



Комунальне підприємство по ремонту і утриманню мостів і шляхів м.Києва

01013, м. Київ, вул. Набережно-Печерська дорога, 2, тел.286-25-47, факс. 286-24-86, e-mail:kasm@kasm.com.ua

Код ЄДРПОУ 03359018, Інд. пол. № 033590126555, Св. №200142822

р/р UA73305749000002600631055301 в ПАТ «БАНК КРЕДИТ ДНІПРО» в м. Києві

«22» 06 2020р. № 053/282/ 01-18/1544

Департамент внутрішнього
фінансового контролю та аудиту

Комунальне підприємство по ремонту і утриманню мостів і шляхів м. Києва «Київавтошляхміст» (далі – підприємство «Київавтошляхміст», Підприємство), відповідно до листа Департаменту внутрішнього фінансового контролю та аудиту від 04.06.2020 №070-2-2-05/1047 розглянуто проєкт аудиторського звіту позапланового аудиту діяльності Комунального підприємства по ремонту і утриманню мостів і шляхів м. Києва «Київавтошляхміст» за 2017 – 2019 роки щодо оцінки результативності та ефективності фінансово-господарської діяльності.

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується з окремими висновками наданими в проєкті аудиторського звіту та керуючись правом передбаченим п. 7.15 Розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 22.10.2018 №1893 «Про організацію діяльності з внутрішнього аудиту у виконавчому органі Київської міської ради (КМДА), районних у місті Києві державних адміністраціях, підприємствах, установах і організаціях комунальної власності територіальної громади м. Києва», надає свої коментарі (зауваження) на проєкт аудиторського звіту.

Аудиторська знахідка №1

1) Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що при повному заповненні вакантних посад робітничих спеціальностей, Підприємство в змозі виконувати поточні ремонти балансових споруд власними силами, що значно зменшить навантаження на бюджет м. Києва, аргументуючи це наступним.

Штатна чисельність посад робітничих спеціальностей Підприємства станом на 01.01.2019 була розрахована згідно Правил експлуатації штучних споруд на вулицях і дорогах населених пунктів, затверджених наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 11.11.2005 № 162 та Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154.

При цьому, нормативна чисельність розраховувалася відповідно до встановленої періодичності виконання робіт з утримання мостових споруд та періодичності виконання робіт з поточного ремонту з врахуванням дотримання міжремонтних строків, встановлених Порядком проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів,

При розрахунку нормативної чисельності також враховувалася необхідність залучення субпідрядних організацій для виконання окремих видів робіт, які Підприємство не в змозі виконувати власними силами з об'єктивних причин (відсутність необхідних машин і механізмів, відсутність досвіду виконання аналогічних робіт, висока ступінь відповідальності за наслідки неякісного виконання робіт тощо).

Відповідно до фактично доведеного бюджетного фінансування в 2017-2019рр., яке значно менше від прогнозованої потреби, формувався план виконання першочергових робіт на мостових спорудах. Із даних робіт Підприємство вже визначало, які роботи воно в змозі виконати власними силами, а на які роботи потрібно здійснити залучення субпідрядних організацій.

Відповідно й фактична чисельність працівників формувалася з врахуванням робіт, які Підприємство планує виконувати власними силами, а заповнення вакантних посад би не забезпечило можливість виконання додаткових обсягів робіт власними силами. Вакантні посади були би заповнені в повному обсязі тільки при виділенні бюджетного фінансування згідно прогнозованої потреби, оскільки в цьому випадку Підприємство би власними силами виконувало всі ті обсяги робіт, які враховані при розрахунку нормативної чисельності посад робітничих спеціальностей.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про можливість зменшення навантаження на бюджет м. Кисва, на нашу думку, є необґрунтованим.

2) Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що при забезпеченні навчання працівників Підприємства для отримання кваліфікаційного сертифіката на виконання відповідних робіт або введення в штат зазначених фахівців дало б можливість Підприємству самостійно виконувати обстеження мостових споруд, аргументуючи це наступним.

Обстеження мостових споруд регламентується ДБН В.2.3-6:2009. Споруди транспорту МОСТИ ТА ТРУБИ. ОБСТЕЖЕННЯ І ВИПРОБУВАННЯ (далі - ДБН В.2.3-6:2009).

Відповідно до ДБН В.2.3-6:2009, обстеження – це процес отримання якісних та кількісних показників технічного стану моста або труби, елементів та конструкцій шляхом візуального огляду, інструментальних вимірювань в натурі та лабораторних досліджень. Обстеження є регламентною **науково-технічною процедурою** системи експлуатації транспортних споруд, метою якої є отримання геометричних, механічних та фізичних характеристик елементів і конструкцій, які вимагаються для технічної оцінки експлуатаційної придатності споруди.

Процедура обстеження є складною науково-технічною процедурою і ДБН В.2.3-6:2009 передбачає чітке розділення сторін процедури обстеження мостових споруд: власник (замовник) та виконавець робіт, і містить норми, які регламентують права, обов'язки та вимоги до кожного з них.

Так, відповідно до ДБН В.2.3-6:2009:

1) п.4.1.1 **Виконавець** робіт з обстежень і випробувань зобов'язаний:

- мати ліцензію, необхідне обладнання та досвід виконання таких робіт;
- виконувати роботу з обстеження та випробування в такий спосіб, що гарантує цілісність і непорушність елементів споруди. Для відбору зразків, з метою лабораторних досліджень матеріалу, узгодити з **Власником** споруди місце відбору зразків в конструкції та спосіб їх отримання;

- застосовувати прилади і обладнання, які повірені службою метрологічного контролю;

- представити **Замовнику** результати і висновки в обсязі та формі, яка визначається чинними нормативними документами з оцінки технічного стану транспортних споруд;

- гарантувати достовірність і якість отриманих даних згідно з чинними нормативними вимогами.

2) 4.1.2 **Виконавець** робіт несе відповідальність згідно з чинним законодавством за достовірність оцінки технічного стану споруди і рекомендацій стосовно її подальшої експлуатації.

3) 4.2.1 **Власник** зобов'язаний провести планові обстеження споруд у строки, наведені в таблиці 4.1, якщо інші строки не встановлені попереднім актом обстеження, або рекомендаціями, які є результатом аварії на мосту, раптового руйнування визначального елемента споруди чи будь-яких інших непередбачених подій, що суттєво погіршують технічний стан споруди.

4) 4.2.2 **Власник** споруди зобов'язаний на період виконання робіт забезпечити **Виконавця** технічною документацією та даними з історії експлуатації об'єкта.

5) 4.2.3 Результати обстежень та рекомендації з подальшої експлуатації **Власник** споруди зобов'язаний занести до технічної документації на споруду і прийняти рішення стосовно виконання рекомендацій.

6) 5.1.2 Обстеження моста проводиться згідно з програмою, розробленою **Виконавцем** робіт і узгодженою з **Власником** споруди. Програма робіт може коригуватися в процесі виконання обстеження, якщо цього вимагають отримані при обстеженні дані.

