

# РАХУНКОВА ПАЛАТА

ЗАТВЕРДЖЕНО  
рішенням Рахункової палати  
від 23.08.2016 № 16-3

**ЗВІТ**  
**про результати аудиту ефективності використання субвенції з**  
**державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових**  
**трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для**  
**комунального електротранспорту**

**Київ 2016**

## ЗМІСТ

|  |    |
|--|----|
| ПРЕАМБУЛА .....  | 3  |
| ВСТУП.....   | 4  |
| I. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ СУБВЕНЦІЇ З ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ НА ПРИДБАННЯ НОВИХ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА ДЛЯ КОМУНАЛЬНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ..... | 5  |
| II. СТАН НАДАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ СУБВЕНЦІЇ НА ПРИДБАННЯ НОВИХ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА .....  | 10 |
| 2.1. Розподіл та перерахування коштів субвенції місцевим бюджетам .....  | 10 |
| 2.2. Освоєння бюджетних коштів, виділених на придбання трамвайних вагонів, та дотримання законодавства при їх використанні .....   | 13 |
| III. СТАН ПРИДБАННЯ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ БЮДЖЕТНИМ КОШТОМ ТА СОЦІАЛЬНІ НАСЛІДКИ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ.....   | 22 |
| ВИСНОВКИ.....  | 26 |
| ПРОПОЗИЦІЇ.....  | 29 |

## ПРЕАМБУЛА

**Підстава:** стаття 98 Конституції України, статті 4, 7 і 15 Закону України "Про Рахункову палату", План роботи Рахункової палати на 2016 рік, звернення Уповноваженого Президента України з прав людей з інвалідністю Сушкевича В.М. від 08.12.2015 № 36-01/557 (надіслане листом Генеральної прокуратури України від 14.12.2015 № 32-р).

**Мета аудиту:** встановлення фактичного стану справ та надання оцінки щодо продуктивності, результативності, економності використання коштів субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту, законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень щодо розподілу, спрямування та використання цих коштів, у тому числі за видатками місцевих бюджетів.

**Предмет аудиту:** кошти державного бюджету за КПКВК 3121080 "Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту" (головний розпорядник – Міністерство інфраструктури України), за рахунок яких у 2015 році здійснено видатки місцевих бюджетів на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту; нормативно-правові, розпорядчі акти та інші документи, які регламентують порядок надання та використання коштів субвенції, співфінансування з місцевих бюджетів та інших джерел на відповідну мету; статистична, фінансова, управлінська, бухгалтерська та інша звітність, інформація про стан надання, розподілу та використання бюджетних коштів, передання на баланс комунальних підприємств придбаних нових трамвайних вагонів і введення їх в експлуатацію.

**Об'єкти аудиту:** департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА), департамент житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради, департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради, департамент розвитку житлово-комунальної інфраструктури Маріупольської міської ради, комунальні підприємства "Київпаstrans", "Львівелектротранс", "Одесміськелектротранс", "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління".

**Направлення запитів:** Міністерство інфраструктури України, Міністерство соціальної політики України, Державна казначейська служба України, Державна служба статистики України, Державна служба України з безпеки на транспорті, ДП "Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут міського господарства".

### **Критерії аудиту:**

**результативність** – своєчасність поставки трамвайних вагонів та введення їх в експлуатацію, використання придбаних трамвайних вагонів на найбільш завантажених маршрутах;

**продуктивність** – використання коштів субвенції на придбання сучасних трамвайних вагонів вітчизняного виробництва, які відповідають вимогам законодавства, у т.ч. за технічними характеристиками;

**економність** – недопущення зайвих (невиправданих) витрат при придбанні трамвайних вагонів;

**законність** – відповідність вимогам законодавства управлінських рішень, що приймалися уповноваженими органами в процесі розподілу і використання бюджетних коштів на придбання трамвайних вагонів.

**Початкові обмеження щодо проведення аудиту:**

- період часу, обраний для проведення аудиту: 2015 рік, січень – липень 2016 року (в частині виконання договірних умов із придбання трамвайних вагонів, введення їх в експлуатацію).

- географічні обмеження: міста Київ, Львів, Маріуполь, Одеса.

## ВСТУП

Міський електричний транспорт функціонує у 51 місті України<sup>1</sup> (з них 22 міста мають трамвайне сполучення) і є складовою частиною єдиної державної транспортної системи. Щорічно трамваями, тролейбусами міського сполучення перевозиться близько 2 млрд пасажирів (з них 67 відс. – громадяни пільгових категорій).

При цьому за останні 10 років спостерігається стійка тенденція щодо зменшення обсягів пасажироперевезень міським електричним транспортом, що зумовлено низкою чинників, у т.ч. старінням і скороченням парку рухомого складу, погіршенням його технічного стану, що негативно впливає на якість та безпеку транспортних послуг. Через недостатність коштів у місцевих бюджетах, оновлення рухомого складу в містах за роки незалежності майже не здійснювалося.

У результаті, за даними Мінінфраструктури, при нормативному терміні експлуатації трамвая 15 років нині майже половина трамвайних вагонів мають вік 30 років. Загалом 95 відс. трамвайних вагонів вичерпали нормативний термін експлуатації і потребують заміни. Близько 20 відс. загальної протяжності трамвайних колій та контактної мережі, тягових підстанцій не відповідають вимогам правил експлуатації.

Високий рівень старіння основних фондів міського електротранспорту та недостатні темпи їх оновлення призводять до зменшення кількості парку трамвайних вагонів та тролейбусів. При мінімальній потребі в оновленні рухомого складу близько 400 тролейбусів та 200 трамвайних вагонів щорічно фактичні обсяги їх придбання, наприклад, у 2013 році становили 51 од. (з них три трамвайні вагони), у 2014 році – 62 од. (у т.ч. два трамвайні вагони), які придбані для потреб комунального електротранспорту міст Вінниці, Дніпродзержинська, Києва, Львова, Чернігова та Хмельницького.

Водночас сучасні стандарти життя зумовлюють зростання потреб населення у швидкому, зручному і безпечному транспортуванні. В останні 25 років у світі все більше поширюється використання ліній швидкісного трамвая нового покоління, конструктивні особливості якого дозволяють як збільшити швидкість і плавність руху, знизити рівень шуму та інші негативні наслідки впливу на навколишнє природне середовище, суттєво покращити показники безпеки руху, так і **використовувати його особами з обмеженими**

<sup>1</sup> Інформація розміщена на сайті Мінінфраструктури.

**можливостями.** Такі транспортні системи знайшли свій розвиток більш ніж у 100 містах таких держав, як Великобританія, Німеччина, Франція, Канада, Японія та інших.

Для України згадані питання набувають актуального значення, зважаючи на те, що кількість осіб з інвалідністю станом на 01.01.2015 року досягала 6 відс. загальної чисельності населення України<sup>2</sup>.

Беручи до уваги зазначене, на підтримку вирішення питань оновлення рухомого складу комунального електротранспорту новими трамвайними вагонами вітчизняного виробництва у 2015 році з державного бюджету виділено субвенцію місцевим бюджетам у сумі **100,0 млн грн**, яку розподілено чотирьом міським бюджетам, зокрема, міст Києва, Львова, Одеси, Маріуполя.

Однією з умов придбання за кошти субвенції трамвайних вагонів Урядом визначено їх пристосованість до перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, а також маломобільних груп населення.

До того ж, згідно з Національною доповіддю про вжиті заходи, спрямовані на здійснення Україною зобов'язань у рамках Конвенції про права інвалідів<sup>3</sup>, "на сьогоднішній день ситуація зі створення безперешкодного середовища не є задовільною. Незважаючи на вимоги, передбачені чинним законодавством, щодо створення доступності, існує багато випадків порушення цих вимог та введення в експлуатацію об'єктів, не пристосованих до потреб маломобільних груп населення".

Враховуючи соціальне значення питань, пов'язаних з наданням послуг з перевезення міським електротранспортом, їх якістю і доступністю для громадян з обмеженими фізичними можливостями, дослідження питань ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва є актуальним.

## **I. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ СУБВЕНЦІЇ З ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ НА ПРИДБАННЯ НОВИХ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА ДЛЯ КОМУНАЛЬНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

### ***✓ Основні засади функціонування комунального електротранспорту і повноваження органів державної влади у цій сфері***

Правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування визначено Законом України від 29.06.2004 № 1914 "Про міський електричний транспорт" (далі – Закон про електротранспорт), згідно з частиною 1 статті 15 якого до складу міського електричного транспорту входять, зокрема, підприємства, що надають транспортні послуги, об'єкти міського електричного транспорту, системи електропостачання.

---

<sup>2</sup> Згідно з даними статистичного збірника "Соціальний захист населення України" за 2014 рік, чисельність осіб з інвалідністю в Україні станом на 01.01.2015 року становила 2,6 млн осіб.

<sup>3</sup> Розміщена на сайті Мінсоцполітики.

Закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих органів самоврядування, зокрема, транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси **належать до комунальної власності** (стаття 9 Закону України від 10.11.1994 № 232 "Про транспорт").

Згідно з частиною 2 статті 8 Закону про електротранспорт, забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснює **центральный орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту**. Таким органом є **Міністерство інфраструктури України**. Згідно з Положенням про Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури), затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема, у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту. Одними з основних завдань Мінінфраструктури є забезпечення формування та реалізації державної політики, зокрема, з питань безпеки та державного нагляду (контролю) за безпекою на міському електричному транспорті, розвитку транспортної інфраструктури тощо.

Центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, з питань безпеки на наземному транспорті, є Державна служба України з безпеки на транспорті. Серед основних її завдань<sup>4</sup>, зокрема, є внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на транспорті, здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою, зокрема, на міському електричному транспорті.

До повноважень **місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування**, згідно з частиною 3 статті 8 Закону про електротранспорт, належить, зокрема, забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розроблення регіональних та місцевих програм його розвитку, забезпечення їх виконання, організація перевезення пасажирів та здійснення контролю за ним, забезпечення координації роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створення належних дорожніх умов для здійснення перевезень, реалізація заходів з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі.

Ці повноваження закріплені за зазначеними органами таким чином, що **місцеві державні адміністрації**, згідно із статтею 20 Закону України від 09.04.1999 № 586 "Про місцеві державні адміністрації", зокрема, забезпечують організацію транспортного обслуговування населення підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності, а до повноважень **виконавчих органів сільських, селищних, міських рад**, згідно із статтею 30 Закону України від 21.05.1997 № 280 "Про місцеве самоврядування в Україні",

---

<sup>4</sup> Згідно з пунктом 4 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103, із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 04.02.2016 № 98.

віднесено, зокрема, управління об'єктами транспорту, що перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, забезпечення їх належного утримання та ефективної експлуатації, необхідного рівня та якості послуг населенню (власні (самоврядні) повноваження) та здійснення відповідно до законодавства контролю за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту (делеговані повноваження).

