



КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

I СЕСІЯ VIII СКЛИКАННЯ

РІШЕННЯ

№ _____

Проект

**Про звіт тимчасової контрольної комісії
Київської міської ради з питань перевірки
виникнення заборгованості комунального
підприємства «Київський метрополітен» за
лізинговими контрактами, укладеними між
комунальним підприємством «Київський
метрополітен» та товариством з обмеженою
відповідальністю «Укррослізинг»**

За результатами розгляду звіту тимчасової контрольної комісії, відповідно до статті 48 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», пункту 3 Рішення Київської міської ради № 22/22 від 17 грудня 2015 року «Про створення тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг», пунктів 9 та 10 статті 8 Регламенту Київської міської ради, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Взяти до відома висновки і пропозиції, викладлені в звіті тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг» згідно з додатком.
2. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

2. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

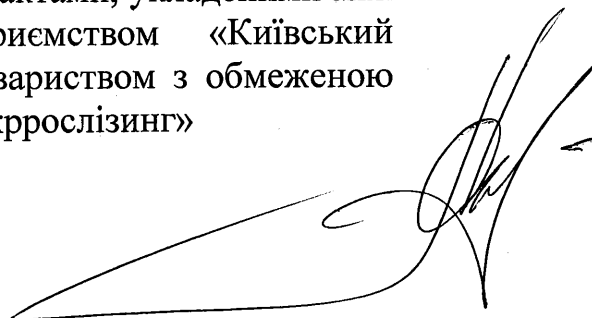
2. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань регламенту та депутатської етики.

Київський міський голова

В. Кличко

ПОДАННЯ:

Депутат Київради, Голова тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг»



А. П. Осадчук

ПОГОДЖЕНО:

Постійна комісія Київської міської ради
з питань регламенту та депутатської етики

Голова

О. А. Макаров

Секретар

Н. В. Маслова

Начальник управління правового
забезпечення діяльності
Київської міської ради

В. В. Слончак

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту рішення «Про звіт тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг»»

1. Обґрунтування необхідності прийняття рішення

Частиною першою статті 48 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» передбачено, що звіти і пропозиції тимчасових контрольних комісій подаються на розгляд ради. У відповідності до цього, у частині восьмій статті 9 Регламенту Київської міської ради закріплено, що результати своєї роботи тимчасова контрольна комісія викладає в письмовому звіті, який оформляється як проект рішення Київради та розглядається на пленарному засіданні Київради. На підставі зазначених норм, звіт з висновками та пропозиціями тимчасової контрольної комісії з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між КП «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг» подається на розгляд Київради.

Вказана тимчасова контрольна комісія була створена після виключення з рішення Київської міської ради «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 28 січня 2015 року № 60/925 «Про бюджет міста Києва на 2015 рік»» положень, які передбачали перерахування КП «Київський метрополітен» коштів на погашення заборгованості перед ТОВ «Укррослізинг». Її метою стало здійснення перевірки виникнення цієї заборгованості.

Таким чином, прийняття до відома висновків і пропозицій викладених в звіті тимчасової контрольної комісії є завершенням її роботи відповідно до Регламенту Київради і є необхідним для ефективного вирішення проблем, пов'язаних з врегулюванням спірних правовідносин між КП «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг», а також для запобігання подібним ситуаціям у подальшому.

2. Мета та завдання прийняття рішення

Виконання вимог законодавства і Регламенту Київради щодо результатів роботи тимчасової контрольної комісії.

3. Загальна характеристика та основні положення проекту рішення

Проект рішення складається з трьох пунктів, якими передбачено:

- прийняття до відома висновків і пропозицій викладених в звіті тимчасової контрольної комісії;
- офіційне оприлюднення рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик»;

- покладення контролю за виконанням цього рішення на постійну комісію Київської міської ради з питань регламенту та депутатської етики.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання

Нормативно-правовою базою у цій сфері правового регулювання є Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні», Регламент Київської міської ради та Рішення Київської міської ради № 22/22 від 17 грудня 2015 року „Про створення тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг»“.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація зазначеного проекту рішення не потребує додаткових витрат з міського бюджету.

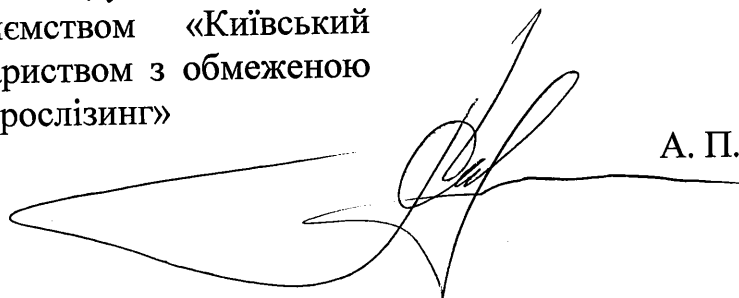
6. Прогноз соціально-економічного та інших наслідків прийняття рішення

Прийняття цього рішення дасть можливість Київській міській державній адміністрації приймати обґрунтовані та ефективні рішення щодо подальшого врегулювання спірних правовідносин між КП «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг».

7. Суб'єкт подання проекту рішення

Суб'єктом подання проекту рішення та доповідачем на сесії Київради є член депутатської фракції «Об'єднання «Самопоміч», Голова тимчасової контрольної комісії з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг», депутат Київради А. П. Осадчук.

Депутат Київради, Голова тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг»



А. П. Осадчук

ЗВІТ

Тимчасової контрольної комісії Київради з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг»

м. Київ

2 червня 2016 року

Рішенням Київради від 17 грудня 2015 року створено тимчасову контрольну комісію з питань виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг» (надалі – «Комісія»).

Комісія створена у складі 13 депутатів Київради, Головою Комісії Київрада призначила Осадчука Андрія Петровича. Діючи у відповідності до Регламенту Київради, Комісія своїм рішенням обрала Секретарем члена Комісії Харченка Олександра Володимировича. Заступника Голови Комісії було вирішено не обирати.

Підставою для створення Комісії слугувала інформація від Департаменту Транспортної інфраструктури та Постійної комісії Київради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку про наявність спірної простроченої заборгованості КП «Київстайп метрополітен» (надалі – «Метрополітен») перед ТОВ «Укррослізинг» (надалі – «Товариство») в сумі понад 1 мільярд гривень, що нібито повинна бути компенсована бюджетом міста Київ. На час створення Комісії відповідна інформація була загальновідомою в різних інтерпретаціях, бо висвітлювалася різноманітними засобами масової інформації як впродовж 2014-2015 років, так і в попередні періоди.

Загальний контекст.

Незважаючи на обмежений об'єм завдання, поставленого перед Комісією Київрадою, Комісія доклала максимум зусиль аби всебічно вивчити історію укладання Договору на фінансові лізингові послуги (вагони метрополітену) від 16.07.09 №16-Упр-09 укладеного Метрополітеном з Товариством (надалі – «Договір»), виконання Рішення Київської міської ради від 28.05.09 № 546/1602 «Про придбання вагонів метрополітену» (яким дозволено Метрополітену провести закупівлю фінансових лізингових послуг (100 вагонів метрополітену), встановити логіку формування зобов'язань сторін, порядок виконання взаємних зобов'язань і наявність чи відсутність боргу по зобов'язанням.

Комісія змушена була заглибитись у вищезазначені деталі, аби гідно виконати свій обов'язок перед громадою - неупереджено і в повному обсязі оцінити відповідність закупівлі вимогам чинного законодавства, економічним і стратегічним інтересам міста і міського бюджету, а також з метою формулювання відповідних пропозицій. Комісія також вважала своїм завданням встановити контакт з Товариством, аби спробувати визначити можливі шляхи врегулювання спірної ситуації.

Застереження щодо юридичного статусу Звіту

Перед початком викладу висновків Комісії щодо її оцінки проблеми, яка була предметом вивчення, Комісія зазначає, що всі твердження, факти які викладені в цьому Звіті ґрунтуються на документальних свідченнях, що є в матеріалах Комісії і досліджені Комісією. При цьому, варто відзначити, що Комісія не є слідчим органом в розумінні вимог чинного законодавства України, тому всі і будь-які її висновки є не більш ніж мотивованими припущеннями, що не можуть використовуватися як

доказ у адміністративних, господарських чи кримінальних справах чи провадженнях. Мета роботи Комісії згідно законодавства та регламенту Київради - надати пропозиції для подальшої роботи виконавчого органу Київради та підпорядкованих йому підприємств, установ і організацій з питань предмету роботи Комісії.