7) 9.1 За результатами обстеження мостів і труб складаються і передаються **Замовнику** такі документи:

- акт обстеження (за необхідності);
- технічний звіт;
- паспорт на споруду.

8) 9.5 За результатами аналізу **Замовнику** надається висновок про технічний стан споруди, який містить:

- стислий перелік основних дефектів і пошкоджень;
- кваліфіковану оцінку технічного стану і прогноз залишкового ресурсу згідно із чинними нормативними документами;

- стислі рекомендації щодо усунення виявлених дефектів і пошкоджень, а також умов подальшої експлуатації споруди; рекомендації щодо сучасних ремонтних технологій та ремонтних матеріалів; рекомендації щодо підсилення споруди або її реконструкції (за потреби);

- за необхідності встановлюється термін проведення позапланових, відмінних від рекомендованих в таблиці 4.1, повторних обстежень.

Таким чином, ДБН В.2.3-6:2009 передбачає обов'язкове розділення функцій замовника (власника) і виконавця робіт з обстеження мостових споруд. При цьому, виконавець несе відповідальність за якість виконаних робіт з обстеження та обґрунтованість наданих рекомендацій по результатах обстеження, а замовник (власник) несе відповідальність за повноту наданої інформації та вжиття відповідних заходів згідно рекомендацій виконавця.

Разом з тим, ДБН В.2.3-6:2009 передбачає також визначення процедури огляду – це регламентна **технічна процедура** (на відміну від обстеження, яке є науково-технічною процедурою) системи експлуатації, метою якої є оцінка технічного стану моста або визначення необхідності позапланового обстеження.

Процедура огляду не передбачає розділення функцій замовника і виконавця.

Згідно статуту Підприємства, предметом діяльності Підприємства, що створене з метою забезпечення безпечного руху транспорту та пішоходів по закріпленій шляховій мережі і мостах, є виконання необхідного комплексу робіт із **технічного нагляду**, утримання та ремонту мостів, підземних пішохідних переходів, гідротехнічних та інших споруд.

Технічний нагляд (огляд) – це захід, який виконують з метою спостереження за станом будівель та споруд для виявлення ушкоджень та здійснення контролю за дотриманням експлуатаційних вимог.

Таким чином, обстеження мостових споруд не є предметом діяльності Підприємства і Підприємство не може бути одночасно замовником і виконавцем робіт з обстеження мостових споруд власними силами.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про можливість Підприємства самостійно виконувати обстеження мостових споруд, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №2

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що внаслідок невжиття Підприємством заходів, передбачених умовами договорів про надання в користування мережевих (кабельних) каналів та місць розміщення кабелів, щодо збільшення плати на річний індекс інфляції цін на будівельно-монтажні роботи за 2018 рік, Підприємством упущено вигоди в сумі 1185,89 тис. гривень, аргументуючи це наступним.

Підприємством «Київавтошляхміст» в період 2017-2019 років (період перевірки) надавались послуги з технічного обслуговування мережевих кабельних каналів та місць розміщення кабелів на балансових мостових спорудах.

07.02.2017 верховною Радою України прийнято Закон України «Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку телекомунікаційних мереж» (далі – Закон) яким визначено правові, економічні та організаційні засади забезпечення доступу до інфраструктури об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики, кабельної каналізації електрозв'язку, будинкової розподільної мережі для розташування технічних засобів телекомунікацій з метою забезпечення розвитку інформаційного суспільства в Україні, встановлено повноваження органів державної влади, органів місцевого самоврядування, визначено права та обов'язки осіб, які беруть участь у таких господарських відносинах.

Надання Підприємством вищевказаних послуг в розумінні Закону відноситься до доступу до об'єктів інфраструктури транспорту.

Відповідно до ч. 4 ст. 17 Закону, розмір плати за доступ до елементів інфраструктури об'єкта доступу встановлюється договором з доступу згідно з методикою визначення плати за доступ до елементів інфраструктури об'єкта доступу, затвердженою відповідно до цього Закону.

Відповідно до частини 7 ст.17 Закону, розмір плати за доступ до елементів інфраструктури об'єкта доступу визначається власником інфраструктури цього об'єкта доступу згідно з методикою визначення плати за доступ до елементів інфраструктури об'єкта доступу, **затвердженою відповідним державним органом влади** згідно з цим Законом, і не може перевищувати: за доступ до елементів інфраструктури об'єктів транспорту – 5% мінімальної заробітної плати за один канал-кілометр кабельної каналізації електрозв'язку на місяць.

Відповідно, станом на 01.01.2019р. плата за доступ до елементів інфраструктури об'єкта доступу не могла перевищувати 0,21 грн за м.п. кабелю (мінімальна заробітна плата на 01.01.2019 - 4173 грн x 5%:1000), що значно менше розміру плати, яка фактично стягувалася із власників кабелів, згідно укладених договорів.

При цьому, рішення Київської міської ради щодо встановлення плати за доступ до елементів інфраструктури об'єктів комунальної власності м. Києва в період перевірки так і не було прийнято.

Враховуючи прийняття Закону ще 07.02.2017р. та відсутність рішення Київської міської ради, Підприємство в період перевірки перебувало в умовах правової невизначеності і не мало підстав ініціювати збільшення розміру плати по укладених договорах, яка й так значно перевищувала граничний розмір, встановлений Законом.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про упущення вигоди Підприємством, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №3

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками щодо завищення потреби в бюджетних коштах на сплату ПДВ, аргументуючи це наступним.

Підприємство «Київавтошляхміст» є одержувачем бюджетних коштів за кодом економічної класифікації видатків бюджету 2610 "Субсидії та поточні трансферти підприємствам (установам, організаціям)".

Зазначені бюджетні кошти надходять на казначейський рахунок підприємства в рахунок відшкодування вартості робіт в рамках виконання бюджетної програми «Утримання мостів і шляхопроводів» (КПКВ 1917441), тобто є компенсацією вартості послуг, що постачаються підприємством, і для цілей оподаткування ПДВ є об'єктом оподаткування.

Так, згідно з пунктом 185.1 статті 185 Кодексу об'єктом оподаткування ПДВ є операції платників податку з постачання товарів/послуг, місце постачання яких відповідно до статті 186 Кодексу розташоване на митній території України.

Відповідно до пункту 188.1 статті 188 Кодексу база оподаткування ПДВ операцій з постачання товарів/послуг визначається виходячи з їх договірної вартості з урахуванням загальнодержавних податків та зборів.

До складу договірної (контрактної) вартості включаються будь-які суми коштів, вартість матеріальних і нематеріальних активів, що передаються платнику податків безпосередньо покупцем або через будь-яку третю особу у зв'язку з компенсацією вартості товарів/послуг.