***✓ Засади спрямування коштів на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту***

Відповідно до частин 3 і 4 статті 17 Закону про електротранспорт оновлення рухомого складу, а також інших об'єктів міського електричного транспорту проводиться за рахунок коштів **державного і місцевих бюджетів та інших джерел**. Фінансування з державного бюджету оновлення рухомого складу здійснюється **за умови виділення відповідних коштів з місцевих бюджетів**.

Державною цільовою програмою розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 (далі – Програма з розвитку електротранспорту), а саме завданнями і заходами з її виконання (додаток 2 до цієї Програми), передбачено оновлення рухомого складу міського електротранспорту з урахуванням його доступності для інвалідів з ураженням зору, слуху, опорно-рухового апарату та інших маломобільних груп населення шляхом придбання нових трамваїв та тролейбусів.

Законом України від 02.03.2015 № 217 "Про внесення змін до Закону України "Про Державний бюджет України на 2015 рік" затверджені за загальним фондом (видатки розвитку) бюджетні призначення (головний розпорядник – Мінінфраструктури) за КПКВК 3121080 "Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту" у сумі **100,0 млн гривень**. Постановою Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 № 608 затверджено Порядок та умови надання у 2015 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту<sup>5</sup> (далі – Порядок надання субвенції).

**Прийняття Кабінетом Міністрів України відповідної постанови лише 19.08.2015 (через 5 місяців після затвердження у Державному бюджеті України призначень), що стало наслідком ненаполегливості з боку Мінінфраструктури, створило ризики своєчасного проведення на місцях процедур закупівель трамвайних вагонів та освоєння коштів субвенції.**

Згідно з Порядком надання субвенції: придбання трамвайних вагонів за рахунок субвенції здійснюється на умовах співфінансування з місцевих бюджетів та інших джерел у розмірі не менш як 70 відсотків їх загальної вартості (пункт 4 Порядку); водночас пункт 11 передбачає, що попередня

---

<sup>5</sup> Набрала чинності 29.08.2015.

оплата товарів, що закупаються за рахунок субвенції, проводиться відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 23.04.2014 № 117 "Про здійснення попередньої оплати товарів, робіт і послуг, що закупаються за бюджетні кошти" (далі – Порядок попередньої оплати).

Таким чином, норми Порядку надання субвенції щодо співфінансування придбання трамвайних вагонів за рахунок інших джерел (позабюджетних) не кореспондуються (не узгоджуються) з нормами цього ж Порядку стосовно застосування при придбанні трамвайних вагонів положень постанови Кабінету Міністрів України від 23.04.2014 № 117, яка регламентує питання закупівлі виключно бюджетним коштом.

Згідно з пунктом 3 Порядку надання субвенції, субвенція спрямовується на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва, що мають відповідати таким вимогам: ступінь локалізації вітчизняного виробництва не менш як 65 відсотків, наявність імпульсного керування тяговими двигунами, пристосованість для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, а також маломобільних груп населення.

*Довідково.* Заходами Програми з розвитку електротранспорту передбачено придбання нових трамваїв і тролейбусів у вітчизняних виробників зі ступенем локалізації не менш як 80 відсотків. У подальшому постановою Кабінету Міністрів України від **20.01.2016** № 25 "Про внесення змін до Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року" ступінь локалізації **зменшено до 65 відсотків**.

Згідно з листом Мінінфраструктури від 03.06.2016 № 3165/25/14-16<sup>6</sup>, на законодавчому рівні **не затверджено** порядку розрахунку показника щодо ступеня локалізації вітчизняного виробництва трамвайних вагонів не менше 65 відс. (його встановлено на підставі інформації, отриманої від підприємств – виробників рухомого складу).

*Довідково.* Поняття "ступінь локалізації вітчизняного виробництва" та критерії його визначення врегульовані лише для вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу. Зокрема, Законом України від 07.02.2002 № 3023 "Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу" поняття "ступінь локалізації" визначено як питома вага вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектуючих виробів вітчизняного виробництва у собівартості відповідної техніки і обладнання; постановою Кабінету Міністрів України від 27.05.2013 № 369 затверджено Порядок визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу.

#### ✓ **Засади забезпечення прав інвалідів щодо доступу до транспорту**

Згідно із статтею 4 Закону України від 21.03.1991 № 875 "Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні" (далі – Закон про захищеність інвалідів) діяльність держави щодо інвалідів полягає, зокрема, у створенні правових, соціальних та інших умов для забезпечення їхніх прав і можливостей нарівні з іншими громадянами для участі в суспільному житті, а також у виявленні, усуненні перепон і бар'єрів, що перешкоджають забезпеченню прав і задоволенню потреб, у тому числі стосовно доступу до об'єктів транспортної інфраструктури, транспорту тощо. Органи державної влади та органи місцевого самоврядування сприяють забезпеченню прав інвалідів щодо участі у

<sup>6</sup> Надісланий на запит Рахункової палати.



суспільному житті нарівні з іншими громадянами.

*Довідково.* Аналогічні гарантії реалізації прав інвалідів закріплені у ратифікованих Законом України від 16.12.2009 № 1767 Конвенції про права інвалідів і Факультативному протоколі до неї<sup>7</sup>. Зокрема, згідно із частиною 3 статті 9 Конвенції, щоб надати інвалідам можливість вести незалежний спосіб життя й усебічно брати участь у всіх аспектах життя, держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення інвалідам нарівні з іншими доступу до фізичного оточення, зокрема, до транспорту. Ці заходи, які включають виявлення й усунення перепон і бар'єрів, що перешкоджають доступності, повинні поширюватися, зокрема, й на транспорт.

Відповідно до частини 1 статті 26 Закону про захищеність інвалідів підприємства, установи та організації зобов'язані створювати умови для безперешкодного доступу інвалідів (у тому числі інвалідів, які використовують засоби пересування та собак-поводирів) до об'єктів фізичного оточення. Власники та виробники транспортних засобів повинні забезпечувати надання послуг і виробництво продукту з урахуванням потреб інвалідів.

Підприємства, організації та фізичні особи – підприємці, що здійснюють транспортне обслуговування населення, зобов'язані забезпечити транспортні засоби, вокзали, аеропорти та інші об'єкти спеціальним обладнанням, яке б дало змогу інвалідам безперешкодно користуватися їх послугами (частина 1 статті 28 Закону про захищеність інвалідів). Транспортні засоби загального користування, що виготовляються в Україні або ввозяться на митну територію України, мають бути пристосовані для користування інвалідами з вадами зору, слуху та ураженнями опорно-рухового апарату, а також передбачати можливість встановлення зовнішніх звукових інформаторів номера і кінцевих зупинок маршруту, текстових та звукових систем у салоні для оголошення зупинок (частина 5 статті 28 Закону про захищеність інвалідів).

*Довідково.* Пунктом 12 Плану заходів щодо створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення на 2009 – 2015 роки "Безбар'єрна Україна", затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2009 № 784, передбачено сприяння оновленню парку транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, використанню спеціальних і допоміжних засобів вітчизняного виробництва для перевезення та переміщення таких осіб.

Слід зазначити, що Порядком надання субвенції<sup>8</sup> не передбачена вимога до трамвайних вагонів, що закупаються коштом субвенції, їх відповідність державним стандартам (технічним вимогам) у частині пристосованості для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення (інвалідів).

*Довідково.* Наказом Державного комітету з питань технічного регулювання та споживчої політики від 25.02.2011 № 69 "Про затвердження національних стандартів України та скасування чинності нормативних документів" затверджено ДСТУ 7255:2011

<sup>7</sup> Закон набрав чинності 10.01.2010, Конвенція набрала чинності для України – 06.03.2010.

<sup>8</sup> За визначенням у ДСТУ 7255:2011 поняттям, інвалідом є особа з повною або частковою втратою можливості здійснювати самообслуговування, самостійно рухатися, орієнтуватися, спілкуватися та контролювати свою поведінку, якій не протипоказано користуватися громадським транспортом. До таких осіб відносяться особи: з порушеннями опорно-рухового апарату (особи, що переміщуються у кріслах колісних або за допомогою милиць, особи на протезах тощо); з серцевою або респіраторною недостатністю; з вадами зору та слуху.

*"Вагони трамвайні, пристосовані для перевезення інвалідів. Технічні вимоги" (уведено вперше). Одними з технічних вимог до трамвайних вагонів, пристосованих для перевезення інвалідів, є те, що вони мають бути обладнані місцями для розміщення інвалідів і осіб, що їх супроводжують, та засобами звукової інформації про маршрут руху, назву зупинки та засобами візуальної інформації (інформаційними табло, дисплеями тощо), які дублюють звукову інформацію; в салоні вагона в зоні розміщення інвалідів та в зоні дверей для інвалідів поверхня підлоги вагона повинна знаходитися на одному рівні з поверхнею посадкових майданчиків на відокремлених та власних полотнах трамвайної колії, а якщо вагон експлуатується на інших коліях – облаштовані рампою<sup>9</sup> автоматичного типу, з можливістю ручного керування, або механічного типу (для забезпечення в'їзду (виїзду) інвалідів у кріслах колісних).*

Крім того, **Порядком надання субвенції також не визначені критерії щодо пристосованості трамвайних вагонів для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення.** Цим створено ризики закупівлі трамвайних вагонів, що за технічними характеристиками (конструктивними особливостями) не повною мірою можуть відповідати вимогам законодавства, у т.ч. державним стандартам у частині пристосованості для перевезення інвалідів з вадами зору, слуху, ураженням опорно-рухового апарату та, відповідно, задоволенню їх потреб у безперешкодному користуванні послугами з трамвайних перевезень.

Таким чином, визначений **Порядком надання субвенції механізм використання її коштів є недостатнім у частині врегулювання окремих вимог до трамвайних вагонів, що закупаються коштом субвенції.** Зокрема, не внормовано порядок, за яким має визначатись ступінь локалізації вітчизняного виробництва трамвайних вагонів – 65 відс. та критеріїв щодо пристосованості трамвайних вагонів для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення. Цим створено ризики закупівлі трамвайних вагонів, не обладнаних належним чином для перевезення відповідної категорії громадян, а також ризики неврахування потреб інвалідів з різними вадами (зору, слуху, ураженням опорно-рухового апарату) у безперешкодному користуванні послугами з трамвайного перевезення.

Неузгодженими є норми **Порядку надання субвенції в частині передбачення можливості співфінансування з інших (позабюджетних) джерел закупівлі трамвайних вагонів та необхідності застосовувати при цьому положення постанови Кабінету Міністрів України від 23.04.2014 № 117 "Про здійснення попередньої оплати товарів, робіт і послуг, що закупаються за бюджетні кошти", яка стосується закупівлі саме за бюджетні кошти.**

## **II. СТАН НАДАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ СУБВЕНЦІЇ НА ПРИДБАННЯ НОВИХ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА**

### ***2.1. Розподіл та перерахування коштів субвенції місцевим бюджетам***

Бюджетні призначення у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного

<sup>9</sup> Згідно з положеннями ДСТУ 7255:2011, з введенням в дію цього ДСТУ скасовано пункт 6.12 ДСТУ 4876:2007.

