

В любові до міста єднаймося!

Газета Барської міської ради

Барчани

№ 41 (520) 14 жовтня 2011 р.

Заснована у липні 2001р.



Зі святом Покрови Пресвятої Богородиці

Шановні жителі міста!

Щиро і сердечно вітаю зі світлим святом Покрови Пресвятої Богородиці. Культ Божої Матері як Покровительки і Заступниці українського народу тягнеться золотом ниткою від княжих часів до сьогодні. Цей великий празник був і є для українців днем вияву великої любові та вдячності до Діви Марії, радісного звеличення її безперервного заступництва.

Українські князі, козаки та гетьмани свято вірили у те, що Пречиста Діва Марія є їхньою опікункою. І справді, це було так, бо саме завдяки вірі у її заступництво Україна вижила у найстрашніші і найлихолітніші роки для нашого народу. Пречиста Діва Марія і зараз заступається за нас, її Барський чудодійний образ, який повернувся до наших храмів, цілює хворих, все більше вселяє віру у наше майбутнє.

Вітаючи з цим світлим Празником, бажаю кожному щастя, здоров'я, достатку непохитної віри в добро та милосердя і Божої милості у всіх починаннях та завершеннях.

З ДНЕМ КОЗАЦТВА

Цей день встановлений Указом Президента України в 1999 році, що припадає на 14 жовтня, коли відзначають Покрову Пречистої Богородиці. Дата була обрана не випадково. Наші славні запорожці мали на Січі церкву на честь Покрови Пресвятої Богородиці з іконою, на якій містився надпис «Ізбавлю і покрию люди мою». Збираючись у похід на ворога, козаки здійснювали молебень до своєї Покровительки і ревно співали: «Під твоєю милістю прибігаємо». Щасливо повернувшись із походу, поспішали до Неї зі щирою подякою. Ідея козацтва щільно переплетена з історією українського народу. І образ козака уявляється відважним воїном за духом, який воюватиме лише за одну цінність – свободу. Прийміть, шановні барчани, найщиріші вітання і з Днем українського козацтва. Будьте також сильні духом, цініть свободу, утверджуйте демократію, любіть рідну землю, примножуйте достаток у своїх родині і будьте здорові та щасливі.

3 повагою,
міський голова О.Дзісь

Свято Покрова Пречистої Богородиці з давніх-давен зміцнювало в душах козаків надію на опіку, і заступництво Матері Бога Живого.

яка сама страждає і розуміє страждання інших, вічна жіночість, посередник між слабкою людиною і Всевисильним Господом.

Її образ викликав у ма-

ВШАНОВУЮЧИ ПОКРОВИТЕЛЬКУ

День Покрова, 14 жовтня, святкується в усіх козацьких громадах світу дуже урочисто, з молебнями про тих, хто відійшов в інший світ, з урочистими загальними зборами козаків, з загальними трапезами.

Така історична традиція приурочується до дива поразки турків під Азовом у 1641 році. Гарнізон Азова в той час налічував 6 тис. Донських і запорозьких козаків, а турецько-татарське військо - 227 тис. чоловік. Штурм Азова розпочався 6 червня 1641 року, але втрапивши близько 100 тис. чоловік, ворог відступив. У вирішальний час довгої героїчної оборони козацькому гарнізону з'явилася небесне видіння "діви чудесної в багряній ризі", яке надихнуло козаків на новий подвиг, і до 1 жовтня 1641 року здійснилось дійсне чудо: місто звільнилось від облоги. Але корені особливого відзначення Богородиці безумовно набагато древніші, глибші та духовніші. Божа Матір - це Вище Начало, материнська ніжність,

сах військового козацького народу ті ж відчуття, які жили шанування Пресвятої Діви у середньовічних лицарів, а саме у лицарів Великого князівства Литовського, які ходили у бій співаючи гімн - молитву "Бога Родича, Діва, Благословенна Марія".

В це осіннє свято згадують всі загиблі та померлі козаки, воно служить днем подяки за Божі дари, за ті життєві блага, які козаки отримали за рік, що минає.

В сучасній Україні цей день став державним святом - Днем Українського козацтва. Це свято встановлено за великої заслуги Українського козацтва у ствердженні української державності та суттєвий внесок у сучасний процес державотворення.

День Українського козацтва у цьому році святкується урочисто та піднесено в усіх областях України. З цього приводу є відповідні розпорядження Секретаріату Президента України та місцевих державних адміністрацій.

(За матеріалами ЗМІ)

НАВІЩО ЛЮДЯМ ОСББ?

Як розшифровується ця аббревіатура знає далеко не кожен. Не кажучи вже про те "з чим його їдять". А виявляється, що це нова форма господарювання у багатоквартирних будинках - Об'єднання співвласників багатопверхового будинку, яка має замінити ЖЕК. Назва ЖЕКів справді відійшла у минуле, проте їхні обов'язки перейшли до комунальних підприємств. От що таке комбінат комунальних підприємств знають напевно усі. А вже не раз доводилось туди звертатись або за довідкою, або в будинку якісь проблеми та й зрештою оплатити за комунальні послуги. Сама форма ОСББ існує уже понад 15 років, однак лише за останні 3-4 роки процес їх створення набрав серйозного темпу.

У нашому місті є чотири ОСББ. Про роботу одного з них вже розповідала газета «Барчани». Так що маємо власний позитивний досвід.

Пропагуючи нову форму громадського об'єднання, повернемося до першооснов. То що таке ОСББ? ОСББ - це юридична особа, яка має печатку із своїм найменуванням та інші необхідні реквізити, а також рахунки в банку, є неприбутковою організацією. ОСББ може бути створено у будинку будь-якої форми власності. Щоб створити ОСББ, ініціативу мають виявити мешканці, а вже на стадії створення можуть повністю розраховувати на допомогу і підтримку міської влади. На рахунок у ОСББ є: статутні щомісячні внески членів ОСББ (квартплата); кошти, одержані від здачі в оренду допоміжних приміщень, прибудинкової території, рекламних площ.

Зважитись на шлях самостійного господарювання мешканцям не просто, але результатом будуть задово-

лені усі, про що свідчать факти з досвіду інших міст, як в Україні, так і за кордоном.

Проте, стати на шлях самостійного господарювання зважуються далеко не всі. Фахівці кажуть, що об'єднання співвласників - чи не єдиний варіант наведення порядку у будинку. Що стримує мешканців створити у своєму будинку затишок та бути господарями будинку? Створюючи об'єднання, мешканці беруть відповідальність за обслуговування та утримання в належному технічному стані будинку. Якщо раніше можна було всі проблеми перекласти на будинково-управління, то тепер їх треба вирішувати. Люди бояться брати будинки на власне обслуговування через зношеність та застарілість житлового фонду. А також через відсутність професійних управителів. Часто у будинку нема лідера, хто б взявся за організацію процесу. Я вважаю, що найголовніша причина - брак проінформованості, соціальна апатія людей та недосконалість і неоднозначне законодавство.

Чому вигідно створити ОСББ? Найперше не доведеться більше мати справи з ККП, а відповідно платити ККП квартплату. Мешканці самостійно на зборах визначають розмір внесків на будинок та розподіляють, що за них робити. ОСББ не сплачує жодних податків.

Усі зібрані кошти йдуть на будинок. На власний розсуд зможуть люди використовувати технічні приміщення, горища, підвали. їх можна здавати в оренду. А також є можливість приватизувати прибудинкову земельну ділянку. Натомість, доведеться відповідати за той же підвал, горище.

У Польщі житлово-комунальну реформу прове-

ли шляхом створення ОСББ.

Мешканці створили об'єднання, а колишні ЖЕКі перетворились на управляючі компанії, які конкурують між собою за право надавати послуги мешканцям. Ці два процеси у поляків були синхронними у часі. Тепер мешканці можуть замовляти послуги в будь-якій компанії і розірвати в будь-який час угоду, якщо мають претензії.

У Польщі є обов'язковим створення житлових товариств, тобто ОСББ. Там не питають хочеш-не-хочеш. Купив квартиру, мусиш бути членом ОСББ. Це велика принципова різниця.

Без створення ОСББ завершити чи здійснити реформу управління житловим фондом нереально. Створення ОСББ - це найдієвіший спосіб створити ефективного власника будинку, який зможе контролювати якість послуг.