Пунктом 187.7 статті 187 Кодексу визначено, що датою виникнення податкових зобов'язань у разі постачання товарів/послуг з оплатою за рахунок бюджетних коштів є дата зарахування таких коштів на банківський рахунок платника податку.

Враховуючи зазначене, на дату зарахування коштів на казначейський рахунок підприємство визначає податкові зобов'язання з ПДВ згідно з пунктом 187.7 статті 187 Кодексу.

Позиція Державної фіскальної служби України із зазначених питань викладена:

1) на загальнодоступному інформаційно-довідковому ресурсі «Сдина база податкових знань» в категорії 101.04

2) в листах/податкових консультаціях, які розміщені на офіційному сайті Державної фіскальної служби України:

Дата та номер листа	Посилання
від 18.03.2016 №5934/6/99-99-19-03-02-15	http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovyi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/67474.html
від 30.08.2016 № 18752/6/99-99-15-03-02-15	http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovyi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/69723.html
від 28.10.2016 № 23363/6/99-99-15-03-02-15	http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovyi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/70262.html
від 23.12.2016 № 22319/5/99-99-15-03-02-16	http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovyi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/71056.html
від 20.01.2017 № 811/5/99-99-15-03-02-16	http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovyi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/71257.html

Відповідно до зазначених податкових консультацій, якщо субсидії і трансфертні платежі, що надаються платнику податку – одержувачу коштів за кодом бюджетної класифікації 2610 „Субсидії та поточні трансферти підприємствам (установам, організаціям)” надходять до платника податків в рахунок оплати вартості поставлених таким платником товарів/послуг, в тому числі які постачаються в рамках виконання програми благоустрою міста чи інших подібних програм, які для цілей оподаткування ПДВ є об'єктом оподаткування, то на дату зарахування таких коштів на банківський рахунок платника податку платник зобов'язаний визначити податкові зобов'язання виходячи з вартості таких товарів/послуг.

Відповідно до п.п. 14.1.172 прим. 1 п. 14.1 ст. 14 Податкового кодексу України від 02 грудня 2010 року № 2755-VI зі змінами та доповненнями (далі – ПКУ) індивідуальна податкова консультація – роз'яснення контролюючого органу, надане платнику податків щодо практичного використання окремих

норм податкового та іншого законодавства, контроль за дотриманням якого покладено на контролюючий орган, та зареєстроване в єдиному реєстрі індивідуальних податкових консультацій.

Пунктом 52.4 ст. 52 ПКУ встановлено, що індивідуальна податкова консультація, надана в письмовій формі, підлягає реєстрації в єдиній базі індивідуальних податкових консультацій та розміщенню на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну податкову та митну політику.

Таким чином, наявність значної кількості податкових консультацій з даного питання, які розміщені на офіційному веб-сайті Державної фіскальної служби України, підтверджує правомірність дій Підприємства і твердження про завищення потреби в бюджетних коштах на сплату ПДВ, на нашу думку, є необґрунтованим.

Ревізор, на нашу думку, можуть тільки обґрунтовувати свою позицію з даного питання, рекомендувати Підприємству звернутися за індивідуальною податковою консультацією та ініціювати узагальнення даного питання на рівні Київської міської державної адміністрації, адже в комунальних підприємствах, які підпорядковуються КМДА, позиція щодо даного питання суттєво відрізняється.

Підприємство ж, в свою чергу, на даний час готує запит на отримання індивідуальної податкової консультації по даному питанню.

Варто зазначити, що пунктом 53.2 ст. 53 ПКУ передбачено, що платник податків може оскаржити до суду наказ про затвердження узагальнюючої податкової консультації або надану йому індивідуальну податкову консультацію як правовий акт індивідуальної дії, викладені в письмовій формі, які, на думку такого платника податків, суперечать нормам або змісту відповідного податку чи збору.

Аудиторська знахідка №4

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що незабезпечення належного контролю за врахуванням залишків матеріалів (сіль промислова, пісок річковий) на кінець звітної періоду при розрахунку витрат на придбання матеріалів за рахунок коштів міського бюджету на поточний рік, призвело до завищення потреби в бюджетних коштах, аргументуючи це наступним.

Нормативна потреба в матеріалах для зимового утримання (сіль промислова, пісок річковий) розраховується відповідно до Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду, затвердженої наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17.07.2013 № 319.

До настання осінньо-зимового періоду Підприємство здійснює заготівлю піску і солі відповідно до нормативної потреби, з врахуванням залишків з минулого сезону.

При цьому, розрахована нормативна потреби в повному обсязі враховується Підприємством при складанні бюджетного запиту на наступний рік, оскільки бюджетний запит на наступний рік складається в поточному році ще до настання осінньо-зимового періоду і Підприємство не може знати залишки солі і піску на кінець осінньо-зимового періоду.

Після завершення осінньо-зимового періоду Підприємство здійснює коригування потреби в бюджетних коштах на придбання солі і піску з врахуванням фактичних залишків та здійснює перерозподіл бюджетного фінансування на інші напрямки утримання мостових споруд.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про завищення потреби в бюджетних коштах Підприємством, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №5

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що внаслідок збільшення штатної чисельності працівників Підприємства та не заповнення вакантних посад станом створено ризик завищення потреби у бюджетних коштах, аргументуючи це наступним.

Штатна чисельність працівників Підприємства станом на 01.01.2019 склала 672,5 штатних одиниць і збільшилась на 225 штатних одиниць в порівнянні з 01.01.2018. Збільшення штатної чисельності станом на 01.01.2019р. році відбулося у зв'язку із приведенням штатної чисельності робітників до нормативної потреби, яка була розрахована згідно Правил експлуатації штучних споруд на вулицях і дорогах населених пунктів, затверджених наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 11.11.2005 № 162 та Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154.

Підприємство на виконання Закону України від 01.07.2014 року № 1555-VII «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» надало до Антимонопольного комітету України повідомлення про індивідуальну державну допомогу із зазначенням прогнозованої потреби в сумі 1437,3 млн.грн. на здійснення утримання в належному технічному стані та поточного ремонту балансових мостових споруд.

При цьому, фактичне бюджетне фінансування Підприємства значно відрізняється від нормативних показників. Так, фактичне бюджетне фінансування Підприємства на 2019 рік склало тільки 174,4 млн.грн., що значно менше прогнозованої потреби.

Внаслідок цього, фактичний обсяг виконаних робіт був меншим від розрахункових обсягів, фактична чисельність працівників була сформована відповідно до фактичного обсягу робіт і була меншою від штатної чисельності і, відповідно, розрахунок фонду оплати праці на 2019 рік був зроблений виходячи з фактичної чисельності і фактично виділеного бюджетного фінансування.