виробництва для комунального електротранспорту затверджені Законом України від **02.03.2015** № 217 "Про внесення змін до Закону України "Про Державний бюджет України на 2015 рік"<sup>10</sup> за загальним фондом як видатки розвитку (КПКВК 3121080) в сумі 100,0 млн грн без розподілу між місцевими бюджетами. Розподіл субвенції здійснено Порядком надання субвенції; її обсяги розподілено між чотирма міськими бюджетами, зокрема, міському бюджету міста Києва їх призначено в сумі **49286 тис. грн**, Львова – **41714 тис. грн**, Маріуполя і Одеси – по **4500 тис. грн** кожному.

Згідно з інформацією Мінінфраструктури (лист від 03.06.2016 № 3165/25-16)<sup>11</sup>, Міністерство з метою забезпечення неупередженості під час прийняття рішення щодо розподілу обсягу субвенції звернулося на адресу органів місцевого самоврядування міст, де функціонує трамвайний рух, з проханням надати пропозиції щодо готовності місцевих бюджетів до співфінансування придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва. Лише чотири міста підтвердили готовність та наявність відповідних коштів у місцевих бюджетах для придбання нових трамваїв (Київ, Львів, Одеса та Маріуполь). Розподіл обсягу субвенції здійснено на підставі пропозицій, поданих органами місцевого самоврядування, з урахуванням показників Державної програми<sup>12</sup>, обсягу коштів місцевих бюджетів, які спрямовуються на придбання трамвайних вагонів, вартості рухомого складу залежно від його типу.

**Отже, обсяги субвенції, згідно з інформацією Мінінфраструктури, розподілені між міськими бюджетами міст Києва, Львова, Маріуполя і Одеси, залежно від того, скільки місто залучало коштів місцевого бюджету та інших джерел на оновлення рухомого складу<sup>13</sup>.**

Дослідженням встановлено, що місцевими органами влади відповідних міст порушувалось питання щодо виділення з державного бюджету коштів на придбання нових трамвайних вагонів для комунального електротранспорту та/або повідомлялось Мінінфраструктури про готовність співфінансувати їх придбання.

*Довідково.* Львівська міська рада звернулася (лист від 12.03.2015 № 1.4 вих-35) до Віце-прем'єр міністра України – Міністра регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України щодо сприяння у виділенні в 2015 році з державного бюджету 334 млн грн, у т.ч. для закупівлі 10 нових трамвайних вагонів, що зумовлено нагальною потребою в оновленні рухомого складу трамваїв та недостатністю коштів міського бюджету. У відповідь на лист Мінінфраструктури від 18.03.2015 (стосовно готовності місцевого бюджету до співфінансування придбання нових трамвайних вагонів) Львівська міська рада повідомила про таку готовність (лист від 20.03.2015 № 1.4вих-40вих/373). У подальшому Львівська міська рада порушила перед Мінінфраструктури питання щодо виділення з державного бюджету 43,7 млн грн та

<sup>10</sup> Набрав чинності 13.03.2015.

<sup>11</sup> Наданою на запит Рахункової палати.

<sup>12</sup> У 2015 році не здійснювалось фінансування з державного бюджету заходів, передбачених Державною цільовою програмою розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, щодо оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів, будівництва та реконструкції трамвайних і тролейбусних ліній.

<sup>13</sup> Розміщена на сайті Мінінфраструктури 26.08.2015 (<http://mtu.gov.ua/news/21459.html>).

підтвердила свою готовність співфінансувати придбання трамвайних вагонів (лист від 11.06.2015 № 1.4вих-85).

Джерелом співфінансування придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту (далі – трамвайні вагони) переважно були кошти міських бюджетів (Київ, Маріуполь і Одеса) і лише у Львові крім коштів міського бюджету залучались також кредитні ресурси Європейського банку реконструкції та розвитку (далі – ЄБРР) та власні кошти Львівського комунального підприємства "Львівелектротранс".

*Довідково.* Виділена у 2015 році з державного бюджету міському бюджету м. Львова субвенція в сумі 41714,0 тис. грн спрямована як одне із джерел у рамках реалізації проекту "Львівський громадський транспорт" (фінансується згідно з кредитною угодою від 17.09.2014 № 39299, укладеною між ЛКП "Львівелектротранс" та ЄБРР). Метою реалізації зазначеного проекту є: отримання семи нових трисекційних трамваїв, відновлення трамвайної інфраструктури (модернізація 19-ти існуючих підстанцій і диспетчерського пункту), модернізація трамвайного депо та будівництво тягової підстанції із відповідними кабельними мережами.

Інформація про обсяги запланованих видатків на придбання трамвайних вагонів наведена в табл. 1.

Таблиця 1

**Обсяги передбачених видатків на придбання трамвайних вагонів, у т.ч. коштом субвенції та інших джерел**

| Місто         | Обсяги субвенції, розподіленої Урядом | Обсяги затвердженого співфінансування з місцевих бюджетів | Інші джерела    | тис. грн                           |
|---------------|---------------------------------------|---|-----------------|------------------------------------|
|               |                                       |   |                 | Загальна сума (за всіма джерелами) |
| Київ          | 49286,0                               | 115000,0  | -               | 164286,0                           |
| Львів         | 41714,0                               | 6867,2  | 128488,0        | 177069,2 <sup>14</sup>             |
| Маріуполь     | 4500,0                                | 10500,0   | -               | 15000,0                            |
| Одеса         | 4500,0                                | 11500,0   | -               | 16000,0                            |
| <b>Всього</b> | <b>100000,0</b>                       | <b>143867,2</b>   | <b>128488,0</b> | <b>372355,2</b>                    |

Як видно з даних табл. 1, органами місцевого самоврядування міст Києва, Львова, Маріуполя і Одеси при плануванні показників видатків (затвердженні планових (первинних) показників місцевих бюджетів) на придбання трамвайних вагонів забезпечено дотримання вимог пунктів 3, 4 Порядку надання субвенції в частині співфінансування з місцевих бюджетів та інших джерел у розмірі не менш як 70 відсотків.

Водночас аудитом встановлено, що розпорядженням КМДА від 19.11.2015 № 1133 "Про перерозподіл видатків бюджету міста Києва"<sup>15</sup> планові показники співфінансування з міського бюджету на придбання трамвайних вагонів та тролейбусів зменшено на 41500,0 тис. грн, порівняно із визначеними розпорядженням КМДА від 05.06.2015 № 543 в сумі 115000,0 тис. грн (у результаті цих змін планові показники співфінансування з міського бюджету

<sup>14</sup> Еквівалент сумі контракту 6907,4 тис. євро за офіційним курсом на дату підписання контракту від 23.11.2015 на придбання трамвайних вагонів.

<sup>15</sup> Рішенням Київської міської ради від 03.09.2015 № 941/1805 "Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 28 січня 2015 року № 60/925 "Про бюджет міста Києва на 2015 рік" у дохідній та видатковій частинах бюджету м. Києва затверджена субвенція в сумі 49286 тис. грн; її обсяги у подальшому не змінювались.

становили 73500,0 тис. грн).

*Довідково.* За інформацією департаменту транспортної інфраструктури КМДА, це пов'язано з тим, що внаслідок оскарження процедури закупівлі трамвайних вагонів, проведеної КП "Київпастранс", останнім договор з переможцем торгів – ТОВ СП "Електронтранс" на поставку семи трамвайних вагонів був укладений 12.10.2015 (пропозиція акцептована 10.07.2015), тому очікувалось, що через стислі терміни поставки договор не буде виконаний у повному обсязі.

У результаті цього співвідношення фінансування за рахунок коштів субвенції становило **40 відс.**, а за рахунок міського бюджету м. Києва – **60 відс.**, тоді як згідно з Порядком надання субвенції таке співвідношення мало становити 30:70 відсотків. **У результаті навантаження зменшено на міський бюджет м. Києва і збільшено на державний бюджет.**

За інформацією Державної казначейської служби України<sup>16</sup> (далі – Казначейство України), згідно з помісячним розписом асигнувань загального фонду Державного бюджету України на 2015 рік, асигнування за коштами субвенції були передбачені відповідним місцевим бюджетам на період з червня по жовтень 2015 року рівними частинами: міському бюджету Києва – по 9857,2 тис. грн на місяць, Львова – по 8342,8 тис. грн, міським бюджетам Маріуполя і Одеси – по 900,0 тис. грн відповідно.

**Фактично відкриття асигнувань за коштами субвенції в загальній сумі 100,0 млн грн та перерахування їх на рахунки відповідних місцевих бюджетів відбулось лише 04.11.2015.**

*Довідково.* За результатами аудиту встановлено, що міському бюджету м. Львова річний та помісячний обсяг субвенції доведений 29.10.2015 року; згідно з реєстром на відкриття асигнувань ГУДКСУ у Львівській області від 04.11.2015 № 5656 субвенція (КПКВК 3121080, КЕКВ 3220 "Капітальні трансферти органам державного управління інших рівнів") перерахована міському бюджету м. Львова 04.11.2015 одним траншем у сумі 41714,0 тис. грн (100 відс. обсягу бюджетних асигнувань).

**Отже, у 2015 році затверджені обсяги субвенції з державного бюджету міським бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва профінансовані у повному обсязі. Проте фактичне відкриття асигнувань за коштами субвенції і їх перерахування на рахунки місцевих бюджетів відбулося лише у листопаді 2015 року, тоді як ці асигнування згідно з помісячним розписом асигнувань загального фонду Державного бюджету України на 2015 рік були передбачені на період з червня по жовтень 2015 року. Цим створено ризики для освоєння до кінця бюджетного року коштів субвенції та своєчасного проведення процедур закупівель трамвайних вагонів.**

## **2.2. Освоєння бюджетних коштів, виділених на придбання трамвайних вагонів, та дотримання законодавства при їх використанні**

Згідно з даними Казначейства України, касові видатки за коштами субвенції на придбання трамвайних вагонів у 2015 році становили **99209,4 тис. грн, або 99,2 відс.** обсягу затверджених призначень (КПКВК 3121080) і відкритих асигнувань.

<sup>16</sup> Лист Казначейства України від 07.06.2015 № 9-08/600-9883, надісланий на запит Рахункової палати.

У 2015 році не використано коштів субвенції в сумі **790,6 тис. грн**, або **0,8 відс.** обсягу виділеного з державного бюджету ресурсу. Утворення цих залишків пов'язано з укладанням одержувачами коштів субвенції у містах Одесі та Маріуполі договорів на придбання трамвайних вагонів на суму, меншу ніж виділено асигнувань. Залишки невикористаних асигнувань за коштами субвенції наприкінці 2015 року повернуто до державного бюджету.

Інформація про обсяги бюджетних коштів, спрямованих на придбання трамвайних вагонів, наведена у табл. 2.

