

Проект «Міський громадський транспорт в Україні»



20 липня 2019 р.

ЗМІСТ

СКОРОЧЕННЯ	3
1. ВСТУП	4
2. КОРОТКИЙ ОГЛЯД ПРОЦЕСУ ВИДІЛЕННЯ КРЕДИТНИХ КОШТІВ З ПОЯСНЕННЯМ ПРИЧИН ВНЕСЕННЯ СУТТЄВИХ ЗМІН У ПОРІВНЯННІ З ПОЧАТКОВИМ ОБСЯГОМ	4
2.1 Подані та схвалені Банком запити на виділення коштів	4
2.2 Зміни у підпроектах міст-учасників ПМГТУ	5
2.3 Очікувані нові запити на виділення коштів	12
3. ОГЛЯД ЕФЕКТИВНОСТІ НАДАННЯ ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОДАЛЬШИХ ВИМОГ ДО ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ	12
4 ІНФОРМАЦІЯ ПРО ДАТИ ЗАВЕРШЕННЯ КОЖНОГО З ОСНОВНИХ ПІДПРОЕКТІВ З ПОЯСНЕННЯМ ПРИЧИН МОЖЛИВИХ ЗАТРИМОК	13
5 ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ВАРТОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПІДПРОЕКТІВ ІЗ ПОЯСНЕННЯМ ПРИЧИН МОЖЛИВИХ ЗМІН ПОРІВНЯНО З ПОЧАТКОВОЮ ВАРТІСТЮ, ЗАКЛАДЕНОЮ У БЮДЖЕТІ	14
6 ОПИС АСПЕКТІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ВПЛИВОМ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ТА СОЦІАЛЬНУ СФЕРУ	14
7 ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОЦЕДУР ЗАКУПІВЕЛЬ	14
8 ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПОТРЕБ АБО ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ У РАМКАХ ПІДПРОЕКТІВ	15
9 КОМЕНТАРІ ЩОДО ВАЖЛИВИХ ПИТАНЬ АБО РИЗИКІВ, ЯКІ МОЖУТЬ ВПЛИнути НА РЕАЛІЗАЦІЮ ПРОЕКТУ ТА ПІДПРОЕКТІВ	15
9.1 Закладання коштів для покриття ПДВ та/або митних зборів у бюджетах міст на 2019 рік	15
9.2 Інформація щодо процедур АМКУ та загальних умов для ПМГТУ	17
9.3 Ризики та запропоновані заходи для зменшення ризиків	17
10 КОМЕНТАРІ ЩОДО ЮРИДИЧНИХ ДІЙ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ ПІДПРОЕКТІВ, ЯКІ МОЖУТЬ ВПРОВАДЖУВАТИСЯ	19

Таблиця 2-1: Схвалені Банком запити на виділення коштів

Таблиця 2-2: Супровідні документи, надані з запитом на виділення коштів

Таблиця 2-3: Поточний статус підпроектів проекту «Міський громадський транспорт в Україні»

Таблиця 4-1: Статус тендерних процедур у рамках підпроектів (станом на 20 липня 2019 р.)

Таблиця 9-1: Очікувані зобов'язання щодо виплати ПДВ за рахунок місцевих бюджетів

Таблиця 9-2: Ризики та запропоновані заходи для зменшення ризиків

Скорочення	
АВВ	Аналіз витрат і вигод
КМУ	Кабінет Міністрів України
УМ	Угода мерів
ДБН	Державні будівельні норми
ЄК	Європейська комісія
ЄІБ	Європейський інвестиційний банк
ЕРТАТФ	Трастовий фонд технічної допомоги Східного партнерства
ОВНССС	Оцінка впливу на навколишнє середовище та соціальну сферу
ЄС	Європейський Союз
FIDIC	Fédération Internationale Des Ingénieurs – Conseils (з французької: Міжнародна федерація інженерів-консультантів)
ТЕО	Техніко-економічне обґрунтування
ШТ	Штатний працівник
МФО	Міжнародна фінансова організація
МВФ	Міжнародний валютний фонд
МКТ	Міжнародні конкурсні торги
LFTA	Договір про передачу кредитних коштів
Мінфін	Міністерство фінансів України
МІУ	Міністерство інфраструктури України
MPSF	Інструмент підтримки муніципальних проектів
НКТ	Національні конкурсні торги
NIF	Інвестиційний інструмент сусідства
ГРП	Група реалізації проекту
ГПУП	Група підтримки управління проектом
РРМ	Посібник з процедур проекту
РС	Рухомий склад
КК	Керівний комітет
КГ	Керівна група
ТД	Технічна допомога
ТЕР	Техніко-економічний розрахунок
ТЗ	Технічне завдання
UAH	Українська національна валюта, гривня (грн.)
ПМГТУ	Проект «Міський громадський транспорт в Україні»