Збільшуючи кількість ОСББ в місті, ми створюємо сприятливі умови для двох інших чинників: управління компаній і виникнення ринку послуг. Як тільки з'явиться пилотна управляюча компанія у Барі, ця проблема зовсім інакше виглядатиме. Буде кому віддати будинок в управління і відпаде потреба самоуправління. Бо самоуправління не завжди виходить добре. Ми приватизували квартири за пільговими цінами і мусимо відповідати за сумісну власність, яка є в цьому будинку. Це для багатьох людей з пострадянською ментальністю ще незвично - це не тільки право, а ще й обов'язок щодо його утримання (в першу чергу фінансовий), така правда і такий світогляд. Є досвід східноєвропейський - купив квартиру і відповідаєш за таку саму частку, яку займає

квартира в будинку. Людина повинна відповідати за горище, підвал і таке інше.

Для створення ОСББ у будинку потрібно зібрати ініціативну групу. Ініціативній групі спочатку варто: отримати роз'яснювальні матеріали у міській раді, ознайомитись з досвідом існуючих ОСББ (інформацію про такі ОСББ можна отримати у міській раді); скласти список власників квартир та нежилых приміщень у будинку; підготувати усі можливі документи щодо будинку та його мешканців; підготувати проект статуту ОСББ (орієнтуючись на типовий); підшукати кандидатів у правління ОСББ; підготувати та провести установчі збори; зареєструвати об'єднання у встановленому порядку.

Без сумніву, однією з переваг створення ОСББ, є те, що мешканці безпосередньо долучаються до управління житловим будинком. З одного боку - це їх мобілізує, вони відчувають себе маленькою громадою. З іншого боку - це забезпечує їхні права. ОСББ простіше захистити свої інтереси, ніж кожному окремо мешканцеві. Оскільки створюється юридична особа, є печатка. Об'єднання не обов'язково мусить самостійно господарювати, вони можуть залишатись на балансі того ж ККП, або віддатись на обслуговування управляючій компанії. На жаль, цей ринок ще не розвинений у Барі. Серед недоліків, які б я назвала - пасивність мешканців. Також низький рівень правової грамотності об'єднань, які не завжди знають свої права. Всю детальну інформацію можна отримати на сайті <http://osbb.vinnysya.info>.

Зорина ЗЕЛЕНЬКА,
заступник
міського голови

ВІДРЕСТАВРУЙМО РАЗОМ ХРАМ

Дорогі брати і сестри!

Ми, церковна община Свято-Успенського храму м. Бар, на чолі з настоятелем протоієреєм Георгієм Холодом, звертаємося до Вас особисто з великим проханням про матеріально-грошову допомогу. Нашому храму 254 роки і є пам'яткою архітектури XVIII століття, але він потребує капітального ремонту. Ми плануємо робити розпис приміщення та заміну вікон, але на ці роботи потрібні чималі кошти. Тільки з Вашою допомогою, дорогі миряни, ми зможемо відновити цей святий храм і зберегти його для наступних поколінь. Тому ми дуже просимо, благаємо: допоможіть нам, будь ласка, не відмовте у нашому проханні. Самі ми не в силі зробити ці реставраційні роботи. Будемо молити Бога за Вас і всю Вашу родину, щоб Господь благословив Вас на довгі роки життя.

Дуже Вам дякуємо! Нехай благословить Вас Бог!

Кошти ви можете перераховувати на рахунок: **Українська православна церква р/р 2600205640076, МФО 321983, ОКПО 33502716 ПАТКБ «Правекс-Банк».**



МАТЕРІАЛИ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ**ПРОЕКТ ПОЛОЖЕННЯ
ПРО ПОРЯДОК БУДІВНИЦТВА ТА ВСТАНОВЛЕННЯ
ГАРАЖІВ НА ТЕРИТОРІЇ МІСТА БАР****1. ЗАГАЛЬНІ
ПОЛОЖЕННЯ**

1.1. Положення про порядок будівництва та встановлення гаражів на території міста Бар (далі за текстом - Положення) розроблено відповідно до Земельного кодексу України, Законів України "Про основи містобудування", "Про регулювання містобудівної діяльності", "Про архітектурну діяльність", "Про місцеве самоврядування в Україні", "Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні", Державних будівельних норм України ДБН 360-92** "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень", постанови Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 року №489 "Про затвердження Порядку надання вихідних даних для проектування об'єктів містобудування", Генерального плану міста Бар, інших законодавчих та нормативних актів.

1.2. Положення регламентує порядок надання містобудівних умов і обмежень забудови земельних ділянок на виготовлення проектів відведення земельних ділянок для будівництва гаражів, встановлення тимчасових металевих збірно-розбірних гаражів фізичним та юридичним особам.

1.3. Наведені в Положенні терміни вживаються в такому значенні:

- будівельний паспорт - документ, що визначає комплекс містобудівних та архітектурних вимог до розміщення і будівництва гаражів і складається з текстових та графічних матеріалів;

- гараж капітальний - будівля або одноповерхова споруда розміром 6,0х4,0м для зберігання транспортних засобів з не регламентованим правовстановлюючим документом терміном експлуатації;

- гараж збірно - розбірний металевий - тимчасова одноповерхова споруда для зберігання транспортних засобів з визначеним терміном експлуатації, що виготовляється з полегшених конструкцій з урахуванням основних вимог до споруд, визначених технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, і встановлюється тимчасово, без улаштування фундаменту;

- замовник - фізична або юридична особа, яка має намір щодо забудови території (однієї чи декількох земельних ділянок) і подала в установленому законодавством порядку відповідну заяву;

- містобудівні умови та обмеження забудови земельної ділянки (далі - містобудівні умови та обмеження) - документ, що мі-

стить комплекс планувальних та архітектурних вимог до проектування і будівництва щодо поверховості та щільності забудови земельної ділянки, її благоустрою та озеленення, інші вимоги до об'єктів будівництва, встановлені законодавством та містобудівною документацією;

- проектна документація - документація для будівництва об'єктів архітектури, що складається з креслень, графічних і текстових матеріалів, інженерних і кошторисних розрахунків, які визначають містобудівні, архітектурні, конструктивні, технічні та технологічні рішення, вартісні показники конкретного об'єкта архітектури, та відповідає вимогам державних стандартів, будівельних норм і правил.

1.4. Будівництво окремо розташованих капітальних гаражів здійснюється на землях існуючих гаражних кооперативів або на території індивідуальних приватних будинково-будівельних ділянок згідно з розробленою, погодженою та затвердженою в установленому порядку проектною документацією.

1.5. Питання надання містобудівних умов і обмежень забудови земельних ділянок на реконструкцію (перепланування) існуючих приміщень і споруд під гаражі для зберігання транспортних засобів розглядаються відповідно до вимог чинного законодавства України.

**2. ПОРЯДОК ВІДВЕДЕННЯ
ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ДЛЯ
БУДІВНИЦТВА ГАРАЖІВ**

2.1 Для будівництва капітальних та встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів на території приватних будинково-будівельних ділянок

2.1.1. Питання будівництва капітальних та встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів на земельних ділянках на території приватних будинково-будівельних ділянок

2.1.2. Громадяни, юридичні особи та об'єднання громадян, що зацікавлені у будівництві капітальних або встановленні тимчасових збірно - розбірних металевих гаражів на території приватних будинково-будівельних ділянок, звертаються з письмовою заявою до міської ради.

До заяви додаються:

а) громадянами:
- копія паспорта (сторінки 1, 2 та сторінка з відміткою про реєстрацію за місцем проживання);
- копія довідки про присвоєння ідентифікаційного номера;
- копія правовстановлюючого документа на пра-

во користування земельною ділянкою;

б) юридичними особами та об'єднаннями громадян:

- засвідчена нотаріально копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта господарювання;

- засвідчена нотаріально копія установчих документів;

- засвідчена нотаріально копія довідки статистичного управління про включення юридичної особи до Єдиного державного реєстру підприємств, установ та організацій;

- виписка з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців із зазначенням в ній інформації, перелік якої визначений статтею 21 Закону України "Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців", чинної на день подання заяви.

- копія правовстановлюючого документа на право користування земельною ділянкою.

2.1.3. Порядок розгляду питань будівництва капітальних та встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів на території приватних будинково-будівельних ділянок здійснюється виконавчим комітетом міської ради.