Таблиця 2

**Обсяги субвенції та співфінансування з місцевих бюджетів, спрямованих на придбання трамвайних вагонів**

тис. грн

| Місто         | Обсяги коштів, спрямованих одержувачам бюджетних коштів |                  | Обсяги освоєних коштів одержувачами бюджетних коштів |                  | Залишки невикористаних бюджетних коштів |                  |
|---------------|---|------------------|--|------------------|---|------------------|
|               | субвенції   | співфінансування | субвенції  | співфінансування | субвенції                               | співфінансування |
| Київ          | 49286,0   | 67654,0          | 49286,0  | 67654,0          | -                                       | -                |
| Львів         | 41714,0   | 6867,2           | 41714,0  | 6867,2           | -                                       | -                |
| Маріуполь     | 4500,0  | 9757,2           | 4073,40  | 9504,60          | 426,60                                  | 252,6            |
| Одеса         | 4500,0  | 9652,0           | 4136,0   | 9652,0           | 364,0                                   | -                |
| <b>Всього</b> | <b>100000,0</b>   | <b>93930,4</b>   | <b>99209,4</b>                                       | <b>93677,8</b>   | <b>790,6</b>                            | <b>252,6</b>     |

Одержувачами коштів субвенції за видатками міських бюджетів визначено комунальні підприємства електротранспорту, зокрема, у містах Києві – КП "Київпастранс", Львові – ЛКП "Львівелектротранс", Маріуполі – КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління", Одесі – КП "Одесміськелектротранс", якими у 2015 році проведено процедури закупівель і укладено договори на придбання трамвайних вагонів. Дослідженням питань дотримання законодавства при придбанні трамвайних вагонів встановлено таке:

✓ ЛКП "Львівелектротранс" укладено з ПАТ "Концерн-Електрон" (за результатами тендеру, проведеного за Правилами та Політикою ЄБРР) контракт від **23.11.2015** № 39299/5 на закупівлю **семи трисекційних зчленованих трамваїв** моделі ТЗЛ441 "Електрон" (виробник ТОВ "СП "Електронтранс"), включаючи супутні товари та послуги, на загальну суму 6 907,4 тис. євро<sup>17</sup>.

Контрактом від 23.11.2015, укладеним ЛКП "Львівелектротранс" з ПАТ "Концерн-Електрон", обумовлено, що регулюючим є законодавство України. Цим контрактом також передбачено здійснення ЛКП "Львівелектротранс" авансового платежу в сумі 2072,2 тис. євро (30 відс. ціни контракту) в еквіваленті контрактної ціни товарів за курсом НБУ на дату оплати, у тому числі коштом субвенції на суму 41714,0 тис. гривень.

<sup>17</sup> За договором вартість п'яти трамвайних вагонів становить 4962,0 тис. євро (992,40 тис. за одиницю), вартість ще двох трамвайних вагонів – 1945,39 тис. євро (972 тис. за одиницю).

Згідно з умовами контракту від 23.11.2015, термін поставки п'яти трамвайних вагонів становить 227 календарних днів (7,5 місяця) з моменту отримання авансового платежу, а термін поставки ще двох трамвайних вагонів подовжується на 30 календарних днів за кожен додатково замовлений транспортний засіб, тобто поставка трамвайних вагонів має відбуватись у **серпні – жовтні 2016 року**.

Водночас, згідно з вимогами пункту 11 Порядку надання субвенції, попередня оплата товарів, що закуповуються за рахунок субвенції, проводиться відповідно до Порядку попередньої оплати, згідно з пунктами 1 і 2 якого одержувачі бюджетних коштів у договорах про закупівлю товарів, робіт і послуг за бюджетні кошти можуть передбачати за належним чином оформленим рішенням головного розпорядника бюджетних коштів попередню оплату у разі закупівлі, зокрема, на строк не більше трьох місяців, товарів, робіт і послуг, що мають тривалий цикл виробництва, а також здійснювати попередню оплату тільки тих товарів, що згідно з договорами про закупівлю передбачається поставити протягом поточного бюджетного періоду.

*Довідково.* У листопаді 2015 року голова м. Львова звернувся (лист від 25.11.2015 № 1.3вих-65) до Прем'єр-міністра України щодо погодження використання коштів авансового платежу в сумі 41714,0 тис. грн відповідно до умов контракту, укладеного ЛКП "Львівелектротранс" з ПАТ "Концерн-Електрон" (тобто впродовж 9,5 місяців після отримання авансового платежу, а не до закінчення бюджетного року).

Крім того, у березні 2016 року голова м. Львова звернувся (лист від 29.03.2016 № 11.04-вих-209) до Міністра фінансів України з проханням надати роз'яснення щодо можливості виконання положень контракту від 23.11.2015 № 39299/5 без поставки трамваїв після трьох місяців оплати авансового платежу або внести зміни до Порядку та умов надання субвенції і подовжити термін закриття авансового платежу до кінця III кварталу 2016 року. За інформацією департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради, відповіді на ці звернення станом на 28.04.2016 не надходили.

Після укладання контракту ЛКП "Львівелектротранс"<sup>18</sup> у грудні 2015 року звернулося (листи від 02.12.2015 № 06/1664 і від 25.12.2015 № 6/1773) до департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради (головний розпорядник субвенції за міським бюджетом м. Львова<sup>19</sup>) щодо надання дозволу на здійснення за контрактом від 23.11.2015, укладеним з ПАТ "Концерн-Електрон", попередньої оплати, зокрема, за рахунок коштів субвенції та співфінансування з міського бюджету. Зазначеним департаментом міськради погоджено (листи від 02.12.2015 № 25-558 і від 25.12.2015 № 25-595) здійснення авансового платежу в сумі 48581,2 тис. грн (у тому числі: за рахунок субвенції – 41714,0 тис. грн та за рахунок співфінансування з міського бюджету – 6867,2 тис. грн) за умов дотримання Порядку попередньої оплати.

ЛКП "Львівелектротранс" 29.12.2015 перераховано  
ПАТ "Концерн-Електрон" частину (79,5 відс.) авансового платежу коштом

<sup>18</sup> З боку ЛКП "Львівелектротранс" контракт укладений директором В.С.В., який у подальшому згідно з наказами департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міськради від 30.12.2015 № 454-к та ЛКП "Львівелектротранс" від 30.12.2015 № 544-п звільнений із займаної посади.

<sup>19</sup> Видатки затверджені за КТКВК 170603 "Інші заходи у сфері електротранспорту".

субвенції в сумі 41714,0 тис. грн, а решту – 10772,4 тис. грн за рахунок співфінансування з міського бюджету (6867,2 тис. грн) та кредитних коштів.

Отже, ЛКП "Львівелектротранс", до моменту звернення до головного розпорядника коштів субвенції (за місцевим бюджетом) за дозволом на здійснення попередньої оплати бюджетними коштами та його отримання, передбачило в контракті від 23.11.2015, укладеному з ПАТ "Концерн-Електрон", здійснення авансового платежу за рахунок відповідних бюджетних коштів.

У результаті наведеного вище у ЛКП "Львівелектротранс" станом на 01.01.2016 обліковувалась зареєстрована дебіторська заборгованість за спеціальним фондом (КТКВК 170603, КЕКВ 3210) на загальну суму 48581,2 тис. грн (утворилась внаслідок здійснення попередньої оплати коштом субвенції – 41714,0 тис. грн та співфінансування з міського бюджету – 6867,2 тис. грн), яка станом на 01.05.2016 і 01.08.2016 є непогашеною (погашення за умовами контракту відбудеться у **серпні – жовтні 2016 року**<sup>20</sup>).

Таким чином, в умовах неузгодженості у Порядку надання субвенції норм, якими передбачено співфінансування з інших джерел (позабюджетних), та застосування при цьому Порядку попередньої оплати, та через неврахування ЛКП "Львівелектротранс" при укладанні контракту від 23.11.2015 вимог зазначених Порядків і здійснення цим підприємством попередньої оплати коштом субвенції, утворено дебіторську заборгованість, яка станом на 01.08.2016 року є непогашеною<sup>21</sup>.

✓ **КП "Київпастрас"** укладено два договори, зокрема, з ТОВ "Спільне українсько-німецьке підприємство "Електронтранс" (далі – ТОВ "СП "Електронтранс") договір від 12.10.2015 про закупівлю **семи трамвайних вагонів** моделі Т5В641 на суму **183750,0 тис. грн** (з ПДВ) та з ТОВ "Татра-Юг" – договір від 22.12.2015 про закупівлю **п'яти трамвайних вагонів** моделі К-1М на суму **64440,0 тис. грн** (з ПДВ).

Проведення процедури відкритих торгів із закупівлі зазначених трамвайних вагонів пасажирських самохідних з низьким рівнем підлоги (код 30.20.2 "Вагони залізничні чи трамвайні самохідні, багажні вагони та відкриті платформи, крім транспортних засобів, призначених для ремонтування й технічного обслуговування") очікуваною вартістю 240,0 млн грн КП "Київпастрас" розпочато у квітні 2015 року<sup>22</sup>.

За результатами оцінки 10.07.2015 пропозицій учасників конкурсних торгів (ТОВ "СП "Електронтранс", ПАТ "Крюківський вагонобудівний завод"; пропозицію ТОВ "Татра-Юг" відхилено в зв'язку з невідповідністю кваліфікаційним критеріям та умовам документації з конкурсних торгів)

<sup>20</sup> У січні 2016 року УДКСУ у Франківському районі м. Львова складений протокол про порушення посадовими особами ЛКП "Львівелектротранс" бюджетного законодавства за неподання до органу Казначейства у встановлені терміни підтвердних документів про отримання трамвайних вагонів при здійсненні попередньої оплати.

<sup>21</sup> Згідно зі звітом ЛКП "ЛКТ "Львівелектротранс" про заборгованість за бюджетними коштами (форми № 7д, № 7м) станом на 01.08.2016.

<sup>22</sup> Оголошення опубліковано у Віснику державних закупівель 28.04.2015 № 242.



комітетом конкурсних торгів КП "Київпастрас" **акцептовано пропозицію** ТОВ "СП "Електронтранс".

Не погодившись із цим рішенням, ТОВ "Татра-Юг" подало скаргу від 16.07.2015 до постійно діючої адміністративної колегії Антимонопольного комітету України з розгляду скарг про порушення законодавства у сфері державних закупівель (далі – Колегія АМКУ), яка за результатами розгляду рішенням від 18.08.2015 № 1413-р/пк-ск зобов'язала КП "Київпастрас" відмінити процедуру закупівлі відповідних трамвайних вагонів.

Комітетом з конкурсних торгів КП "Київпастрас" на виконання зазначеного рішення Колегії АМКУ **відмінено торги** за предметом закупівлі "трамвайні вагони" (протокольне рішення від 19.08.2015 № 117-1)<sup>23</sup> і **повторно оголошено процедуру відкритих торгів із закупівлі** трамвайних вагонів пасажирських самохідних із низьким рівнем підлоги у кількості семи одиниць очікуваною вартістю 184000,0 тис. грн<sup>24</sup> (протокольне рішення від 18.08.2015 № 116-1).

Водночас КП "Київпастрас" **подало позовну заяву** про скасування рішення Колегії АМКУ від 18.08.2015 № 1413-р/пк-ск до Господарського суду м. Києва, який рішенням від 17.09.2015 задовольнив позовну заяву та **скасував рішення** Колегії АМКУ.

