

Eriarvamused Riigikogu Tallinna Sadama uurimiskomisjoni lõpparuande juurde

Häältega 3 poolt ja 3 vastu ei leidnud lõpparuande punkt 156 muutmine toetust ja aruandesse jäi kahjuks ümmarguse sõnastusega tekst - omaniku ning nõukogu vastutusest kõrvale hiiliv.

Eesti Keskerakonna, EKRE ja Vabaerakonna esindajad toetasid punkti 156 konkreetsemaks muutmist, mis peab eriarvamuses kajastuma: *Kuivõrd parvlaevaliikluse ümberkorraldamine oli omaniku ehk Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi otsus ning Tallinna Sadamast paremat partnerit ei ole selle ümberkorraldamiseks leida, ei jäänud omanikul muud üle, kui riigihanke seaduse ning konkurentsiseaduse jm seadusi ning riigiabi reegleid rikkudes valmistada Tallinna Sadamat ning tema tütarettevõttes ette eduka parvlaevaliini pakkumuse esitamiseks ning ministeeriumiga hankelepingu sõlmimiseks tagades ning kindlustades Tallinna Sadamale 8,1% tootluse. Kuivõrd Tallinna Sadama ning tema tütarettevõttes alustasid tegutsemist uues tegevusvaldkonnas, ei jäänud hankijal ehk ministeeriumil muud üle kui kõiksugu teabe ning ettevalmistusele lisaks võimaldada riigi ärihingutel oma pakkumuse koostamiseks kasutada olemasoleva operaatori konfidentsiaalset teavet, mille ministeerium omanda esimeses ehk avatud riigihanke menetluses.*“

Loomulikult võib riik võtta teenuse korraldamise eraettevõtjalt endale, aga seda tuleb teha pädevalt ja ausa konkurentsi põhimõtteid järgides. Komisjoni materjalidest selgub veenvalt, et seda tehti aga eapädevalt ning head valitsemise tava rikkudes.

Olukorra tõsidusest arusaamiseks on vaja lisada eraldi antud punkti juurde stenogrammist ka väljavõtted ja kommnetaarid:

Komisjoni materjalidest nähtub, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) selgitas jaanuaris 2014 nõukogule, et riik on otsustanud parvlaevateenuse osutamise ümber korraldada ning ei ole paremat partnerit selle ümberkorraldamiseks kui Tallinna Sadam. Seega, oli Tallina Sadama omanik ja hankija oma otsuse teinud.

Riigiabi ohtu MKM tollal ei näinud, kuna väitis nõukogule, et tegeletakse aktiivselt Euroopa Komisjonilt loa saamisega. Minister Michal poolt kirjalikule küsimusele k.a. vastates, teatas minister, et MKM ei ole Euroopa Komisjonilt riigiabi loa taotluse teatist esitanud, kuigi uurimiskomisjonile esitatud materjalidest võiks justkui seda välja lugeda.

Mis puudutab ajasurvet, projekti ajakriitilisust, siis MKM ehk omaniku esindaja pr Saks on kinnitanud juba 2013.a. lõpus, et kõiki laevu 2016 sügiseks valmis ei saa. Samuti, et MKM oli valitsuskabineti otsuse kohaselt andnud üleminekuajaks kaks aastat, mil olukorrast tulenevalt korraldatakse lühiajaline operaatori hange. MKM esindaja kinnitas veel, et laevaliikluse katkematus tagatakse hädaolukorra seaduse jt seadust muudatustega. Lisaks märkis pr Saks, et Rahandusministeerium hinnangul tuleb laevade soetamiseks korraldada riigihange, kuna kasutatakse riigi rahalisi vahendeid. MKM sellise käsitlusega aga ei nõustu.

Suvel 2014 märkis ka juhatuse liige A. Kaljurand nõukogu koosolekul ning omaniku esindaja pr Saks'a juuresolekul, et 100%-line kindlus puudub, et sügiseks 2016 on võimalik kõik neli laeva valmis ehitada.

Seega, väide, et Tallinna Sadama juhatuse liikmetele oli pandud nõ kogu projekti õnnestumise lootus, on ebaõige järeldus ning katse õigusrikkujate ning vastutajate ringi vähendada.

Lõpparuande punktis 155 on märgitud, et kuivõrd Tallinna Sadama nõukogul jäid Botnica puhul märkamata kahtlused, mille tõttu pöördus uurimiskomisjon Riigiprokuratuuri. Ka parvlaevahanke puhul on uurimiskomisjonile esitatud materjalidest selgunud mitmed kahtlused, mis annavad alust pöörduda õiguskaitseorganite poole. Uurimiskomisjoni materjalidest selgub, et ilma MKM vastava abita ning sellekohase informatsiooni edastamiseta ei oleks Tallinna Sadam ja tema tüdarettevõtte suutnud adekvaatset, konkurentsivõimelist ning edukat pakkumust esitada.

Nimelt, Tallinna Sadama poolt on 30.09.2014 koostatud ülevaade (kinnitatud Tallinna Sadama juhatuse liikmete ning praeguse juhatuse liikme Marko Raid'i poolt) parvlaevade soetamises hanke kohta, viidatakse selgesõnaliselt, et Tallinna Sadama hanke ettevalmistamine ning sellesisulise pakkumise esitamine toimub hankija ehk MKM kaasabil ning kasutades praeguse liinioperaatori esimeses avatud hankes kasutatud pakkumuse andmeid.

