



РАХУНКОВА ПАЛАТА

вул. М. Коцюбинського, 7, м. Київ, 01601, тел. (044) 234-95-65, 234-10-41, факс (044) 226-33-82
E-mail: rp@ac-rada.gov.ua

09.09.2016 № 18-1689

На № _____ від _____

Міському голові м. Львова
Садовому А.І.

Щодо результатів аудиту
видатків на придбання
трамвайних вагонів

Шановний Андрію Івановичу!

Рахункова палата розглянула Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту.

Згідно із статтями 7 і 36 Закону України "Про Рахункову палату" надсилаємо рішення Рахункової палати від 23.08.2016 № 16-3 для відповідного реагування в частині, що стосується Львівської міської ради.

Про результати розгляду рішення та вжиті заходи просимо поінформувати в місячний строк, як це передбачено Законом України "Про Рахункову палату".

Додаток: на 5 арк.

З повагою

Голова

Р.М. Магута



РАХУНКОВА ПАЛАТА

РІШЕННЯ

від 23 серпня 2016 року № 16-3

м. Київ

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

Відповідно до статті 98 Конституції України, статей 7, 25, 26, 35 і 36 Закону України "Про Рахункову палату" розглянуто Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту. За результатами розгляду Рахункова палата

ВСТАНОВИЛА:

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 9 вагонів (2 вагони п'ятисекційні із 100-відсотковим рівнем низької підлоги та 7 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 7 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. Неузгодженими 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, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 № 608 (далі – Порядок надання субвенції), 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 застосовування 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 ст. 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.

За результатами обговорення та на підставі викладеного Рахункова палата

В И Р І Ш И Л А:

1. Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на придбання нових трамвайних вагонів вітчизняного виробництва для комунального електротранспорту затвердити.

2. Про результати аудиту поінформувати Верховну Раду України.

3. 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 і рекомендувати:

- доручити Мінфіну розглянути питання визначення відповідно до п. 8 ст. 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 спіфінансування 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.

4. 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 і рекомендувати надалі у разі розроблення порядку та умов надання субвенції, що спрямовується на придбання рухомого складу для комунального

електротранспорту, визначати критерії щодо пристосованості трамвайних вагонів для перевезення осіб з обмеженими фінансовими можливостями, маломобільних груп населення.

5. 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 і 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.

6. 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 Уповноваженому Президента України з прав людей з інвалідністю Сушкевичу В.М.

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

8. Контроль за виконанням цього рішення покласти на члена Рахункової палати Самуся Г.Ю.

Голова Рахункової палати



Р.М. Магута