

**Aktsiaseltsis Tallinna Sadam võimalike korrupsiooniriskide tuvastamiseks moodustatud uurimiskomisjoni 15. märtsi 2016. a istungi päevakorrapunkti 3 juures toimunud arutelu üleskirjutus**

Komisjoni istungile oli kutsutud endine majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts.

Artur Talvik

Sa olid seitse aastat majandusminister, eks? Alates aastast 2007 kuni aastani 2014.

Juhan Parts

Jah.

Artur Talvik

Keskendume Tallinna Sadamale. Milline oli omanikupoolne printsiip sellest, kuidas nõukogu liikmeid AS Tallinna Sadamasse määrata? Kuidas isikuteni jõuti ja kas liikmete kohad olid parteiliselt jagatud?

Juhan Parts

Seaduse järgi valib neli nõukogu liiget rahandusminister ning neli majandus- ja kommunikatsiooniminister kui valdkondlik minister, kelle valitsemisalas äriühing on. Kujunenud tava kohaselt on koalitsioonierakonnad kas oma ettevõtjate või kompetentsete inimeste kaudu nõukogus esindatud. Kui sotsiaaldemokraadid 2009. aastal koalitsioonist lahkusid, jäi koalitsiooni kaks erakonda, sellest siis ka jaotus neli liiget rahandusministrilt ja teine neli liiget majandus- ja kommunikatsiooniministrilt.

Artur Talvik

Ehk siis rahandusminister oli reformierakonnast, sealt tuli neli liiget ning teine neli liiget majandus- ja kommunikatsiooniministrilt, kes oli IRL-ist.

Juhan Parts

Jah, kuna Tallinna Sadamas oli kaheksa nõukogu liiget. Inimeste nimetamise praktika oli see, vähemalt minul ja ka tollasel rahandusminister Jürgen Ligil reformierakonnast, et nende (erakondliku kuuluvusega nõukogu liikmete) kõrval oleksid esindatud ka inimesed Tööandjate Keskliidust, Kaubandus- ja Tööstuskojast. Formaalseid protseduure nõukogu liikmete leidmiseks ei olnud. Mõnel puhul saatsime kirja, mõnel puhul lihtsalt palusime liikmeks asuda. Nõukogu liikmete hulgas olid ka mõned riigiametnikud, sõltuvalt äriühingust. Kuna oli üleval küsimus sellest, et kuidas riigi osalusega äriühingute nõukogusid formeeritakse, siis kuulutasin konkursi ka Äripäevas, et leida nõukogusse kompetentseid või vähemalt asja jagavaid inimesi. See on olnud üldine praktika. Kui tuleviku peale mõelda, siis minu seisukoht on kogu aeg olnud, ja ka kui vaadata rahvusvahelist äriühingu juhtimise head tava, et nõukogude kompetentsus ja mehitamine ei ole olnud päris kooskõlas hea äriühingu juhtimise tavaga.

Artur Talvik

Mis seal valesti on olnud?

Juhan Parts

Poliitiliselt ja üldsuse ees on eeskätt tõstetud üles probleem Riigikogu liikmete kuulumisest riigi osalusega äriühingute nõukogudesse, millega on teemast kõrvale kaldunud ning mille puhul on tegu muu huvide konfliktiga. IRL on rääkinud probleemist laiemalt. Riigikogu liikmete kuulumine äriühingutesse on Riigikogus üleval olnud aastatel 2007-2011. Teema tõstatas õiguskantsler ja toimus hääletus. See kõik puudutas Riigikogu liikmete kuulumist äriühingute nõukogusse. Äriühingute nõukogude staatuse juhtimise osas palusin 2011. aastal abi Erkki Raasukelt, kes tegi raporti ja sealt saab lugeda, mis nõukogu ja omanikupoliitika põhiprobleemid on. Teema nõuab kindlasti laiemat poliitilist kokkulepet ja seaduste korrigeerimist samuti.

Artur Talvik

Mis põhjusel sa palkasid Erkki Raasukese tegema sellist raportit?

Juhan Parts

Sellel samal põhjusel.

Artur Talvik

Et siis.

Juhan Parts

Äriühingu juhtimise kohta. Olid ka OECD seisukohad, mh on OECD äsja 2015. aastal koostanud põhjalikud uuendatud juhtnõõrid. Seal on riigile kuuluvate äriühingute hea ühingujuhtimise tava üksikasjalikult lahti kirjutatud. Kui need 80 lehekülge OECD dokumendis läbi lugeda, siis on vastus olemas. Meil (Eestis) on jäänud erinevatel põhjustel need küsimused lahendamata ja kulgenud omasoodu, analüüsimate, mis selle põhjuseks on olnud, tuleks lihtsalt see reform nüüd ära teha. Selleks, et esitada visioon riigi osalusega äriühingute juhtimisest erapooletult, valisime selle koostajaks Erkki Raasukese kui erapooletu ja kompetentse inimese. Ei oleks olnud mõtet võtta inimest, kellel ei ole avalikku autoriteeti.

Artur Talvik

Omaniku suunised on palju kriitikat saanud. Ka Erkki Raasuke ütleb, et omaniku suunised on piirdunud ainult kasumi teenimisega, omakapitali tootluse nõudega. Mismoodi omanike suunisteni jõuti? Kas kunagi käis läbi ka see, et omanik nõudis nõukogult suuremat tähelepanu korruptsiooni küsimustele või muudele organisatoorsetele küsimustele?

Juhan Parts

Avalikus ruumis ei olda täpne: esiteks, ei ole olemas mingit üldkoosoleku suunist, riigivaraseadus ei näe sellist asja ette, ja teiseks, üldkoosoleku ja nõukogu vahel ei ole olemas mingit käsuaahelat. Ka poliitikas sõna võtjad arvavad, et justkui oleks üldkoosoleku, nõukogu ja juhatuse vahel mingi käsuaahel, ent sellist asja ei ole. Kõigile äriühingutele (sh riigi osalusega äriühingutele) kehtib äriseadustik. Minu suund on olnud ja ka valitsusel, et igal äriühingu juhtorganil on oma selge roll ja vastutus ning sinna ei tohi sekkuda, see on väga oluline. Ei tohi hajutada sellega nõukogu ja juhatuse vastutust, see tuleneb selgelt ka äriseadustikust.

Sinu küsimus puudutab omaniku ootusi äriühingutele. Kas peaks olema välja arendatud mingid detailsemad omaniku ootused? Sellega me hakkasime tegelema aastal 2011 erinevate äriühingute lõikes. Eeldan, et enamikes äriühingutes peaksid need ootused olemas olema.

Tegelesime ka sellega, et omaniku ootused oleksid terviklikumad, et ei sisaldaks üksnes kasumit ja üksikuid ülesandepüstitusi. Kui rääkida korrupsioonist, siis see on eraldi teema, aastatel 2007-2011 muudeti riigivaraseadust, kus viidi sisse äriühingute sisekontrolli ja auditi nõuded, sõltumatu auditikomitee, eraldi raportid ja majandusaasta aruande erinevad osad, mida selles osas tehakse.

Artur Talvik

Kui palju sa otse suhtlesid AS Tallinna Sadama nõukogu esimehega väljaspool üldkoosolekut?

Juhan Parts

Sõltub teemadest.

Artur Talvik

Mis need teemad võisid olla?

Juhan Parts

Üldkoosolekud olid meil hästi sisulised ja struktureeritud, see hõlmas ettevõtte juhtkonna ülevaadet, nõukogu raportit. Ministeeriumis oli väike üksus, kes seda koordineeris (kaks inimest). Seitsme aasta jooksul oli väga erinevaid teemasid. Nõukogu esimehega suhtlemine sõltus teemadest.