*Довідково.* Постановою Київського апеляційного господарського суду від 06.10.2015 залишені без задоволення апеляційні скарги Антимонопольного комітету України та ТОВ "Татра-Юг" про скасування рішення Господарського суду м. Києва від 17.09.2015. Водночас Постановою Вищого господарського суду України від 23.12.2015 зазначене рішення Господарського суду м. Києва та постанова Київського апеляційного суду від 06.10.2015 скасовані (через неповноту дослідження питань щодо підвідомчості спору) і передано справу на новий розгляд до Господарського суду м. Києва, яким ухвалою від 25.02.2016 припинено провадження у справі через непідвідомчість спору. За інформацією КП "Київпастрас", ним 01.03.2016 подано позовну заяву про скасування рішення Колегії АМКУ від 18.08.2015 № 1413-р/пк-ск до Окружного адміністративного суду м. Києва, яким рішення по справі ще не прийнято.

У подальшому ТОВ "Татра-Юг" подано до Колегії АМКУ скаргу від 28.09.2015 № 96 щодо встановлення КП "Київпастрас" дискримінаційних вимог у документації конкурсних торгів на закупівлю **трамвайних вагонів** (скарга на рішення комітету з конкурсних торгів за повторною процедурою закупівлі), якою рішенням від 10.11.2015 № 2029-р/пк-ск зобов'язано КП "Київпастрас" внести зміни до документації конкурсних торгів у частині положень, визнаних Колегією АМКУ необґрунтованими (стосовно зменшення обсягу закупівлі і ціни договору залежно від виробничої необхідності).

*Довідково.* Рішенням Колегії АМКУ не задоволено скаргу ТОВ "Татра-Юг" в частині оскарження положень документації конкурсних торгів, що передбачали, зокрема, комплектацію тяговими двигунами змінного струму; 100-відсотковий рівень низької підлоги трамвайних вагонів.

КП "Київпастрас" **07.10.2015 скасував попереднє рішення про відміну торгів** (протокольне рішення комітету з конкурсних торгів від 07.10.2015 № 139) і, як зазначено вище, **12.10.2015 уклав** з ТОВ "СП "Електронтранс" **договір** за № 06/373-15 **про закупівлю** трамвайних вагонів пасажирських самохідних із низьким рівнем підлоги моделі

<sup>23</sup> Оголошення опубліковано у Віснику державних закупівель 25.08.2015 № 321.

<sup>24</sup> Протоколом комітету з конкурсних торгів від 18.08.2015 № 116-1, яким також внесено зміни до Річного плану закупівель на 2015 рік і передбачено проведення цієї процедури; оголошення опубліковано у Віснику державних закупівель 27.08.2015 № 323.

T5B641 у кількості **семи одиниць** на загальну суму 183750,0 тис. гривень.

Таким чином, КП "Київпаstrанс" 12.10.2015 року уклало з ТОВ "СП "Електронтранс" договір на закупівлю у 2015 році трамвайних вагонів з низьким рівнем підлоги (100 відс.) у кількості семи од. на суму 183750,0 тис. грн<sup>25</sup> під час оголошеної цим комунальним підприємством і незавершеної повторної процедури закупівлі семи трамвайних вагонів<sup>26</sup> із такими ж характеристиками (з низьким рівнем підлоги) очікуваною вартістю закупівлі 184000,0 тис. гривень.

*Довідково.* Листом від 16.10.2015 № 033/805 ТОВ СП "Електронтранс" повідомило КП "Київпаstrанс" про те, що повний цикл виробництва трамвайних вагонів T5B641 займає приблизно 4–5 місяців. У зв'язку з тим, що договір був укладений лише 12.10.2015, ТОВ "СП "Електронтранс" поінформувало про можливість поставки до 28.12.2015 тільки трьох трамвайних вагонів. Через це додатковою угодою від 28.10.2015 № 2, укладеною між КП "Київпаstrанс" та ТОВ "СП "Електронтранс", суму попередньої оплати зменшено до 23625,0 тис. грн (із розрахунку 30 відс. вартості трьох трамвайних вагонів).

У подальшому листом від 25.11.2015 № 033/1031 ТОВ СП "Електронтранс" знову поінформувало КП "Київпаstrанс" про неможливість здійснити у строк до 28.12.2015 поставку трамвайних вагонів у цій кількості, у зв'язку з чим додатковою угодою від 18.12.2015 № 6 передбачено поставку у 2015 році двох трамвайних вагонів, а решти (п'ять одиниць) – у 2016 році (після отримання бюджетних призначень на 2016 рік) та визначено вартість трамвайних вагонів, що поставляються у 2015 році – 52500,0 тис. грн (26250,0 тис. грн за одиницю)<sup>27</sup>, у 2016 році – 131250,0 тис. гривень.

Отже, фінансова можливість для здійснення за рахунок бюджетних коштів закупівлі трамвайних вагонів за повторною процедурою з'явилася у КП "Київпаstrанс" лише після вирішення питання щодо зменшення кількості трамвайних вагонів, що придбавалися КП "Київпаstrанс" у ТОВ "СП "Електронтранс" у 2015 році (укладання додаткових угод від 28.10.2015 і від 18.12.2015.)

*Довідково.* Враховуючи, що у 2015 році було передбачено спрямування загалом 164,3 млн грн бюджетних коштів (з них 49,3 млн грн субвенції) на придбання КП "Київпаstrанс" трамвайних вагонів, а розпорядженням КМДА від 19.11.2015 № 1133 їх обсяг зменшено до 122,8 млн грн, а також те, що станом на 28.10.2015 планувалось закупити у ТОВ "СП "Електронтранс" три трамвайні вагони вартістю 79,5 млн грн, а станом на 25.11.2015 року – два трамвайні вагони вартістю 52,5 млн грн, залишки бюджетних коштів на ці дати становили відповідно 43,3 млн грн і 70,3 млн гривень. Водночас очікувана вартість закупівлі трамвайних вагонів за повторною процедурою становила 184,0 млн гривень.

Незважаючи на це, протокольним рішенням комітету з конкурсних торгів КП "Київпаstrанс" від 27.11.2015 № 159 **внесено зміни** до документації конкурсних торгів і визначено обсяги предмету закупівлі у кількості **шести одиниць**, які поділено на 2 лоти (лот № 1 – один трамвайний вагон із 100-відсотковим рівнем низької підлоги для пасажирів, які стоять, лот № 2 – п'ять трамвайних вагонів із 35-відсотковим рівнем низької підлоги для

<sup>25</sup> Згідно з додатком до договору, із загальної вартості договору (183750,0 тис. грн) 164286,0 тис. грн сплачується за рахунок бюджетних коштів.

<sup>26</sup> Фінансове забезпечення закупівлі трамвайних вагонів за повторною процедурою згідно із змінами до річного плану закупівель передбачено за рахунок бюджетних коштів.

<sup>27</sup> КП "Київпаstrанс" відповідно до умов договору сплачено 29.10.2015 авансовий платіж у сумі 23625,0 тис. грн (за рахунок співфінансування з міського бюджету), а решту – 28875 тис. грн у грудні 2015 року за рахунок бюджетних коштів після отримання двох трамвайних вагонів.

пасажирів, які стоять).

*Довідково.* Первинною документацією конкурсних торгів передбачалася закупівля семи вагонів довжиною понад 28 м із 100-відсотковим рівнем низької підлоги; внесеними змінами кількість вагонів була зменшена до шести і поділена на два лоти (один трамвайний вагон довжиною понад 28 м із 100-відсотковим рівнем низької підлоги та п'ять вагонів довжиною 15-15,7 м із 35-відсотковим рівнем низької підлоги), тобто без **достатньої аргументації**.

Аналіз вимог і технічних характеристик трамвайних вагонів за лотом № 2, порівняно з визначеними для закупівлі (за повторною процедурою) сімома трамвайними вагонами (далі – попередні вимоги), суттєво різняться також за іншими параметрами (окрім довжини, рівня підлоги).

Так, якщо попередніми вимогами передбачалася закупівля трамвайних вагонів "нових, 2014–2015 років випуску, що не використовувалися", то за лотом № 2 вимог щодо дати випуску не передбачено.

**Аналогічно не передбачені за лотом № 2 вимоги щодо обладнання в салонах місць для пасажирів у кріслі-колясці і встановлення трапу (рампи)** (передбачені попередніми вимогами і за лотом № 1), **а також вимоги щодо типу двигунів та систем управління тягою – змінного струму** (передбачені попередніми вимогами і за лотом № 1). Гарантійний термін експлуатації трамвайних вагонів за лотом № 2 визначено **12** місяців (з дати введення в експлуатацію), тоді як попередніми вимогами визначено **24** місяці (цей термін передбачений і за лотом № 1).

Слід зазначити, що під час розгляду Колегією АМКУ скарги ТОВ "Татра-Юг" представник КП "Київпаstrанс" зазначав, що трамвайні вагони з двигунами та системами змінного струму надають можливість підприємству суттєво знизити експлуатаційні витрати (за рахунок відсутності необхідних затрат на ремонт і обслуговування колекторно-щіткових вузлів двигунів постійного струму), а також усунути шкідливі умови праці обслуговуючого персоналу (в частині необхідності продування двигунів постійного струму від вугільного пилу)<sup>28</sup>.

*Довідково.* Згідно з рішенням Колегії АМКУ від 10.11.2015 № 2029-р/пк-ск, представник ТОВ "Татра-Юг" у ході розгляду скарги зазначав, що підприємство може виконати відповідні вимоги документації конкурсних торгів, але для цього потрібен час.

Водночас, незважаючи на те, що Колегія АМКУ не визнала необґрунтованими визначені КП "Київпаstrанс" у документації конкурсних торгів умови щодо укомплектованості трамвайних вагонів двигунами змінного струму, КП "Київпаstrанс" у документації конкурсних торгів за лотом № 2 такі вимоги не передбачило (взагалі не визначено у документації конкурсних торгів вимог щодо типу двигуна). У результаті поставлені ТОВ "Татра-Юг" трамвайні вагони укомплектовані двигунами постійного струму.

*Довідково.* Відповідно до пояснення в.о. головного інженера – голови комітету з конкурсних торгів КП "Київпаstrанс" від 03.06.2016 № 24/73: "При закупівлі трамвайних вагонів для використання на реконструйованих та новозбудованих лініях підприємство висуває до предмета закупівлі вимоги найвищого рівня (багатосекційні з 100-відсотковим рівнем низької підлоги, засобами для пасажирів у кріслах колісних, системами кондиціонування повітря у салонах та інше – лот № 1). Трамвайні тягові двигуни змінного струму для України є новою технологією і в ціновому аспекті перевищують системи з

<sup>28</sup> Згідно з рішенням Колегії АМКУ від 10.11.2015 № 2029-р/пк-ск.

двигунами постійного струму, тому їх використання, на сьогодні, більш доцільне на реконструйованих або новозбудованих лініях.

При проведенні повторної процедури закупівлі трамвайних вагонів за лотом № 2 передбачена закупівля вагонів для ліній, що не пройшли реконструкцію. Вимоги до цих вагонів сформовані з урахуванням умов їх подальшої експлуатації на зношених коліях, без високих платформ".