В разі виділення бюджетного фінансування згідно прогнозованої потреби в повному обсязі в сумі 1437,3 млн.грн., штатні посади, передбачені в затвердженому штатному розписі, були би заповнені повністю, але й фонд оплати праці був би розрахований під фактичну чисельність працівників.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про ризик завищення потреби у бюджетних коштах Підприємством, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №6

Підприємством «Київавтошляхміст» будуть вжиті необхідні організаційно-правові заходи з метою забезпечення належного контролю за недопущенням покриття витрат минулого періоду на оплату праці та відрахувань до фондів бюджетними коштами поточного року.

Аудиторська знахідка №8

Підприємство «Київавтошляхміст» звернулося з претензією до виконавця робіт з проектування ТОВ «Сіверпроект» з вимогою щодо повернення коштів за послуги експертизи, які фактично не були надані.

Після надходження зазначених коштів від ТОВ «Сіверпроект», їх відразу буде повернуто до бюджету м. Києва.

Аудиторська знахідка №9

Підприємством «Київавтошляхміст» будуть внесені необхідні зміни в цивільно-правовий договір щодо визначення місячної оплати послуг виходячи з обсягу розробленої проектно-кошторисної документації.

Аудиторська знахідка №10

1) Підприємством «Київавтошляхміст» будуть повернуті кошти, які були використані на придбання асфальтобетону, який в подальшому використаний для виконання робіт по господарських договорах.

2) Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновком, що оплата вартості контейнерів для сміття за рахунок затверджених поточних видатків свідчить про використання бюджетних коштів на цілі, що не відповідають виділеним бюджетним асигнуванням, аргументуючи це наступним.

Контейнери для сміття, які були оплачені за рахунок бюджетних коштів, були встановлені на балансових мостових спорудах.

Відповідно до Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154, до номенклатури робіт з поточного ремонту об'єктів благоустрою населених пунктів та штучних споруд в тому числі відноситься:

1.16. Установка нових та заміна існуючих, пошкоджених пристовбурних решіток, лав, урн, ваз, контейнерів тощо.

Відповідно до п.1.2.5. Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, до елементів благоустрою в тому числі належать:

е) малі архітектурні форми (павільйони і навіси на зупинках громадського транспорту, фонтани, питні фонтани, перголи, альтанки, грибки, гардероби, декоративні скульптури, пам'ятники, кабінки для роздягання, бювети, лави, урни, паркани, огорожі, вази, контейнери для квітів, декоративні басейни);

Таким чином, роботи з встановлення контейнерів для сміття відноситься до номенклатури робіт з поточного ремонту, а контейнери для сміття, які є елементами об'єктів благоустрою, а не об'єктами благоустрою, в даному випадку є матеріальними ресурсами, які використані при виконанні робіт з поточного ремонту.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про використання бюджетних коштів на цілі, що не відповідають виділеним бюджетним асигнуванням, на нашу думку, є необґрунтованим.

Враховуючи, що одночасно з контейнерами для сміття, які були установлені на мостових спорудах, були придбані контейнери для сміття для адміністративних потреб, які оплачені з розрахункового рахунку, а також те, що контейнери для сміття можуть бути переміщені з одного об'єкту благоустрою на інший або в подальшому використані для адміністративних потреб, то в обліку Підприємства вони відображені як окремі об'єкти основних засобів.

Аудиторська знахідка №11

Підприємство «Київавтошляхміст» в грудні 2019 року здійснило відображення в бухгалтерському обліку встановлених в результаті інвентаризації лишків матеріальних цінностей.

Підприємством «Київавтошляхміст» в установленому порядку в червні 2020 року будуть списані основні засоби, які не відповідають критеріям визнання активом.

Аудиторська знахідка №12

Підприємство «Київавтошляхміст» звернеться до комунальної корпорації «Київавтодор» та Департаменту комунальної власності щодо передачі Підприємству витрат з капітальних ремонтів (реконструкцій) балансових мостових споруд в установленому порядку.

Аудиторська знахідка №13

1) Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновком, що по об'єкту Шляхопровід через залізничні колії на перетині проспекту Комарова з проспектом Л. Курбаса завищено вартість робіт та занижено вартість активів, аргументуючи це наступним.

Згідно з проектно-кошторисною документацією на встановлення металевих конструкцій стоякових для використання як тимчасових підсилюючих конструкцій існуючих проміжних опор шляхопроводу через залізничні колії на перетині проспекту Комарова з проспектом Л. Курбаса, яка розроблена ТОВ «Містпроект» відповідно до договору №1-52 від 31.01.2018р., підпірні конструкції встановлюються на даному об'єкті та залишаються на **постійній основі** до відновлення несучої здатності конструкцій мостової споруди.

Ревізор невірно трактували примітку п.5.4.16 Правил визначення вартості будівництва ДСТУ Б Д.1.1-1:2013, де йде мова про матеріали, що **обертаються** (опалубка, кріплення тощо), які застосовуються відповідно до технології будівельного виробництва **багаторазово** при виконанні окремих видів будівельних робіт. Оборотною матеріалів передбачає, що після виконання робіт на об'єкті, оборотні матеріали **демонтуються** і можуть бути використані на іншому об'єкті, а в акт виконаних робіт включається частина вартості оборотних матеріалів, відповідно до встановленого коефіцієнту оборотності.

А підсилюючі конструкції на шляхопроводі через залізничні колії на перетині проспекту Комарова з проспектом Л. Курбаса встановлені ще в 2018-

2019рр. на умовно постійній основі (на невизначений час, до проведення капітального ремонту або реконструкції даного об'єкту). Дані опорні протиаварійні конструкції на даний час є невід'ємною частиною силового каркасу споруди.

В періоді, коли буде відбуватися демонтаж підсилюючих конструкцій, вартість зворотних матеріалів (відповідно до їх фактичного технічного стану) буде врахована при складанні акту виконаних робіт на демонтаж, відповідно до п.5.4.16 Правил визначення вартості будівництва ДСТУ Б Д.1.1-1:2013, а зворотні матеріали будуть оприбутковані в бухгалтерському обліку Підприємства.

Також потрібно врахувати, що Підприємство здійснювало виконання робіт з встановлення підсилюючих конструкцій на об'єкті Шляхопровід через залізничні колії на перетині проспекту Комарова з проспектом Л. Курбаса відповідно до Плану поточного (дрібного, середнього) ремонту об'єктів вулично - дорожньої мережі (далі – План), затвердженого наказом Департаменту транспортної інфраструктури. Підтвердженням вартості виконаних робіт та отриманого бюджетного фінансування є акт виконаних робіт. Якщо при складанні актів виконаних робіт, відповідно до вимог ревізорів, зменшувати вартість виконаних робіт на вартість матеріалів, які колись будуть оприбутковані (що є принципово не правильним), то Підприємству буде недостатньо виділених бюджетних коштів для придбання матеріалів, з яких монтується підсилюючі конструкції, оскільки вартість робіт по акту виконаних робіт, яким Підприємство підтверджує отримане бюджетне фінансування, буде меншою від фактичних витрат Підприємства на суму зменшення вартості робіт.