2.2. Для встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів в масивах багатоквартирної житлової забудови

2.2.1. Питання про виділення земельних ділянок для встановлення збірно-розбірних металевих гаражів в масивах багатоквартирної житлової забудови розглядається сесією міської ради.

2.2.2. Дозволи на встановлення збірно-розбірних металевих гаражів в масивах багатоквартирної житлової забудови надаються громадянам - інвалідам із захворюванням опорно-рухового апарату, які мають в користуванні автомобілі з ручним управлінням та особисто ними керують.

2.2.3. Громадяни - інваліди із захворюванням опорно-рухового апарату, які мають в користуванні автомобілі з ручним керуванням, особисто ними керують та за медичними показниками мають потребу у встановленні збірно-розбірного металевого гаража за місцем проживання, звертаються з письмовою заявою до міської ради:

- копія паспорта (сторінки 1, 2 та сторінка з відміткою про реєстрацію за місцем проживання);
- копія довідки про присвоєння ідентифікаційного номера;
- копія довідки з місця проживання;

- копія технічного паспорта автотранспортного засобу з відміткою про ручне керування;
- копія посвідчення водія;
- копія заключення медико - соціальної експертної комісії;
- копія довідки медичної установи про захворювання опорно-рухового апарату.

2.2.4. Пропозиції щодо надання громадянам - інвалідам дозволів на складання проектів відведення земельних ділянок для встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів на землях за пасу міста в масивах багатоквартирної житлової забудови готуються відділом архітектури, будівництва та земельних відносин міської ради в порядку і в строки, встановлені чинним законодавством України та регламентом Барської міської ради.

2.2.6. Пропозиції про надання дозволів на складання проектів відведення земельних ділянок для встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів в масивах багатоквартирної житлової забудови розглядаються міською радою за поданням відділу архітектури, будівництва та земельних відносин міської ради за наявності висновків відповідних служб в порядку і в строки, встановлені чинним законодавством України та регламентом Барської міської ради.

2.2.7. Договір оренди на право користування земельною ділянкою та додатний до нього будівельний паспорт виготовлений згідно чинного законодавства є підставою для встановлення тимчасового збірно-розбірного металевого гаража.

2.2.8. Збірно-розбірні металеві гаражі, встановлені тимчасово, в експлуатацію не приймаються і право власності на них не оформляється.

2.2.9. У випадку зміни громадянином місця проживання або смерті громадянина, якому надано дозвіл на встановлення тимчасового збірно-розбірного металевого гаража, зазначений гараж підлягає знесенню силами комбінату комунальних підприємств.

2.2.9. Замовником (забудовником) будівництва об'єктів містобудування при проектуванні багатоквартирних житлових будинків передбачати будівництво підземних гаражів та паркінгів.

2.3.11. Заборонити виділення земельних ділянок для встановлення тимчасових збірно-розбірних металевих гаражів на території дитячих, спортивних та дитячо - спортивних майдан-

чиків.

**3. САМОВІЛЬНО
ПОБУДОВАНІ ГАРАЖІ**

3.1. Самовільне будівництво гаражів тягне за собою відповідальність згідно з чинним законодавством України. У разі виявлення факту самовільного будівництва гаража, перебування якого з метою усунення істотного відхилення від проекту або усунення порушень законних прав та інтересів інших осіб, істотного порушення будівельних норм є неможливою, про це повідомляється в Державну архітектурно-будівельну інспекцію України по даному регіоні (далі інспекція).

Інспекція видає особі, яка здійснила (здійснює) таке будівництво, припис про усунення порушень вимог законодавства у сфері містобудівної діяльності, державних будівельних норм, стандартів і правил з визначенням строку для добровільного виконання припису.

У разі якщо особа в установлений строк добровільно не виконала вимоги, встановлені у приписі, начальника відділу державного архітектурно - будівельного контролю у Вінницькій області по західному регіону подає позов до суду про знесення самочинно збудованого гаража.

3.2. За рішенням суду самочинно збудований гараж підлягає знесенню з компенсацією витрат, пов'язаних із знесенням гаража, за рахунок особи, яка здійснила (здійснює) таке самочинне будівництво.

3.3. Питання щодо визнання подальшого статусу гаражів, побудованих або встановлених на підвітрях власних будинково-будівельних вимог чинного законодавства розглядаються виконавчим комітетом міської ради.

3.4. Капітальні та збірно-розбірні металеві гаражі, які самовільно побудовані в масивах багатоквартирної житлової забудови і знаходяться на мережах водопостачання, водовідведення та інших інженерних мереж підлягають знесенню.

**4. НАДАННЯ
ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ДЛЯ
ОБСЛУГОВУВАННЯ
ІСНУЮЧИХ ГАРАЖІВ**

4.1. Надання в користування (власність) земельних ділянок для обслуговування існуючих гаражів проводиться в установленому чинним законодавством України порядку.

4.2. Земельні ділянки, надані для обслуговування збірно-розбірних металевих гаражів надаються виключно в користування і приватизації не підлягають.

**5. ОФОРМЛЕННЯ ПРАВА
ВЛАСНОСТІ НА ГАРАЖІ**

5.1. Прийняття в експлуатацію гаражів, які побудовані поза межами індивідуальних будинково-будівельних та гаражних кооперативів проводяться шляхом реєстрації інспекцією поданої замовником декларації про готовність об'єкта до експлуатації в порядку, встановленому чинним законодавством України.

5.2. Збірно-розбірні металеві гаражі в експлуатацію не приймаються і право власності на них не оформляється.

5.3. Замовник (забудовник) зобов'язаний протягом семи календарних днів з дня введення в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта письмово поінформувати про це відділ архітектури, будівництва та земельних відносин міської ради.

5.4. Право власності оформляється на капітальні гаражі, побудовані на підставі рішень міської ради.

5.5. Право власності оформляється фізичними та юридичними особами:

5.5.1. На капітальні гаражі, побудовані ними за власні кошти на підставі рішень міської ради.

5.5.2. На гаражі, реконструйовані (переобладнані) за власний рахунок з інших підсобних приміщень на підставі рішень міської ради.

5.6. Не оформляється право власності на капітальні гаражі, які:

5.6.1. Побудовані самовільно.

5.6.2. Не відповідають вимогам Державних будівельних норм України ДБН 360-92** "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень" та нормативних актів з питань містобудування, пожежної безпеки, екології, санітарії та ін.

5.6.3. Побудовані в межах історико-культурної території, крім тих, що побудовані у власних будинково-будівельних вимог ДБН 360-92** "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень" та нормативних актів з питань містобудування, пожежної безпеки, екології, санітарії та ін.

5.7. На існуючі гаражі, розташовані у дворах спільного користування в межах історико-культурної території та в масивах багатоквартирної забудови, право власності не оформляється. Вони можуть передаватися в оренду особам, вказаним в пункті 2.2.2 цього Положення.

**Олексій КАЛЬМАН,
секретар Барської
міської ради**

МАТЕРІАЛИ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ

ПРОЕКТ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ЦІЛЬОВИЙ ФОНД РОЗВИТКУ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ М. БАР

1. Загальні положення

1.1. Цільовий фонд розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар (далі - Цільовий фонд) створюється з метою фінансування заходів щодо розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар.

1.2. Кошти, отримані як пайова участь (внесок) замовників об'єктів містобудування, можуть використовуватися виключно на створення і розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури відповідного населеного пункту. Конкретні напрями використання коштів Цільового фонду затверджуються у міському бюджеті на відповідний бюджетний період з урахуванням вимог абз.1 п.1.2 цього Положення.

1.3. Розпорядником коштів Цільового фонду є виконавчі органи Барської міської ради, визначені рішенням про міський бюджет на відповідний бюджетний рік.

1.4. Терміни, які вживаються у цьому Положенні:

1.4.1. замовник - фізич-

на або юридична особа, яка має у власності або у користуванні земельну ділянку і подала у встановленому законодавством порядку заяву (клопотання) щодо її забудови для здійснення будівництва або зміни (у тому числі шляхом знесення) об'єкта містобудування;

1.4.2. розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури - нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, поточний ремонт, розширення та придбання об'єктів інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар;

1.4.3. інженерно-транспортна інфраструктура - це комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій;

1.4.4. соціальна інфраструктура - це будівлі, споруди та інші об'єкти сфери освіти, охорони здоров'я, культури, соціального захисту, фізичної культури та спорту, об'єкти житлового, житлово-комунального та комунального господарства, а також території загального користування, що визначені Законом України

„Про благоустрій населених пунктів”, крім тих, що належать до інженерно-транспортної інфраструктури та їх об'єкти елементи.