За результатами оцінки 11.12.2015 пропозицій за лотом № 2 учасників конкурсних торгів (ТОВ "Татра-Юг", ДП "Виробниче об'єднання "Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова") **переможцем визначено ТОВ "Татра-Юг", з яким укладено договір від 22.12.2015 № 06/493-15 на поставку п'яти трамвайних вагонів на загальну суму 64440,0 тис. грн з ПДВ<sup>29</sup>.**

Пропозиції від учасників конкурсних торгів за лотом № 1 не надходили, торги у зв'язку з цим відмінені.

✓ **КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління"** укладено з ТОВ "Татра-Юг" договір від **14.12.2015** № 878 на поставку чотиривісного трамвайного вагона моделі К-1<sup>30</sup> вартістю 13578,0 тис. гривень.

Згідно з пунктом 3 Порядку надання субвенції, однією з вимог до трамвайних вагонів, що закупаються коштом субвенції, є їх пристосованість для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, а також маломобільних груп населення.

Дослідженням цього питання встановлено, що умовами документації конкурсних торгів, визначеної КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління", **не передбачені конкретні вимоги щодо технічних характеристик трамвайного вагона в частині пристосованості для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, а також маломобільних груп населення<sup>31</sup>.**

У результаті придбаний трамвайний вагон моделі К-1 (заводський номер 06088) за технічними характеристиками – рівнем підлоги **не відповідав вимогам щодо пристосованості для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення (не мав низького рівня підлоги)<sup>32</sup>.**

*Довідково.* Згідно з пунктом 3.6 ДСТУ 4876:2007 "Вагони трамвайні пасажирські. Загальні технічні вимоги", трамвайним вагоном з низьким розташуванням підлоги є вагон, в якому щонайменше **35 відс. площі підлоги салону, відведеного для пасажирів, які стоять, утворює суцільну поверхню без сходинок, на яку можна піднятися принаймні через одні службові двері, зробивши при цьому всього один крок із землі.**

<sup>29</sup> КП "Київпаstrанс" здійснено оплату 25.12.2015 за рахунок бюджетних коштів після поставки 5 трамвайних вагонів 22.12.2015 – 24.12.2015.

<sup>30</sup> Оплату КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління" здійснено 25.12.2015 після поставки трамвайного вагона 22.12.2015, порушень при здійсненні процедури закупівлі не встановлено.

<sup>31</sup> Згідно з ДБН В.2.2-17:2006 до маломобільних груп населення належать люди, що відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. До цієї категорії осіб віднесені інваліди, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, люди старшого (похилого) віку, люди з дитячими колясками тощо.

<sup>32</sup> Водночас придбаний трамвайний вагон має аудіо і візуальну систему сповіщення.

У подальшому у зв'язку з виявленим дефектом у системі управління тяговим приводом трамвайного вагона моделі К-1 (зав. № 06088), ТОВ "Татра-Юг" на його заміну поставлено 05.02.2016 року трамвайний вагон моделі К-1М<sup>33</sup> (заводський номер 120010), який за своїми технічними характеристиками (36-відсотковим рівнем низької підлоги) відповідає вимогам щодо пристосованості для перевезення осіб з обмеженими можливостями, маломобільних груп населення.

*Довідково.* Проведеним у ході аудиту в КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління" оглядом трамвайного вагона моделі К-1М встановлено, що він має частково низький рівень підлоги (36 відс.), обладнаний місцями для закріплення інвалідних, дитячих колясок та має розкладну рампу на центральній двері тощо.

✓ КП "Одесміськеелектротранс" укладено з ТОВ "Татра-Юг" договір від 08.12.2015 про поставку трамвайного вагона моделі К-1М вартістю 13788,0 тис. гривень<sup>34</sup>.

*Довідково.* Вартість, придбаних КП "Київпаstrанс", КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління" та КП "Одесміськеелектротранс" у ТОВ "Татра-Юг" трамвайних вагонів *коливалась* від 12880,0 тис. грн до 13788,0 тис. грн (комунальними підприємствами електротранспорту у містах Києві та Одесі придбані однакові за моделями трамвайні вагони – К-1М).

Таким чином, за відсутності належного контролю з боку департаменту розвитку житлово-комунальної інфраструктури Маріупольської міської ради, КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління" придбано трамвайний вагон, який за рівнем підлоги не відповідав вимогам щодо пристосованості для перевезення маломобільних груп населення (в подальшому через виявлені в ньому дефекти був замінений на інший). В умовах неузгодженості окремих норм Порядку надання субвенції та через неврахування ЛКП "Львівелектротранс" при укладанні контракту від 23.11.2015 вимог Порядку попередньої оплати, спричинено утворення дебіторської заборгованості у сумі здійсненої попередньої оплати коштом субвенції, яка станом на 01.08.2016 року є непогашеною.

КП "Київпаstrанс" під час оголошеної ним і незавершеної повторної процедури закупівлі семи трамвайних вагонів очікуваною вартістю 184,0 млн грн укладено 12.10.2015 року з ТОВ "СП "Електронтранс" договір на придбання у 2015 році семи таких самих трамвайних вагонів на суму 183,7 млн гривень. Крім того, КП "Київпаstrанс" у листопаді 2015 року при внесенні змін до документації конкурсних торгів і визначенні технічних вимог за лотом № 2 звужено ці вимоги, порівняно з попередніми, а саме не передбачено обладнання в трамвайних вагонах місць для пасажира в кріслі-колясці та встановлення рампи (для в'їзду в салон).

---

<sup>33</sup> Переданий за видатковою накладною від 05.02.2016 № 36, згідно з якою вартість трамвайного вагона К-1М становить 13578,0 тис. гривень.

<sup>34</sup> Оплату КП "Одесміськеелектротранс" здійснено 18.12.2015 в день поставки трамвайного вагона. Порушень при здійсненні процедури закупівлі не встановлено.

### III. СТАН ПРИДБАННЯ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ БЮДЖЕТНИМ КОШТОМ ТА СОЦІАЛЬНІ НАСЛІДКИ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ

Аудитом встановлено, що рухомий склад трамвайних вагонів комунальних підприємств електротранспорту у містах Києві, Львові, Одесі та Маріуполі має високий ступінь зношеності. При терміні експлуатації трамвайних вагонів 15 років, визначеному ДСТУ 204.04.05.003-2004 "Вагони трамвайні та тролейбуси. Порядок продовження терміну експлуатації"<sup>35</sup>, **більшість трамвайних вагонів перевищує цей термін**, зокрема, в Одесі кількість вагонів, що перевищує нормативний термін експлуатації, становить 66 відс., у Маріуполі, Києві, Львові – від 86 до 98 відсотків (табл. 3).

Таблиця 3

**Дані щодо кількості трамвайних вагонів, термінів їх експлуатації та пристосованості для перевезення осіб з обмеженими можливостями (з ураженням опорно-рухового апарату)**

| Місто        | Кількість трамвайних вагонів, од.                |  |   |
|--------------|--|--|---|
|              | обліковуються на балансі комунальних підприємств | з них терміном експлуатації понад 15 років | пристосованих для перевезення інвалідів |
| м. Київ      | 425  | 357  | 37                                      |
| м. Львів     | 124  | 122  | 2                                       |
| м. Маріуполь | 72   | 62   | 3                                       |
| м. Одеса     | 228  | 134  | 1                                       |
| <b>Разом</b> | <b>849</b>                                       | <b>675</b>                                 | <b>43</b>                               |

У Львові зі 124 трамвайних вагонів (термін експлуатації майже усіх становить 30 років) до експлуатації придатні лише 92 трамвайні вагони, з яких станом на 01.04.2016 задіяні для перевезень пасажирів 65 вагонів (решта очікує ремонту). В Одесі із 228 трамвайних вагонів фактично експлуатуються 204, з яких ремонту підлягають 83 відс. (щоденно ремонтується до 45 – 50 одиниць). У Києві із 425 наявних трамвайних вагонів експлуатується 403 (22 виведені з експлуатації та очікують капітального ремонту), з яких 87 відс. вагонів віком 30 років.

Через недостатність коштів у міських бюджетах темпи оновлення рухомого складу комунального електротранспорту у досліджених регіонах є повільними.

*Довідково.* За інформацією Мінінфраструктури (лист від 03.06.2016 № 3165/25/14-16), враховуючи відсутність державної підтримки, у 2015 році заходи з оновлення рухомого складу електротранспорту, передбачені Державною цільовою програмою розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, виконані лише на **19 відс.** (передбачено оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів на 460 од., фактично придбано 87 од.).

У 2014 році придбано 62 од. нового рухомого складу, з них два трамвайні вагони за рахунок міських бюджетів Дніпродзержинська і Львова<sup>36</sup>.

Водночас, як свідчать дані, послугами з трамвайного перевезення у досліджених регіонах користується значна кількість осіб. Наприклад, у

<sup>35</sup> Затверджені наказом Держжитлокомунгоспу України від 21.06.2004 № 115.

<sup>36</sup> Розміщена на сайті Мінінфраструктури (<http://mtu.gov.ua/content/chastipitannya.html>).

Києві послугами з трамвайного перевезення у 2015 році скористалося 111,9 млн осіб (з них 61,3 млн. осіб пільгової категорії), у Маріуполі – 112,4 тис. осіб. У Києві протягом останніх п'яти років частка трамвайних перевезень становить 11 відс. перевезень міським транспортом..

**Водночас, результати аудиту засвідчили, що тільки незначна частка наявного рухомого складу трамвайних вагонів у Маріуполі, Одесі Києві, Львові пристосована для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, зокрема, з ураженнями опорно-рухового апарату.**

Зокрема, в Одесі із 204 трамвайних вагонів, що експлуатуються, лише один пристосований для перевезення відповідної категорії осіб (придбаний у 2015 році), у Маріуполі – три вагони (мають 36-відсотковий рівень низької підлоги, проте лише в одному трамвайному вагоні, закупленому за рахунок коштів субвенції, є розкладна рампа для в'їзду в салон маломобільних груп населення).

Дещо краще ситуація у Києві, де із 403 трамвайних вагонів, що експлуатуються, 37 пристосовані для перевезення відповідної категорії громадян. У Львові при частковій пристосованості 92 трамвайних вагонів для осіб з вадами зору (обладнані звуковими системами в салоні, проте не обладнані зовнішніми інформаторами), для потреб осіб з ураженням опорно-рухового апарату обладнані лише два трамвайні вагони.

При цьому, станом на 01.01.2016 загальна чисельність інвалідів у Києві становить 114,7 тис. осіб, Маріуполі – 8,2 тис. осіб<sup>37</sup>, Одесі – 58,3 тис. осіб, Львові – 45,2 тис. осіб (або від двох до шести відс. загальної чисельності мешканців цих міст)<sup>38</sup>.

*Довідково. Згідно з інформацією КП "Одесміськелектротранс" (лист від 11.04.2016), в Одесі кількість інвалідів, перевезених міським електротранспортом, становить близько 15 відс. загальної кількості пасажирів пільгової категорії. Кількість інвалідів, що скористалася послугами з трамвайних перевезень, за останні три роки збільшилася в 2,3 рази.*

**Таким чином, кошти субвенції на придбання нових трамвайних вагонів виділялися з державного бюджету в умовах нагальної потреби оновлення рухомого складу комунального електротранспорту та необхідності покращення умов для перевезення громадським транспортом осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення.**

За рахунок виділеного з державного бюджету фінансового ресурсу і співфінансування з місцевих бюджетів та інших джерел комунальними підприємствами електротранспорту у містах Києві, Львові, Маріуполі, Одесі укладено у 2015 році договори на придбання 21 трамвайного вагона (табл. 4).

