme Teie poolt esitatud kontrolliaruande eelnõu "Bussitranspordile eraldatud riikliku toetuse kasutamine" läbi vaadanud ning teavitame Teid oma arvamusest.

Kontrolliaruande eelnõu sissejuhatuses, valdkonna ülevaates ja kogu kontrolliaruande eelnõus läbivalt tuuakse välja põhimõte, et alles alates 2003. aasta novembrist võis avalikku liinivedu toetada ka riigisisestel kaugliinidel, viidates seejuures ühistranspordiseaduse (ÜTS) § 15 lg 1 p 2.
Juhime tähelepanu, et juba 2000. aasta 1. oktoobril jõustunud ÜTS § 6 lg 3 seadustas, et omavahelisel kokkuleppel võivad piirnevate maakondade maavalitsused toetada nende maakondi ühendavaid kaugliine riigieelarve ja omavalitsusüksuste sihtotstarbelistest toetustest.
ÜTS § 15 lg 1 p 2 viidi samuti sisse parandus 01.märtsil 2001, mille kohaselt toetatakse riigieelarvest avalikku liinivedu, mida korraldatakse maakonna bussiliinil ja ÜTS § 6 lõikes 3 nimetatud juhul kaugliinil.
Seega oli juba enne 2003. aasta novembrit olemas seaduslik alus riigisiseste kaugliinide toetamiseks riigieelarvest. Kontrolliaruande eelnõus viidatud 2003. aasta novembri muudatus tõi kaasa sisuliselt nimetatud liinide toetamisel ainult kokkuleppe lisanõude Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga (ÜTS § 6 lg 3).

Kontrolliaruande eelnõu ptk 2 "Vedajate valik avalike liinide teenindamiseks" lk 12 on viidatud, et Pärnu Maavalitsus sõlmis seaduse nõudeid eirates 29.03.2001. a kolme vedajaga avaliku teenindamise lepingud konkurssi korraldamata.
Nimetatud väitega ei saa me nõustuda järgmisel põhjusel:
vastavalt ÜTS § 59 lg 6 oli maavalitsusel kohustus võimaldada varem välja antud **liinilubade** alusel, mis kehtisid kuni 30.06.2003, teenust osutada seni liine teenindanud vedajatel (tegemist oli 1998. aasta juunis konkursi teel väljaselgitatud vedajatega) tingimusel, kui vedaja oli saanud 2001. aasta 31.detsembriks ühistranspordiloa.
Kõik kolm vedajat nendele tingimustele vastasid, nendega oli sõlmitud ka enne 2001. aasta suve avaliku teenindamise lepingud ja nad ei olnud ka esmakordsed vedajad.

Sama peatüki lk 12 jõuab Riigikontroll järeldusele, et maavalitsuses algselt koostatud maakonna avalike bussiliinide avatud pakkumisega riigihanke pakkumise kutse pakkumendid (PKD) ei vastanud riigihangete seaduse nõuetele ning see andis võimaluse

MM 018842

Akadeemia 2
80088 Pärnu
Reg. nr 70000603

RIIGIKONTRO
Kuupäev Reg nr
12.10.04 2-7.1-TR/04/1389-2

Tel (044) 79 733
Faks (044) 79 735
e-mail: mv@mv.parnu.ee

vaidlustada riigihanke PKD, mistõttu on siiamaani sõlmimata avaliku teenindamise lepingud.
Kontrolliaruande eelnõuski on öeldud, et PKD vaidlustati mitmel korral ning kahel neist viidi maavalitsuse poolt ka parandused sisse ning järgmistel ei leidnud Riigihangete Amet vaidlustustele seaduslikku alust, mis viitab sellele, et vaidlusi PKD osas enam lahendamata ei jäänud. Seega ei olnud PKD tekkinud kohtuvaidluse põhjuseks.
Avaliku teenindamise lepingud on maavalitsusel vedajatega sõlmitud vastavalt ÜTS § 10 lg 2' kuni kohtuotsuse jõustumise aasta lõpuni.

Kontrolliaruande eelnõu lk 16 on kirjas, et Pärnumaal makstakse erinevatele vedajatele toetust liinikilomeetrile erinevalt ning et seda erinevust ei oskavat maavalitsuse ametnikud põhjendada. Riigikontroll möönabki õieti, et toetussummad võivadki erinevad olla ning see tuleneb liinide erinevast kasumlikkusest.