Artur Talvik

Kas ministriks oleku ajal oli üks nõukogu esimees?

Juhan Parts

Jah.

Artur Talvik

Täna sa pead teda valelikuks inimeseks. Milline teie omavaheline usaldus sel perioodil oli?

Juhan Parts

Vale oleks panna kogu AS Tallinna Sadama küsimust konteksti Seli ja Parts. See ei oleks õige. Probleem tekkis sellest, et me arutasime 2011. aastal AS Tallinna Sadama uue juhatuse valimist ja siis oli meil mõlemal nägemus, et juhatuse peaks uuenema ja ta lubas seda. Kokku oli lepitud ka see, et toimuvad nn avalikud konkursid ja juhatuse peab uuenema. Aga nõukogu esimees ei teinud seda.

Artur Talvik

Mis see põhjus võis olla?

Tarmo Olgo

Avalikud konkursid ikka olid.

Juhan Parts

Ma nimetan nn avalikud konkursid. Avalik konkurss ei anna mingit tulemust. Kui minna äriühingu juhtimise muutmise juurde, siis me jõuame edasi omandusüksuse, nõukogu täpsema

rolli ja siis ka juhtkonna mehitamise juurde. Kui me räägime keerulistest ettevõtetest, mida AS Tallinna Sadam kindlasti on, arvestades, mis on juhtunud äriühingu sisulise äritegevusega, s.o pronksiööst ja muudest turuolukorra muutustest põhjustatud probleemidega, siis AS Tallinna Sadam on ikkagi rahvusvahelises konkurentsivõimelises olev ettevõtte oma põhitegevuses, me konkureerime Soome, Leedu jne kaubateede ja sadamatega, Tallinna Sadam ei ole selles mõttes mingi monopolne äriühing. Põhiline oli aga ikkagi see, et kui Neinar Seli kandideeris Eesti Olümpiakomitee presidendiks, siis ta lubas oma kandideerimisplatvormis spordirahvale, et võtab riigiettevõttest rohkem raha spordile. See on esiteks seadusevastane, millest sai ka temaga räägitud, ja teiseks riigivaraseaduses on sõnaselgelt öeldud, et annetusi ja toetusi saab kasutada üksnes ettevõtte finants- ja tegevuseesmärkide huvides. Riigiäriühingud ei ole mingi suvaline laegas, kust saab kaootiliselt raha spordile või muule tegevusele anda. Muidu saime (Neinar Selgiga) koos töötada hästi. Minu suhetele Neinar Seliga ma ei annaks üldse nii suurt tähendust, see ei ole oluline küsimus kui vaadata komisjoni ülesandeid ja tekkinud korrupsioonikaasust AS-s Tallinna Sadamas. Kui me räägime juhatuse valimisest, siis mis oli Kiili ja Kaljuranna puhul probleemiks. Põhiprobleem oli ikkagi see, et nad olid ennast ammendanud. Pidades silmas AS Tallinna Sadama põhitegevust oli tolleks ajaks toimunud pronksiöö, kaubavood olid kukkunud ja kohtudes Hamburgi, Singapuri ja Kotka sadama juhtidega, sai mulle selgeks, kellega me konkureerime. See oli see probleem. Kas oli tegemist korrupsiooniga minu ajal? Ma ei hakka siin spekulerima. Kui olid Riigikogu valimised aastal 2011, siis IRL ettepanekul laiendati kaitsepolitsei pädevuse alla oluliste riigiäriühingute juhid. Avalikkuses käis kogu aeg süüdistamine, et AS Tallinna Sadama juhtkond ei ole puhas, nt Kanajev. Selle probleemi taust oli see, et põhilised kaubavood (Venemaalt) hakkasid pronksiöö tõttu langema, küsimus samuti sellest, mis oli AS Tallinna Sadama roll selles, sest samast probleemist puudutatud osapooli oli mitmeid: raudtee, sadama operaatorid jne. Kerge oli teha etteheiteid, aga need ei olnud adekvaatsed. Inimesed ei saa aru, millest Venemaast sõltuva kauba teekond määratakse, eriti kui Ust-Luga sadam hakkas valmima. See on omaette teema, millest võiks eraldi rääkida. Väga keeruline on saavutada ärilist edu, kui riigi käes on 100% AS Tallinna Sadamast, siis on eraldi raudtee infrastruktuur ja tagatipuks kaup. Kui tahame selles transpordiloo sektoris saavutada edu, mis sõltub Venemaast, siis tuleb sellega eraldi tegeleda, eriti arvestades olukorda, mis tekkis pärast pronksiööd, s.o 2008 ja sealt edasi. Konteinerterminali juurde tagasi pöördudes, siis siin oli põhiülesanne see, et tuleb mitmekesistada kaupa, mis Tallinna sadamast läbi läheb. Tuleb tuua kaupa, mis annaks potentsiaali luua uusi töökohti tööstusele, töötlemisele jne. Iga liigutus logistikas maksab. Sealt tekkis konteineri turuseis. Tallinna Sadam on võrreldes Riia, Klaipeda, Soome, Peterburi ja Leningradi oblasti sadamatega üsna kehvake. AS Tallinna Sadamal oli selles mõttes õige positsioon, et nad läksid otsima alternatiivi. AS Muuga CT omanik Kanajev tassis kokku igasugust informatsiooni. Sellest oli juttu institutsioonidega kui ka AS Tallinna Sadama juhtkonnaga. Need süüdistused, mida Kanajev õhku pildus olid üsna rumalad. See käib mõneti asja juurde. Kas selle tõttu ei saanud Kanajev uue konteinerterminali pikaajalist lepingut või oli seal midagi muud, ei tea. Nüüd, mis pärast juhtus, on muidugi omaette teema. Toimus rahvusvaheline konkurss. Sadama juhtide ambitsioon, vähemalt aruteludes ministeeriumiga, oli töötada Hiina suunal. Mõneti seal oli teatud loogika. Ma ise käisin nendega Hiinas. Hiinlased tulid siia ja hakkasid tegema konteinerterminalis projekteerimis- ja muid töid. Tehti projekte ka ümber. Olid suured koostööprotokollid hiinlastega ja hakati investeerima. Mingil hetkel hiinlased aga katkestasid koostöö. AS Tallinna Sadama ambitsioonitase oli ikkagi saada siia rahvusvaheline operaator, kes kontrollib sellisel määral kaubavooge, et Tallinna Sadamal oleks teatud eelised. Tulemus oli see, et tekkis hoopis Rail Garant ja hiljem kui ma olin lahkunud

2014. aastal ministri positsioonist, siis Rail Garant peatas oma tegevuse. Kui te küsite mu käest, et kas Rail Garant oli usaldusväärne. Jah, kindlasti oli seal teatud ärioloogika taga, aga need olid juhatuse ja nõukogu otsused. Selles (Rail Garant) küsimuses tekkis nõukogus sisuline konflikt. Ent see ei olnud kindlasti erakondlikul pinnal (rahandusministri ning majandus- ja kommunikatsiooniministri nimetatud nõukogu liikmete vahel) tekkinud konflikt, kaugel sellest.

#### Artur Talvik

Mitmetes AS-s Tallinna Sadam käsitletud küsimustes on ikka näha seda, et IRL-i kuulunud nõukogu liikmed on olnud otsuse poolt ja reformierakonda kuulunud liikmed vastu. Ma tulen korra tagasi juhtimise skeemi juurde. Kui palju sa suhtlesid otse AS Tallinna Sadama küsimustes teiste nõukogu liikmetega? Kas sa suhtlesid vahest ka otse juhatuse liikmetega?