Таким чином, враховуючи, що підсилюючі конструкції встановлені на невизначений час, відсутня оборотність матеріалів, неможливо визначити строк експлуатації підсилюючих конструкцій, їх технічний стан після демонтажу та вартість зворотних матеріалів, а також те, що зменшення вартості виконаних робіт на вартість матеріалів, які колись будуть оприбутковані призведе до недофінансування Підприємства, то єдино правильним варіантом є включення до актів виконаних робіт вартості матеріалів, з яких монтується підсилюючі конструкції, в повному обсязі та оприбуткування зворотних матеріалів після їх демонтажу.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про завищення вартості робіт та зниження вартості активів, на нашу думку, є необґрунтованим.

Варто зазначити, що на Підприємстві також використовуються і оборотні матеріали, такі як тимчасові риштування та опалубка. Вартість даних оборотних матеріалів включається до вартості виконаних робіт відповідно до коефіцієнту оборотності, який, щоправда, не затверджений в установленому порядку. Враховуючи зауваження ревізорів, Підприємство «Київавтошляхміст» в установленому порядку затвердить оборотність повторно застосовуваних виробів і конструкцій.

2) Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновком, що списання на витрати матеріальних активів (гідролічні автоматичні боларди та лавки з граніту) при виконанні робіт з поточного (середнього) ремонту

пішохідного мосту Паркового через р. Дніпро на о. Труханів, призвело до заниження вартості активів.

Відповідно до НП(С)БО 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності», активи - ресурси, контрольовані підприємством у результаті минулих подій, використання яких, як очікується, призведе до отримання економічних вигод у майбутньому. Активи ж в свою чергу поділяються на оборотні і необоротні активи. Так, згідно НП(С)БО, оборотні активи - гроші та їх еквіваленти, що не обмежені у використанні, а також інші активи, призначені для реалізації чи використання протягом операційного циклу чи протягом дванадцяти місяців з дати балансу, **а необоротні активи - всі активи, що не є оборотними.**

Відповідно до додатку 1 до НП(С)БО 1, до оборотних активів відносяться, в тому числі, запаси.

Відповідно до п.4. П(С)БО 9 "Запаси", запаси – це активи, які утримуються для споживання під час виробництва продукції, **виконання робіт** та надання послуг.

Для цілей бухгалтерського обліку запаси включають: сировину, основні й допоміжні матеріали, комплектуючі вироби та інші матеріальні цінності, що призначені для виробництва продукції, **виконання робіт**, надання послуг, розподілу, передачі, обслуговування виробництва й адміністративних потреб (п.6 П(С)БО 9 "Запаси");

Гідравлічні автоматичні боларди та лавки з граніту були придбані для виконання робіт з поточного (середнього) ремонту об'єкту основних засобів Пішохідний міст Парковий через р. Дніпро на о. Труханів (інвентарний номер 0030070), а тому боларди і лавки є запасами в розумінні П(С)БО 9 "Запаси".

Таким чином, враховуючи те, що боларди і лавки є запасом, відповідно вони є оборотним активом і не є необоротним активом, а отже не можуть бути основними засобами, і вартісна межа 6000,0 грн. тут не повинна застосовуватися, оскільки вони є запасами незалежно від їх вартості.

Відповідно до П(С)БО 7 «Основні засоби», основні засоби - матеріальні активи, які підприємство/установа утримує з метою використання їх у процесі виробництва/діяльності або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більше одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік).

Згідно п.7 П(С)БО 7, одиницею обліку основних засобів є об'єкт основних засобів. Відповідно до п.4 П(С)БО 7, **об'єкт основних засобів - це: закінчений пристрій з усіма пристосуваннями і приладдям до нього;** конструктивно відокремлений предмет, призначений для виконання певних самостійних функцій; відокремлений комплекс конструктивно з'єднаних предметів однакового або різного призначення, що мають для їх обслуговування загальні пристосування, приладдя, керування та єдиний фундамент, унаслідок чого кожен предмет може виконувати свої функції, а комплекс - певну роботу тільки в складі комплексу, а не самостійно; інший актив, що відповідає визначенню основних засобів, або частина такого активу, що контролюється підприємством/установою.

Враховуючи зазначене визначення, об'єктом основних засобів в бухгалтерському обліку підприємства «Київавтошляхміст» є конструктивно відокремлені мостові споруди, які призначені для виконання певних

самостійних функцій (міст - транспортна споруда призначена для пропуску через перешкоду потоків автомобільного, залізничного транспорту, пішоходів, інших комунікацій - ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2009) з усіма пристосуваннями і приладдям до нього, а не їх окремі складові, що повністю відповідає вимогам П(С)БО 7 «Основні засоби».

Відповідно до Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженого наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154 до номенклатури робіт з поточного ремонту об'єктів благоустрою населених пунктів та штучних споруд відноситься:

1.15. Заміна технічних засобів регулювання дорожнім рухом (дорожні знаки, світлофори, напрямні, сигнальні та огорожувальні пристрої тощо), а також їх установа.

1.16. Установка нових та заміна існуючих, пошкоджених пристовбурних решіток, лав, урн, ваз, контейнерів тощо.

Відповідно до п.1.2.5. Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, до елементів благоустрою в тому числі належать:

г) технічні засоби регулювання дорожнього руху;

е) малі архітектурні форми (павільйони і навіси на зупинках громадського транспорту, фонтани, питні фонтани, перголи, альтанки, грибки, гардероби, декоративні скульптури, пам'ятники, кабіни для роздягання, бювети, лави, урни, паркани, огорожі, вази, контейнери для квітів, декоративні басейни);

Таким чином, роботи з встановлення гідравлічних автоматичних болардів (засіб регулювання руху) та лавок з граніту відносяться до номенклатури робіт з поточного ремонту, а боларди та лавки, які є елементами об'єктів благоустрою, а не об'єктами благоустрою, в даному випадку є матеріальними ресурсами, які використані при виконанні робіт з поточного ремонту.

Відповідно до Положення (Стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 27 квітня 2000 року №92 (далі – П(С)БО 7), витрати, що здійснюються для підтримання об'єкта в робочому стані (проведення технічного огляду, нагляду, обслуговування, ремонту тощо) та одержання первісно визначеної суми майбутніх економічних вигод від його використання, включаються до складу витрат.

Таким чином, враховуючи всі вищенаведені аргументи, можна зробити однозначний висновок, що встановлення гідравлічних автоматичних болардів та лавок з граніту є складовою поточного ремонту, а гідравлічні автоматичні боларди та лавки з граніту не є об'єктами основних засобів і їх вартість повинна бути віднесена до витрат звітного періоду.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про зниження вартості активів, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №14

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновком, що роботи з поточного ремонту 3 мостових споруд, відповідно до номенклатури робіт з капітального ремонту, повинні фінансуватись як капітальні видатки, аргументуючи це наступним.

1) Протиаварійні заходи на опорах №1, №25 мосту ім. Є.О. Патона через р. Дніпро.