1.5. Відділ правового та соціального забезпечення Барської міської ради веде облік договорів, про які йде мова у п.2.1. Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар, та контролює виконання договорів замовниками.

2. Джерела формування Цільового фонду

2.1. До джерел формування Цільового фонду належать кошти, що надійдуть від замовників відповідно до Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар та договорів, які будуть укладені відповідно до вказаного Порядку.

3. Використання коштів Цільового фонду

3.1. Кошти Цільового фонду використовуються виключно на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар.

3.2. Конкретні напрями використання коштів Цільового фонду затверджуються рішенням сесії Барської міської ради у міському бюджеті з урахуванням програм соціально-економічного розвитку на відповідний бюджетний період.

4. Звітність про формування та використання Цільового фонду

4.1. Контроль за використанням коштів Цільового фонду здійснюється постійною комісією Барської міської ради з питань соціально-економічного розвитку, бюджету, фінансів, цін та інвестицій та фінансово - господарським відділом Барської міської ради.

4.2. Звіти про надходження та використання коштів Цільового фонду подаються на розгляд та затвердження сесії Барської міської ради щоквартально разом із звітами про виконання міського бюджету.

Проект рішення Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар

Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар (додається)

3. Затвердити Положення ст. 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», керуючись ст.ст. 26, 68 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ВИКОНКОМ МІСЬКОЇ РАДИ ВІРШИВ:

1. Затвердити Порядок пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (додається).

2. Затвердити Ти-

повий договір про пайову участь у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (додається)

3. Затвердити Положення „Про Цільовий фонд розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар” (додається).

4. Контроль за виконанням даного рішення покласти на постійну комісію міської ради з питань архітектури, будівництва та житлово-комунального господарства.

Міський голова
О. І. ДЗІСЬ

Порядок пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар

1. Загальні положення

1.1. Порядок пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (далі - Порядок) встановлює порядок та умови участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар та визначає: коло суб'єктів, які залучаються до пайової участі у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар; об'єкти, при будівництві яких забудовник зобов'язаний взяти пайову участь у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар;

- розмір пайової участі.

1.2. Порядок діє на всій території міста Бар і є обов'язковим для всіх замовників, незалежно від їх форми власності, органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб, інших організацій, незалежно від форми власності і відомчої підпорядкованості.

2. Визначення термінів

2.1. У цьому Порядку терміни та визначення вживаються в такому значенні:

- будівництво - спорудження нового об'єкта, а також реконструкція (у тому числі зміна функціонального призначення житлових приміщень на нежитлові), розширення, добування, надбудова існуючих об'єктів, реставрація і капітальний ремонт об'єктів, технічне переоснащення;

- об'єкт будівництва - об'єкт нового будівництва, добування та надбудови до існуючих будівель (споруд) як житлово-громадського, так і виробничого призначення (крім тимчасових закладів торгівлі та сфери послуг), на будівництво якого повинні бути складені окремо проект і кошторис, фінансування якого здійснює інвестор або забудовник та який підлягає прийняттю в експлуатацію в установленому чинним законодавством порядку;

- замовник - фізична або юридична особа, яка має у власності або у користуванні земельну ділянку і подала у встановленому законодавством порядку заяву (клопотання) щодо її забудови

для здійснення будівництва;

- пайова участь - кошти, що вносяться замовниками до міського цільового фонду створення і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (далі - Фонд) у відповідності з цим Порядком;

- Фонд - міський цільовий фонд створення і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар, створений з метою концентрації коштів для цільового фінансування заходів, направлених на створення і розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар;

- договір про пайову участь - договір, який укладається між замовником та міською радою (міським головою від імені міської ради), з метою участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста; інженерно-транспортна інфраструктура - комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій, призначених для забезпечення стійкого розвитку та функціонування міста;

- соціальна інфраструктура - комплекс закладів та інших об'єктів загального користування, об'єктів соціального та культурно-побутового обслуговування населення, призначених для задоволення соціальних, культурних, освітніх, медичних та інших потреб громадян;

- інженерні мережі - сукупність енергетичних, трубопроводних та кабельних мереж, установок, обладнання та пристроїв, що сприяють інженерному забезпеченню об'єктів будівництва;

- уповноважений орган - Відділ правового та соціального забезпечення Барської міської ради, уповноважений здійснювати реєстрацію звернень замовників про укладення договору про пайову участь у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста, готувати відповідні договори для укладання від імені міської ради та здійснювати контроль за виконанням замовниками умов цих договорів.

(Поч. Прод. на 6 стор)

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ ДО ПРОЕКТУ РІШЕННЯ БАРСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ ПРО «ЦІЛЬОВИЙ ФОНД РОЗВИТКУ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ М. БАР»

Аналіз регуляторного впливу до проекту рішення Барської міської ради про затвердження положення про «Цільовий фонд розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар» підготовлено з дотриманням вимог ч.2 ст.177 «Господарського кодексу України», ст.16 Закону України «Про інвестиційну діяльність», ст.10 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», ст.27 Закону України «Про планування і забудову території», ст.68 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 року №308.

1. Визначення проблеми

Прийняття даного рішення викликане необхідністю розроблення і здійснення пріоритетних заходів економічного та соціального розвитку міста, стимулювання інвестиційної діяльності та створення сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури з метою залучення коштів фі-

зичних і юридичних осіб.

2. Цілі державного регулювання

Удосконалення благоустрою території міської ради відповідно до Закону України „Про благоустрій населених пунктів”, який передбачає залучення коштів на договірній основі та пайовій участі в утриманні та розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста.

3. Визначення альтернативних способів досягнення цілей.

1. Перша альтернатива - залишити дану ситуацію без змін. Дана альтернатива є неприйнятною у зв'язку з тим, що не будуть досягнуті цілі які ставить перед собою міська рада.

2. Друга альтернатива - прийняття рішення про затвердження положення «Про цільовий фонд розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар». Дана альтернатива є актуальною та адекватною ситуації, що склалася та досягає завдань регулювання.

4. Механізм і заходи, які забезпечать розв'язання проблеми.

Для розв'язання проблеми пропонується прийняти рішення про затвердження положення «Про цільовий фонд розвитку

інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар»

Рішення встановлює:

1. Положення про цільовий фонд інженерно-транспортного та соціального економічного розвитку м. Бар в якому визначено:

- загальні положення;

- джерела формування цільового фонду міської ради;

- порядок формування цільового фонду міської ради;

- напрями використання коштів;

- облік та звітність про використання коштів Фонду.

5. Обґрунтування можливостей досягнення визначених цілей

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» рішення, прийняті органами місцевого самоврядування в межах наданих їм повноважень, є обов'язковими для виконання всіма розташованими на відповідній території органами виконавчої влади, об'єднаннями громадян, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами, а також громадянами.

Розробка рішення Барської міської ради здійснюється за принципами:

- законності;

- гласності (відкритості та загальнодоступності);

- колегіальності.

6. Обґрунтування терміну дії рішення

Строк дії зазначеного регуляторного акту не обмежений.

7. Показники результативності регуляторного акту

Пропонується використати наступні показники результативності:

- розмір надходжень до місцевого бюджету, пов'язаних з дією акта;

- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія запропонованого акта - всі суб'єкти господарювання, які є інвесторами (замовниками) та залучаються для розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста.

9. Визначення заходів відстеження результативності рішення

Для здійснення відстеження результативності регуляторного акта планується використання лише статистичних показників. Здійснення повторного відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через рік після набрання чинності регуляторного акта.

Міський голова
О.ДЗІСЬ

МАТЕРІАЛИ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ

Порядок пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (Проект)

(Прод. Поч. на 3 стор.)

3. Порядок залучення і використання пайової участі

3.1. Замовник, який має намір здійснити будівництво об'єкта на території міста, зобов'язаний взяти пайову участь у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (далі – інфраструктура міста), крім випадків, передбачених пунктом 3.5. цього Порядку.