#### Juhan Parts

Ikka, loomulikult. Juhatus suhtles küll eeskätt ministeeriumiga: kantsleri ja vastava ala asekancleritega, see sõltus projektist ja teemast, kus oli vaja teha ministeeriumiga koostööd. Ei ole nii, et juhatus ja nõukogu käivad pidevalt ministri juures. Minister ise permanentselt ei suhtle juhatuse liikmetega. Mina delegeerisin asju oma inimestele (MKM-s) ja usaldasid neid. Juhatuse ja nõukogu esimehega oli ministeeriumil üsna palju suhtlemist.

#### Jaanus Karilaid

Sa päris palju väitsid, et minister, juhatus ja nõukogu on komplitseeritud, aga kuidas minister omaniku esindajana ikkagi oma tahet ellu viis? Üks on see, et ta määrab nõukogu liikmed, nõukogu liikmed saavad mingisuguse koolituse, saavad aru, mis on riigi eesmärk, s.o mõjutamine läbi nõukogu liikmete ja teisalt mõjutamine läbi üldkoosoleku korralduse, millega antakse mingisugune suunis. Kumba instrumenti neist rohkem kasutati? Kas nõukogu liikmetele anti suur autonoomia, kuid nad pidid lähtuma seejuures riiklikest prioriteetidest või minister sekkus nagu Botnica puhul, s.o tuli üldkoosoleku korraldus, kus pandi piirmäärad paika ja nõukogu otsustas häältega 3:2 seda korraldust täita.

#### Juhan Parts

Esiteks ei ole olemas üldkoosoleku korraldusi. Kui küsid omaniku tahte järele, siis ettevõtte tegutsevad oma selgel äriturul ja peavad tegutsema maksimaalselt hästi. Tavalist ettevõtte omanikku - aktsionäri huvitab ettevõtte kasum. Kui me aga tuleme keerukama struktuuriga äriühingute omaniku ootuste juurde, mida me Erkki Raasukese MKM-s töötamise ajal hakkasime välja töötama, s.o erinevad efektiivsusnäitajad jne, siis kas neid on vaja, on omaette küsimus. Kui tulla aga konkreetselt AS Tallinna Sadama juurde, siis suures plaanis on AS Tallinna Sadam turul tegutsev ettevõtte, see puudutab kaubavedusid läbi Muuga ja ka Paldiski, samuti reisisadamat. Omaniku tahe ongi saada maksimaalset kasumit ja tõsta ettevõtte väärtust ja selles osas olid AS Tallinna Sadama tulemused kindlasti rohkem kui rahuldavad. Kas erakapitalil ettevõtteks oleks AS Tallinn Sadam suutnud veel suuremat kasumit saada, see on eraldi küsimus. Kasumit saadi isegi vaatamata turu kõikumistele ja Ust-Luga sadama valmimisele.

Kui me tuleme üksiküsimuste juurde, siis ma räägin Botnica teema lühidalt lahti. Meil oli olemas jäämurdekontseptsioon. Teadsime, et jäämurdjat oli vaja, sest Soome lahel jäämurde teenindamine ei ole lihtsalt üks võimekus. See, kui me ei suuda presenteerida, et 365 päeva on mereteed laevatatavad, ei ole võimalik pikaajalisi kaubakoguste kokkuleppeid saavutada. See

ei ole AS Tallinna Sadama või Muuga sadama operaatorite spetsiifiline küsimus, vaid see puudutab ka Sillamäe ja Kunda sadamat. Jäämurdja teema oli üleval aastal 2003, kui me hakkasime jäämurdekontseptsiooni tegema. Teema jäämurdevõimekusest tekkis ülesse alati siis kui jää läks väga kaugemale. Aastatel 2003-2004 oli väga külm talv, siis jäämurdekontseptsioon valmis, selles oli nähtud ette kolm jäämurdjat Soome lahele. Savisaare ajal oli Veeteede Amet sõlminud „veerand“ projekteerimislepingu jäämurdja projekteerimiseks. Kellelgi ei olnud aga vastust, kust tuleb täiendav raha jäämurdja ostmiseks kui peaks projektini jõutama.

Artur Talvik

Mis tähendab „veerand“ projekteerimise leping?

Juhan Parts

Raha oli ette nähtud n-ö veerandiks projektiks. Veeteede Amet sai läbi viia jäämurdja projekteerimishanke 2005 või 2006. Vastus sellele, kust tuleb 120 miljonit eurot (üle miljardi krooni), mis oli jäämurdja arvestuslik eelarveline maksumus (pluss-miinus 20%), ei olnud. Siis oli selge, et sellisel kujul, et riik ostab ja teeb ühekordse kulu jäämurdja ostuks, nii nagu normaalselt jäämurdjasse investeeritakse, see võimalik ei ole.

Artur Talvik

Kas sina katkestasid selle lepingu?

Juhan Parts

Valitsus katkestas selle projekti. Meil ei olnud vastust küsimusele, kust tuleb täiendav raha. Puudus mudel kuidas jäämurdjasse investeerida. Töötati erinevate variantide kallal. Näiteks koos erakapitaliga teha mingi PPP (public-private partnership), mis on keeruline, aga vähemalt erakapital investeerib ja riik saab osta teenuseid. Põhiküsimus on selles, et monofunktsionaalsesse jäämurdjasse investeerimine on ebaökoonoomne. Oli selge, et erakapitaliga asja ei lahenda. See oleks riigile olnud palju kallim. Käisid küll Norra ja kohalikud investorid erinevaid mudeleid pakkumas, ent need projektid oleksid läinud veel kallimaks kui riigieelarvest jäämurdja ostu rahastamine. Ministeerium, ent põhiliselt Veeteede Amet (Andrus Maide ja Eero Pärnmäe võivad sellest täpsemalt rääkida) otsisid alternatiivseid võimalusi jäämurdja ostmiseks, tegemist oli permanentselt üleval oleva probleemiga, kuni tekkis n-ö Soome võimalus. Ega soomlased ei pidanud jäämurdjat müüma. Valitsuse poolt oli vaade, et kuidas laevadesse üldse investeeritakse, kuidas neid hallatakse ja opereeritakse, et ärimudel oleks jätkusuutlik. Samal ajal me ehitasime väiksemate sadamate jaoks laevu. Küsimuse all olid Saaremaa, Hiiumaa laevad. Mujal riikides investeeritakse veeteede ja piirivalve ametkondade laevadesse analoogse mudeli järgi nagu meil toimub see riigi kinnisvara puhul, see on amortisatsioonipõhine, ärilised põhimõtted jne. Siis tekkis MKM-s kolm alternatiivset varianti selle kohta kui soomlastega peaks saavutatama jäämurdja ostuks kokkulepe: a) teha eraldi laeva kinnisvara äriühing, b) läheb laev AS-le Tallinna Sadam või c) AS-le Eesti Loots. Laeva kinnisvara ettevõtte juures nähti mitmeid miinuseid, siis leiti, et võiks (laeva opereerimiseks) olla AS Tallinna Sadama või AS Eesti Lootsi tütarettevõtte.

Artur Talvik

Mis need miinused olid?