---

<sup>37</sup> Лист Мінсоцполітики від 20.05.2016 № 7237/0/14-16/19, надісланий на запит Рахункової палати.

<sup>38</sup> З урахуванням даних статистичного збірника "Чисельність наявного населення України на 01.01.2016".

**Кількість трамвайних вагонів, передбачених договорами,  
та фактична їх поставка**

ОД.

| Місто        | Кількість трамвайних вагонів, передбачених договорами |             |                | Кількість поставлених у 2015 році трамвайних вагонів |             |                | Кількість трамвайних вагонів, що мають бути поставлені у 2016 році |             |                |
|--------------|---|-------------|----------------|--|-------------|----------------|--|-------------|----------------|
|              | Всього  | виробництва |                | Всього   | виробництва |                | Всього   | виробництва |                |
|              |   | Татра-Юг    | Електрон-транс |  | Татра-Юг    | Електрон-транс |  | Татра-Юг    | Електрон-транс |
| Київ         | 12  | 5           | 7              | 7  | 5           | 2              | 5  | -           | 5              |
| Львів        | 7   | -           | 7              | -  | -           | -              | 7  | -           | 7              |
| Маріуполь    | 1   | 1           | -              | 1  | 1           | -              | -  | -           | -              |
| Одеса        | 1   | 1           | -              | 1  | 1           | -              | -  | -           | -              |
| <b>Разом</b> | <b>21</b>   | <b>7</b>    | <b>14</b>      | <b>9</b>   | <b>7</b>    | <b>2</b>       | <b>12</b>  | <b>-</b>    | <b>12</b>      |

Як видно з табл. 4, за укладеними комунальними підприємствами електротранспорту у містах Києві, Львові, Маріуполі та Одесі договорами, у 2015 році отримано дев'ять трамвайних вагонів; змінами до договору відтерміновано на 2016 рік придбання п'яти трамвайних вагонів (м. Київ); відразу умовами договору передбачено поставку в 2016 році семи трамвайних вагонів (м. Львів).

**Отже, фактично у 2015 році оновлено парк трамвайних вагонів у Києві, Маріуполі, Одесі загалом на дев'ять одиниць (з них два п'ятисекційні трамвайні вагони зі 100-відс. рівнем низької підлоги та сім односекційних трамвайних вагонів із 36-відс. рівнем низької підлоги), що дозволило дещо покращити надання послуг із трамвайного перевезення мешканцям низки районів цих міст.**

Зокрема, у Маріуполі придбаний трамвайний вагон експлуатується на маршруті "Енергоділянка – міська лікарня № 2" довжиною близько 30 км, що є найбільш завантаженим (37 відс. загального обсягу перевезень трамвайним сполученням), в Одесі придбаний трамвайний вагон експлуатується на маршруті "Автовокзал-Аркадія".

*Довідково.* У Маріуполі новим трамвайним вагоном здійснюється<sup>39</sup> перевезення 4 відс. середньодобової кількості пасажирів. У середньому зазначений вагон споживає 1,43 кВт/км, тоді як наявні в комунальному підприємстві трамвайні вагони – 3,65 кВт/км.

Як встановлено оглядом придбаного трамвайного вагона, згідно з заводським штампом, вагон трамвайний К-1М (заводський номер 120010) вироблений у 2016 році. Водночас Державною службою статистики України повідомлено (лист від 30.05.2016 № 03.2-05/141-16, надісланий на запит Рахункової палати), що за січень-лютий 2016 року підприємства Одеської області не відобразили у звітах дані про виробництво пасажирських трамвайних вагонів (інформація за 2015 рік Держстатом не надана, повідомлено, що звітні дані надійдуть у II півріччі 2016 року).

У Києві отримані у 2015 році два п'ятисекційні трамвайні вагони виробництва ТОВ СП "Електронтранс" (передані на баланс трамвайно-експлуатаційного депо ім. Шевченка) експлуатуються на маршруті "Борщагівська лінія швидкісного трамваю", а п'ять односекційних трамваїв виробництва ТОВ "Татра-Юг" (передані на баланс Дарницького трамвайно-

<sup>39</sup> Трамвайний вагон моделі К-1М, що поставлений на заміну дефектного, отриманий комунальним підприємством 05.02.2016 та введений в експлуатацію 09.02.2016.



експлуатаційного депо) задіяні на трамвайних маршрутах лівобережної частини міста Києва.

*Довідково.* Загалом трамвайними вагонами, отриманими КП "Київпастранс" у 2015 році, щоденно, за розрахунками аудиторів, перевозиться понад 23 тис. пасажирів.

У свою чергу отримання ЛКП "Львівелектротранс" семи трисекційних трамвайних вагонів ТЗЛ441 "Електрон" зі 100-відсотковим рівнем низької підлоги, яке передбачено в серпні-жовтні 2016 року, надасть можливість забезпечити трамвайне сполучення до мікрорайону "Сихів" м. Львова (новий маршрут), орієнтовна чисельність мешканців якого становить близько 150 тис. осіб.

*Довідково.* Імпульсне керування тяговими двигунами в зазначених трамвайних вагонах, за інформацією ЛКП "Львівелектротранс", дасть можливість скоротити в процесі їх експлуатації споживання електроенергії на 30 відс. порівняно з трамваями, наявними в цьому комунальному підприємстві, та збільшити експлуатаційну швидкість.

Водночас, аудитом встановлено, що окремі придбані трамвайні вагони за низкою технічних характеристик не відповідають вимогам статті 28 Закону про захищеність інвалідів та деяким вимогам ДСТУ 7255:2011 "Вагони трамвайні, пристосовані для перевезення інвалідів. Технічні вимоги" (далі – ДСТУ 7255:2011)<sup>40</sup>.

Зокрема, технічні характеристики трамвайних вагонів моделі ТЗЛ441, що закуповуються ЛКП "Львівелектротранс" у ПАТ "Концерн-Електрон", не відповідають вимогам статті 28 зазначеного Закону та пункту 4.5 розділу 4 "Загальні технічні вимоги" ДСТУ 7255:2011, які передбачають наявність звукового інформатора на зовнішній поверхні кузова трамвайного вагона в зоні дверей для доступу інвалідів, який би сповіщав номер, назву початкового та кінцевого пункту маршруту. При цьому наявність такого інформатора в трамвайних вагонах не вимагалась визначеною ЛКП "Львівелектротранс" тендерною документацією із закупівлі трамвайних вагонів (голова комітету – заступник директора з технічних питань – головний механік П.М.І.).

*Довідково.* Під час аудиту, з метою усунення виявленого недоліку, ТОВ "СП "Електронтранс" повідомило (лист від 19.05.2016 № 033/1902) ЛКП "Львівелектротранс", що підприємство гарантує встановлення у семи трамваях, які будуть поставлятися згідно з контрактом від 23.11.2015 № 39299/5, звукового інформатора на зовнішній поверхні кузова вагона в зоні дверей для доступу інвалідів.

Аналогічно, не відповідають вимогам статті 28 Закону про захищеність інвалідів та ДСТУ 7255:2011 (пункти 5.1.9 – 5.1.13, 5.1.15) трамвайні вагони К-1М, закуплені КП "Київпастранс" у ТОВ "Татра-Юг", зокрема, в салоні не обладнані місця для пасажирів у кріслі-колясці (відсутні паски безпеки та засоби зв'язку інваліда з водієм), а двері вагона для інвалідів не мають рампи. Вимоги щодо такого обладнання не передбачені як документацією з конкурсних торгів із закупівлі трамвайних вагонів, так і договором, укладеним КП "Київпастранс" з ТОВ "Татра-Юг".

*Довідково.* Згідно з пунктом 5.1.9 ДСТУ 7255:2011 місця для розміщення інвалідів у кріслах колісних повинні бути обладнані горизонтальними поручнями на бокових стінах

<sup>40</sup> Затверджений наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 25.02.2011 № 69; ДСТУ 7255:2011 набрав чинності 01.07.2012.

вагона, які потрібно розташовувати на висоті від 900 мм до 1100 мм від поверхні підлоги, засобами кріплення крісел колісних, відкидними та (або) стаціонарними сидіннями для осіб, що супроводжують інвалідів.

Проведеним у ході аудиту оглядом трамвайних вагонів у трамвайному ремонтно-експлуатаційному депо ім. Шевченка встановлено, що в трамвайному вагоні моделі Т5В641 (інвентарний номер 802) **відсутній звуковий сигнал для сповіщення інвалідів з вадами зору**, а оглядом у Дарницькому трамвайному ремонтно-експлуатаційному депо (далі – Дарницьке ТРЕД) виявлено **несправність у трамвайному вагоні моделі К-1М (інвентарний номер 354) табло із зовнішньої сторони (призначене для сповіщення номера маршруту, початкової і кінцевої зупинки).**

*Довідково.* Згідно з документами, наданими Дарницьким ТРЕД під час аудиту, ним забезпечено усунення низки технічних вад, виявлених під час огляду трамвайних вагонів, зокрема, встановлено у трьох вагонах спеціальні опорні панелі з пасками безпеки для осіб з обмеженими фізичними можливостями (акт комісії Дарницького ТРЕД за участю представника ТОВ "Татра-Юг" від 03.06.2016) та відновлено роботу табло в одному трамвайному вагоні.

Таким чином, із 21 трамвайного вагона, на закупівлю яких у 2015 році комунальними підприємствами електротранспорту у містах Києві, Львові, Маріуполі, Одесі укладено договори, фактично у 2015 році поставлено лише дев'ять трамвайних вагонів, поставку решти 12 передбачено у 2016 році, зокрема, за укладеним ЛКП "Львівелектротранс" договором, поставку семи вагонів передбачено у серпні-жовтні 2016 року, а КП "Київпаstrанс" придбання п'яти трамвайних вагонів (з 100-відс. рівнем низької підлоги), внаслідок оскарження проведених ним процедур закупівель, перенесено на 2016 рік і відбудеться у разі отримання бюджетних призначень.

Унаслідок **непередбачення документацією з торгів та укладеними КП "Київпаstrанс" та ЛКП "Львівелектротранс" договорами вимог щодо обладнання трамвайних вагонів рампою, облаштування місць для пасажирів у кріслі-колясці, встановлення звукового інформатора для сповіщення відповідних осіб тощо, придбані КП "Київпаstrанс" трамвайні вагони та ті, що закуповуються ЛКП "Львівелектротранс", не відповідають низці вимог, передбачених статтею 28 Закону про захищеність інвалідів і ДСТУ 7255:2011. У зв'язку з цим не досягнуто повною мірою соціального ефекту від використання коштів субвенції, оскільки не створено належних умов для зручного користування закупленими трамвайними вагонами (моделі К-1М) особами з обмеженими можливостями, маломобільними групами населення.**

## ВИСНОВКИ

**1. Міністерством інфраструктури України та органами місцевого самоврядування міст Києва, Львова і Маріуполя не забезпечено повною мірою результативного використання субвенції з державного бюджету, виділеної у 2015 році місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту.**

Зокрема, незважаючи на постійну і значну потребу в оновленні трамвайних вагонів комунального електротранспорту (від 60 до 98 відс. вагонів

мають термін експлуатації, що вдвічі перевищує нормативний), пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями та маломобільних груп населення, 38,9 млн грн субвенції використано на придбання трамвайних вагонів, які за окремими технічними характеристиками не відповідали вимогам законодавства щодо доступності для користування такою категорією осіб, а 41,7 млн грн субвенції спрямовано у грудні 2015 року в дебіторську заборгованість, яка станом на 01.08.2016 не погашена.