ВИСНОВКИ КОМІСІЇ

1. Обставини укладання Договору і його основні положення.

Перш за все викликає стурбованість юридичний формат угоди запропонованої для закупівлі 100 вагонів метрополітену в 2009 році. Сама юридична форма закупівлі послуг фінансового лізингу є очевидно надто складною і не до кінця прозорою за своєю суттю. Є всі підстави вважати, що саме такий формат отримання вагонів для Метрополітену був зумисно обраний аби створити велику кількість юридичних важелів тиску на Метрополітен і бюджет міста в процесі виконання Договору. Очевидно, що ніщо не заважало укласти звичайний договір купівлі-продажу з відкладальною умовою щодо оплати товару (вагонів метро), але таке просте рішення було відхилено, в той час як Метрополітен, зі згоди Київради, пішов шляхом закупівлі послуг фінансового лізингу.

Рішенням Київської міської ради від 28.05.09 № 546/1602 «Про придбання вагонів метрополітену» КП «Київський метрополітен» було дозволено провести закупівлю фінансових лізингових послуг (100 вагонів метрополітену) з правом викупу за результатами проведеного тендеру зі сплатою з бюджету міста Києва в 2009 році не більше 15 % від загальної вартості предмету лізингу, а решти коштів протягом 2010-2014 років. Відповідно до п. 1.2 розпорядження Київського міського голови від 25.06.09 №713 «Про придбання вагонів метрополітену», КП «Київський метрополітен» повинен погодити умови надання фінансово-лізингових послуг з постійною комісією Київради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку, постійною комісією Київської міської ради з питань транспорту та зв'язку і з виконавчим органом Київради.

Метрополітеном (Лізингоодержувач) в особі першого заступника начальника Москаленка О.О. укладено Договір з Товариством (Лізингодавець) в особі директора Чернікова А.С.

Предмет лізингу - вагони головні (з кабіною керування) та вагони проміжні (без кабіни керування), які Лізингодавець набуває у власність у Продавця на підставі та на умовах Договору купівлі-продажу та передає його Лізингоодержувачу у користування на умовах цього Договору. Предмет лізингу складається з окремих одиниць (партій).

Лізингодавець набуває у власність у продавця (Виробника) предмет лізингу (майно), визначений Лізингоодержувачем відповідно до Специфікації (Додаток №1), комплектація, технічні параметри, гарантія якості, необхідний склад документації якого задовольняють потреби Лізингоодержувача вказані в Технічних вимогах (Додаток №2) і передає його Лізингоодержувачу за плату в тимчасове володіння і користування на умовах фінансового лізингу з подальшою передачею у власність (далі - лізинг), визначених даним Договором (п. 2.2 договору).

Строк фінансового лізингу кожної одиниці (партії) Предмета лізингу складає 60 календарних місяців (лізингових періодів) з моменту підписання акту приймання-передачі відповідної одиниці (партії) Предмета лізингу в лізинг, включаючи два пільгових періоди. Початок строку фінансового лізингу на кожну одиницю (партію) Предмету лізингу починається з моменту передачі відповідної одиниці (партії) Предмету лізингу у лізинг згідно Графіку поставок (п. 2.6 Договору).

Вартість Предмета лізингу за Договором згідно специфікації (Додаток №1) складала 800 000,0 тис. гривень. Загальна сума Договору на момент укладання Договору

визначається виходячи з Графіку лізингових платежів та складає 1 390 804,95 тис. гривень (п.3.2 Договору), що повністю відповідало умовам тендерної документації.

Початковий внесок становить 11,25 % від вартості Предмета лізингу, що складає 90 000,0 тис. грн., який буде здійснюватись за рахунок асигнувань з міського бюджету, за умови наявності на бюджетному рахунку Лізингоодержувача коштів цільового призначення (п. 3.3 Договору).

Лізингоодержувач набуває право користування Предметом лізингу на умовах цього Договору з моменту підписання уповноваженими представниками Сторін акта приймання - передачі Предмета лізингу в лізинг.

Відповідно до Додатку №1 до Договору на фінансові лізингові послуги (вагони) від 16.07.09 №16-Упр-09, вагони метрополітену поставляються у кількості 100 од. на загальну суму 800 000,0 тис. грн., в т.ч. вагон головний (з кабіною керування) 40 од. по ціні 8562,82 тис. грн. (з ПДВ) та 60 од. по ціні 7 624,78 тис. грн. (з ПДВ).

Відповідно до Додатку №3 до Договору, графік поставки вагонів КП «Київський метрополітен» - вересень - грудень 2009 року. Варто зазначити, що графік поставки вагонів постійно змінювався, про що було укладено десяток додаткових угод, але, незважаючи на суттєве прострочення відповідно до первинного графіку у згаданому додатку №3 станом на кінець 2013 року, всі 100 вагонів були поставлені КП «Київський метрополітен» і, після проведення відповідних організаційних заходів, були введені в експлуатацію.

Комісії надано витяг з протоколу №15 засідання постійної комісії Київради з питань транспорту та зв'язку від 03.09.09 про розгляд листа КП «Київський метрополітен» від 19.08.09 №635-713-ІК щодо погодження договору на закупівлю фінансових лізингових послуг (вагони метрополітену), згідно якого слідує наступне. Зазначеною комісією вирішено погодити договір за умови: зменшення розміру неустойки згідно п. 14.3 договору (0,5% від залишкової вартості); надання загальної юридичної експертизи договору щодо фінансового лізингу; при реалізації договору пріоритет надати українському виробнику.

Разом з тим, з метою виконання зазначених вимог Метрополітен та Товариство прийшли до згоди змінити розмір неустойки до 0,05 % (додаткова угода від 08.09.09 №2) та проведено юридичну експертизу Договору маловідомим Об'єднанням адвокатів «ДЖІ ЕНД КЕЙ».

Проте, перевіркою виконання Метрополітеном умов протоколу №15 засідання постійної комісії Київради з питань транспорту та зв'язку від 03.09.09 встановлено, що при фактичній реалізації договору, вимогу щодо надання пріоритету українському виробнику виконано не було.

Згідно наявної інформації, Товариство зареєстровано 24.11.08 в Печерській районній державній адміністрації в м. Києві (№10701020000035241).

Засновником Товариства є ТОВ «Київринг» (протокол установчих зборів засновників від 19.11.08 №1). Згідно п.7.3 Статуту Товариства в редакції від 19.11.08 частка у статутному капіталі Товариства у розмірі 54,5 тис. грн., що становить 100 % статутного капіталу, належить ТОВ «Київринг».

Відповідно до Статуту Товариства, затвердженого протоколом від 24.06.09 №5 загальних зборів учасників, єдиним учасником Товариства є юридична особа за законодавством Республіки Кіпр Компанія ІМПОФІРМ КОНСАЛТИНГ ЛІМІТЕД (IMPOFIRM CONSULTING LIMITED).

В редакції Статуту ТОВ «Укррослізинг» від 08.04.10 статутний капітал Товариства створено за рахунок вкладу Учасника Товариства в розмірі 52 650,0 тис. гривень. Частка, що становить 100 % статутного капіталу, належить Компанії УКПРОСЛІЗИНГ САЙПРУС ЛІМІТЕД (UKRROSLEASING CYPRUS LIMITED).

Дослідження структури власності і кінцевого бенефіціара Товариства, Комісією викладено в окремому розділі 6 цього Звіту.

Для участі у тендері на предмет закупівлі «Фінансові лізингові послуги (вагони КП «Київський метрополітен»)» Товариство у складі тендерної пропозиції на виконання п.9.3 тендерної документації, в якості попереднього договору на закупівлю вагонів метрополітену, підписаного із Продавцем - заводом - виробником або його офіційним дилером, надано Контракт від 21.04.09 №9-04/21-1, укладений з ЗАО «Вагонмаш» (Росія, м. Санкт-Петербург) в особі генерального директора Кабанова А.В. та договір поставки від 27.04.09 № 23-П/7609/0101902 від 27.04.09, укладений з БАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (голова правління Хворост Є.Ф.).

Важливо, що за Договором обов'язок Метрополітену сплачувати кошти за отримані лізингові послуги поставлено в пряму залежність від наявності відповідного бюджетного фінансування.