Juhan Parts

Esiteks, vajakuks laeva kinnisvara äriühing algkapitali. Teiseks, kas alustada kogu ambitsioonika projektiga (laevastiku koondamisel) tervikuna, kuna siis see oleks läinud liiga laiahaardeliseks. Suurema tõuke sai see teema ikkagi jäämurdja vajaduse tõttu. Saaremaa ja Hiiumaa laevade osas oli olukord tookord veel ebaselge, pidasime läbirääkimisi laevade omanikega, väikesaarte uutest laevadest olid vaid üks-kaks valmis. Laeva kinnisvara äriühing oleks olnud esmapilgul kunstlik moodustis, me oleksime hakanud nullist uut ettevõtet tegema. Nii AS Tallinna Sadam kui ka AS Eesti Loots olid projektist huvitatud. AS Tallinna Sadama kasuks rääkis see, et tal oli finantsvõimekus ja teiseks kindlasti see, et tal oli mingisugunegi rahvusvahelistel turgudel tegutsemise võimekus, Eesti Loots tegutseb seevastu väga lokaalselt. Pidasime silmas seda, et multifunktsionaalse jäämurdja puhul tuleb osata rahvusvahelistel turgudel kaheksa kuud raha teenida. Vähemalt peab olema selline ambitsioon. Kolmandaks, AS Tallinna Sadam oli ise otseselt huvitatud jäämurdmisest, arvestades Muuga ja Paldiski sadamat. Valitsus arutas küsimust ja ega siis üldkoosolek ei otsustanud, et minge ostke see laev. Üldkoosolek otsustas valitsuse otsuse alusel kahte asja: hind mitte üle 50 miljoni, ja tingimusel, et AS Tallinna Sadam võidab Veeteede Ameti korraldatava 10-aastase jäämurdetööde teostamise riigihanke. Minu ajal oli alati reegel selline, et mitte mingisugust üldkoosoleku korraldust olla ei saa. Äriühing tulenevalt sellest, et nõukogul ja üldkoosolekul on oma vastutus, peab olema partner (ministeeriumile), üldkoosolek ei sa võtta ärilist riski. Kust tuli hind kuni 50 miljonit eurot? Seda võib küsida sadama juhatuse, Marika Priske ja Eero Pärgmäe käest. Soomlased seda jäämurdjat väga müüa ei tahtnud ja väitsid, et neil on palju ostjaid sellele. Kas see oli tõsi, ma ei tea. AS Tallinna Sadam tegi oma esialgse äriplaani. Sadama arvutus oli umbes selline, et kui nad võidavad Veeteede Ameti jäämurde võimekuse hanke ja nad pakuvad päevase jäämurde võimekuse hinnaks sama palju, kui ajutise lahenduse puhul (kui Veeteede Amet kasutas Norra ja Rootsi jäämurdjate teenuseid), siis sellisel juhul 50 miljonilise investeeringu puhul on AS Tallinna Sadamale garanteeritud minimaalne tuluvõime tootlus 5%. Äriplaani oli heaks kiidetud AS Tallinna Sadama finantsjuhi ja juhatuse poolt. Kui nõukogu ja juhatuse soomlastega ärilisi läbirääkimisi pidasid, millesse valitsus ja ministeerium enam ei sekkunud, ja kui keegi oleks soomlastest öelnud, et makske rohkem, siis meie lähtekoht oli see, et me ei taha Veeteede Ametile jäämurde võimekuse teostamise eest maksta rohkem kui me seni maksime Norra ja Rootsi ettevõtetele jäämurdeteenuse eest üheaastaste lepingute puhul. Sealt tuli see number.

#### Artur Talvik

Ma tulen tagasi korra selle üldkoosoleku otsuse juurde. Kui jäämurdja toodi ( ma ei tea kellega läbirääkimised toimusid, juhatuse või nõukoguga või kuidas see käis), sellega muudeti või täiendati AS Tallinna Sadama põhikirjalist tegevust. Toodi täiesti uus tegevus sisse.

#### Juhan Parts

Selles mõttes oli vajalik valitsuse ja üldkoosoleku otsust. See oli uus ärivaldkond võrreldes senise AS Tallinna Sadama ärivaldkonnaga.

#### Artur Talvik

Kuidas need läbirääkimised toimusid, kuidas selline otsus tuli?

#### Juhan Parts

Kõne all olid ministeeriumis nii AS Tallinna Sadam kui ka AS Eesti Loots. Mõlemad neist olid (jäämurdjast) huvitatud.

Artur Talvik

Kas sa rääkisid läbi nii AS Tallinna Sadama kui AS Eesti Lootsi nõukoguga või juhatusega?

Juhan Parts

Põhiliselt juhatustega. Nõukogu esimeeste tase oli informeeritud. Ei vasta tõele väide, et nõukogu esimees või liikmed ei teadnud asjast. Kui asi hakkas konkretiseeruma, siis olid ministeeriumis koosolekud, nõukogu esimees käis mitu korda kantsleri juures töö nõuupidamistel, ma ise vahetult seal ei osalenud. Kui äriläbirääkimised olid soomlastega lõpetatud, siis nõukogu otsustas hääletage 6:2 Botnica osta. Miks endine nõukogu esimees (Neinar Seli) räägib ühte ja siis järsku teist, seda ma ei tea.

Artur Talvik

Sa väidad, et nõukogu esimees oli enne hääletust nõukogus ministriga kohtudes öelnud, et ta on Botnica ostmise poolt, aga pärast hääletas ostmise vastu?

Juhan Parts

Ma lihtsalt ei väida seda, vaid nii on. Kutsuge komisjoni endine MKM kantsler Marika Priske, asekanter Eero Pärnmäe ja tollaegne sadama juhatus. Ei olnud nii, et üks kord said inimesed kokku ja arutasid Botnica ostu. Sel hetkel kui turule tekkis selline võimalus jäämurdja osta (kestis vähemalt mitu kuud) oli töö nõuupidamisi ministeeriumis ja AS Tallinna Sadamas oi-oi kui palju, seda enne kui valitsus hakkas oma materjale liigutama. AS Tallinna Sadam mõtles asjad läbi, tegi kalkulatsioone ning juhatus oli täielikult projekti pühendatud. Mulje, et jäämurdja ostu otsus tehti äkki, ei ole õige. Toimus põhjalik töö ministeeriumi poolt vaadates.

Artur Talvik

Mind hämmastab see kui ütled, et see oli põhjalik töö. Samal päeval kui müügitehing toimus ilmus Helsingin Sanomates artikkel, kus soomlased kirjutavad, et Arctia (Soome riigifirma) sai lahti kahjumlikust Botnicast. Kuidas Botnicat läinud on? Mitu inimest, kes Botnicat nägid enne kui see Tallinnasse tuli, ütlesid, et Botnica oli väga kehvast seisus. Kas sellist eeluurimist ei tehtud?

Juhan Parts

Kui sa ütled, et Botnica on kehvast seisus, siis see ei vasta tõele. Mis tähendab, et kehvast seisus?

Artur Talvik

Asekanter Eero Pärnmäe rääkis ka seda kindlasti.

Juhan Parts

Räägin nüüd kellegi teise juttu, et Botnica ei suutnud saavutada põhjast üleval pool olevaid kallemaid lepinguid. Miks ei suutnud, küsige soomlaste käest. Ma ei ole Helsingin Sanomat artiklit lugenud. Lõpläbirääkimisi soomlastega pidas AS Tallinna Sadama nõukogu ja juhatus. Nemad vastutavad selle eest. Tegime kalkulatsioone. Valitsuse seisukohast oli parem teha see investeering, vaatamata sellele kui ei suudeta hinda alla kaubelda, kui jätta jälle tegemata.



Alternatiiv oleks olnud mitte midagi või uus laev, mis oleks palju kallim olnud. Kui tuleme tagasi Botnica investeeringu juurde, siis majandusaastal 2013 oli Botnica AS Tallinna Sadama kõige tootlikum investeering. Juhatus rääkis 2014. aasta koosolekul, et nad hea meelega hakkaksid ette valmistama teist laeva ostu. Kas soomlastega kaubeldi piisavalt, tuleb küsida ennekõike juhatuse ja nõukogu käest. Minul etteheiteid ei ole. Soomlastel müügivajadust ei olnud tollal. Täna lugesin kusagilt, et Botnica hinnaks on 46 miljonit või natuke vähem ja nüüd kui keegi spekulereib, et 2012. aastal oleks hind olnud 35 miljonit. Siis kui täna on hind 46 miljonit, see tähendab, et tolle aja hind 50 mln oli enam-vähem turuhind. Soome riigiäriühingu juhtidega võite ka rääkida. Lõpuks ju müüja paneb selle hinna paika, ütleb, et kui te ei taha, siis ärge ostke.