1. Вступ

Цей третій звіт про хід виконання проекту «Міський громадський транспорт в Україні» включає:

- короткий огляд процесу виділення кредитних коштів з поясненням причин внесення суттєвих змін у порівнянні з початковим обсягом;
- інформацію щодо дат завершення роботи над кожним з основних підпроектів з поясненням причин можливих затримок;
- інформацію щодо вартості реалізації підпроектів із поясненням причин можливих змін порівняно з початковою вартістю, закладеною у бюджеті;
- короткий опис ефективності надання технічної допомоги та визначення подальших вимог до технічної допомоги;
- опис аспектів, пов'язаних із впливом на навколишнє середовище та соціальну сферу;
- інформацію щодо процедур закупівель;
- інформацію щодо потреб або використання ресурсів у рамках підпроектів;
- коментарі щодо важливих питань або ризиків, які можуть вплинути на реалізацію проекту та підпроектів;
- коментарі щодо юридичних дій, що стосуються підпроектів, які можуть впроваджуватися.

2. Короткий огляд процесу виділення кредитних коштів з поясненням причин внесення суттєвих змін у порівнянні з початковим обсягом

2.1 Подані та схвалені Банком запити на виділення коштів

Протягом звітного періоду Керівний комітет проекту не отримав жодного заповненого запиту на виділення коштів.

Наразі запити на виділення коштів 7 міст з 11 схвалені Керівним комітетом та Банком.

Таблиця 2-1: Схвалені Банком запити на виділення коштів

Місто	Підпроект	Сума (млн. євро)	Опубліковане запрошення до участі в тендері Так/Ні	Прогнозоване завершення договору (без гарантійного періоду)
Харків	РС: Оновлення	45	Так	Кінець 2022 р.

	рухомого складу метрополітену			
Харків	РС: Закупівля тролейбусів	10	Так	Кінець 2020 р.
Суми	РС: Закупівля тролейбусів	4	Ні	Кінець 2020 р.
Чернігів	РС: Закупівля тролейбусів	6	Так	Кінець 2020 р.
Львів	РС: Закупівля автобусів	12	Ні	
Львів	РС: Закупівля трамваїв	12	Ні	
Київ	РС: Закупівля трамваїв	24,9	Так	Кінець 2021 р.
Київ	РС: Закупівля автобусів	18,6	Ні	
Київ	Реконструкція фунікулера	6,5	Ні	
Одеса	РС: Закупівля трамваїв	20	Ні	
Луцьк	РС: Закупівля тролейбусів	4,36	Так	Кінець 2020 р.
ВСЬОГО		163,36		
Баланс		36,64		

7 міст подали відповідні запити на виділення коштів з такими супровідними документами:

Таблиця 2-2: Супровідні документи, надані з запитами на виділення коштів

Місто	ТЕО	АВВ	План закупівлі	План фінансування	ГРП
Метро у м. Харків	X	X	X	X	X
Тролейбуси у м. Харків	X	X	X	X	X
Трамваї у м. Одеса	X	X	X	X	X
Тролейбуси у м. Суми	X	X	X	X	X
Тролейбуси у м. Чернігів	X	X	X	X	X
Трамваї у м. Київ	X	X	X	X	X
Автобуси у м. Київ	X	X	X	X	X
Фунікулер у м. Київ	X	X	X	X	X
Трамваї у м. Львів	X	X	X	X	X
Автобуси у м. Львів	X	X	X	X	X
Тролейбуси у м. Луцьк	X	X	X	X	X