2. Обставини виконання Договору

Після підписання Договору, Товариство (в особі директора Чернікова А.С.) уклало договір поставки від 21.07.09 №21-07/09-П з ТОВ «Фірма «Буенор» (м. Донецьк), яке не є заводом - виробником вагонів метрополітену або його офіційним дилером та договір поставки від 15.03.10 №7610/010/005 з БАТ «Крюківський вагонобудівний завод».

Згідно до умов договору БАТ «Крюківський вагонобудівний завод» зобов'язується виготовити, поставити та передати у власність ТОВ «Укррослізинг» вагони метро у кількості 25 одиниць (10 од. головних вагонів модель 81-7021, 15 одиниць проміжних вагонів модель 81-7022). Загальна сума договору становить 199 999,89 тис. гривень. Відповідно до п.1.4 договору товар за цим договором купується для подальшої його передачі в лізинг КП «Київський метрополітен» (Лізингоодержувач).

За умовами договору, укладеного з ТОВ «Фірма «Буенор», товариство поставляє та передає у власність ТОВ «Укррослізинг» вагони метрополітену виробництва ЗАТ «Вагонмаш», БАТ «Метровагонмаш» (Росія) у кількості 75 од (вагон головний - 30 од. та вагон проміжний - 45 од.) на суму 600 000,0 тис. гривень.

Таким чином, Товариство на виконання умов тендерної документації до складу тендерної пропозиції було надано оригінал договору на закупівлю вагонів метрополітену, укладеного із заводом виробником (Контракт від 21.04.2009 № 9-04/21-1 з ЗАО «Вагонмаш»), який фактично виконано не було, що є порушенням п. 9.3 тендерної документації, відповідно до якого попередній договір, укладений Учасником із Продавцем - заводом - виробником або його офіційним дилером, повинен запевнити Замовника, що в разі акцепту тендерної пропозиції Учасника та укладання з ним договору з надання фінансових лізингових послуг буде укладено основний договір на закупівлю вагонів метрополітену на умовах, встановлених попереднім договором.

Тобто, фактично Товариством придбавалися вагони метрополітену виробництва ЗАТ «Вагонмаш», БАТ «Метровагонмаш» (Росія) у кількості 75 од на суму 600 000,0 тис. грн. у ТОВ «Фірма «Буенор» (м. Донецьк), яке не є, і ніколи не було, а ні заводом - виробником вагонів метрополітену, а ні його офіційним дилером. Це підприємство є звичайним посередником.

ГоловКРУ листом від 22.12.10 №06-14/1992 звернулось до Державної митної служби України про надання інформації щодо власників вагонів метро моделей 81-714.5м (81-541.К) та 81-717.5м (81-540.К), митної вартості вагонів метро та відомостей про юридичних осіб, які оформлювали перетин митного кордону України вказаних вагонів протягом 2009-2010 років.

Відповідно до завірених копій вантажних митних декларацій та інших документів, наданих до листів Регіональної інформаційної митниці від 05.01.11 №31/18-26-60 ДСК та від 13.01.2011 №31/18-26-176 встановлено наступне.

Продавець VICTORIA ALLIANCE LTD (CORNER CHAMBERS, 590A KINGSBURY ROAD BIRMINGHAM B24 9ND, UNITED KINGDOM) та Покупець ТОВ «Мервин» (м.

Київ) уклали контракт від 01.03.2010 № 10/ІМ-02 на постачання 75 од. вагонів КП «Київський метрополітен» виробництва ЗАТ «Вагонмаш» (Росія, м. Санкт-Петербург) та ВАТ «Метровагонмаш» (Росія, м. Митищі) на загальну суму 32 549,25 тис. доларів США. Ціна за одиницю вагону метрополітену становить: головний (модель 81-540.2К (81-717.5 М) - 464,5 тис. доларів США та вагон проміжний (модель 81-541.2К (81-714.5 М) - 413,65 тис. доларів США.

Вантажовідправником за даним контрактом є ЗАТ «Казамета» (Литва, м. Вільнюс). Відповідно до митних накладних станцією відправлення вагонів метрополітену виробництва ЗАТ «Вагонмаш» (Росія, м. Санкт-Петербург) та ВАТ «Метровагонмаш» (Росія, м. Митищі) є - ст. Паняряй Литовської залізниці.

Враховуючи, що офіційний курс НБУ національної валюти гривні до долару США на момент укладення контракту 01.03.10 - 7,99 грн/дол., загальна вартість 75 од. вагонів метрополітену виробництва ЗАТ «Вагонмаш» ВАТ «Метровагонмаш» становить 260 068,51 тис. гривень. Ціна головного вагону становить 3 711,36 тис. грн. та проміжного - 3 305,1 тис. гривень.

Таким чином, Товариство не виконано вимог п. 9.3 тендерної документації, та не дотримано умов поданої тендерної пропозиції щодо укладання та виконання договору на закупівлю 75 од. вагонів метрополітену виробництва ЗАТ «Вагонмаш», ВАТ «Метровагонмаш» (Росія) у заводу - виробника або його офіційного дилера. Внаслідок закупівлі вагонів метрополітену не у заводу-виробника або офіційного представника (дилера) через залучення посередницьких структур вартість товару розрахунково завищено відповідно до розрахунків Департаменту внутрішнього фінансового контролю і аудиту на суму щонайменше 287 917,79 тис. грн. (600 000,0 тис. грн. - (260 068,51 тис. грн. + 52 013,7 тис. грн. (20 % митні збори)).

Відповідно до п. 4.5 договору Лізингоодержувач зобов'язаний оглянути Предмет лізингу в місці поставки та в день поставки, передбачених Договором купівлі-продажу. За результатами огляду Лізингоодержувач погоджує акт прийому-передачі, за яким Лізингодавець приймає Предмет лізингу у Продавця по якості та комплектності, чим Лізингоодержувач підтверджує, що поставлений Предмет лізингу відповідає Технічним вимогам та специфікації, він не пошкоджений, належної якості, належної комплектності, наявна вся необхідна документація (сертифікат походження, сертифікат якості, правила експлуатації, умови гарантійного обслуговування, технічні інструкції та інше).

Слід зазначити, що ще у 2010 році при проведенні інвентаризації Департаментом внутрішнього фінансового контролю і аудиту КМДА сертифікатів походження вагонів метрополітену надано не було.

Відповідно до положень Митного кодексу України під час переміщення товарів через митний кордон України надаються документи та відомості, в тому числі, сертифікат походження, сертифікат якості. Враховуючи, що вагони були оформлені та ввезені на митну територію України зазначені сертифікати повинні були бути наявні. Відсутність сертифікатів та інших визначених документів при інвентаризації в 2010 році не дають підстави вважати товар як такий, що не відповідає умовам Договору.

Комісією встановлено, що додатковою угодою до договору на фінансові лізингові послуги (вагони метрополітену) від 15.10.09 №3-1 внесено зміни до п. 1.7 договору, а саме: під час сплати Лізинговий платіж підлягає коригуванню Лізингоодержувачем на коефіцієнт коригування K_{nbu} шляхом множення цього коефіцієнту на відповідну суму поточного лізингового платежу, визначеного в Графіку нарахування лізингових платежів за користування Предметом лізингу. Коефіцієнт коригування K_{nbu} - коефіцієнт, що розраховується за фактом змін офіційного курсу НБУ грн/долл США між датою укладення цього Договору та датою, що передує даті сплати Лізингового платежу, вказаній в Графіку нарахування лізингових платежів, за користування Предметом лізингу: $K_{nbu} = \text{«Курс 2»} / \text{«Курс 1»}$, де «Курс1» - курс, встановлений НБУ для одного долара США

на дату укладання договору, «Курс2» - курс, встановлений НБУ для одного долара США на день, коли фактично здійснюється Лізинговий платіж.

Пунктом 3.5 передбачено, що Лізингоодержувач при сплаті лізингових платежів, зобов'язаний самостійно проводити коригування кожного поточного лізингового платежу згідно п.1.7 даного Договору. При цьому, застосування коефіцієнта коригування **K_{nbu}** не змінює вартість Предмета лізингу, а *впливає лише на зміну розміру поточної винагороди Лізингодавця*, який спрямовує отримані кошти на відшкодування фінансових збитків, що виникають внаслідок зміни офіційного курсу НБУ української гривні до долару США між датою укладення цього Договору та датою, що передує даті сплати поточного Лізингового платежу. Під час звірення розрахунків Сторони вказують **K_{nbu}**, що були (або мали бути застосовані під час сплати лізингових платежів).