#### Jaanus Karilaid

Eks see tootlikus tuli ka sellega, et anti riigi poolt kaasa 10-aastane teenuseleping. Seal on eelarveread läbi Veeteede Ameti. Mida Marika Priske ja Eero Pärnmäe ütlesid selle kohta, et miks loobuti avalikust hankest jäämurdja ostul? Selliseid objekte on võimalik ka läbi avaliku hankemenetluse osta. Kindlasti nii kiire ka polnud, et pidi kahe-kolme kuuga jäämurdja ära ostma.

#### Juhan Parts

AS Tallinna Sadam viis ka omakorda läbi avalikku hanke Eestile jäämurdja hankimiseks (Eero Pärnmäe kinnitas selle üle). Ühtegi pakkumist ei tulnud. Ei ole nii, et riik kinkis AS Tallinna Sadamale 10-aastase jäämurdmise võimekuse lepingu selle hinnaga ja AS Tallinna Sadam sai sellega garanteeritud tootluse 5%, mis on väga korralik investeering. Vaid ka selle kohta viis Veeteede Amet läbi avaliku riigihanke, kus keegi peale AS Tallinna Sadama ei osalenud. Ei osalenud Soome, Rootsi n-õ kahjumlikud ettevõtted. Reaalsus on see, et viidi läbi kaks hanget. Miks see Botnica küsimus oli üldse aktuaalne? Meil oli jäämurdja Tarmo, aga alati oli vaja Veeteede Ametil teist jäämurdjat juurde, seda küsisid nii kaubaoperaatorid kui ka sadamad. Võib võtta välja sellekohased dokumendid läbi erinevate aastate. Alati olid ühekordsed jäämurde lepingud (Rootsi laevade Viiking, Zeus prahtimiseks). 2011/2012 mitte keegi enam ei tulnud riigihankele, sest nad ütlesid, et neil ei ole võimalik enam seda üheaastast jäämurde lepingut sõlmida. See oli see tegelik seis. Kordan veel: nii AS Tallinna Sadam tegi hanke, kui ka Veeteede Amet.

#### Artur Talvik

Kas pikemaid lepinguid nad oleksid nõus olnud tegema?

#### Juhan Parts

Ei. Nad ei tulnud ju pikema lepingu pakkumisega. Veeteede amet tegi 10-aastase jäämurdevõimekuse lepingu, mis kehtib täna Botnicale. AS Tallinna Sadama pakkumise tulemusena oli ka garanteeritud tootlikus selle hinna peale.

#### Artur Talvik

Kas hind oli võetud rootslastelt? Sama hind nagu renditi laevu rootslastelt?

#### Juhan Parts

Seda küsige AS Tallinna Sadama juhatuse käest, seal töötati äriplaani läbi. Mina ka ei tea, mis pakkumisele nõukogu ja juhatuse lähivad, kui Veeteede Ameti hanke välja kuulutatakse. See oli tingimus. AS Tallinna Sadama oli eelpeetud Botnica osas sõlmitud. Nad tegid Veeteede Ametile oma pakkumise. Kui keegi teine oleks tulnud 10-aastase jäämurde võimekuse lepinguga, poleks AS Tallinna Sadama ostanud seda laeva, aga keegi teine ei tulnud hankele. AS Tallinna Sadama juhatuse äriplaan oli 5% tootlusega, kui isegi suveks mitte mingit muud raha teenimise võimalust mujalt turgudelt ei leita. Aga leidis, nüüd küll tulid Venemaa sanktsioonid ja offshore töö osas langes sellega leping ära, mis minu arvates ei ole mingi vabandus. Tuleb otsida lihtsalt uusi tegevusi ja tegevusi kindlasti on.

#### Artur Talvik

Minu mulje jääb, et Veeteede Ametilt pressiti nii hea hind välja, et suvel oleks võinud ka ilma tööta olla. Tootlus oleks väga hea olnud.

#### Juhan Parts

See on väga ebakompetentne hinnang, hankele oleks võinud tulla kes iganes pakkumust esitama. Siin tuleb silmas pidada ka AS Tallinna Sadama kui äriühingu vastutust. Kui oleks tulnud ministrilt käsk AS Tallinna Sadamale, et minge pakkuge null euroga Veeteede Ametile teenust, siis kui nõukogu ja juhatuse oleksid seda käsku täitnud, siis oleksid nad vastutanud äriühingule kahjuliku tehingu tegemise eest.

AS Tallinna Sadama sisenes uude ärivaldkonda, milleks oli laevade haldamine ja jäämurdmine. Nad tegid esimese investeeringu garanteeritud 5% tootlusega. Kui keegi teine oleks tulnud Veeteede Ameti hankele AS Tallinna Sadama kõrval ja pakkunud odavamalt hinda, siis oleks AS Tallinna Sadama soomlastele Botnica tehingu ära öeldud ja riik oleks ka rahul olnud, saanud teenust odavama hinnaga. Aga ei tulnud keegi Veeteede Ameti hankele AS Tallinna Sadama kõrvale pakkumust esitama.

#### Valdo Randpere

Tahan Juhan Partsi ühest küljest kaitsta. Keegi pole meile öelnud, et Botnica oli väga hullus olukorras. Botnica kasutatavad mootorid olid küll suhteliselt kehva kuulsusega.

#### Artur Talvik

Kaks miljonit läks mootorite kordategemiseks.

#### Valdo Randpere

Mootoreid oli hooldatud, aga soomlased ei olnud nii südamlikud hooldajad mootoritele kui meie laevameeskond. Nüüd mootorid tuksuvad väga hästi. Keegi ei väitnud, et laev ise oli kehvast seisust.

#### Juhan Parts

Kaks miljonit tehti investeering selleks, et suuta eksami sertifikaat saada. Mina ei pretendeeri spetsialistiks. Palun komisjonil lõpetada spekulatsioonid, mis põhinevad suvaliste inimeste suvalistel arvamustel. Ei ole usutav, et soomlased, kes on jäämurdjate ehitamisega tegelenud aastakümneid, panid Botnicale suvalised mootorid. Kui komisjonil on kahtlusi, siis tellige mootoritele analüüsid. Meie siin ei ole laeva mootorite spetsialistid.

### Valdo Randpere

Meist keegi ei ole rääkinud, et Botnica oli räbal. Artur, sinu mälu veab sind alt.

### Artur Talvik

Jah. Ma juba täpsustasin.

### Valdo Randpere

Mootorite kohta oli jah jutt, et nad ei ole heas kirjas. Nüüd eesti meeskonna hoolitsuse all on nad väga head. Minu mälu ütleb mulle, et nõukogu ikka väga ei tahtnud Botnicat osta ja oodati ministri korraldust. Lõpuks saadi ministrilt korraldus, et ostke ära, ja selle hinnaga. Tootlus ei olnud 5%, vaid 8,1%. Nõukogu protokollist loeb välja, et AS Tallinna Sadama nõukogu alguses lausa keeldus midagi ette võtmast, enne kui sinu käest ei tule seda korraldust. See korraldus tuli ja siis AS Tallinna Sadam ostis laeva. AS Tallinna Sadama nõukogu esmalt keeldus Botnica ostust.