2.2 Зміни у підпроектах міст-учасників ПМГТУ

- Протягом цього звітнього періоду відбулася лише одна суттєва зміна підпроєкту. Івано-Франківськ мав намір реалізувати підпроєкт будівництва нової тролейбусної лінії з передбаченим бюджетом 3 млн. євро. З різних причин цей інфраструктурний проєкт фінансуватиме ЄБРР, а позику від ЄІБ у розмірі 3 млн. євро Івано-Франківськ хотів би використати для придбання нового рухомого складу. Івано-Франківськ направив новий запит до Мінінфраструктури та Мінфіну (зміна змісту підпроєкту).
- Інфраструктурні підпроєкти м. Львова (див. Таблицю 2.3 нижче): місто може надіслати запит на перерозподіл коштів, оскільки обрані підпроєкти взагалі не готові до етапу подання запитів на виділення коштів, а встановлений термін для вибірки коштів, ймовірно, занадто короткий для завершення робіт (травень 2023 р.).

У таблиці 2-3 нижче узагальнений поточний статус реалізації підпроєктів.

Таблиця 2-3: Поточний статус підпроектів проекту «Міський громадський транспорт в Україні»

Місто	Підпроект	Оцінка Мінфіном	Попередні дослідження та документи ¹	Запит на фінансування, схвалений Керівним комітетом і Банком	Вартість підпроекту (млн. євро)	Тендерна документація	Рішення АМКУ	Укладання Договору про передачу кредитних коштів (LFTA) та тендерна процедура
ЛУЦЬК								
Луцьк 1	Закупівля тролейбусів	Так	Так	Так	4,36	Так	Не застосовується (Кінцевий бенефіціар – міська рада)	Так Опубліковане запрошення до участі в тендері
Луцьк 2	Будівництво тролейбусної лінії	Так	Ні	Ні	0,36	Ні	Інформація відсутня	Ні
Луцьк 3	Впровадження електронного білета	Так	Ні	Ні	0,21	Ні	Інформація відсутня	Ні
КИЇВ								
Київ 1	Закупівля трамвайних вагонів	Так	Так	Так	24,9	Так	Не застосовується (спеціальна процедура для Києва)	Так Опубліковане запрошення до участі в тендері
Київ 2	Закупівля	Так	Так	Так	18,6	Так	Не застосовується	Так

¹ ТЕО, аналіз витрат і вигод, проект плану закупівель, проект плану фінансування, організація ГРП.

	автобусів						(спеціальна процедура для Києва), але можливі скарги приватних автобусних перевізників	
Київ 3	Реконструкція фунікулера	Так	Так	Так	6,5	Ні	Не застосовується (спеціальна процедура для Києва)	Так
ЛЬВІВ								
Львів 1	Закупівля трамвайних вагонів	Ні	Так	Так		Так	Інформація відсутня	Ні
Львів 2	Закупівля автобусів	Так	Так	Так	12	Так	Інформація відсутня	Ні
Львів 3	Реконструкція трамвайної колії	Ні	Ні	Ні	13	Ні	Інформація відсутня	Ні
Львів 4	Реконструкція депо	Так	Ні	Так	3	Ні	Інформація відсутня	Ні
ЗАПОРІЖЖЯ								
Запоріжжя 1	Закупівля електробусів та зарядних станцій	Так	Так	Ні	9,75	Ні	Інформація відсутня	Ні
Запоріжжя 2	Закупівля автобусів	Так	Так	Ні	2,108	Ні	Інформація відсутня	Ні

ХАРКІВ								
Харків 1	Оновлення рухомого складу метрополітену	Так	Так	Так	45	Так	Інформація відсутня	Ні Опубліковане запрошення до участі в тендері ²
Харків 2	Закупівля тролейбусів	Так	Так	Так	10	Так	Інформація відсутня	Ні Опубліковане запрошення до участі в тендері ³
ОДЕСА								
Одеса 1	Закупівля трамвайних вагонів	Так	Так	Так	20	Ні	Інформація відсутня	Ні
СУМИ								
Суми 1	Закупівля тролейбусів	Так	Так	Так	4	Ні	Інформація відсутня	Ні
ЧЕРНІГІВ								
Чернігів 1	Закупівля тролейбусів	Так	Так	Так	6	Так	Інформація відсутня	Ні Опубліковане запрошення до участі в тендері ⁴
ТЕРНОПІЛЬ								

² З положенням про призупинення, тобто договір з учасником, що переміг у тендері, набере чинності після підписання Договору про передачу кредитних коштів (LFTA).