Тобто, умовами додаткової угоди від 15.10.09 №3-1 передбачена зміна розміру поточної винагороди Лізингодавця, що в свою чергу призводить до збільшення загальної ціни фінансових послуг, що на думку Комісії є зміною суттєвих умов Договору, що жодним чином не були передбачені тендерною документацією і на що жодним чином не була уповноважена жодна посадова особа а ні КП «Київський метрополітен», а ні будь-яка інша. В той самий час, зазначену додаткову угоду підписано Першим заступником начальника КП «Київський метрополітен» Москаленко О.О., та директором ТОВ «Укрослізинг» Черніковим А.С.

За даними бухгалтерського обліку у 2010 році КП «Київський метрополітен» було прийнято у лізинг 56 вагонів метрополітену (20 головних, 36 проміжних) на суму 513 200,02 тис. гривень. Станом на 01.11.10 оплачено 22 270,87 тис. грн., а саме: вартість предмету лізингу - нараховано у сумі 9 327,87 тис. грн. та оплачено 3 143,23 тис. грн. (рах. 3771), нараховано комісію та відсотки за лізингові платежі у сумі 25 074, 09 тис. грн. та оплачено у сумі 19 127,64 тис. гривень.

Таким чином, внаслідок укладення додаткової угоди до договору на фінансові лізингові послуги (вагони метрополітену) від 15.10.09 №3-1, якою внесено зміни до п. 1.7 договору в частині застосування коефіцієнту коригування **K_{nbu}**, який впливає на зміну розміру поточної винагороди Лізингодавця, є порушенням п. 84 Положення № 921 (чинного на той час), а саме умови укладеного договору відрізняються від умов тендерної пропозиції учасника - переможця закупівлі, чим повністю спотворено первинні умови укладеного Договору і створено штучні підстави для незаконного отримання коштів бюджету міста Києва в особливо великих розмірах.

Відповідальною особою за дані порушення відповідно до висновків Департаменту фінансового контролю і аудиту КМДА, які поділяє Комісія, є в тому числі Перший заступник начальника Метрополітену Москаленко О.О., який підписав дану додаткову угоду, що в ой самий час не звільняє від відповідальності Директора Метрополітену, який фактично делегував першому заступнику повноваження на укладання такого Договору.

З метою перевірки дотримання законодавства під час здійснення закупівель за державні кошти вагонів метрополітену на умовах фінансового лізингу були направлені листи Головкиру від 14.12.10 №06-17/1932 до Головного управління Міністерства внутрішніх справ в м. Києві та від 28.12.10 №06-17/2026 до Департаменту контролю розвідувального захисту економіки держави Служби безпеки України з проханням надати інформацію про можливі порушення під час здійснення вказаної закупівлі.

Під час ревізії Головкиру був направлений запит до Державної податкової адміністрації України від 14.12.2010 №06-14/1931 щодо надання інформації про засновників ТОВ «Фірма «Буенор», валові доходи та витрати за 2008-2010 роки, інформацію про стан підприємства (стан звітування, порушення справ про банкрутство) та перелік його контрагентів.

Згідно з інформацією, що надійшла листом ДПА України від 23.12.10 №16865/5/29-2216, ТОВ «Фірма «Буенор» перебуває на обліку платників податків. Проте, починаючи з II кварталу 2010 року валові доходи та витрати у підприємства відсутні. Протягом 2009 та

2010 років ТОВ «Фірма «Буенор» здійснювало операції з наступними підприємствами: ТОВ «Форте-Дон» (код 34557436), ТОВ «Мервін» (код 35574688), ТОВ «Укррослізинг» (код 36258787), ТОВ «Добро-Світ» (код 37040618), ТОВ «Віндекс» (код 37085870), ТОВ «Донтехноком» (код 37087307).

Згідно з витягом з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців товариство знаходиться за адресою: 83024, м. Донецьк, Петровський район, вул. Ревякіна, буд. 24-Г.

ГоловКРУ був направлений запит до ТОВ «Фірма «Буенор» (лист від 12.01.11 №06-14/32 щодо надання інформації про юридичних осіб, у яких товариство здійснювали придбання вагонів метро, та вартість вагонів метро.

Проте, вказаний лист був повернутий УДППЗ «Укрпошта» в зв'язку з відсутністю підприємства за юридичною адресою.

Відповідно листа Управління Державної служби боротьби з економічною злочинністю ТУ МВС України в м. Києві від 27.12.10 №7/3-7896 на даний час проводяться заходи щодо встановлення місцезнаходження ТОВ «Фірма «Буенор» та її керівника.

Крім того, ГоловКРУ був направлений запит до Державного комітету фінансового моніторингу України від 12.01.11 №06-14/29 щодо надання інформації про фінансові операції, які здійснювалися ТОВ «Фірма «Буенор» протягом 2010 року. На момент закінчення ревізії відповідь від Державного комітету фінансового моніторингу України до ГоловКРУ не надходила.

Також, під час ревізії, що свого часу проводилася ГоловКРУ, був направлений запит до ТОВ «Мервін» (лист від 12.01.11 №06-14/25 щодо надання інформації про можливе придбання ТОВ «Фірма «Буенор» вагонів метро у ТОВ «Мервін» та юридичних осіб, які здійснювали протягом 2009-2010 років постачання товариству вагонів метро. На момент закінчення ревізії відповідь від ТОВ «Мервін» до ГоловКРУ не надходила.

З метою визначення фактичної дати виробництва вагонів метро (або проведених їх капітальних ремонтів), які були придбані на умовах фінансового лізингу, вартості реалізації вагонів та юридичних осіб, які придбали вказані вагони, ГоловКРУ були направлені запити до російських виробників вагонів метро: Закритого акціонерного товариства «Вагонмаш» (лист ГоловКРУ від 17.01.11 №06-14/55) та Відкритого акціонерного товариства «Метровагонмаш» (лист ГоловКРУ від 18.01.11 №06-14/66).

Крім того, під час ревізії проведеної ГоловКРУ був направлений запит від 21.01.11 №06-14/114 до Федеральної митної служби Російської Федерації щодо надання інформації про власників вагонів метро, митної вартості вагонів метро та юридичних осіб, які оформлювали перетин митного кордону Російської Федерації вказаних вагонів. Відповіді від ЗАО «Вагонмаш», ВАТ «Метровагонмаш» та Федеральної митної служби Російської Федерації до ГоловКРУ не надходили.

Ще важливо відзначити, що Договором не передбачено зрозумілого механізму передачі вагонів у власність Метрополітену навіть за умови повного виконання всіх нав'язаних Метрополітену фінансових умов. Розділом 9 а саме п. 9.1. та 9.5. Договору лізингу чітко визначено, що право власності на предмет лізингу до Лізингоодержувача (Метрополітену) переходить після підписання Акту приймання-передачі предмета лізингу.

Відповідно до даних, наданих Комісії КП «Київський метрополітен», станом на 1 березня 2016 року, Метрополітеном загалом було сплачено ТОВ «Укррослізинг» 817 147 601,72 грн., в тому числі аванс 90 000 000,00 грн., предмет лізингу 313 696 029,91 грн., винагороду лізингодавця 413 451 571,81 грн. (в тому числі відсотки 380 749 556,08 грн., коригуючий коефіцієнт 32 702 015,73 грн.).

Виходячи з задокументованих результатів різноманітних перевірок, що проводилися відносно Товариства протягом 2010-2014 років, та даних щодо вартості вагонів метро, що вироблялися в той час українськими та російськими виробниками, можна з великою часткою впевненості стверджувати, що станом на початок 2014 року, коли були здійснені

останні виплати по Договору на користь Товариства, Метрополітен вже сплатив ринкову вартість 100 вагонів метро виходячи з цін, що діяли на момент проведення тендеру та підписання Договору. Тобто вигодонабувач за Договором з боку Товариства не тільки не зазнав збитків, а, скоріше за все, вже почав отримувати прибуток від всієї низки господарських операцій, щодо закупівлі, перепродажу і поставки 100 вагонів метро Метрополітену за Договором.