3.2. Замовники залучаються до участі у розвитку інфраструктури міста на підставі договору про пайову участь.

3.3. Пайова участь замовника у розвитку інфраструктури міста полягає у відрахуванні замовником, до прийняття об'єкта в експлуатацію, коштів (без урахування ПДВ) до міського цільового фонду створення і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар в порядку та у розмірі, встановленому цим Порядком, для створення і розвитку інфраструктури міста Бар.

3.4. Кошти, отримані як пайова участь у розвитку інфраструктури, можуть використовуватися виключно для створення і розвитку інфраструктури міста згідно з Положенням про Фонд.

3.5. До пайової участі у розвитку інфраструктури міста не залучаються замовники у разі здійснення будівництва:

- об'єктів будь-якого призначення на замовлення органів державної влади або органів місцевого самоврядування за рахунок коштів державного або місцевого бюджетів;

- будинків житлового фонду соціального призначення та доступного житла;

- будівель навчальних закладів, закладів культури, фізичної культури і спорту, медичного і оздоровчого призначення та інших об'єктів соціальної інфраструктури крім випадків коли виступають іноземні громадяни або юридичні особи та суб'єкти господарювання без статусу юридичної особи-нерезидентів;

- індивідуальних (садибних) житлових будинків, садових, дачних будинків загальною площею до 300 квадратних метрів, господарських споруд, розташованих на відповідних земельних ділянках;

- об'єктів комплексної забудови територій, що здійснюються за результатами інвестиційних конкурсів або аукціонів;

- об'єктів, що споруджуються замість тих, що пошкоджені або зруйновані внаслідок надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру;

- об'єктів, передбачених Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, за рахунок коштів інвесторів.

4. Розмір пайової участі

4.1. Розмір пайової участі замовника у розвитку інфраструктури міста з урахуванням інших передбачених законом відрахувань,

встановлений міською радою, не може перевищувати граничного розміру пайової участі у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури населених пунктів, визначеного діючим законодавством України.

4.2. Розмір пайової участі замовника у розвитку інфраструктури міста Бар становить:

- 10 відсотків загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для нежитлових будівель та споруд;
- 4 відсотки загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для житлових будинків.

4.3. Розмір пайової участі у розвитку інфраструктури міста визначається не пізніше десяти робочих днів з дня реєстрації уповноваженим органом звернення замовника про укладення договору про пайову участь та доданих до нього документів, що підтверджують вартість будівництва об'єкта, з техніко-економічними показниками.

4.4. Величина пайової участі замовника у розвитку інфраструктури міста визначається у договорі (відповідно до встановленого цим Порядком розміру пайової участі), укладеному із міською радою, з урахуванням загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта, визначеної згідно з державними будівельними нормами, стандартами і правилами, без урахування витрат на придбання та виділення земельної ділянки, звільнення будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних мереж, влаштування внутрішніх та позамайданчикових інженерних мереж і споруд та транспортних комунікацій.

4.5. У випадку будівництва у житловому будинку вбудовано-прибудованих нежитлових приміщень його загальна кошторисна вартість має визначатися з урахуванням кошторисної вартості таких приміщень, а величина пайової участі - з урахуванням відсотків загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для нежитлових будівель та споруд.

4.6. У випадку внесення змін до законодавства щодо граничного розміру пайової участі у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури населених пунктів, розмір пайової участі у розвитку інфраструктури міста для всіх об'єктів на території міста Бар встановлюється на рівні граничного розміру пайової участі, встановленого законодавством для відповідних об'єктів.

5. Договір про пайову участь

5.1. Пайова участь у розвитку інфраструктури міста здійснюється на підставі договору про пайову участь у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (далі – договір про пайову участь), який укладається між міською радою та замовником.

5.2. Договір про пайову участь укладається не піз-

ніше п'ятнадцяти робочих днів з дня реєстрації уповноваженим органом звернення замовника про його укладення, але до прийняття об'єкта будівництва в експлуатацію.

5.3. Договір про пайову участь від імені міської ради підписує міський голова.

5.4. Істотними умовами договору про пайову участь є:

- розмір пайової участі;
- терміни (графік) оплати пайової участі;
- відповідальність сторін.

5.5. Невід'ємною частиною договору є розрахунок величини пайової участі у розвитку інфраструктури міста.

5.6. Розрахунок величини пайової участі, належної замовником до оплати у відповідності з цим Порядком, проводиться уповноваженим органом не пізніше десяти робочих днів з дня реєстрації звернення замовника про укладення договору про пайову участь та доданих до нього документів, що підтверджують вартість будівництва об'єкта, з техніко-економічними показниками.

5.7. Кошти пайової участі у розвитку інфраструктури міста перераховуються замовником у грошовій безготівковій формі шляхом перерахування на рахунок, зазначений у договорі про пайову участь, та сплачуються в повному обсязі до прийняття об'єкта в експлуатацію єдиним платежем. Оплата здійснюється замовником виключно у грошовій формі і не може здійснюватися у вигляді надання будь-яких послуг, у тому числі здійснення будівництва об'єктів та передачі матеріальних або нематеріальних активів (зокрема житлових та нежитлових приміщень, у тому числі шляхом їх викупу).

5.8. Договором може бути визначена можливість сплати коштів пайової участі у розвитку інфраструктури міста частинами лише у разі прийняття міською радою відповідного рішення, для чого замовник має звернутися із відповідною заявою на ім'я міського голови. У такому випадку кошти пайової участі у розвитку інфраструктури міста сплачуються частинами за графіком, про що укладається відповідна додаткова угода.

5.9. Кошти пайової участі у розвитку інфраструктури міста перераховуються у терміни, встановлені договором про пайову участь, але до прийняття об'єкта в експлуатацію.

5.10. Замовники мають право на відстрочення сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста. Підставою для відстрочення є відповідна заява замовника, подана не пізніше ніж за 15 робочих днів до настання терміну сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста, на ім'я міського голови, у якій має міститися інформація про суму, термін відстрочення та причину неможливості сплати у визначений договором про пайову участь термін. Рішення

про відстрочення сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста приймається міською радою, про що укладається відповідна додаткова угода з визначенням терміну сплати.

5.11. Якщо технічними умовами передбачається необхідність будівництва замовником інженерних мереж або об'єктів інженерної інфраструктури поза межами його земельної ділянки, розмір пайової участі у розвитку інфраструктури міста зменшується на суму їх кошторисної вартості, а такі інженерні мережі та/або об'єкти передаються у комунальну власність.

5.12. У разі, якщо кошторисна вартість будівництва інженерних мереж та/або об'єктів інженерної інфраструктури перевищує розмір пайової участі замовника у розвитку інфраструктури населеного пункту, Барська міська рада приймає рішення щодо можливості відшкодування замовнику різниці між здійсненими витратами та розміром пайової участі замовника у розвитку інфраструктури міста, що підтверджується відповідним висновком уповноваженого органу.

5.13. Довідка про повну сплату пайової участі видається замовнику фінансово – господарським відділом Барської міської ради виключно після остаточного розрахунку по укладених договорах про пайову участь. Копія довідки, завірена належним чином, надається замовником у 10-денний термін уповноваженому органу.

6. Заклучні положення

6.1. У разі несплати або несвоєчасної сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста, передбаченої договором про пайову участь, замовник несе відповідальність згідно з умовами договору про пайову участь та відповідно до діючого законодавства.

6.2. Розмір несплаченої частки пайової участі замовника коригується відповідно до умов договору на величину штрафів, пені тощо та індекс інфляції від дати його розрахунку.

6.3. Контроль за своєчасним укладанням договорів про пайову участь та виконанням умов діючих договорів здійснюється уповноваженим органом шляхом перевірки фактичного стану будівництва об'єктів та наявності у замовника повного пакету документів згідно з діючим законодавством.

6.4. Відсутність довідки про повну сплату пайової участі є підставою для не продовження терміну дії договору оренди земельної ділянки, яка знаходиться в користуванні у замовника, для будівництва об'єкта.

6.5. Цей Порядок набирає чинності з дня прийняття рішення про його затвердження, дія його положень поширюється на всі об'єкти на території міста, будівництво яких розпочато, але які до дня набрання чинності Порядку не введено в експлуатацію у порядку, встановленому діючим законодавством.

6.6. Спори, пов'язані з пайовою участю у розвитку інфраструктури міста, вирішуються у судовому порядку.