16 червня 2018 р. відбулось руйнування прокородованої металевої поперечної балки прогонової будови 0 -1 (з боку бульвару Дружби Народів)

Ситуація – є аварійна, на конструкціях мосту відбулися незворотні процеси. У зв'язку з чим було закрито рух транспорту (крайні смуги руху у місцях розташування аварійних балок).

Це відбулося у наслідок постійної експлуатації мосту без проведення капітального ремонту металевих прогонових будов та мостового полотна (залізобетонних плит проїзної частини і конструкцій деформаційних швів). Через це мав місце прогресуючий процес корозійних руйнувань поперечних балок. Без проведення термінових протиаварійних заходів зупинити незворотні руйнівні процеси та прогнозувати безаварійну експлуатацію мосту ім. Є.О. Патона через р. Дніпро неможливо.

Згідно статті 8 Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки» суб'єкт господарської діяльності зобов'язаний вживати заходів, направлених на запобігання аваріям, обмеження і ліквідацію їх наслідків та захист людей і довкілля від їх впливу; повідомляти про аварію, що сталася на об'єкті підвищеної небезпеки, і про заходи, вжиті для ліквідації її наслідків, органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування та населення. У зв'язку з чим підприємство «Київавтошляхміст», як балансоутримувач мосту, повинно приймати всі протиаварійні заходи щодо запобігання аварійних ситуацій та транспортного колапсу на вулично-шляховій мережі міста, що регламентується національним стандартом України ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів».

Аварійні роботи – це комплекс робіт з термінового усунення аварійних ситуацій, які виникли або виявлені в процесі експлуатації.

Згідно Закону України «Про дорожній рух» посадові особи, які відповідають за експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані:

забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

при виникненні умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху.

Балансоутримувач несе відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода сталася з їх вини.

Відповідно до вище вказано, з метою прискорення вирішення питання ліквідації аварійних ситуацій, аварії (обрушення) і прискорення відкриття руху транспорту в умовах надзвичайної ситуації (з відновленням конструкцій мосту), було прийнято рішення виконати першочергові протиаварійні заходи.

Розроблена документація на протиаварійні заходи на опорах №1, №25 мосту ім. Є.О. Патона через р. Дніпро отримала позитивний державний експертний висновок, який в тому числі підтвердив кваліфікацію видів робіт як **поточний ремонт**.

2) Ремонт естакадного з'їзду на Набережне шосе біля станції метро «Дніпро»

На конструкціях естакадного з'їзду на Набережне шосе біля станції метро «Дніпро» спостерігається швидкий рівень деградації елементів.

Через повне зношення деформаційних швів відкритого типу (гребінчастої конструкції), які сприяють потраплянню води на балки прогонових будов та опори споруди, та зношення гідроізоляційного шару відбувається руйнування бетону на значну глибину з корозією оголеної арматури. На опорах естакади відбувається руйнування консолей ригелів, зменшення перерізу ригелів створює загрозу втрати стійкості крайніх балок прогонових будов.

Експлуатаційний стан естакади визначено – як непрацездатний (стан 5).

До виконання робіт з капітального ремонту розробниками проектно – кошторисної документації на капітальний ремонт (замовник комунальна корпорація «Київавтодор») надані рекомендації щодо прийняття першочергових заходів з метою запобігання неконтрольованих руйнувань, які можуть мати непередбачені наслідки.

Виконання робіт з капітального ремонту з плану капітального ремонту об'єктів вулично-шляхової мережі м. Києва на 2019 та 2020 р. р. було вилучено.

Згідно Закону України «Про дорожній рух» посадові особи, які відповідають за експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані:

забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

при виникненні умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху.

Балансоутримувач несе відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода сталася з їх вини.

Відповідно до вище вказаного, було прийнято рішення виконати ремонтні роботи естакадного з'їзду.

Розроблена документація на поточний ремонт естакадного з'їзду на Набережне шосе біля станції метро «Дніпро» отримала позитивний державний експертний висновок, який в тому числі підтвердив кваліфікацію видів робіт як **поточний ремонт**.

3) Ремонт пішохідного мосту через вул. Інститутську в м. Києві.

На виконання протоколу наради Про виконання доручень щодо питань проектування та будівництва Національного меморіального комплексу Героїв Небесної Сотні – Музею Революції Гідності під головуванням Віце – прем'єр – міністра України – Міністра регіонального розвитку, будівництва та житлово – комунального господарства Зубка Г.Г. від 23 листопада 2018 року Київською міською державною адміністрацією було надане доручення підприємству «Київавтошляхміст» привести пішохідний міст через вул. Інститутську до належного експлуатаційного стану шляхом проведення ремонтних робіт, що повинні включати: ремонт та вторинний захист металоконструкцій прогонової будови, ремонт опор, стінок з влаштуванням нового гранітного облицювання, заміну дерев'яного настилу прохожої частини, поручневої огорожі та інше.

У зв'язку з незавершеними слідчими діями за участю відповідних експертів щодо вбивств та спричинення в період з 18 по 20 лютого 2014 року вогнепальних поранень учасникам акцій протесту, з метою визначення

географічних координат відповідних місць отримання поранень, визначення місць (секторів), з яких були здійснені постріли, можливості ведення стрільби з певних місць, ремонтні роботи на пішохідному мосту через вул. Інститутську з 2014 року не здійснювались.

Контроль за ходом виконання робіт здійснювалось Департаментом транспортної інфраструктури та комунальною корпорацією «Київавтодор», які звітували в КМДА. Термін виконання робіт – 18 лютого 2019 р..

Терміново було підготовлено технічне завдання на проектування «Поточний (середній) ремонт пішохідного мосту через вул. Інститутську в м. Києві».

Розроблена документація на поточний ремонт пішохідного мосту через вул. Інститутську отримала позитивний державний експертний висновок, який в тому числі підтвердив кваліфікацію видів робіт як **поточний ремонт**.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження, що виконані роботи повинні фінансуватися як капітальні видатки, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №15

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками щодо неефективного використання власних коштів на придбання смартфонів та планшету, аргументуючи це наступним.

Відповідно до свого Статуту, підприємство «Київавтошляхміст» створено з метою забезпечення безпечного руху транспорту та пішоходів по закріпленій шляховій мережі і мостах. Основним предметом діяльності підприємства є виконання необхідного комплексу робіт з технічного нагляду, утримання та ремонту мостів, підземних пішохідних переходів, гідротехнічних та інших споруд. Підприємство «Київавтошляхміст» являється балансоутримувачем мостових споруд м. Києва, які закріплені за ним на праві господарського відання. Дані мостові споруди мають найвищий клас наслідків (відповідальності) – ССЗ значні наслідки загально-державного рівня (ДБН В.1.2-14-2009 «Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Загальні принципи забезпечення надійності та забезпечення конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ»).