При цьому, відповідно до розрахунків Департаменту транспортної інфраструктури, станом на 1 березня 2016 року сума, необхідна для повного «виконання умов Договору» станом на 01.03.2016, складає 513 594 541.55 грн., в тому числі предмет лізингу 396 303 970.11 грн. та відсотки - 117 290 571,44 грн. Корируючий коефіцієнт розраховується в день оплати платежів, станом на 01.03.2016 сума могла становити 1 309 962 011,44 грн.

Останній платіж від Метрополітену на користь Товариства відповідно до Договору був здійснений у січні 2014 року.

Загалом, внаслідок вищеписаних дій, бездіяльності та/або ухилення від виконання своїх повноважень, як посадовими особами Метрополітену, так і керівниками виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) є всі підстави говорити про те, що внаслідок цих порушень, Метрополітен не тільки уклав завідомо не вигідний для себе Договір, але й станом на 2016 рік штучно отримав зобов'язання на понад мільярд гривень, що у випадку їх сплати та/або стягнення через судові рішення буде прямим збитком, як Метрополітену, так і бюджету міста Києва.

3. Поточна ринкова ситуація щодо вартості вагонів метро

Комісія провела загальний огляд можливих пропозицій щодо поточної вартості нових вагонів для метрополітену аналогічних отриманим у використання за Договором, і з великою часткою вірогідності схиляється до думки, що поточні ціни заводів виробників є співмірними у валютному виразі з пропозиціями, що існували на момент проведення закупівлі лізингових послуг у Товариства і є в межах від 900 тис до 1.2 млн. доларів США за одиницю в залежності від комплектації і розміру замовленої партії. Але враховуючи суттєву девальвацію національної валюти України протягом 2014-2015 років, очевидно, що вартість партії вагонів метро, аналогічна партії отриманої за Договором, буде щонайменше в тричі дорожчою у гривнях, порівнюючи з граничною вартістю закупівлі 100 вагонів метро визначеною тендерною документацією у 2009 році.

Комісії не вдалося з'ясувати поточну ринкову вартість бувших у використанні вагонів метро аналогічних тим, що були отримані у використання за Договором.

Таким чином, на думку Комісії, за будь-яких обставин в інтересах міста і Метрополітену потрібно зберегти саме існуючі вагони метро отримані за Договором, продовжити їх експлуатацію і продовжувати захищати права і інтереси Метрополітену і бюджету міста Києва юридичними і політичними інструментами.

4. Спори і судові розгляди щодо Договору.

За час виконання Договору сторони Договору декілька разів вдавалися до судових інструментів захисту своїх прав і відстоювання інтересів. Виходячи із інформації наявної в матеріалах, Комісії достеменно відомо про наступні судові провадження.

Так, в червні 2009 року Мінекономіки намагалося визнати проведення тендеру на закупівлю фінансових лізингових послуг (вагони метрополітену) не дійсним. За результатами проведення перевірки було видано наказ від 30.07.2009 року №790 "Про визнання результатів процедури закупівлі за державні кошти недійсними".

У відповідь Комунальне підприємство "Київський метрополітен" (!), в особі колишнього керівництва підприємства, звернулось до суду з адміністративним позовом, в якому просило скасувати вищезазначений Наказ Міністерства економіки України від

30.07.2009 року №790. В свою чергу, Окружний адміністративний суд м. Києва постановою від 16.09.2009 № 2а-9951/09/2670 визнав вимоги КП «Київський метрополітен» провomisними. Позов було задоволено, а договір укладений з ТОВ «Укррослізинг» залишився чинним.

Також, з метою приведення договірних відносин з ТОВ «Укррослізинг» до вимог чинного законодавства, КП «Київський метрополітен» зверталось до Господарського суду м. Києва з позовом до ТОВ «Укррослізинг» про визнання недійсною додаткової угоди до договору надання фінансових лізингових послуг (вагони метрополітену) від 15.10.2009 № 3-1, що було заключено у зв'язку з коливаннями офіційного курсу НБУ та якою було змінено визначення лізингового платежу, зокрема, в лізинговий платіж входять суми, скориговані на коефіцієнт коригування і включають: платежі за відшкодування вартості предмета лізингу та винагороду лізингодавця.

Проте, рішенням Господарського суду м. Києва від 14.06.2011, постановою Київського апеляційного господарського суду від 26.07.2011 та постановою Вищого господарського суду України від 01.11.2011 в справі №4/161 позовні вимоги, апеляційна та касаційна скарги КП «Київський метрополітен» були залишені без задоволення.

У свою чергу, ТОВ «Укррослізинг» 28.07.2015 уклало договір відступлення права вимоги з компанією «Укррослізинг Сайпрус Лімітед», яка звернулася з позовом до КП «Київський метрополітен» про стягнення заборгованості - справа № 910/20322/15. КП «Київський метрополітен» подало зустрічний позов про визнання недійсним договору відступлення права вимоги між ТОВ «Укррослізинг» та компанією «Укррослізинг Сайпрус Лімітед». 16.11.2015 року Господарський суд м. Києва визнав недійсним договір відступлення права вимоги між ТОВ «Укррослізинг» та компанією «Укррослізинг Сайпрус Лімітед». 20.11.2015 року компанія «Укррослізинг Сайпрус Лімітед» подала апеляційну скаргу з проханням стягнути з КП «Київський метрополітен» заборгованість, право вимоги якої було відступлено ТОВ «Укррослізинг». Постановою Вищого господарського суду України Рішення Господарського суду м. Києва залишено без змін на користь Метрополітену.

Впродовж 2014-2015 років Товариство письмовими претензіями вимагало від Метрополітену погашення тієї чи іншої частини спірної заборгованості іноді визначаючи різні суми поточного «боргу».

5. Структура власності і кінцевого бенефіціара Товариства

Комісія здійснила всі залежні від неї заходи аби встановити кінцевого бенефіціара Товариства задля можливого встановлення прямого діалогу з тими особами, що фактично приймають остаточне рішення в подібного роду угодах. Це питання окремо піднімалося на засіданні Комісії перед Представником Товариства. Комісія і декотрі з її членів письмово зверталися до Товариства з вимогою розкрити кінцевих вигодонабувачів Товариства при тому, що Комісії були відомі припущення, що лунали в засобах масової інформації про наявність зв'язків Товариства з російським капіталом а саме з групою компаній, що поєднані російським Внешекономбанком. Ці обставини і занепокоєння були повідомлені представнику Товариства, що приймав участь в одному з засідань Комісії.

Незважаючи на всі аргументи і прохання Комісії, 24 березня 2016 року Комісією отримано офіційну відповідь від Товариства якою чітко зазначено, що Товариство вважає своїм кінцевим вигодонабувачем (бенефіціаром) виключно громадянина Кіпру Вракаса Стиліаноса (Vrakas Stylianos), що мешкає за адресою: Кіпр, Нікосія, Строволос Агіас Зоніс 22А, 2046. Комісії зрозуміло, що керівництво Товариства ухиляється від розкриття справжніх бенефіціарів і під їх виглядом надає відомості про посадових осіб, що надають послуги довірчого управління офшорними компаніями на Кіпрі, що є загальновідомою і

поширеною практикою, як оптимізації та ухилення від сплати податків, так і приховування вигодонабувачів в господарських операціях, що пов'язані, перш за все, з використанням державних та муніципальних бюджетів.

В зв'язку з цим Комісії довелося самостійно вивчити інформацію щодо власників Товариства надану, як Товариством, так і доступну у відкритих джерелах.