Аналіз регуляторного впливу проекту рішення Барської міської ради

«Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар» (Проект)

Даний проект підготовлено з метою забезпечення виконання статті 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності».

Розвиток інженерно-транспортної і соціальної інфраструктури міста вимагає комплексного рішення багатьох проблем, пов'язаних з поліпшенням її технічного стану та подальшим оновленням. Будівництво (реконструкція) об'єктів соціальної сфери і житлово-комунального господарства, проведення робіт з благоустрою міста фінансується за рахунок коштів міського бюджету. Пайові внески інвесторів (замовників) за право реалізувати проект будівництва на території міста дасть можливість компенсувати витрати бюджету міста на відтворення інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, залучити замовників до благоустрою території міста.

Оскільки Барською міською радою не розроблявся порядок залучення та використання коштів забудовників, визначений Законом України "Про регулювання містобудівної діяльності", виникла необхідність прийняття Порядку, який би передбачав узагальнюючий порядок формування та використання вищевказаного джерела цільового фонду соціально-економічного розвитку міста. Також слід зазначити, що діючими рішеннями Уманської міської ради не врегульовано механізм залучення до цільового фонду бюджету міста коштів фізичних та юридичних осіб на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, через що виникають наступні проблеми:

- більшість забудовників на території міста не залучаються до пайової участі в облаштуванні інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури;
- відбувається пошкодження та руйнування існуючої інфраструктури міста без будь-якого відновлення з боку замовників будівництва;
- стримується збільшення надходжень фінансового ресурсу бюджету міста для розв'язання питань соціально-економічного розвитку населеного пункту;
- недостатня можливість отримання додаткових джерел фінансування капітального ремонту житлового фонду, доріг міста, інженерно-технічних

мереж водопостачання та водовідведення, теплопостачання, а також робіт по благоустрою міста;

- офіційно не визначено уповноважені органи, які будуть здійснювати контроль за своєчасністю та повнотою надходжень зазначених коштів, реєструвати заяви та готувати для укладання договори про пайову участь замовників будівництва в створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста.

Вирішення всіх вищезазначених проблем можливе лише за рахунок прийняття рішення Барської міської ради щодо затвердження узагальненого Порядку про пайову участь замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар, який регулюватиме зобов'язання щодо залучення і використання внесків забудовників.

Перелік суб'єктів, на яких проблема має негативний вплив:

- фізичні та юридичні особи, які потерпають від аварій зношеної водопровідної, каналізаційної систем із гальмуванням розвитку міської інженерно-транспортної інфраструктури;
- водії транспортних засобів через незадовільний стан доріг міста;
- інвестори, які незадоволені станом інфраструктури міста;
- суб'єкти господарювання, які виконують ремонтно-будівельні роботи за бюджетні кошти і не отримують вчасний розрахунок через відсутність коштів у бюджеті міста.

Специфіка економічних відносин, що виникають між міською громадою та суб'єктами підприємницької діяльності з приводу володіння та користування інженерно-транспортною та соціальною інфраструктурою міста полягає в тому, що вона є об'єктом суспільного використання. При цьому інженерно-транспортна та соціальна інфраструктура не може, за визначенням, бути об'єктом прямих економічних відносин у вигляді купівлі - продажу. Ринку не може формувати попит та пропозицію на об'єкти інфраструктури. Не діє і фінансова функція, оскільки діючим законодавством не передбачено встановлення податку на нерухомість.

(Прод. Зак. на 7 стор.)

МАТЕРІАЛИ ДЛЯ ОБГОВОРЕННЯ

Аналіз регуляторного впливу проекту рішення Барської міської ради «Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар» (Проект)

(Зак. Поч на 3,6 стор.)

Таким чином, компенсація міського бюджету на розширене відтворення інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста може здійснюватись за допомогою адміністративних методів з обов'язковим врахуванням як споживчої вартості об'єктів інфраструктури для інвесторів (забудовників) так і соціальної значимості об'єктів забудови для громади міста.

Статтею 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» встановлюються граничні нормативи, які не враховують регіональних особливостей та соціальної значимості об'єктів для місцевої громади, а також частинною першою вищезазначеної статті встановлено, що порядок залучення, розрахунку розміру і використання коштів пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту встановлюють органи місцевого самоврядування відповідно до цього Закону.

Запропонований проект рішення спрямований на деталізацію нормативів відрахувань на розширене відтворення інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар, врахування варіантів будівництва, реконструкції та розширення об'єктів інвестування, врахування впливу інвестиційних об'єктів на створення додаткових робочих місць, соціальної значимості об'єктів забудови для територіальної громади.

Впровадження цього рішення буде сприяти додатковим надходженням коштів до міського бюджету; стимулювати фізичних та юридичних осіб - інвесторів (забудовників) до раціонального та ефективного використання об'єктів інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста; створювати рівні, чітко визначені умови для різних категорій суб'єктів господарювання.

Метою цього, регулювання є визначення механізму надходжень та використання залучених коштів фізичних і юридичних осіб на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста. Реалізація мети передбачає встановлення наступних цілей:

- визначення методики розрахунку пайової участі замовників будівництва за одержання вихідних даних на проектування будівельних робіт;
- уповноваження структурних підрозділів міської ради щодо контролю за своєчасністю і повнотою надходжень та укладення договорів про пайову участь замовників будівництва в соціально-економічному розвитку міста;
- сприяння швидким темпам розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста;
- забезпечення благоустрою міста на належному рівні;
- залучення інвесторів в економіку міста.

Виходячи із чинного законодавства України альтернативного підходу, ніж нормативне врегулювання порядку та розмірів залучення і використання коштів замовників для розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар не існує.

Затвердження обраного способу регулювання - забезпечує цілі регулювання порядку залучення міською радою коштів замовників будівництва для пайової участі у розвитку

інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста;

- збільшує надходження до спеціального цільового фонду бюджету міста;
- забезпечує вимоги діючого законодавства щодо встановлення порядку розрахунку та розміру пайової участі у розвитку інфраструктури міста;
- забезпечує механізм врегулювання відносин між уповноваженими структурними підрозділами міської ради щодо залучення та використання коштів пайової участі у розвитку інфраструктури;
- забезпечує залучення громади у вирішення основних питань щодо соціально-економічного розвитку міста.

Механізмом досягнення цілей регулювання є:

- введення правового порядку залучення та використання міською радою коштів фізичних та юридичних осіб - замовників будівництва для розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста;
- делегування структурним підрозділам міської ради права для здійснення повноважень щодо участі в процесі залучення і використання зазначених коштів;
- врегулювання взаємовідносин міської ради з замовниками будівництва на договірних умовах;
- збільшення надходжень до цільового фонду соціально-економічного розвитку міста для проведення фінансування капітальних вкладень в розвиток міської інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури;
- приведення у відповідність діючих нормативно-правових актів місцевого значення.

Відповідно до статті 73 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» рішення, прийняті органами місцевого самоврядування в межах наданих їм повноважень, є обов'язковими для виконання всіма розташованими на відповідній території органами виконавчої влади, об'єднаннями громад, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами, а також громадянами, які постійно або тимчасово проживають на відповідній території.

Залучення інвесторів до пайової участі у розвитку інфраструктури міста дозволить створити нові та реконструювати діючі об'єкти міської інфраструктури, а також буде сприяти рівномірному розвитку інфраструктури по всій території міста.

Можливість досягнення зазначених цілей обґрунтована тим, що запропоноване регулювання забезпечує прозорість дій органів місцевого самоврядування по встановленню чіткої процедури нарахування та сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста.

Визначення порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар, забезпечить впровадження прозорого організаційно-економічного механізму визначення розмірів пайової участі інвесторів (забудовників) та дозволить сформувати науково обґрунтоване нормативно-методичне забезпечення розширеного відтворення інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста.

Впровадження в життя цього рішення, у разі його прийняття, не буде потребувати коштів із міського бюджету.

Найбільш значним зовнішнім фактором є зміни чинного законодавства України, що може призвести до необхідності внесення змін до регуляторного акта.

Передбачається не обмежувати строк дії запропонованого регуляторного акта. В разі потреби вносимуться зміни до нього за підсумками аналізу відстеження результативності.