Ülevaates märgitakse järgmist:

„Ei ole põhjust eeldada, et TSi kulud parvlaevade opereerimisel osutuksid märkimisväärselt erinevaks praeguse liiniveooperaatori VL omadest, mistõttu odavaima pakkumise määrab ennekõike kasutatavate parvlaevade hind ja omaniku tootluse soov“. Omaniku tootluse soov ning sellise tootluse tagamine ehk kindlustamine Tallinna Sadamale lepiti kokku sadama ja MKM vahel.

Samas ülevaates saab selgelt välja lugeda, et riigihankes pakkumuse esitamiseks on Tallinna Sadam analüüsinud praeguse liinioperaatori kulusid ja prognoosinud ehitatavate parvlaevade kulusid. „Muude seonduvate kulude (kaldateenused, administratsioon, piletimüük jms) prognoosimisel oleme kasutanud praegune liinioperaatori VL kulude taset, lisades teadaolevad lahknevused ja erisused. /.../ Reisisu suuruse määramisel on võtmekomponendiks kulutused kütusele, mis on tuletatud praeguse operaatori 2013.a. tegeliku keskmise kütusekulu alusel ...“ jne.

Nimetatud MKM kui hankija käsutuses olevate andmete lekitamise tulemusena tuleb kõne alla riigihangete läbiviimise nõuete rikkumine ning konkurentsialase süüteo toimepanemine, samuti EL ühisturu reeglite rikkumine, kuna seeläbi on kahjustatud MKM konkurentsi.

Olukorra illustreerimine lähtudes MKM ehk omaniku seisukohast.

Riigikogu uurimiskomisjoni 22. märtsi 2016.a. istungil osales endine majandus- ja taristuminister Urve Palo, kes selgitas komisjonile mh järgmist (lisatud mõned väljavõtted):

„Valitsuse otsuses oli kirjas, et Tallinna Sadama peab hankes osalema. Selle järgi ma tööle hakkasin.“

„Kui Tallinna Sadam oli hanke võitnud, siis Rahandusministeeriumi osakonnast tuli kahtlus, et hange ei vastanud tingimustele ja hange tuleb tühistada. /.../ Otsustasime majandusministeeriumiga, et palkame advokaadi vaidlemaks Rahandusministeeriumiga. Võtsime Carri Ginteri endale appi.“ Märgin, et Carri Ginter oli hilisema Tallinna Sadama juhatuse liige, kelle advokaadibüroo Sorainen abiga suure raha eest läbi viidud sisekontrolli töö tulemusena tuvastati 2 fantoomtöötajat, küll aga ei leitud probleeme ehituslepingutes (tuvastamise korral oleks sellele ajutine juhatuse ka koheselt reageerinud või vähemalt

pidanud reageerima), milliste lepingute kvaliteedi osas MKM ja TS Laevad viimasel ajal muret tunnevad.

„Toimus kabinetiistung sel teemal /..“ Rahandusministeeriumi inimesed ... „ei osanud sisuliselt Ginterile midagi vastu öelda. Hanke tulemus jäi jõusse.“

Urve Palo jätkab - Ligi oli vihane, „et Ginter osales kabinetiistungil.“ „Kui hange oleks tühistatud, siis me ei oleks jõudnud uut hanget teha ja riik oleks olnud sunnitud järjekordselt ükskõik, mis tingimustel kokku leppima tänase operaatoriga“.

„Holsmer väga kaitses juhatuse liikmete jätkamist, väitis, et nad on head tööd teinud, samuti on parvlaevade hange pooleli.“

„Kui ma oleksin üldkoosolekuna Holsmerile öelnud, et vahetame Kaitsepolitsei kahtlusi arvestades ikkagi juhatuse liikmed igaks juhuks välja, siis olen mõelnud, mis siis oleks olnud. Võib-olla oleks juhatuse valimine suurt poliitilist vastasseisu tähendanud. Kahtlus oleks olnud ka juhatuse liikmete motivatsioonist hankega edasi tegeleda, kui nad teavad, et nad varsti välja vahetatakse. Mis oleks saanud hankest? Tõenäoliselt ei oleks Tallinna Sadam jõudnud sellisel juhul ka läbirääkimistega hankel osaleda.“

Komisjoni koosolekuid ning ärakuulamisi iseloomustavad väljavõtted üksnes illustreerivad ning kinnitavad, et lisaks juhatusele osalesid parvlaevahanke elluviimisel, korraldamisel ning vastava Tallinna Sadama tütarettevõtete poolse pakkumuse esitamisel aktiivselt ka omanik, tema esindajad, samuti Tallinna Sadama nõukogu.

Kahjuks ei suutnud uurimiskomisjon piisavalt selgelt tuua välja tehtud vigade eest vastutajad. Seega pole lõpparuandega veel töö lõppenud. Suurima korruptsioonijuhtumi valguses peab vastutama ka poliitiline tasand. See töö seisab veel ees.

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaanus Karilaid