Отже, відповідно до даних наданих Товариством і згідно з його статутними документами 100% власником Товариства на сьогодні є компанія Ukrrosleasing Cyprus Limited (УКПРОСЛІЗИНГ САЙПРУС ЛІМІТЕД). Відповідно до свідоцтва HE 257132, виданого реєстратором Міністерства торгівлі, промисловості та туризму Республіки Кіпр, Компанія УКПРОСЛІЗИНГ САЙПРУС ЛІМІТЕД зареєстрована 02.11.09 року. В той же час, відповідно до Сертифікату виданого відповідними установами Кіпру 28 січня 2015 року, підтверджено, що єдиним акціонером УКПРОСЛІЗИНГ САЙПРУС ЛІМІТЕД є компанія Conacra Holding Limited і саме нею на 100% володіє громадянин Кіпру Вракас Стиліанос, якого Товариство представило Комісії, як кінцевого вигодонабувача (бенефіціара). В той же час Комісії достеменно відомо, що вищезазначена компанія Conacra Holding Limited в свою чергу є 100% власницею компанії Pastorik Investment Limited, що підтверджено відповідними витягами з реєстрів, які, в тому числі, Комісії передав представник Товариства. Тобто очевидно, що компанії Conacra Holding Limited та Pastorik Investment Limited є 100% пов'язаними особами, бо знаходяться під спільним контролем громадянина Вракаса Стиліаноса з чого можна зробити висновок, що всі інші компанії, що можуть бути пов'язані з однією з вказаних компаній, відповідно, є пов'язаними особами відносно один одного. В той же час, якщо про компанію Conacra Holding Limited відомо не багато, то у відкритих джерелах є велика кількість посилань на компанію Pastorik Investment Limited. Особливої уваги заслуговує ціла низка відомостей, де зазначена компанія згадується в процедурі розкриття інформації про пов'язаних осіб, що вимагається комісіями з цінних паперів різних країн світу в тому числі Російською Федерацією. Беззаперечно вдалося встановити, що Pastorik Investment Limited в різний час офіційно була визнана і публічно заявлена Комісії з цінних паперів Російської Федерації, як компанія, що, як мінімум, є пов'язаною або входить в єдину групу з юридичними особами Російської Федерації: Відкритим Акціонерним Товариством «Корпорація розвитку Північного Кавказу» (Открытое Акционерное Общество «Корпорация развития Северного Кавказа»), ОАО «КРСК», АО КБ «Глобекс». Крім того, що зазначені юридичні особи пов'язані з Pastorik Investment Limited, їх всіх об'єднує прямий зв'язок з російським Зовнішньо Економічним Банком, відомим як «ВЕБ» (<http://www.veb.ru/>), який належить уряду РФ і головою Спостережної ради якого є громадянин РФ Медведєв Д.А., відомий також як Прем'єр-міністр Російської Федерації.

Крім зазначеного, Комісією віднайдено прямий зв'язок з російським капіталом не тільки у структурі власності Товариства, але й в напрямі його діяльності, а саме, наданні лізингових послуг. Так, в офіційних річних проміжних консолідованих звітах починаючи з 2010 року, що розміщені у відкритих джерелах і копії яких є в матеріалах Комісії, ВАТ «ВЕБ-лізинг» (ОАО «ВЭБ-лизинг» <http://veb-leasing.ru/>), що є 100% дочірньою структурою Внешекономбанку вказує, що ОАО «ВЭБ-лизинг» є не просто пов'язаною особою, а безпосередньо володіло і володіє 25% капіталу Ukrrosleasing Cyprus Limited та 50% капіталу Pastorik Investment Limited. Зазначений стан структури контрольного пакету власності щодо Товариства зберігається і на 30 червня 2015 року. Серед іншого п.20 звіту станом на 30 червня 2015 року визначає наступне (копія з оригіналу):

(в миллионах российских рублей)

20. Дочерние, ассоциированные и совместно контролируемые компании (продолжение)

В список консолидируемых компаний Группы по состоянию на 30 июня 2015 г. и 31 декабря 2014 г. также входит компания специального назначения VEB-Leasing Invest Limited.

На 30 июня 2015 г. и 31 декабря 2014 г. следующие компании учитываются по методу долевого участия:

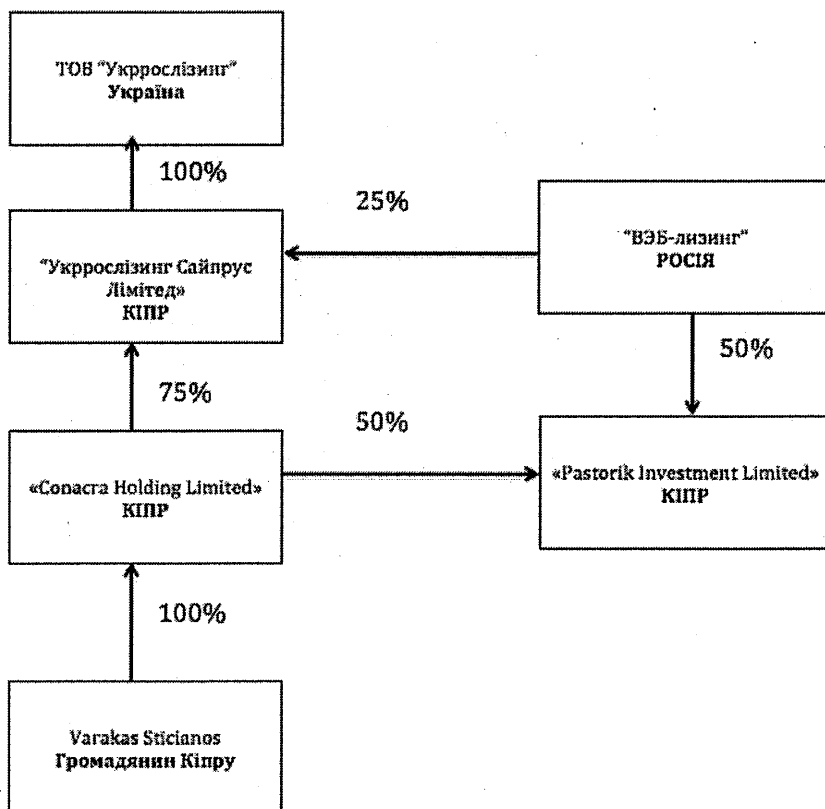
Ассоциированная компания	Доля участия / доля голосов, %	Страна регистрации	Дата учреждения/ приобретения	Отрасль	Вид образования
Ukrosteasing Cyprus Limited	25	Кипр	январь 2010 года	Финансовый посредник	Приобретено VEB-LEASING EUROPE S.a.r.l.
Tornatore Holding Limited	25	Кипр	июль 2010 года	Финансовый посредник	Приобретено VEB-LEASING EUROPE S.a.r.l.

Совместно контролируемая компания	Доля участия / доля голосов, %	Страна регистрации	Дата учреждения/ приобретения	Отрасль	Вид образования
Pastorik Investment Limited	50	Кипр	сентябрь 2011 года	Финансовый посредник	Приобретено VEB-LEASING EUROPE S.a.r.l.

Доля в убытке ассоциированных и совместно контролируемых компаний в общей сумме 1 840 млн. рублей, отраженная в промежуточном сокращенном консолидированном отчете о прибылях и убытках за шесть месяцев 2015 года, уменьшила балансовую стоимость долгосрочных займов, выданных данным компаниям.

Доля в убытке ассоциированных и совместно контролируемых компаний в общей сумме 77 млн. рублей, отраженная в промежуточном сокращенном консолидированном отчете о прибылях и убытках за шесть месяцев 2014 года, уменьшила балансовую стоимость долгосрочных займов, выданных данным компаниям.

Виходячи з наявних матеріалів і документів, переданих Комісії Товариством і враховуючи відомості зібрані Комісією з відкритих джерел, включаючи публічну звітність ОАО «ВЭБ-лизинг», можна з високою часткою вірогідності припустити, що реальна структура власності і кінцевих бенефіціарів Товариства виглядає наступним чином:



Очевидно, що за номінальним власником компанії Conacra Holding Limited, громадянином Кіпру Стиліаносом Вракасом (Stylianos Vrakas) та самою компанією

Conastra Holding Limited приховані інші фізичні особи, що також є кінцевими бенефіціарами, як Товариства, так і доходів від виконання Договору. Враховуючи різноманітну інформацію з відкритих джерел і засобів масової інформації є достатні підстави вважати, що серед таких осіб можуть бути громадяни України.

Комісія окремо наголошує, що на сьогодні, як Внешекономбанк <http://www.veb.ru/>, так і ОАО «ВЭБ-лизинг» <http://veb-leasing.ru/> підпадають під секторальні санкції запроваджені урядом Сполучених Штатів Америки та ЄС проти посадових осіб і компаній Російської Федерації в зв'язку з анексією АР Крим та війною на сході України, що, безумовно, не є прямою підставою для скасування Договору, але повинно бути прийняте до уваги виконавчим органом Київради (Київською міською державною адміністрацією) при врегулюванні спірних правовідносин.