³ Див. примітку 2 (положення про призупинення).

⁴ Див. примітку 2 (положення про призупинення).

Тернопіль 1	Закупівля автобусів	Так	Так для АВВ; Ні для ТЕО	Ні	2	Ні	Інформація відсутня	Ні
ІВАНО-ФРАНКІВСЬК								
Івано-Франківськ 1	Будівництво тролейбусної лінії	Ні	Робота зупинена	Ні (очікується в третьому кварталі 2019 року для нового підпроекту)	3	Ні	Інформація відсутня	Ні
МИКОЛАЇВ								
Миколаїв 1	Закупівля автобусів	Ні	Ні	Ні	4,5	Ні	Інформація відсутня	Ні

2.3 Очікувані нові запити на виділення коштів

Наступні запити на виділення коштів, ймовірно, будуть отримані у липні 2019 року від Тернополя та Запоріжжя, а також від Івано-Франківська у четвертому кварталі 2019 року за умови швидкого схвалення нових підпроектів відповідних міст. У разі отримання запиту від Луцька Консультант проаналізує підпроект модернізації тролейбусної лінії (ТЕО та АВВ).

Очікується, що інші запити на виділення коштів (оновлення рухомого складу) будуть отримані у 2020 році, але відповідні підпроекти повинні бути визначені у третьому кварталі 2019 року.

Після цього рекомендується провести зустріч ЄІБ та представників міських рад Миколаєва, Львова та Івано-Франківська з метою підготовки дорожньої карти щодо послідовності реалізації інфраструктурних підпроектів та підпроектів з оновлення рухомого складу.

Участь Миколаєва в ПМГТУ викликає сумніви через послідовну відсутність політичної волі для забезпечення реалізації підпроектів. Щодо інфраструктурних підпроектів м. Львова необхідно прийняти відповідне рішення (перерозподіл коштів у рамках підпроектів або надання конкретних зобов'язань щодо часових рамок та гарантій з боку міської ради). Для підпроекту оновлення рухомого складу м. Івано-Франківська необхідно встановити конкретні терміни (підпроект зараз на етапі затвердження у Мінфіні).

Разом із цим можна розпочати співпрацю з містами Біла Церква та Кременчук, які також зазначені у Фінансовій угоді.

3. Огляд ефективності надання технічної допомоги та визначення подальших вимог до технічної допомоги

Попередня команда Консультантів доопрацювала тендерну документацію для 5 підпроектів (отримані повідомлення від Банку про відсутність коментарів), розробила техніко-економічні обґрунтування (наприклад, для фунікулера у м. Києві або тролейбусів м. Луцька), розпочала роботу з підготовки АВВ для Запоріжжя та Тернополя, а також для підпроекту будівництва тролейбусної лінії м. Івано-Франківська (до скасування цього підпроекту комунальним підприємством).

Нова команда Консультантів розпочала роботу 22 травня.

Консультант забезпечив:

- Початок 5 тендерів у рамках підпроектів після отримання відповідного повідомлення від Банку про відсутність коментарів щодо тендерної документації. Запрошення до участі у тендері були опубліковані в Офіційному журналі Європейського Союзу 14 червня 2019 року;

- Анкети та процедурні вказівки для тендерних комітетів;
- Розробку короткої рамкової методології для підготовки ПСММ.

Консультант здійснював нагляд за поточними тендерними процедурами:

- Надавав відповіді на всі запитання, які надходили від тендерних комітетів.

Команда Консультанта відвідала:

- ГРП у Сумах, Києві та Чернігові.

Консультант розпочав узгодження англійської та української версій тендерної документації для м. Суми.

Наразі підтримка Консультанта оцінюється як доволі ефективна та всеохоплююча.