### Juhan Parts

AS Tallinna Sadama jaoks oli tegemist uue ärivaldkonnaga. Nõukogu ei saanudki enne Botnica ostu otsust teha, kui valitsusel oli põhimõtteline otsus selle kohta, et Veeteede Amet korraldab hanke 10-aastaks jäämurdeteenuse saamiseks. Veeteede Ametil pidi luba olema hanke korraldamiseks. AS Tallinna Sadam ei saanud üldse enne Botnicat ostagi, kui nad ei teadnud kas nad Veeteede Ameti jäämurdmise hanke võivad. Sellest tulenevalt pidi valitsuse, Veeteede Ameti ja AS Tallinna Sadama tegevus olema n-ö hästi koordineeritud. AS Tallinna Sadamale oli algusest peale selge, et jäämurdeteenuse osutamine on nende jaoks uus ärivaldkond, et see vajab omaniku suunist. Oli valitsuskabineti otsus ja sellele järgnes üldkoosoleku otsus.

### Tarmo Olgo

Tahtsin korra küsida Botnica tootlikkuse poole pealt. AS Tallinna Sadamale oli omaniku poolt ette antud 8,1% varade tootlust. Botnica puhul oli see tootluse protsent oluliselt madalam.

### Juhan Parts

Viis protsenti tootlust investeeringult on väga hea protsent. Kantsleriga, asekanteriga, sadama juhatusega oli algusest peale jutt, see oli ka põhjus miks AS Tallinna Sadam oli tunduvalt eelistatumas seisus kui AS Eesti Loots. Nimelt tuli Botnicaga teenida rahvusvahelistel turgudel täiendavat tulu (jäämurdehooaja välisel ajal). Kõik teadsid, et kohalik Botnica meeskond on tubli, nad tegid ära keerulised sertifikaadid ja teenisid reaalselt raha (offshore töödega jäämurdevälisel ajal). Kui nad sellega said hakkama, siis Botnica kui investeeringu tootlikkus kasvas isegi ühel aastal 18%-ni. Paberite järgi peaks Botnica meid teenindama 40 aastat. Pakume Botnicat turule müüa kui natuke olukord (offshore tööde turul) paraneb. Ma arvan, et me teeniksime Botnica müügist rohkem kui 50 miljonit ja võime siis ise hakata uut jäämurdjat ehitama. Nimetasin Botnica ostu omal ajal aasta transporditeoks. Jäämurde võimekus oli nii raske ülesanne tol korral. Küsi nende käest, kes selles (transiidi) valdkonnas tegutsevad. Rääkige näiteks Tiit Vähiga. Kui palju maksab iga liigutus kui laev ei saa kai äärde. Iga kaotatud minut läheb igale kaubasaatjale kirja, et seda kaubateed ja sadamat usaldada ei saa. Nad (transiidivaldkonna ettevõtjad) kaotavad pikaajalised lepingud. Meie sadamate eelis Venemaa

sadamate, näiteks Ust-Luga ees on ainult see, juhul kui majandusolukord nüüd ida pool taastub, et meie teenus on ülimalt kvaliteetne ja tähtaegadest peetakse kinni.

Henn Põlluaas

Sa väitsid, et Kiil ja Kaljurand olid väsinud ja võrreldes teiste sadama juhtidega ei olnud sellist haaret ja aktiivsust, aga ometi nad jätkasid oma ametipostil, seejuures oli Kaitsepolitsei andnud hoiatuse nende kohta.

Juhan Parts

Kaitsepolitsei ei olnud hoiatanud. Ma rääkisin konkursist, mis oli aastal 2011.

Artur Talvik

Siis ei olnud kaitsepolitsei veel sees seal. 2012. aastal alles hakkas kaitsepolitsei riigi osalusega äriühingutes käima.

Juhan Parts

See oli arvamus, mida nõukogu esimees Seli osaliselt jagas. Nõukogu lõpuks otsustas, et Kiil ja Kaljurand jätkavad. Nõukogu peabki ise otsustama. Mulle see otsus ei meeldi. Kas me uskusime, et avalikul konkursil on võimalik saada head juhatuse liikmed? Ei, avalikku konkurssi ma ei usu. Avalikelt konkurssidelt ei tule midagi. Avalikult tuleb konkurss küll välja kuulutada, kuid tuleb aktiivselt ise kandidaate otsida. Tegemist on segakonkurssidega, avalikule konkursile lisandub sihtotsing.

Valdo Randpere

Kas viimane otsing läks sinu meelest metsa?

Juhan Parts

Muidugi.

Tarmo Olgo

Kes ministeeriumist olid need konkreetsed isikud, kes soomlastega kohtusid ja läbirääkimisi pidasid Botnica ostu küsimuses?

Juhan Parts

Kantsler Marika Priske ja vastava ala asekancler Eero Pärnmäe. Kutsuge kindlasti komisjoni.

Artur Talvik

Tulen korraks Muuga konteinerterminali 17. kai teema juurde. Riigikontroll tegi auditi, mis tuli välja 2012, mis sisaldas kahtlust, et seal võib olla pettus kahe miljoni osas. Euroopa Investeerimispank kirjutas ka minister Juhani Partsi AS Tallinna Sadama hangete puuduste kohta. Vastust sellele Euroopa Investeerimispanka kirjale MKM kohe ei saatnud, vastati alles aastal 2014.

Juhan Parts

Seda tuleb ministeeriumist küsida.

### Artur Talvik

Tuli kaks sellist sarnast tõsist etteheidet kahest erinevast allikast: lisaks Riigikontrollile ka Euroopa Investeeringuspangast. Kas see ei olnud härekellaks ministriumile, et äkki AS Tallinna Sadamas on midagi valesti?

### Juhan Parts

Ma ei ole neid kirju täpselt lugenud, Riigikontrolliga tegi ministrium tihedat koostööd. Vihjeid, et AS Tallinna Sadama ehituslepingutega on võimalikud probleemid, liikus. Aga tegime Riigikontrolliga enne kui audit algas põhjalikku koostööd ja me olime ise väga huvitatud koostööst, sest osad sellest ehituse rahast tulid Euroopa Liidu Struktuurfondide vahenditest. Ma jään praegu mälu tõttu hätta. Minu meelest ministrium vastas sellele kirjale. Olid etteheidet riigihangete seaduse rikkumiste kohta. Nõukogu tegi oma ekspertiisi. Seda vaatas läbi prokuratuur, rahandusministrium, kes on riigihangete eest vastutav. Sellega tegeleti põhjalikult. Ma pean tunnistama, et ei tea kuhu see lõpuks jäi. Nõukogu ütles, et juhatus on käitunud hästi. Prokuratuur ja politsei saatsid asja tagasi. Minu jaoks olid küsimused üleval, vihjati, et 17. kai lepingu muudatustega on probleeme, mille tulemusel ei ole tasaarveldused olnud õiged. AS Tallinna Sadam väitis, et kõik on õige. Ma ei ole siin kohtumõistja. Kui nõukogu ütleb niimoodi, kaitseb ennast, siis usun, et nii vastati ka Euroopa Investeeringuspangale.

### Tarmo Olgo

Prokuratuur ei algatanud kriminaalasja põhjusel, et AS Tallinna Sadama juhatus leidis, et AS Tallinna Sadamale pole kahju tekitatud. See oli prokuratuuri argument.

### Juhan Parts

Kellele kahju tekitati? AS Tallinna Sadama juhatus väidab siis, et äriühingule kahju ei tekitatud. Kus see tõde seal on? Ma vastasin Riigikogus arupärimistele. Avalikkusele oli see väga suur teema. Me tegime Riigikontrolliga koostööd. Mis see tõde on, kas juhatus, nõukogu said kahju.... See on väga pikk lugu. See ei vasta tõele, et ministriumi asi ei huvitanud.