Виходячи з вищевикладеного є достатні підстави стверджувати, що:

1. Посадові особи Товариства умисно надали Комісії неправдиву інформацію, намагаючись приховати справжніх бенефіціарів угоди з закупівлі фінансових лізингових послуг (100 вагонів метро) для київського Метрополітену, що є предметом вивчення Комісії;
2. Посадові особи Товариства умисно приховали прямий зв'язок Товариства і російського капіталу;
3. Товариство впродовж щонайменше останніх п'яти останніх років безпосередньо контролювалося, входило і входить в групу компаній російського Внешекономбанку <http://www.veb.ru/>, що є вигодонабувачем щонайменше 63% від діяльності Товариства, тобто повністю контролює його діяльність.

6. Діяльність підрозділів виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації), щодо врегулювання спірної ситуації.

За всіх вищеописаних обставин посадовими особами та структурними підрозділами виконавчого органу Київради (Київською міською державною адміністрацією) та Метрополітену не було вчинено належних організаційних заходів задля врегулювання спірних правовідносин з Товариством на користь міста з початку 2014 року.

Комісія дійшла висновку, що юридичний супровід врегулювання спірних правовідносин між КП “Київський Метрополітен” та ТОВ “Укррослізинг” останні два роки знаходився на вкрай низькому рівні. Всі задіяні з боку міста посадовці діяли здебільш реактивно. Була відсутня ініціатива, є питання щодо кваліфікації для врегулювання подібних справ. З березня 2014 року не було подано жодних самостійних позовів, не було ініційовано жодного кримінального провадження за фактами, що були належним чином задокументовані в попередні роки, стратегія юридичного захисту відсутня.

Загалом ситуацію з організаційно-правовим забезпеченням спірних правовідносин з Товариством можна охарактеризувати наступним:

- а) З березня 2014 року ні представниками Метрополітену, ні Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) не здійснено жодних проактивних юридичних дій щодо захисту інтересів Метрополітену в стосунках з Товариством, не було подано жодного самостійного позову, який би прямо або опосередковано стосувався спірних договірних відносин Метрополітеном за лізинговими контрактами, укладеними між Метрополітеном та Товариством, з початку 2014 року не було ініційовано порушення жодного кримінального провадження за фактами, що були належним чином задокументовані в попередні роки повноважними підрозділами Київської міської державної адміністрації, що могло б суттєво вплинути на сьогоднішній стан спірних правовідносин. Юридична

- стратегія захисту інтересів КП «Київський метрополітен» відсутня і тільки за втручання Комісії вона почала розроблятися;
- b) Представники Метрополітену, Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради погано орієнтуються в питаннях, що пов'язані з виникненням заборгованості Метрополітену за Договором, укладеним між Метрополітеном та Товариством і не володіють ні деталями справи, ні професійною ініціативою їх врегульовувати в інтересах міста;
 - c) Представники Метрополітену, Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради підтвердили, що їхні структурні підрозділи/підприємство не відслідковують хід чинних кримінальних проваджень, що відкриті на сьогоднішній день та стосуються питань пов'язаних з виникненням заборгованості Метрополітену за лізинговим контрактом, укладеним між Метрополітеном та Товариством. Більш того, представники Метрополітену на засіданнях Комісії заявляли, що їм не відомо про наявність яких-небудь чинних кримінальних справ;
 - d) Станом на кінець січня 2016 року всі структурні підрозділи Київської міської ради та Київської міської державної адміністрації, до яких зверталася Комісія з проханням надати пояснення та/чи сприяння у вивченні питання виникнення заборгованості Метрополітену перед Товариством, відмовилися від співпраці з Комісією посилаючись на те, що це «питання не в їх компетенції», тощо, таким чином полишивши Метрополітен сам на сам з вирішенням складного стратегічного питання;
 - e) п. 2.4 рішення Київради «Про закупівлю вагонів метрополітену» 28.05.09 № 546/1602, щодо обов'язкового надання щорічних звітів про виконання зазначеного рішення Київради, жодного разу не виконувався з дати прийняття вказаного рішення у 2009 році і до дати цього Звіту.

При цьому варто звернути увагу, що законодавством України чітко визначено коло посадових осіб, що несуть персональну відповідальність за стан справ в тому чи іншому напрямку роботи в органі місцевого самоврядування та місцевій державній адміністрації. Враховуючи, що частиною 1, ст. 10-1 закону України «Про столицю України – місто-герой Київ» встановлено, що: «виконавчим органом Київської міської ради є Київська міська державна адміністрація, яка паралельно виконує функції державної виконавчої влади, що є особливістю здійснення виконавчої влади в місті Києві», для визначення кола відповідальних осіб за стан справ у роботі виконавчого органу Київської міської ради потрібно звертатися до спеціального закону про державні адміністрації. Таким чином, відповідно до ст. 10 Закону України «Про місцеві державні адміністрації», якою визначено, що: «перший заступник та заступники голів місцевих державних адміністрацій виконують обов'язки, визначені головами відповідних державних адміністрацій, і несуть персональну відповідальність за стан справ на дорученій їм ділянці роботи», а, відповідно, до першого абзацу ст. 11 того ж закону встановлено, що: «керівники структурних підрозділів місцевих державних адміністрацій очолюють відповідні підрозділи і несуть персональну відповідальність перед головами відповідних державних адміністрацій за виконання покладених на ці підрозділи завдань», можна зробити беззаперечний висновок, що перш за все, заступники Київського міського голови, в чії посадові обов'язки входили питання транспортної інфраструктури, та керівники відповідного структурного підрозділу виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації), що опікувався питаннями транспортної інфраструктури міста Києва, які обіймали ці посади з 2009 року, були, а ті що працюють сьогодні, є

персонально відповідальні за виконання рішення Київради від 28.05.09 № 546/1602 «Про придбання вагонів метрополітену», надання до нього пропозицій чи змін, за контроль за належним забезпеченням інтересів Метрополітену, виконанням Договору, забезпечення врегулювання спірних правовідносин між Метрополітеном та Товариством в інтересах міста Києва, тощо.

Загалом, діяльність відповідних структурних підрозділів виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) щодо врегулювання спірних правовідносин з Товариством та сприяння керівництву Метрополітену у вирішенні цієї проблеми протягом 2014-2015 років варто визнати незадовільним.

7. Кримінальні провадження пов'язані з закупівлею 100 вагонів метро у Товариства

Комісія встановила, що різними слідчими органами у період з 2010 року було порушено/відкрито щонайменше чотири кримінальні справи, предметом яких були і є питання пов'язані з закупівлею 100 вагонів метро у Товариства. Справи відкривалися, закривалися, передавалися з одного органу іншому. Але жодних свідчень про бажання або наявність злагоджених цілеспрямованих дій спрямованих на реальне завершення розслідування Комісія наразі не отримала. На думку Комісії, процесуальні дії слідчих при розслідуванні зазначених кримінальних проваджень є очевидно недостатніми і неефективними, направлені не так на реальне розслідування, як на ускладнення процесу, затягування часу та фактичне унеможливлення встановлення істини. При цьому, прокуратурою міста Києва відповіді на депутатське звернення щодо відкритих чи порушених кримінальних проваджень, які знаходяться чи знаходились в провадженні слідчих столичної прокуратури та підпорядкованих їй слідчих органів, Комісії взагалі надано не було.

Таким чином, не зважаючи на існування цілої низки актів перевірок компетентних органів, що є в розпорядженні Метрополітену, структурних підрозділів КМДА та слідчих органів, що, по суті, лягли в основу кримінальних справ/проваджень у провадженні слідчих органів міліції/поліції та прокуратури з 2009 року, не зважаючи на тривале розслідування справ жодній особі не пред'явлено обвинувачення/підозри, наразі неможливо окреслити часові виміри завершення слідства.

При цьому очевидно, що зрозумілі на сьогодні деталі обладки щодо закупівлі 100 вагонів метро у Товариства мають достатній процесуальний потенціал для, як розслідування існуючих кримінальних справ, так і для виокремлення в окреме провадження окремих епізодів, задля якнайшвидшого завершення розслідування, встановлення істини і притягнення до відповідальності винних.

8. Термінові заходи здійснені Комісією

Неупереджено і професійно оцінюючи ситуацію, що склалася довкола врегулювання Метрополітеном спірних правовідносин з Товариством, Комісія, виходячи з інтересів міста Києва та інтересів Метрополітену, на своєму засіданні 22 січня 2016 року одностайно прийняла рішення терміново звернутися до Київського міського голови/Голови КМДА Кличка В. В. з проханням терміново створити об'єднану юридичну робочу групу з числа юристів КМДА, Київради та КП «Київський метрополітен» задля належної організації юридичного супроводу спірних правовідносин та напрацювання відповідної стратегії.