4 Інформація про дати завершення кожного з основних підпроектів з поясненням причин можливих затримок

Тендерні процедури на основі схваленої Банком тендерної документації для 5 підпроектів затримуються через продовження термінів подання пропозицій та/або відсутність укладених Договорів про передачу кредитних коштів (LFTA) (не стосується Луцька та Києва). Договори про передачу кредитних коштів (LFTA) не можуть бути підписані Мінфіном до винесення АМКУ (Антимонопольним комітетом України) відповідних рішень щодо визнання підпроектів придатними для надання державної допомоги (придатні чи ні). Такі рішення АМКУ мають обов'язковий характер і є необхідними для залучення місцевих (муніципальних) гарантій. У випадку Чернігова місцеву гарантію буде складно отримати, оскільки одне з комунальних підприємств Чернігова має непогашений борг. Доки цей борг не буде погашений, отримання погодження з боку Мінфіну щодо гарантій міста Чернігова є малоімовірним. Оскільки у міському бюджеті на 2019 рік кошти для погашення боргу не передбачені, існує ризик серйозної відстрочки початку реалізації цього підпроекту.

У таблиці нижче наведений огляд поточного статусу проведення тендерних процедур.

Таблиця 4-1: Статус тендерних процедур у рамках підпроектів (станом на 20 липня 2019 р.)

	Кінцевий термін подання заявок на участь у тендері	Фактори ризику щодо реалізації підпроекту
Оновлення тролейбусного парку м. Чернігова	5 серпня 2019 р. (раніше 29 липня 2019 р.)	- Не укладений Договір про передачу кредитних коштів (LFTA) (через наявність непогашеної заборгованості КП «Чернігівводоканал» Мінфін не може погодити надання гарантій міською

		радою) - Можливе подання запиту на скасування поточного тендеру та його повторний запуск після оприлюднення міського бюджету на 2020 р.
Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену	27 серпня 2019 р. (раніше 29 липня 2019 р.)	- На цьому етапі не виявлено жодних нових значних ризиків, але Договір про передачу кредитних коштів (LFTA) досі не підписаний
Оновлення тролейбусного парку м. Харкова	29 липня 2019 р. (термін планується продовжити)	- Відсутність зворотного зв'язку від ГРП; ймовірно подання запиту на продовження терміну; Договір про передачу кредитних коштів (LFTA) не підписаний
Оновлення трамвайного парку м. Києва	29 липня 2019 р. (запит на продовження терміну до 16 вересня 2019 року)	- На цьому етапі не виявлено жодних додаткових ризиків
Оновлення тролейбусного парку м. Луцька	2 вересня 2019 р. (раніше 29 липня 2019 р.)	- На цьому етапі не виявлено жодних додаткових ризиків

Незважаючи на поточні затримки тендерних процедур (продовження термінів подання тендерних пропозицій), реалізації підпроектів нічого не загрожує, окрім Чернігова у разі подачі запиту на скасування тендера та повторного запуску тендерної процедури у четвертому кварталі 2019 року.

5 Інформація щодо вартості реалізації підпроектів із поясненням причин можливих змін порівняно з початковою вартістю, закладеною у бюджеті

На цьому етапі не застосовується.

6 Опис аспектів, пов'язаних із впливом на навколишнє середовище та соціальну сферу

На цьому етапі (підпроекти оновлення рухомого складу) не застосовується. Питання щодо ОВНССС будуть охоплюватися у рамках інфраструктурних підпроектів.

7 Інформація щодо процедур закупівель

На цьому етапі розпочато п'ять процесів закупівель:

- **Оновлення трамвайного парку м. Кисва.** Наразі два потенційні учасники торгів придбали тендерне досье.
- **Оновлення тролейбусного парку м. Чернігова.** Запрошення для участі у тендері опубліковане, чотири потенційні учасники торгів придбали тендерне досье. Проведення попередніх зустрічей не планується.
- **Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену.** Запрошення для участі у тендері опубліковане. Наразі проведення попередньої зустрічі не планується. 6 потенційних учасників торгів придбали тендерну документацію.
- **Оновлення тролейбусного парку м. Харкова.** Для підпроєкту оновлення тролейбусного парку м. Харкова запрошення для участі у тендері було опубліковане у Офіційному журналі Європейського союзу, але на веб-сайті компанії та в розділі «Новини» веб-сайту «Prozorro» воно відсутнє. Жоден потенційний учасник торгів не придбав тендерну документацію. ГРП фактично складається (через період відпусток) з 1 особи.
- **Оновлення тролейбусного парку м. Луцька.** Запрошення для участі у тендері опубліковане, наразі три потенційні учасники тендерних пропозицій придбали тендерну документацію. Проведення попередньої зустрічі не планується.