Працівники підприємства здійснюють необхідний комплекс робіт з технічного нагляду, утримання та ремонту мостів, підземних пішохідних переходів, гідротехнічних та інших споруд.

Враховуючи те, що при виконанні робіт працівники підприємства повинні здійснювати фотофіксацію та відеофіксацію чітких зображень об'єктів на яких проводяться роботи та оперативно забезпечувати надання інформації про виконанні роботи керівництву підприємства «Київавтошляхміст», комунальної корпорації «Київавтодор», придбання смартфонів та планшету з великою роздільною здатністю, оперативною пам'яттю та максимальною частотою процесору є вкрай необхідним для ефективною діяльності підприємства «Київавтошляхміст».

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про неефективне використання власних коштів, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №16

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками що допущено безпідставне збільшення ціни на товар по договорах від 09.02.2018 № 2-12 та від 09.02.2018 № 2-13 з ТОВ «КОСТАНЗА», аргументуючи це наступним.

У відповідності до листа ТОВ «КОСТАНЗА» від 14.01.2019 № 01/14-1 у зв'язку із збільшенням вартості залізничних перевезень та навантажувально-розвантажувальних робіт, а також у зв'язку із збільшенням тарифів на перевезення автомобільним транспортом по місту Києву солі для промислового перероблення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 14.01.2019 №231/14) було укладено додаткові угоди на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорах від 09.02.2018 № 2-12 та від 09.02.2018 № 2-13. Також зазначаємо, що ціна 1 т солі для промислового перероблення після укладання додаткових угод становила 1209,00 грн., а у відповідності до листа ДП «Держзовнішінформ» від 14.01.2019 №231/14, розрахунковий рівень цін на сіль для промислового перероблення на умовах постачання до складів замовника у м. Києві міг складати 1217,64-1288,94 грн. за 1 тону.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про безпідставне підвищення ціни, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №17

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками що Підприємством у ТД встановлено вимоги, що обмежують конкуренцію та призводять до дискримінації учасників та допущено безпідставне збільшення ціни на товар по договору від 11.02.2019 № 02-39 з ТОВ «ПК Укрпромстач», аргументуючи це наступним.

Відповідно до вимог тендерної документації підприємством «Київавтошляхміст» встановлена вимога щодо наявності документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного договору, зокрема «довідка, складена у довільній формі, завірена печаткою учасника, яка містить відомості про досвід реалізації товару з комунальними підприємствами та/або державними підприємствами/установами по одному договору за 2017 та 2018 рік: вказати повне найменування замовника, його поштову адресу і телефон, найменування товару, кількість поставленого товару, суму договору по розрахункам».

Відповідно до листа Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, яке є Уповноваженим органом, який здійснює регулювання та реалізує державну політику у сфері закупівель від 07.02.2017 № 3302-06/3812-06 «Щодо розробки тендерної документації», вимоги тендерної документації та перелік документів, якими учасник повинен підтвердити свою відповідність таким вимогам визначаються замовником самостійно, виходячи зі специфіки предмета закупівлі, керуючись принципами здійснення закупівель, закріпленими у статті 3 Закону та з дотриманням законодавства в цілому.

Також зазначаємо, що чинне законодавство не містить дефініції поняття «аналогічний договір», як і критерії його визначення. Відтак у кожному конкретному випадку Замовник самостійно визначає перелік документів, якими учасник повинен підтвердити свою відповідність зазначеному кваліфікаційному критерію, виходячи зі специфіки предмета закупівлі. Аналогічну правову

позицію викладено в Постанові Верховного Суду від 13.05.2020 у справі №826/7832/18.

Враховуючи специфіку діяльності підприємства «Київавтошляхміст», а також специфіку предмета закупівлі, критерії підтвердження досвіду реалізації товару по аналогічних договорах є об'єктивно необхідними для забезпечення якісної та своєчасної поставки палива та виконання умов договору та не є дискримінаційними, оскільки надають можливість будь-яким учасникам, які здійснювали реалізацію аналогічного товару, взяти участь у закупівлі, підтвердивши його наявність відповідними договорами та іншими документами.

Також зазначаємо, що у відповідності до листа ТОВ «ПК Укрпромстач» від 19.04.2019 № 1798 у зв'язку із коливанням цін на ринку паливно-мастильних матеріалів в бік збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 17.04.2019 №23/28) було укладено додаткову угоду від 19.04.2019 №2 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 11.02.2019 № 02-39.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про встановлення дискримінаційних вимог та безпідставне підвищення ціни, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №18

1. Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками, що Підприємством допущено безпідставне збільшення ціни на товар по договору від 27.06.2018 № 6-78 з ТОВ «Техойл НК», аргументуючи це наступним.

У відповідності до листа ТОВ «Техойл НК» від 22.08.2018 № 3061-08/18 у зв'язку із коливанням закупівельних та відпускних цін на ринку нафтопродуктів у сторону збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 22.08.2018 №231/558) було укладено додаткову угоду від 27.07.2018 №2 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 27.06.2018 № 6-78.

У відповідності до листа ТОВ «Техойл НК» від 14.09.2018 № 3837-09/18 у зв'язку із коливанням закупівельних та відпускних цін на ринку нафтопродуктів у сторону збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 13.09.2018 № 231/663) було укладено додаткову угоду від 20.09.2018 №3 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 27.06.2018 № 6-78.

У відповідності до листа ТОВ «Техойл НК» від 05.10.2018 № 3997-10/18 у зв'язку із коливанням закупівельних та відпускних цін на ринку нафтопродуктів у сторону збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 04.10.2018 №231/746) було укладено додаткову угоду від 08.10.2018 №4 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 27.06.2018 № 6-78.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про безпідставне підвищення ціни, на нашу думку, є необґрунтованим.

2. Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками що Підприємством допущено безпідставне збільшення ціни на товар по договору від 07.05.2018 № 5-24 з ТОВ «НАФТОТРЕЙД РЕСУРС», аргументуючи це наступним.

У відповідності до листа ТОВ «НАФТОТРЕЙД РЕСУРС» від 23.08.2018 № 2308/3 у зв'язку із коливанням закупівельних та відпускних цін на ринку нафтопродуктів у сторону збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 23.08.2018 №231/564) було укладено додаткову угоду від 29.08.2018 №4 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 07.05.2018 № 5-24.

Також, у відповідності до листа ТОВ «НАФТОТРЕЙД РЕСУРС» від 05.10.2018 № 0510/1 у зв'язку із коливанням закупівельних та відпускних цін на ринку нафтопродуктів у сторону збільшення, що підтверджується документально (лист ДП «Держзовнішінформ» від 28.09.2018 №231/707) було укладено додаткову угоду від 10.10.2018 на збільшення ціни за одиницю товару не більш ніж на 10% від ціни визначеної в договорі від 07.05.2018 № 5-24.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про безпідставне підвищення ціни, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №19

Підприємство «Київавтошляхміст» в майбутньому буде вживати всіх необхідних заходів щодо своєчасного та повного оприлюднення на веб-порталі Уповноваженого органу інформації, передбаченої Законом.