Міський голова зреагував на звернення Комісії та своїм дорученням від 28.01.2016 року №2348 створив об'єднану юридичну групу з юристів Київради, КМДА та КП «Київський метрополітен». Групу первинно очолив Державін В.В., але у зв'язку з його

звільненням рішенням Секретаря Київради від 14.03.2016 № 08/4161, керівництво спільною юридичною групою покладено на Слончака В.В.

Крім цього, розуміючи всю непросту ситуацію в якій опинився Метрополітен, оцінюючи тривалу бездіяльність правоохоронних органів у розслідуванні питань, що так чи інакше стосувалися питання закупівлі 100 вагонів у Товариства, Комісія вирішила ще до закінчення терміну її роботи звернутися до депутатів Київради з публічною інформацією про хід роботи Комісії. Інформація була проголошена Головою Комісії на пленарному засіданні Київради 10 березня 2015 року, яким Комісія в тому числі публічно звернулася до Київського міського голови з проханням терміново звернутись до прокурора м. Києва та начальника поліції м. Києва з вимогою суттєво активізувати розслідування існуючих кримінальних проваджень та/або, за наявності підстав, відкрити нові кримінальні провадження/виокремити окремі епізоди в окреме провадження в розслідуванні питань, що стосуються закупівлі 100 вагонів метро КП «Київський метрополітен» у ТОВ «Укррослізинг», при цьому важливо вивчити доцільність зміни підвідомчості справ і поставити розгляд справ на особистий контроль.

Станом на дату затвердження цього звіту Комісії не відомо, як було виконано її прохання, спрямоване до Київського міського голови.

Паралельно з терміновими заходами, спрямованими безпосередньо на Київського міського голову, Комісія також напрацювала цілу низку пропозицій/напрямків для подальшого вивчення і опрацювання спільною юридичною групою. Всі ідеї і напрацювання від імені Комісії офіційно передані керівнику об'єднаної юридичної групи 24 лютого та 04 березня 2016 року.

9. Пропозиції Комісії

Приймаючи до уваги все вищевикладене, діючи в кращих інтересах громади міста Києва, керуючись пунктом 2 частини першої статті 26, статті 48 Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні", статті 8 Регламенту Київської міської ради, Комісія за результатами своєї роботи вирішила надати Виконавчому органу Київради (Київської міської державної адміністрації) наступні пропозиції:

1. розглядати контрагента за Договором - ТОВ «Укррослізинг», виключно як юридичну особу, що знаходиться під контролем Внешекономбанку Російської Федерації (<http://www.veb.ru/>);
2. рекомендувати Київському міському голові невідкладно ініціювати застосування процедури санкцій проти Товариства відповідно до статті 5 Закону України "Про санкції" від 14.08.2014 № 1644-VII;
3. вчинити юридичні дії задля встановлення того, що договір з усіма існуючими до нього додатками, укладений станом на березень 2016 року, укладений на завідомо невігідних умовах, нав'язаних Метрополітену та міському бюджету міста Києва. Виконавчому органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) вчинити дії щодо розірвання додаткової угоди № 3-1 від 16.07.2009 в судовому порядку;
4. подальше врегулювання стосунків з Товариством щодо Договору вважати можливим або (і), за умови укладання Договору в новій редакції, якою привести всю модель стосунків сторін до економічно обґрунтованого формату, включаючи перегляд порядку виконання грошових зобов'язань і порядку передачі вагонів у власність Метрополітену, або (ii) шляхом розірвання та/чи припинення Договору в судовому порядку через процедури господарського та/чи кримінального

судочинства та подальшого проведення реституції шляхом звернення стягнення на вагони на користь Метрополітену за рахунок вже сплачених коштів, що складають вартість вагонів;

5. Метрополітену забезпечити збереження, захист і подальшу експлуатацію 100 вагонів метро отриманих за Договором, відповідно до законодавства;

6. рекомендувати Київському міському голові звернутись до прокурора м. Києва та начальника поліції м. Києва з вимогою суттєво активізувати розслідування в рамках існуючих кримінальних проваджень та/або, за наявності підстав, відкрити нові кримінальні провадження/виокремити окремі епізоди в окреме провадження в розслідуванні питань, що стосуються закупівлі вагонів метро КП «Київський метрополітен» у ТОВ «Укррослізинг» та врегулювання спірних правовідносин між КП «Київський метрополітен» та ТОВ «Укррослізинг» і просити поставити розгляд справ на особистий контроль;

7. виконавчому органу Київради (Київської міської державної адміністрації) ініціювати кримінальне переслідування посадових осіб Метрополітену, заступників Київського міського голови, та керівництва Департаменту, в чій повноваження входили питання транспортної інфраструктури, що опікувалися, як питаннями проведення тендеру на закупівлю 100 вагонів метро, так і укладанням та виконанням Договору за період з 2009 до лютого 2014 року;

8. рекомендувати Київському міському голові поставити питання врегулювання спірних правовідносин з Товариством на особистий контроль. Керівнику об'єднаної юридичної групи звітувати Київському міському голові стосовно стану справ щодо врегулювання спірних правовідносин з Товариством щотижнево;

9. рекомендувати Київському міському голові залучити до повного юридичного супроводу спірних правовідносин з Товариством зовнішніх юристів в особі юридичної фірми, що має бездоганну репутацію і підтверджений досвід врегулювання подібних складних справ;

10. внести зміни в розподіл обов'язків, організаційну структуру виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) та посадові обов'язки, якими зобов'язати юридичний відділ виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) здійснювати загальний юридичний нагляд за укладанням і виконанням стратегічно важливих договорів, укладених підрозділами виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) та комунальними підприємствами міста і щомісячно звітувати про це першому заступнику Київського міського голови;

11. покласти персональну відповідальність на керівників департаментів та управлінь виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) за стан справ у підпорядкованих комунальних підприємствах. Встановити за загальним правилом першочергову відповідальність головних посадових осіб виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) за недоліки в роботі комунальних підприємств;

12. за умови виконання вищевикладених рекомендацій розглянути можливість виділення бюджетного фінансування необхідного для юридичного врегулювання спірних відносин з Товариством.

Також Комісія вирішила надати додаткову пропозицію Секретаріату Київської міської Ради:

13. Передбачити в організаційній структурі Секретаріату Київради наявність відповідних посад/ресурсів для неухильного виконання п. 1 ст. 14 Закону України «Про столицю України місто-герой Київ» задля належного забезпечення роботи тимчасових контрольних комісій, створених Київрадою.

Київський міський голова

В. Кличко



**Заступник міського голови –
секретар Київської міської ради**

Макарову О.А.
Слончаку В.В.

Прошу розглянути проект рішення від 09.06.2016
№08/231-2559/ПР в установленому порядку.

Дутці Л.Я.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Юнаковій С.М.
Лазор Л.В.

В.ПРОКОПІВ

“09” червня 2016 року
№ 08/231-2559/ПР

09.06.2016



ДЕПУТАТ

КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ VIII СКЛИКАННЯ

“ 9 ” червня 2016 р.

№ 08/279/08/048-068

Заступнику міського голови -
секретарю Київради

Прокопіву В.В.

адреса: 01044, м. Київ,
вул. Хрещатик, 36

Шановний Володимире Володимировичу!

Відповідно до статті 19 Закону України «Про статус депутатів місцевих рад», статей 5, 21, 23 Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 12 листопада 2014 року № 351/351, прошу надати доручення відповідним структурним підрозділам Київської міської ради розглянути у встановленому Регламентом Київради порядку проект рішення Київради «Про звіт тимчасової контрольної комісії Київської міської ради з питань перевірки виникнення заборгованості комунального підприємства «Київський метрополітен» за лізинговими контрактами, укладеними між комунальним підприємством «Київський метрополітен» та товариством з обмеженою відповідальністю «Укррослізинг».

Додатки:

- Проект рішення Київської міської ради
- Додаток до проекту рішення;
- Пояснювальна записка до проекту рішення.

З повагою,

Депутат Київської міської ради,
член депутатської фракції
«Об'єднання «Самопоміч»
у Київській міській раді

А.П. Осадчук