8 Інформація щодо потреб або використання ресурсів у рамках підпроєктів

Н/Д

9 Коментарі щодо важливих питань або ризиків, які можуть вплинути на реалізацію проєкту та підпроєктів

9.1 Закладання коштів для покриття ПДВ та/або митних зборів у бюджетах міст на 2019 рік

Окрім затримок, пов'язаних із отриманням дозволів від АМКУ (погодження надання державної допомоги), відсутності укладених Договорів про передачу кредитних коштів (LFTA) для трьох підпроєктів та продовження термінів подання заявок на участь у тендерах для всіх підпроєктів, наразі немає підтвердження виділення цільових коштів бюджетів відповідних міст для покриття ПДВ та/або митних зборів. У разі, якщо тендерні процедури (Київ, Чернігів, Луцьк та два підпроєкти для Харкова) будуть завершені у 2019 році, у цьому ж році потрібно буде забезпечити виплату авансових платежів у розмірі 10%

(без ПДВ) у рамках п'яти тендерів. У зв'язку з цим необхідно буде за рахунок місцевих бюджетів покрити ПДВ у розмірі 1,807 млн євро:

Таблиця 9-1: Очікувані зобов'язання щодо виплати ПДВ за рахунок місцевих бюджетів

	Очікувана дата укладання договору з постачальниками	Очікувана вартість договору, млн. євро	Очікувана дата авансового платежу у обсязі 10%	ПДВ, млн. євро
Оновлення рухомого складу Харківського метрополітену	жовтень 2019 р.	45	листопад 2019 р.	0,9
Оновлення тролейбусного парку м. Харкова	жовтень 2019 р.	10	листопад 2019 р.	0,2
Оновлення трамвайного парку м. Києва	жовтень 2019 р. або листопад 2019 р. – якщо кінцевий термін подання заявок на участь у тендері буде продовжений до 16 вересня	24,9	грудень 2019 р.	0,5
Оновлення тролейбусного парку м. Луцька	жовтень 2019 р.	4,36	листопад 2019 р.	0,087
Оновлення тролейбусного парку м. Чернігова	жовтень 2019 р.	6	листопад 2019 р.	0,12
ВСЬОГО				1,807

Ці виплати не передбачені у бюджетах відповідних міст на 2019 рік. ГУПП рекомендує зацікавленим містам забезпечити (тобто передбачити відповідні обсяги коштів) виплату ПДВ та, за потреби, митних зборів у рамках бюджетів на 2020 рік (які мають бути прийняті у листопаді 2019 року).

9.2 Інформація щодо процедур АМКУ та загальних умов для ПМГТУ

Нові вимоги до «Повідомлення про державну допомогу»⁵ передбачають значне збільшення часу (в середньому 3,5 місяці, або навіть до 8 місяців) для розгляду Антимонопольним комітетом України (АМКУ) заявок підпроектів. Відповідний тип допомоги передусім розглядається з урахуванням впливу на економічну конкуренцію та торгівлю через те, що надання субсидій, податкових пільг, державних або місцевих гарантій для отримання позик та інших форм державної допомоги на користь одних компаній теоретично може негативно впливати на інші компанії.

У рамках ПМГТУ досі жоден підпроект у галузі електротранспорту не отримав заборони на отримання державної допомоги від АМКУ (проекти ЄБРР щодо розвитку тролейбусного транспорту у Кривому Розі, Харкові, Полтаві, Львові тощо) у зв'язку з відсутністю конкурентів-операторів електротранспорту та підтримкою кінцевими бенефіціарами (комунальні транспортні підприємства та міські ради) зобов'язань з надання соціально значущих послуг. Інакше кажучи, АМКУ не кваліфікувало ці підпроекти як державну підтримку, що спотворює економічну конкуренцію. Разом із цим у рамках реалізації підпроектів оновлення парків дизельних автобусів відповідний ризик існує, оскільки приватні перевізники можуть і, найімовірніше, будуть подавати скарги до АМКУ у зв'язку з відсутністю у них доступу до пільгових умов кредитування, що пропонуються комунальним автобусним підприємствам.