Пропонується використати наступні показники результативності:

- розмір надходжень до місцевого бюджету, пов'язаних з дією акта - на даний час неможливо спрогнозувати розмір надходжень до місцевого бюджету;
- кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія запропонованого акта - всі суб'єкти господарювання, які є інвесторами (замовниками), та залучаються до пайової участі у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар;
- рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта - визначається кількістю осіб, що:

- а) прочитали зазначене рішення на Інтернет-порталі «Барська міська рада» та в друкованих засобах масової інформації за результатами оприлюднення;
- б) отримали регуляторний акт за запитами до органів місцевого самоврядування;
- в) отримали регуляторний акт або інформацію щодо основних його положень іншими шляхами.

Передбачається середній рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта за рахунок: розміщення повідомлення про оприлюднення та самого проекту рішення Барської міської ради «Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар» з цим аналізом регуляторного впливу на Інтернет-порталі «Барська міська рада». Окрім цього, після прийняття цього рішення його буде офіційно опубліковано згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» в друкованих засобах масової інформації;

- розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта - розмір коштів, які витрачаються суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта не становить більше граничного розміру пайової участі у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури населених пунктів, визначеного діючим законодавством України, згідно з Порядком; витрати часу, пов'язані з виконанням вимог акта - не може перевищувати 30 календарних днів.

Для здійснення відстеження результативності регуляторного акта планується використання лише статистичних показників з можливим проведенням соціологічного опитування. Здійснення повторного відстеження результативності регуляторного акта буде проведено не раніше ніж через рік після набрання ним чинності.

ТИПОВИЙ ДОГОВІР ПРО ПАЙОВУ УЧАСТЬ У РОЗВИТКУ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА БАР (ПРОЕКТ)

м. Бар " " 20 р.
Барська міська рада, в особі міського голови _____, який діє на (прізвище, ім'я та по батькові)

підставі Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та рішення Барської міської ради «Про затвердження Порядку пайової участі замовників у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар» від № _____, надалі «Сторона 1», з однієї сторони та замовник - _____, в особі _____

(повна назва організації) (посада, прізвище, ім'я та по батькові)

що діє на підставі _____, надалі «Сторона 2», з іншої (зазначення повноважень)

сторони, які надалі іменуються «Сторонами», уклали цей Договір про наступне:

1. Предмет Договору

1.1. Відповідно до даного Договору Сторона 2 здійснює пайову участь у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури м. Бар шляхом перерахування коштів до міського цільового фонду створення і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури міста Бар (далі - Фонд), а Сторона 1 приймає дані кошти на окремий рахунок.

2. Зобов'язання Сторін

2.1. Сторона 1 зобов'язується:

2.1.1. Виконати розрахунок розміру пайової участі, належної до оплати замовником у відповідності до Порядку, затвердженого рішенням виконкому міської ради від № _____.

2.1.2. Забезпечити видачу фінансово-господарським відділом Барської міської ради довідки про повну сплату коштів пайової участі, перерахованої Стороною 2 до Фонду.

2.1.3. Забезпечити можливість реалізувати проект будівництва Сторони 2 відповідно до погодженої проектно-кошторисної документації з дотриманням державних будівельних норм і правил.

2.2. Сторона 2 зобов'язується:

2.2.1. Здійснити будівництво об'єкта відповідно до погодженої проектно-кошторисної документації з дотриманням державних будівельних норм і правил.

2.2.2. Сплатити кошти пайової участі згідно з розрахунком величини пайової участі у розвитку інфраструктури міста до Фонду не пізніше " " 20 р. до прийняття об'єкта в експлуатацію в сумі _____ грн.

(сума прописом)

на розрахунковий рахунок № _____ у _____

(назва банку)

2.2.3. Забезпечити виконання відповідних технічних умов та зовнішнього благоустрою до введення об'єкта в експлуатацію.

2.2.4. Дотримуватися під час будівництва вимог проекту організації будівництва та Правил благоустрою і утримання території м. Бар.

3. Права Сторін

3.1. Сторона 1 має право:

- вимагати від Сторони 2 додержання вимог чинного законодавства з питань пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту;
- здійснювати перевірки додержання Стороною 2 умов цього Договору;
- вимагати від Сторони 2 своєчасної та у повному обсязі сплати пайової участі у розвитку інфраструктури міста.

3.2. Сторона 2 має право:

- реалізувати свій проект будівництва відповідно до погодженої проектно-кошторисної документації з дотриманням державних будівельних норм і правил на території міста, відведеній для будівництва;
- вимагати від Сторони 1 виконання зобов'язань за цим Договором, а також чинного законодавства з питань пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту.

3.4. Сторони також мають інші права, визначені законодавством України.

4. Відповідальність Сторін

4.1. За невиконання або неналежне виконання Договору Сторони несуть відповідальність відповідно до закону, цього Договору та Порядку, затвердженого рішенням міської ради від № _____.

4.2. За несвоєчасну або неповну сплату коштів пайової участі Сторона 2 сплачує пеню у розмірі 0,5 % облікової ставки Національного банку України від суми простроченого платежу за кожний день прострочки.

5. Інші умови

5.1. Внесення змін та/або доповнень стосовно сплати коштів пайової участі частинами або відстрочення сплати пайової участі до даного Договору здійснюється у письмовій формі за взаємною згодою Сторін, шляхом внесення змін у вигляді додаткової угоди (договору про зміни), що буде невід'ємною частиною цього Договору. Згодою або запереченням Сторони 1 на внесення змін та/або доповнень до цього Договору на пропозицію Сторони 2 є відповідне рішення міської ради, прийняте в установленому законом порядку.

5.2. Всі суперечки між Сторонами, з яких не було досягнуто згоди, вирішуються у судовому порядку згідно з чинним законодавством.

5.3. Даний Договір не може бути розірвано в односторонньому порядку.

5.4. Договір набирає чинності з моменту підписання його Сторонами та діє до виконання зобов'язань у повному обсязі. Договір припиняється також в інших випадках, передбачених діючим законодавством.

5.5. Даний Договір складено в 2-х примірниках, які мають однакову юридичну силу, по одному для кожної Сторони.

5.6. Невід'ємною частиною договору є розрахунок величини пайової участі у розвитку інфраструктури міста.

6. Юридичні адреси та банківські реквізити Сторін

Сторона 1 Сторона 2

7. Підписи Сторін

Сторона 1 Сторона 2

М.П. М.П.

– До 145-ї річниці –

«ВІН ДАВ СВОЄМУ НАРОДОВІ ІСТОРИЧНУ МЕТРИКУ» У Сестринівці пройшли наукові історико-краєзнавчі читання "Михайло Грушевський на тлі епохи"

– На правах реклами –

*ВІТАЛІЙ КЛИЧКО: «ВИРОК
ТИМОШЕНКО - ЦЕ ПОЛІТИЧНЕ
«ХАРАКТЕР» УКРАЇНСЬКОЇ ВЛАДИ»*

Хто зберіг любов до краю і не зрікся роду Той ім'ям не вмере ніколи в спогадах народу.

О. Лопуш

Нинішній рік позначений в нашій державі 145 річницею від дня народження видатного українця, який

держави, Захарій Іванович Оппоков, тут 157 років тому народилася мати Михайла Сергійовича, Глафіра.

Сестринівка – звичайне село. Звичайним воно було для багатьох випадкових заїзжиків. А от для Михайла Грушевського, який народився

ласної ради, Козятинської районної державної адміністрації, наукові співробітники історико-меморіального музею імені Михайла Грушевського м. Києва, працівники Вінницького обласного краєзнавчого музею, історико-краєзнавчого музею Козятина, музею М. С. Грушевського в селі Сестринівка, викладачі та студенти Барського гуманітарно-педагогічного коледжу.

Свою роботу в Сестринівці ми розпочали з покладання квітів до пам'ятника Михайлу Грушевському в Козятині і продовжили урочистостями в місцевій школі, що носить ім'я М. С. Грушевського. Учасників історико-краєзнавчих читань привітали своїм виступом члени народного гурту «Голоси предків» нашого коледжу під керівництвом кандидата мистецтвознавства, доцента, заступника директора з науково-методичної роботи та міжрегіональних зв'язків Антоніни Сторожук.