Так, виділення з державного бюджету субвенції в сумі 100,0 млн грн міським бюджетам міст Києва, Львова, Маріуполя і Одеси (використано 99,2 млн грн) на умовах співфінансування дало можливість комунальним підприємствам електротранспорту цих міст укласти у 2015 році з вітчизняними виробниками договори на придбання загалом 21 нового трамвайного вагона. Проте у 2015 році поставлено лише дев'ять вагонів (два вагони п'ятисекційні із 100-відсотковим рівнем низької підлоги та сім односекційних вагонів із 36-відсотковим рівнем низької підлоги), отже, в містах Києві, Одесі і Маріуполі частково оновлено рухомий склад міського електротранспорту новими менш енергозатратними трамвайними вагонами. Поставку ще семи трамвайних вагонів ЛКП "Львівелектротранс" за умовами укладеного ним договору (попередню оплату здійснено частково в сумі 41,7 млн грн коштами субвенції) передбачено в серпні-жовтні 2016 року.

Головними причинами нерезультативного використання у 2015 році частини коштів субвенції є розподіл на центральному рівні обсягів субвенції між міськими бюджетами в серпні 2015 року; відкриття асигнувань і перерахування їм коштів лише в листопаді 2015 року, а також неузгодженість у порядку та умовах надання субвенції положень із питань здійснення попередньої оплати.

**2. Нормативно-правове забезпечення використання коштів субвенції було недосконалим у частині визначення окремих вимог (у тому числі технічних характеристик) до трамвайних вагонів, що закуповуються її коштом. Узгодженими є норми Порядку надання субвенції у частині питань, що стосуються здійснення попередньої оплати.**

Порядком та умовами надання у 2015 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 № 608, однією з вимог до трамвайних вагонів визначено ступінь локалізації вітчизняного виробництва не менш як 65 відс., проте на сьогодні не врегульовано порядку розрахунку такого ступеня. Цей показник, за інформацією Мінінфраструктури, визначено на підставі інформації, отриманої від підприємств – виробників рухомого складу.

Порядком надання субвенції не визначено критеріїв пристосованості трамвайних вагонів для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення. Як наслідок, окремі комунальні підприємства електротранспорту не передбачили в документації з конкурсних торгів і в укладених ними договорах на закупівлю трамвайних вагонів таких технічних вимог: необхідність обладнання вагонів рампою (для в'їзду в салон);

облаштування місць для пасажирів у кріслі-колясці; встановлення звукового інформатора для сповіщення відповідної категорії осіб.

Порядком надання субвенції одним із видів співфінансування придбання трамвайних вагонів визначено інші джерела (позабюджетні) та передбачено необхідність застосування у разі їх придбання положень постанови Кабінету Міністрів України від 23.04.2014 № 117 "Про здійснення попередньої оплати товарів, робіт і послуг, що закуповуються за бюджетні кошти", яка, однак, стосується закупівлі бюджетним коштом. Наведене та неврахування **Львівським комунальним підприємством "Львівелектротранс"** вимог постанови Кабінету Міністрів України від 23.04.2014 № 117 "Про здійснення попередньої оплати товарів, робіт і послуг, що закуповуються за бюджетні кошти" при укладанні контракту на закупівлю трамвайних вагонів зумовило утворення станом на 01.01.2016 дебіторської заборгованості (через здійснення у грудні 2015 року цим підприємством попередньої оплати, зокрема коштом субвенції, за трамвайні вагони, термін поставки яких відповідно до умов контракту настає у серпні-жовтні 2016 року), що станом на 01.08.2016 не погашена.

**3. Виконавчим органом Київської міської ради (КМДА) не забезпечено дотримання вимог Порядку надання субвенції в частині розміру співфінансування не менш як 70 відс. загальної вартості трамвайних вагонів.** Зокрема, обсяги співфінансування з міського бюджету м. Києва у листопаді 2015 року зменшено на 41,5 млн грн порівняно з попередньо затвердженими. У результаті співвідношення фінансування з державного і міського бюджетів становило 40:60 відс., замість визначених Порядком надання субвенції 30:70 відс. (частка фінансування з місцевого бюджету зменшена на 14,2 млн грн і, відповідно, в цій сумі перевищено частку фінансування з державного бюджету).

**4. Окремі технічні характеристики трамвайних вагонів, закуплених комунальними підприємствами електротранспорту в містах Києві, Маріуполі, Львові, не відповідають ряду вимог статті 28 Закону України від 21.03.1991 № 875 "Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні" і ДСТУ 7255:2011 "Вагони трамвайні, пристосовані для перевезення інвалідів. Технічні вимоги".**

Так, КП "Маріупольське трамвайно-тролейбусне управління" в грудні 2015 року придбало трамвайний вагон моделі К-1, який за рівнем підлоги не відповідав вимогам щодо пристосованості для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення (надалі цей вагон через виявлений дефект у системі управління тяговим приводом у лютому 2016 року був замінений виробником ТОВ "Татра-Юг" на інший трамвайний вагон моделі К-1М, пристосований для перевезення відповідної категорії громадян).

Документацією з торгів ЛКП "Львівелектротранс" та укладеним ним з ПАТ "Концерн-Електрон" контрактом на придбання трамвайних вагонів не передбачено встановлення звукового інформатора на зовнішній поверхні вагонів для сповіщення номера, назви початкового та кінцевого пункту маршруту. Під час аудиту ТОВ "СП "Електронтранс" (виробник) з метою

усунення виявленого недоліку письмово гарантувало ЛКП "Львівелектротранс" встановлення відповідного звукового інформатора.

**КП "Київпастрас"** у листопаді 2015 року при внесенні змін до документації конкурсних торгів і визначенні технічних вимог за лотом 2 звузило і вилучило (порівняно з попередніми вимогами) технічні вимоги щодо необхідності обладнання в трамвайних вагонах місць для пасажирів в кріслі-колясці та встановлення в дверях, призначених для інвалідів, рампи для в'їзду в салон маломобільних груп населення. У результаті придбані КП "Київпастрас" у ТОВ "Татра-Юг" трамвайні вагони моделі К-1М не мають відповідного обладнання. Під час аудиту КП "Київпастрас" вжило заходів щодо усунення частини цих недоліків, зокрема, встановило у трьох придбаних трамвайних вагонах спеціальні опорні панелі з пасками безпеки для осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення.

**5. Результати аудиту засвідчили, що механізм виділення з державного бюджету субвенції на умовах співфінансування з місцевих бюджетів, інших джерел (у співвідношенні 30:70 відс.) створює умови для стимулювання залучення органами місцевого самоврядування фінансових ресурсів з метою спрямування їх на розв'язання у регіонах нагальних проблемних питань, зокрема, з оновлення рухомого складу комунального електротранспорту. Водночас, як показали результати аудиту, темпи оновлення парку міського електротранспорту, у тому числі пристосованого для перевезення осіб з вадами зору, слуху та з ураженнями опорно-рухового апарату, є недостатніми.**

Тоді як чисельність інвалідів – мешканців міст Києва, Маріуполя, Одеси, Львова становить від 2 до 6 відс. загальної чисельності мешканців цих міст, в Одесі із 204 трамвайних вагонів, що експлуатуються, тільки один пристосований для перевезення відповідної категорії осіб (придбаний у 2015 році), у Маріуполі – 3 вагони (лише в одному вагоні, закупленому за рахунок коштів субвенції, є розкладна рампа для в'їзду в салон). У Львові для потреб осіб з ураженням опорно-рухового апарату обладнані тільки 2 трамвайні вагони. Дещо краща ситуація у Києві, де із 403 трамвайних вагонів, що експлуатуються, 37 пристосовані для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями.

## **ПРОПОЗИЦІЇ**

**1.** Про результати аудиту поінформувати Верховну Раду України.

**2.** Рекомендувати Кабінету Міністрів України:

- доручити Мінфіну розглянути питання визначення відповідно до пункту 8 статті 117 Бюджетного кодексу України в проекті закону про Державний бюджет України заходів впливу на місцеві органи влади (місцеві бюджети) у разі недотримання ними умов щодо співфінансування з міських бюджетів інвестиційних програм/проектів (за фактами зменшення розміру фінансування з місцевих бюджетів порівняно з визначеними порядками надання субвенції та перевищення внаслідок цього частки фінансування з державного бюджету);

- доручити Мінінфраструктури розглянути питання розроблення нової Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту;

- доручити Мінекономрозвитку та Мінінфраструктури розробити механізм і критерії визначення ступеня локалізації вітчизняного виробництва рухомого складу міського електротранспорту.

**3.** Рекомендувати Міністерству інфраструктури України надалі у разі розроблення порядку та умов надання субвенції, що спрямовується на придбання рухомого складу для комунального електротранспорту, визначити критерії щодо пристосованості трамвайних вагонів для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, маломобільних груп населення.

**4.** Рекомендувати:

- виконавчому органу Київської міської ради (КМДА) вжити заходів щодо забезпечення КП "Київпастранс" усунення у закуплених трамвайних вагонах технічних недоліків: обладнати їх розкладною рампою для в'їзду в салон маломобільних груп населення (трамвайні вагони моделі К-1М); встановити звуковий сигнал для сповіщення інвалідів із вадами зору (трамвайний вагон моделі Т5В641); розглянути питання щодо компенсації за виявленим фактом перевищення у 2015 році частки державного бюджету в фінансуванні придбання трамвайних вагонів;

- Львівській міській раді вжити заходів щодо забезпечення ЛКП "Львівелектротранс" поставки ПАТ "Концерн-Електрон" трамвайних вагонів, попередню оплату за які здійснено у грудні 2015 року, у т.ч. коштом субвенції; обладнання трамвайних вагонів, що закуповуються зазначеним комунальним підприємством, звуковим інформатором для сповіщення номера, назви початкового та кінцевого пункту маршруту.

**5.** Рішення Рахункової палати та Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту надіслати Міністерству інфраструктури України та Уповноваженому Президента України з прав людей з інвалідністю Сушкевичу В.М.

**6.** Рішення Рахункової палати про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту надіслати виконавчому органу Київської міської ради (КМДА), Львівській, Одеській, Маріупольській міським радам.

**7.** Відомості про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту у формі рішення Рахункової палати надіслати Кабінету Міністрів України.

**8.** Оприлюднити рішення Рахункової палати, результати його розгляду об'єктами контролю та Звіт на офіційному веб-сайті Рахункової палати.