9.3 Ризики та запропоновані заходи для зменшення ризиків

У таблиці нижче представлені ризики для підпроектів оновлення парків дизельних автобусів та запропоновані заходи зменшення цих ризиків.

Таблиця 9-2: Ризики та запропоновані заходи для зменшення ризиків

Ризики	Заходи для зменшення ризиків	Коментарі
Затримка у реалізації підпроектів оновлення парків дизельних автобусів через довгу тривалість процедур отримання	Варіант 1: документи підпроектів оновлення автобусних парків (Київ, Львів, Миколаїв, Тернопіль та Запоріжжя) будуть якнайшвидше надіслані до	Відповідні роз'яснення, які будуть надані АМКУ для отримання державної допомоги у рамках відповідних підпроектів,

⁵ Закон України № 1555-VII «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було прийнято в рамках зобов'язання України щодо наближення законодавства відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Він набув чинності у серпні 2017 року.

<p>рішення АМКУ</p>	<p>АМКУ з усіма необхідними роз'ясненнями. ГУПП відправить містам листи із проханням якнайшвидше подати відповідні документи до АМКУ.</p>	<p>включатимуть:</p> <ul style="list-style-type: none"> - положення Фінансової угоди (Додаток А), де чітко вказані підпроекти оновлення автобусних парків; - зобов'язання щодо надання послуг з перевезень пасажирів громадським транспортом (соціально значущі послуги) та, можливо, спрощений договір про організацію надання послуг з перевезень пасажирів громадським транспортом (PSC), дотримання яких покладається на комунальні підприємства автобусних перевезень (безкоштовне перевезення пільгових пасажирів, обов'язкова наявність розкладів руху та маршрути, що мають соціальне значення), яких приватні перевізники взагалі не мають. <p>Під час зустрічей робочої групи (МФО / Мінфін / АМКУ) ГУПП зосередить свою увагу на тому, що позиція АМКУ не суперечить вимогам Фінансової угоди та Договору про передачу кредитних</p>
---------------------	---	---

	<p>Варіант 2: відповідно до досвіду реалізації підпроєкту оновлення автобусного парку м. Суми (придбання автобусів за кошти міського бюджету), коли АМКУ кваліфікував проєкт як прийнятний для надання державної допомоги, але передбачив вимогу повернення автобусів на баланс міста після 5 років експлуатації, підпроєкти оновлення автобусних парків у рамках ПМГТУ можуть бути представлені міськими радами (а не комунальними транспортними підприємствами) і теоретично отримати відповідні дозволи від АМКУ.</p>	<p>коштів (LFTA).</p> <p>Стосовно затримок варто зазначити, що нове подання до Мінфіну цих підпроєктів (новий кінцевий бенефіціар після прецеденту у Сумах) займе два місяці, а АМКУ швидше надасть відповідні дозволи міським радам, ніж поточним кінцевим бенефіціарам у рамках ПМГТУ (комунальні транспортні підприємства).</p>
<p>АМКУ кваліфікує підпроєкти оновлення автобусних парків як такі, що є неприйнятними для залучення державної допомоги</p>	<p>Без попереднього рішення АМКУ жодного тендеру на оновлення автобусного парку проведено не буде</p>	<p>У разі неможливості залучення державної допомоги фінансові наслідки будуть складними для відповідного міста/ комунального транспортного підприємства.</p>

10 Коментарі щодо юридичних дій, що стосуються підпроєктів, які можуть впроваджуватися

Представники МФО та ГПУП (робоча група) зверталися до Антимонопольного комітету України за консультаціями, на основі яких вони зробили висновки, що, якщо приватні перевізники почнуть звертатися до АМКУ зі скаргами щодо відсутності доступу до кредитних умов, аналогічних тим, що пропонуються комунальним підприємствам-операторам автобусних перевезень, АМКУ доведеться провести перевірку, чи дійсно

економічна конкуренція на ринку спотворюється, і це шкодить власникам приватних автобусних перевізників.