Аудиторська знахідка №20

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками що Підприємством у ТД на закупівлю «ДК 021:2015 код 34920000-2 — Дорожнє обладнання (Відвал сніговий та піско-солерозкидувач для Toyota Hilux з монтажем)» (оголошення UA-2019-08-06-002067-b) встановлено вимоги, що обмежують конкуренцію та призводять до дискримінації учасників, аргументуючи це наступним.

Відповідно до вимог тендерної документації підприємством «Київавтошляхміст» встановлена вимога щодо необхідних технічних, якісних та кількісних характеристик предмета закупівлі, зокрема відвалу снігового для Toyota Hilux та піско-солерозкидувача для Toyota Hilux.

Відповідно до листа Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, яке є Уповноваженим органом, який здійснює регулювання та реалізує державну політику у сфері закупівель від 07.02.2017 № 3302-06/3812-06 «Щодо розробки тендерної документації», вимоги тендерної документації та перелік документів, якими учасник повинен підтвердити свою відповідність таким вимогам визначаються замовником самостійно, виходячи зі специфіки предмета закупівлі, керуючись принципами здійснення закупівель, закріпленими у статті 3 Закону та з дотриманням законодавства в цілому.

Враховуючи, що предметом закупівлі був товар, монтаж якого передбачений на автомобіль Toyota Hilux з відповідними технічними характеристиками, підприємством «Київавтошляхміст» встановлені оптимальні технічні вимоги для зазначеного автомобіля, що в свою чергу дозволить правильно використовувати зазначене обладнання та не призведуть до виходу з ладу вузлів та деталей зазначеного вище автомобіля.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про встановлення дискримінаційних вимог, на нашу думку, є необґрунтованим.

Аудиторська знахідка №21

Підприємство «Київавтошляхміст» в майбутньому буде вживати всіх необхідних заходів щодо своєчасного та повного оприлюднення на веб-порталі Уповноваженого органу інформації, передбаченої Законом.

Аудиторська знахідка №22

Підприємство «Київавтошляхміст» не погоджується із висновками що Підприємством у ТД на закупівлю «ДК 021:2015: 71630000-3 — Послуги з технічного огляду та випробовувань (Послуги з комплексного спеціального обстеження шляхопроводу біля станції метро «Осокорки» по проспекту Бажана в м. Києві)» (оголошення UA-2019-01-31-000987-b) встановлено вимоги, що обмежують конкуренцію та призводять до дискримінації учасників, аргументуючи це наступним.

Відповідно до вимог тендерної документації підприємством «Київавтошляхміст» встановлена вимога щодо наявності документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного договору, зокрема «Довідка, складена у довільній формі, завірена печаткою учасника, яка містить відомості про досвід з обстеження та випробовування великих мостових споруд по одному договору за 2017 та 2018 рік: вказати повне найменування замовника, його поштову адресу і телефон, найменування товару, кількість наданих послуг, суму договору по розрахункам».

Враховуючи, що мостові споруди мають найвищий клас наслідків (відповідальності) – ССЗ значні наслідки загально-державного рівня (ДБН В.1.2-14-2009 «Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Загальні принципи забезпечення надійності та забезпечення конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ»), а також з метою підтвердження належного виконання учасниками умов договорів щодо комплексного спеціального обстеження мостів та шляхопроводів, підприємством «Київавтошляхміст» встановлено зазначені вимоги.

Відповідно до листа Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, яке є Уповноваженим органом, який здійснює регулювання та реалізує державну політику у сфері закупівель від 07.02.2017 № 3302-06/3812-06 «Щодо розробки тендерної документації», вимоги тендерної документації та перелік документів, якими учасник повинен підтвердити свою відповідність таким вимогам визначаються замовником самостійно, виходячи зі специфіки предмета закупівлі, керуючись принципами здійснення закупівель, закріпленими у статті 3 Закону та з дотриманням законодавства в цілому.

Додатково звертаємо увагу на те, що відповідно до пункту 3 статті 22 Закону України «Про публічні закупівлі», тендерна документація може містити також іншу інформацію відповідно до законодавства, яку замовник вважає за необхідне до неї включити.

Також зазначаємо, що чинне законодавство не містить дефініції поняття «аналогічний договір», як і критерії його визначення. Відтак у кожному конкретному випадку Замовник самостійно визначає перелік документів, якими учасник повинен підтвердити свою відповідність зазначеному кваліфікаційному критерію, виходячи зі специфіки предмета закупівлі.

Аналогічну правову позицію викладено в Постанові Верховного Суду від 13.05.2020 у справі №826/7832/18.

Зокрема, в Постанові Верховного Суду зазначено, що суди першої та апеляційної інстанції правильно звернули увагу на те, що критерії підтвердження досвіду виконання обсягів основних видів робіт по аналогічних договорах, а також відсутність претензій виконання умов таких договорів є об'єктивно необхідними для забезпечення якісного виконання договорів та не є дискримінаційними, оскільки надають можливість будь-яким учасникам, які виконували аналогічні роботи, взяти участь у закупівлі, підтвердивши його наявність відповідними договорами та іншими документами.

Очікуваний результат даної процедури закупівлі від необхідності належного комплексного спеціального обстеження шляхопроводу та технічного огляду - це безпека ситуації для життя та здоров'я людей, які можуть постраждати від пошкоджень шляхопроводу, оскільки від здійснення якісних робіт залежить важливість результатів обстеження та ризику відповідальності за утримання відповідних об'єктів.

Тому умови щодо надання аналогічних договорів за два роки з встановленими обсягами виконання основних робіт, вартості таких робіт, а також позитивні відгуки інших замовників, дають можливість допустити до участі в аукціоні учасників, які вже мали досвід надання таких послуг у визначених об'ємах з їх належною якістю. Такі вимоги надають Замовнику захист від недобросовісних учасників або підрядників, які надають послуги, виконують роботи неналежної якості. Якщо не встановлювати критерій виконання обсягів основних робіт, то фактично до участі в аукціоні повинні допускатися як підприємства, які виконували значні обсяги, так і ті, які надавали такого роду послуги в дрібних об'ємах, які не співмірні з обсягами цієї закупівлі.

Отже, враховуючи розміщення мостових споруд на магістральних вулицях столиці України і їх стратегічне значення, важливість результатів обстеження, та ризику відповідальності за утримання даних об'єктів, вимоги, що встановлені тендерною документацією є обґрунтованими та цілком доречними в даній закупівлі та не носять дискримінаційний характер учасників.

Отже, враховуючи вищезазначене, твердження про встановлення дискримінаційних вимог, на нашу думку, є необґрунтованим.

В.о. начальника підприємства
«Київавтошляхміст»



Богдан КОБЕРНЮК