### Jaanus Karilaid

Kuna korruptsiooni väljajuurimine on igavene teema, siis kas instrumendina aitaks ka see, kui riigi äriühingute juhatuse liikmete majanduslike huvide deklaratsioonid oleksid avalikud?

### Juhan Parts

Probleem on nende äriühingutega, kes tegutsevad turul. Nende juhtimine tuleb viia selliseks, et nõukogu oleks täiesti professionaalne ja vajadusel tekiks omandiüksus nii nagu erainvestor oma portfelli haldab. See on nii OECD kui ka Erkki Raasukese soovitus. Äriühingu juhatus peab olema laitmatu reputatsiooniga. Loomulikult, me elame reaalses elus ja korruptsiooni tuleb ette ikka. Aga et öelda, et kõik riigi äriühingud on kõrge korruptsiooniga, siis sellega ei saa ka nõus olla. On tublisid inimesi ja tublisid juhte riigi osalusega äriühingutes.

### Jaanus Karilaid

Eesti Raudtee, Eesti Energia, Estonian Air, AS Tallinnas Sadam – kõigis neis on täna tõsised juhtumid ja need äriühingud kuuluvad MKM-i alla. Meie parlamendi liikmetena ei saa rahul olla nende nelja äriühingu juhtimisega. Milles probleem võib olla? Kas poliitiline tasand või

ametkondlik tasand on nõrk? Mida võiks muuta, et me nende nelja äriühinguga võiksime rahul olla? Korruptsioonijuhtum on Tallinna Sadamas ja Eesti Raudtees on KAPO sees, Estonian Air on pankrotis jne, need on lihtsalt näited.

#### Juhan Parts

See, et kaitsepolitsei saab vaadata riigi äriettevõtteid on samasugune preventiivne samm, millel on ka mingisugused tulemused. Mina ei tea täpselt, mis ja miks AS Tallinna Sadamas juhtus. Loodan, et põhjalikult olete tegelenud Prevo Holdingu juhtumiga. Minu jaoks on see palju huvitavam. Soovitan väga sügavalt tegeleda, kuidas ikkagi suudeti teha selline kohtuväline kokkulepe suure rahuloluga.

#### Jaanus Karilaid

Minu küsimuse fookus on seal, et kas midagi juhtimises muutma ei pea?

#### Juhan Parts

OECD soovitusel on see põhiküsimus, et nõukogu kvaliteet ja formeerimine peab muutuma. Need küsimused on nii OECD soovitusel kui ka Raasukese raportis üsna täpselt kirja pandud. Kindlasti tuleb tipus asi korda teha. Lisaks peab olema sisekontroll korras. See probleem on tegelikult agendas olnud alates 1990-ndate aastate lõpust, et riigi äriühingute juhtimine tuleb viia ühingu juhtimise tavadega kooskõlla. See probleem ei tõstatunud alles nüüd seoses Kiili ja Kaljuranna juhtumiga. Samuti omandusüksuse küsimus. Sellele on vastuväiteid olnud, oleme seda arutanud professionaalsel tasandil: kas on omandiüksusel mõtet, kas see ei ole täiendav bürokraatia. Sellele on samuti vastuväiteid: omandiüksus võiks olla äriühingu moel. Peab olema selline üksus, kes on igapäevasest poliitikast lahutatud, miks ta peab olema, selle kohta on viisteist argumenti. See on see, mida saab siin üleval teha.

#### Valdo Randpere

Erkki Raasuke lähtub eeldusest, et on võimalik luua nõukogu, mis on eksimatu ja mis kunagi äririski ei võta, mis minu meelest on küll ebareaalne. Kuid Erkki Raasuke tõi välja korruptsiooni teema juures, et korruptsioon nõukogu tasandil on olnud seotud just erasektori esindajaga, kel on omad huvid, mitte kunagi poliitikutega. Siin on vastuolu sellega, et viskame aga poliitikut nõukogudest välja ja toome sinna spetsialistid.

#### Artur Talvik

Erkki Raasuke nimetas ka parteilastest erasektori esindajad, kes võivad kasu tuua oma parteile.

#### Valdo Randpere

Jah, aga ta rõhutas ikkagi, et poliitikut ei ole korruptsiooniga olnud seotud.

#### Juhan Parts

Raasukesel olid soovitusel ikkagi teisiti argumenteeritud. Siin ei ole küsimus, kas poliitik on halb ja spetsialist on hea. Nõukogu tuleb komplekteerida põhimõttel, et selles oleksid esindatud kõik vajalikud sisulised kompetentsid tulenevalt äriühingu valdkonnast. See on võtmeküsimus. Iseasi on see, kust neid nõukogu liikmeid leida, kuid elementaarne on see, et nõukogus olevad inimesed peavad olema huvide konfliktist vabad. Mõnikord tekkisid arutelud, kas nõukogu liikmel on otsene või potentsiaalne huvide konflikt. Seda jälgisin nii mina kui kolleeg

rahandusminister Jürgen Ligi. Otsene huvide konflikt tekkis Neinar Seliga, kui ta sai Eesti Olümpiakomitee presidendiks, lubas, et toob äriühingust raha ja võitles AS-st Tallinna Sadam Eesti Olümpiakomiteele raha saamise eest.

#### Artur Talvik

Garri Ginter käis rääkimas huvide konfliktist, kus nad leidsid, et Hillar Tederile kuuluv Porto Franco on kõrvuti AS Tallinna Sadama maadega ja Hillar Teder soovis kasutada osa AS Tallinna Sadama maadest null rendiga. Lepingule pandi käsi ette ja seda ei toimunud.

#### Juhan Parts

Ma ei tea, et sellist asja üldse olemas on olnud. Seda peaks Hillar Tederi käest küsima. Jällegi jutuaajamise käigus siin tuleb välja täiesti eraldi teema. Nimelt AS Tallinna Sadamal oli täiesti välja arendamata sadama kinnisvara arendus. See hakkas peale 2008 või 2009-st aastast kui vaadati, et kogu AS Tallinna Sadamale kuuluv kinnisvara Tallinna linna südalinnas lihtalt ei teeni raha. Selleks paluti Hillar Tederit kui kinnisvaraspetsialisti AS Tallinna Sadama nõukokku, et ta aitaks panna Tallinna mereäärse kinnisvara raha teenima. Täna on seis jätkuvalt hädine. See oli tema nõukokku kutsumise mõte.

#### Artur Talvik

Samas oli Hillar Teder suur IRL ja Reformierakonna toetaja.

#### Juhan Parts

Hillar Teder ei tahtnud kuidagi AS Tallinna Sadama nõukogusse minna. Pidime teda tohutult veenma nõukokku tulema, et ta tooks sinna professionaalse vaate kinnisvara osas. Tema kutsumisel nõukogusse ei olnud rahastamisega mingit pistmist.

#### Artur Talvik

Tõnis Palts, Indrek Raudne, Neinar Seli, Eerik-Niiles Kross, Tiit Riisalo, Andres Lume, Hillar Teder on sinu ajal nõukokku nimetatud.

#### Juhan Parts

Neinar Seli on varasemast ajast nõukogust. Me ei ole tema osas muudatusi teinud. Juriidiliselt on Neinar Seli majandusministri poolt nimetatud, aga ta on rahandusministri inimene.

#### Artur Talvik

Aga mis loogika järgi toimus teiste liikmete nimetamine nõukogusse?

#### Juhan Parts

Need on inimesed, kel on vähegi ratsionaalselt oidu selles valdkonnas.

#### Artur Talvik

Mis see valdkond on?