Sama peatüki lk 16 jõuab Riigikontroll väga olulisele järeldusele, et vajalik on lahendada vastuolu avaliku teenindamise lepingute pikaaegsuse ning riigieelarves bussitranspordi toetuseks planeeritavate summade vahel. Käesoleval ajal ongi tegemist olukorraga, kus riigihangete läbiviimisel kaob sageli sisu ja tekitatakse vaidlustuste võimalusi, sest maavalitsus ei tea toetussumma suurust kauemaks kui üheks riigieelarveaastaks.

Kontrolliaruande eelnõu lk 17 lepingute täitmise jälgimise kohta selgitame, et Pärnu Maavalitsuse poolt sõlmitud avaliku teenindamise lepingud võimaldasid sõiduplaanide muudatusi kuni 10% esialgsest liinitöö mahust.
Üsna sageli tekib vajadus osaliselt liine muuta (nt väike sissesõit kuhugi), neid muudatusi korraldame ise ja loomulikult jälgime ka liiniläbisõitu ning veokulusid (aruanded). Välistatud on muude kulude hüvitamine vedajatele (Pärnumaa firmad lõpetasid maakonnas 2003. aasta kahjumiga –1448,7 tuhat krooni).

Kontrolliaruande eelnõu lk 18 kirjeldatud probleem kahe bussliini kohta, mis 2003. aastal maavalitsuse poolt riigihankesse arvati, on vastuoluline. Kord tunnistatakse eelnõus, et tegemist on kahe maakonna bussiliiniga (mis on ka õige, sest need liinid ületavad ühe omavalitsuse piire, ÜTS § 2 p 8), teisalt aga väidetakse, et tegu oleks nagu õpilasveo eriotstarbelise liiniga.
Selgitame, et nimetatud liinide avamisel oli tõepoolest valdade põhiajendiks õpilaste jõudmine kooli, kuid maavalitsuse nõusolekul avati need liinid siiski avalike maakonnaliinidena. Põhjusel, et liinide avamise ajal puudus maavalitsusel võimalus riigieelarvest nimetatud liine toetada, tasusid nende liinide eest toetust omavalitsused tulenevalt ÜTS § 5 lg 3.
2003. aastal otsustasime lõpetada ebavõrdsuse, kus mõned omavalitsused toetavad omast eelarvest maakonnaliine ning lülitasime nimetatud liinid alates 01.07.2003 riigihankesse.
Kuna aga riigihange seoses vaidlustustega viibis, siis nõudis vedaja omavalitsustelt toetusraha edasi. Meil oli omapoolse kokkuleppe täitmiseks kaks võimalust: maksta riiklik toetus vedajale ja nõuda vedajalt valdadele raha tagastamist või maksta avalike maakonnaliinide toetusraha otse valdadele, mille nad olid vedajale maksnud.
Tegemist ei ole mitte mingisuguste eriotstarbeliste liinidega (õpilasveod) vaid ikkagi avalike maakonnaliinidega, mis sõidavad küll üksnes ainult koolipäevadel, kuid nendega ei veeta ainult õpilasi.
Vedaja (AS Pärnu ATP) on seda oma aruandes maavalitsusele näidanud küll muude tulude all, kuid maakondlikus aruandes on nimetatud summa näidatud õigelt realt – riigi toetusena vedajale, millega sisuliselt ka tegemist oli.

Mitte mingil juhul ei pea me seda õpilasvedude toetamiseks maakonnaliinide bussivedude arvelt.

Toetuse maksmist kaugliinide eest oleme käsitlenud käesoleva kirja esimesel leheküljel. Lisame juurde täiendavalt kontrolliaruande eelnõus nimetatud ministeeriumi poolt kinnitatud viie kaugliini kehtivad sõiduplaanid (vt Lisa).

Lugupidamisega

Toomas Kivimägi
Maavanema kohusetäitja

Lisa: koopiad viie kaugliini sõiduplaanidest à 1 eks, 2-l lehel.

Avo Rahu 447-9716
avo.rahu@mv.parnu.ee