#### Juhan Parts

Transport, logistika, ettevõtlus, et oleks lihtsalt aus inimene ja saaks asjadest aru. Kui Erkki Raasukese soovitude järgi teha ideaalne nõukogu, siis võib-olla tõstaks lati kõrgemale.

Artur Talvik

Need on kõik IRL inimesed (va Neinar Seli ja Hillar Teder). Kas see oli eeldus, et ta peab olema IRL inimene?

Juhan Parts

Ei olnud.

Artur Talvik

Kas liikmed arutati IRL juhatuses läbi või kuidas see käis?

Juhan Parts

Äripäevas kritiseeriti seda kuidas nõukogudesse inimesi määratakse. Aga käidagu siis välja need inimesed, kes tahaksid riigi osalusega äriühingute nõukogudes olla. Väga hea inimese saamine ei ole lihtne. Pigem inimesed ei soovi sinna nõukogudesse minna.

Artur Talvik

Kas see käis parteilist käsu liini pidi?

Juhan Parts

Inimesed avaldavad ise soovi, et tahavad mingis valdkonnas tegutseda.

Valdo Randpere

Tõnis Palts tuli nõukogu liikmeks kui Taavi Veskimägi läks rahandusministriks.

Juhan Parts

Tõnis Palts oli ka aastatel 2007-2011, aga kuna ta sai Riigikogu liikmeks, siis ta tuli ära, samuti nagu Indrek Raudne. Indrek Raudne tegeles transpordi ja logistikaga ning on erakonna programme kirjutanud. Ta on kindlasti suhteliselt suur asjatundja transiidi alal.

Artur Talvik

Kas Indrek Raudne ei olnud seotud Rail Garantiga?

Juhan Parts

Ei olnud.

Artur Talvik

Kas Prevo Holdinguga pidasid sa silmas Rail Garanti või?

Juhan Parts

Ei. Prevo Holding on hoopis teine asi. See on oluline asi.

Artur Talvik

Räägi.

Juhan Parts



Miks ma peaksin. See toimus peale mind.

#### Artur Talvik

Räägime sponsorrahadest. Ma saan aru, et ministeerium saatis erikontrolli AS Tallinna Sadamasse. Mis oli see põhjus?

#### Juhan Parts

Riigivaraseadus ütleb, et sponsorrahasid tohib kasutada ettevõtte finantseesmärgil. AS Tallinna Sadama puhul oli küsitavusi palju. Summad ei olnud suured. Nõukogu ja juhatuse töötasid välja uusi sponsorluspoliitika. See, mis annetusi nad teevad, peavad olema arusaadavad ja teenindama ettevõtte finantseesmärke. Probleemid olid, sest peaks suutma lahti seletada, miks sponsoreerida.

#### Artur Talvik

Kas need probleemid puudutasid ka IRL inimesi? Kas ka IRL inimesed suunasid sponsorrahasid mingis suunas?

#### Juhan Parts

Ma ei ole nõus, kui sa selles kontekstis räägid IRL inimestest ja Reformierakonna inimestest. Mina ei tea, et oleks olnud. Reformierakond näiteks toetas Tartu Botaanikaaeda. Mis Reformierakond või IRL sinna puutub. AS Tallinna Sadam toetas näiteks kergejõustikku. Ega sellest midagi halba ei ole. AS Tallinna Sadama sponsoreerimise asi oli kergelt kaootiline, aga see oli mõneti ka ühiskondlik hoiak. Esitati taotlusi ja eeldati, et raha saadakse. Parteilist jagamist ei olnud, aga loomulikult need inimesed kes rohkem suhtlesid olid tõenäoliselt altimad taotlusi esitama. Ma ei seoks seda erakonnaga.

#### Jaanus Karilaid

Ka sinu ajal prooviti suursaartega parvlaevade liiklust ümber korraldada, sul see ei õnnestunud. Urve Palol õnnestus. Kas Euroopa Komisjonilt oleks pidanud ministeerium riigiabi küsimuses kooskõlastust küsima või mitte?

#### Juhan Parts

See seisukoht, et mul ei õnnestunud parvlaevade osas midagi teha, ei vasta tõele. Mul õnnestus teha väga palju. Kui Ansipi valitsus lagunes, siis uus valitsus hakkas sahmima. Võib-olla on siiani kõik hästi tehtud, kui välja jätta korrupsioonijuhtum. Aga meie struktuur parvlaevade osas oli väga selge. AS Tallinna Sadam on laevade investeerija, kinnisvara haldaja ja välja rentija. Euroopa Komisjoni sõnul ei olnud tegemist mittemingisuguse riigiabiga. See oleks olnud puhas hästi struktureeritud tehing, analoogne sellega mida teeb Veeteede Amet rentides väikesaarte liiniveo jaoks laevu välja operaatoritele. Urve Palo ajal nad läksid tegema ebamäära konkursi. Hiljem õnnestus AS Tallinna Sadamal seal osaleda koos laevade ja opereerimisega. Operaatorit saab hiljem välja vahetada. Meie tehingustruktuur oli väga loogiline: AS Tallinna Sadam investeerib laevadesse ja rendib neid opereerimiseks välja ning selle rendi sees on 8,1% tootlus investeeritud laevadesse. Väga lihtne ja loogiline struktuur.

#### Artur Talvik

Täpsustav küsimus. Miks Olav Miiliga läbirääkimised, mis kestsid kaheksa või enam kuud, luhtusid? Mis seal juhtus?

Juhan Parts

Olav Miil nõudis rohkem raha kui laeva eksperthinnangud olid andnud.

Artur Talvik

Kui palju rohkem?

Juhan Parts

Laeva kohta miljon rohkem. Ei vasta tõele, et Juhan Partsi ja ministeeriumi tõttu need läbirääkimised luhtusid. Seal on nii keeruline omanike struktuur, kellele laevad üldse kuulusid, kes sellest kasu sai. Omanikel tekkisid omavahelised probleemid, mille tõttu nad otsisid väljapääsu, et ministeeriumiga saaks läbirääkimised ära lõpetada. Tegelik motivatsioon läbirääkimiste lõpetamiseks oli see. Valitsus oli valmis selle hinna eest (meil oli kavatsuste kokkulepe tegeliku laevade omaniku Saksa GmbH-ga), et viiakse läbi kokkulepitud hindajatega läbi kolme laeva hindamine ja selle hinna alusel riik omandab laevad. Valitsus oli valmis seda tegema. Läbirääkimised venisid, kuna kogu aeg olid erinevad küsimused laual lepingu detailide osas.

Artur Talvik

Kas läbirääkimistel osales ka Vjatšeslav Leedo?

Juhan Parts

Need laevad ei kuulu Vjatšeslav Leedole. Omanikke esindas Olav Miil. Need kolm laeva ei kuulu ühelgi moel Leedole.

Valdo Randpere

Ilma AS Tallinna Sadamata ei oleks meil Kaia Kanepit. AS Tallinna Sadamal otseselt tennisega mingit sidet ei ole, ent ometi on Tallinna Sadama logo sportlaste dressidel. Sportlased, keda AS Tallinna Sadam on toetanud, on toonud Eestile au. Öelda, et riigiettevõtte ei tohiks toetada sportlasi, on vale.

Juhan Parts

Mina ei näe ka selles mingit probleemi, kui AS Tallinna Sadam toetab Kaia Kanepit, ent siis peab olema selgeks tehtud, et kuidas AS Tallinna Sadama logo presenteeritakse ja kuidas see aitab kaasa äriühingu finantstegevusele.

Üleskirjutuse koostanud:

Ege Heinla  
Uurimiskomisjoni konsultant

Üleskirjutuse üle vaadanud:

Juhan Parts  
(märkusega, e-mail 28.03.2016)