З вітальним словом до учасників наукових історико-краєзнавчих читань звернувся заступник голови Козятинської райдержадміністрації Микола Купчик. Директор Барського гуманітарно-педагогічного коледжу імені Михайла Грушевського Петро Савчук, у своєму виступі відзначив особливе значення в історії коледжу імені видатного українського вченого Михайла Грушевського, і висловив подяку за надану підтримку у проведенні даного заходу.

Особливе зацікавлення викликали доповіді Миколи Кучеренка та Галини Шевчук – наукових співробітників історико-меморіального музею Михайла Грушевського м. Київ – «Сторінки з біографії Михайла Грушевського» та «Захарій Іванович Оппоков в житті Михайла Грушевського». Жвава дискусія розгорілася навколо питання про вплив на формування світогляду Михайла Грушевського з боку діда Захарія Оппокова та батька Сергія Грушевського. Тему родинних зв'язків та перебування на сестринівській землі розкрили у своїх виступах директор Козятинського історико-краєзнавчого музею Лілія Макаревич «Оппокови і Грушевські на Козятинській землі» та заступник директора з навчально-організаційної роботи Барського гуманітарно-педагогічного коледжу Валерій Восколуп «Михайло Грушевський і Поділля». Органічним продовженням виступу народного гурту стала тема, розкрита Антоніною Сторожук «Сім'я Грушевських і фольклор».

Незабутні враження в учасників наукових історико-краєзнавчих читань викликало знайомство з музеєм Михайла Грушевського, що розташований неподалік місця, де ще до недавня стояв будинок його діда Захарія Оппокова, екскурсію для учасників наукових читань провела директор музею Людмила Левчук. Її логічним продовженням стали виступи працівників Вінницького обласного краєзнавчого музею Марини Кошельник, Лариси Семенко та викладача філологічних дисциплін БГПК ім. М. Грушевського Оксани Мельник.

Підсумком в роботі наукових історико-краєзнавчих читань стали виступи, в яких відзначалися особливі здобутки такої яскравої особистості, як Михайло Грушевський. З доповіддю на тему «Філософсько-соціологічні погляди Михайла Грушевського» виступила викладач-методист, викладач вищої категорії, голова циклової комісії викладачів соціально-економічних дисциплін БГПК ім. М. Грушевського Марія Мороз. Тема «Суспільно-політичні погляди та наукові праці Михайла Грушевського» була розкрита у виступі викладача соціально-економічних дисциплін, викладача вищої категорії БГПК ім. М. Грушевського Ірини Харитоновой. Узгальнюючим підсумком стали змстовні наукові виступи учнів 11-Б класу обласного гуманітарного ліцею для обдарованої сільської молоді при гуманітарно-педагогічному коледжі Андрія Гундиртайла та Олени Жердецької.

Незаперечний факт, що в історії українського суспільного життя ХХ сторіччя важко знайти настільки яскраву і самобутню особистість, якою був Михайло Грушевський. Видатний вчений-історик, який спромігся пробудити національну свідомість цілого народу просвітницьким, науковим шляхом, теоретик і практик українського парламентаризму, Голова Центральної Ради УНР, творець її Конституції, громадсько-політичний діяч, який до нині вважається «головним ідеологом українства».

Комусь може здатися, що про Михайла Грушевського досліджено і написано все можливе, та на таких зустрічах переконалися, що це далеко не так. Михайло Грушевський – це той скарб, життя якого кличе до самої зустрічі та патріотизму в ім'я рідної землі та народу.

**Ірина ХАРИТОНОВА
Віктор ЗЕЛЕНЮК
Фото
Є. МЕСНЯНКИНА**

Лідер партії «УДАР» Віталій Кличко висловив обурення вироком, винесеним екс-прем'єру Юлії Тимошенко, який зараз перебуває з робочим візитом у США, заявив, що розцінює це, як розправу над одним з політичних опонентів влади. Він піднімає питання репресій проти опозиції в Україні на всіх зупинках з американськими високопосадовцями.

За словами Кличка, увесь перебіг процесу, застосування сили проти прихильників екс-прем'єра біля Печерського суду та безпрецедентно жорстокий вирок свідчать про встановлення диктатури в Україні. «Вирок Тимошенко є нічим іншим, як політичним характером української влади», - вважає політик.

У своїй заяві лідер партії «УДАР» наголосив, що він з глибокою тривогою спостерігав за перебігом судового процесу над Юлією Тимошенко, був обурений її арештом, висловлював готовність взяти її на поруки і звертався до української влади з вимогою припинити бої без правил. «Та сьогоднішній вирок Печерського суду свідчить про те, що українська влада вирішила не звертати увагу на голос опозиції і на заяви міжнародних інститутів. Суд над екс-прем'єром вже наніс значної шкоди іміджу України за кордоном і створює серйозні перешкоди на шляху до подальшої євроінтеграції. Фактично під загрозою зриву сьогодні опинилося підписання Угоди про асоціацію з ЄС», - вважає політик.

На думку Віталія Кличка, європейські партнери Києва ніколи не закриють очі на порушення де-

мократичних принципів і свобод в Україні. «Міжнародна ізоляція України може стати реальністю. Відповідальність за це повністю лягає на команду президента Януковича. Цей процес також засвідчив, що сьогодні в Україні відсутні незалежний суд і правосуддя», - вважає Кличко.

«У будь-якій цивілізованій країні за свої політичні прорахунки і рішення політики несуть політичну відповідальність, а не сидять у в'язниці. Спроба влади ізолювати свого опонента свідчить про неготовність команди Януковича до чесної конкурентної боротьби за симпатії виборців, бажання зачистити опозиційний табір напередодні парламентських виборів. Сьогоднішнє рішення суду провокує черговий виток дестабілізації, і влада не стане за це повну відповідальність. У той час, коли потрібно проводити системні економічні перетворення, країна скочується в прірву соціальної нестабільності і політичного протистояння», - йдеться у заяві лідера партії «УДАР».

«Я особисто та партія «УДАР» висловлюємо свою солідарність екс-прем'єр-міністру Юлії Тимошенко. Ми вимагаємо від влади припинити політичні репресії в Україні та створити умови для участі у виборах Юлії Тимошенко та Юрія Луценка, - говорить Віталій Кличко. - Сьогодні увага міжнародної спільноти має бути прикута до України. Разом ми не повинні допустити втрати незалежності України, її європейської перспективи, перетворення її з демократичної республіки на диктаторський режим».

Роман ЛОТОЦЬКИЙ,
голова районної організації «Удар»

ОГОЛОШЕННЯ

Шановні жителі міста!

Запрошуємо вас на свято урожаю органічного землеробства, яке розпочнеться 22 жовтня о 10 год.

Програма свята:

1. Концерт за участю Олександра Зотова та Ірини Бут.
2. Виставка-ярмарка торгівельної продукції.

Місце проведення: Центр дозвілля (Будинок культури) Вхід вільний
Організатор свята: громадська організація «Барський районний клуб природного землеробства та здорового способу життя»

Тел. для довідок: 0982784276

ОГОЛОШЕННЯ

Втрачений державний акт на земельну ділянку, виданий на ім'я Залевської Надії Стахівни, серія ВН № 151180 вважати не дійсним.

У питаннях реклами, оголошень та вітань, звертайтеся в редакцію газети «Барчани» за адресою:
м. Бар, вул. Пролетарська, 6
Тел.: 2-18-68

Щотижнева газета Барської міської ради

Редакція може публікувати матеріали з метою обговорення.
Листування з читачами - тільки на сторінках газети.
Відповідальність за достовірність інформації та реклами несуть автори і рекламодавці.

Засновник - Барська міська рада.

Видавець - редакція газети.

Реєстраційне свідоцтво ВЦ №441, видане 23.07.2001р.
Спосіб друку - офсетний.
Обсяг - два друкованих аркуші.
Виходить у п'ятницю.

Т.в.о. головного редактора -

Анатолій Подолан

Газету набрано та зверстано у комп'ютерному відділі редакції газети «Барчани».
За комп'ютерний набір газети відповідає редакція.
Оператор комп'ютерного набору і верстки:
Ірина Рудик та Світлана Подолан.
Публікації без письмового дозволу редакції передруковувати у будь-якому вигляді заборонено.

Віддруковано на поліграфічному обладнанні

Замовлення № Наклад 730.
Ціна договірна.

Наш передплатний індекс 23498.
За доставку газети передплатникам відповідає цех поштового зв'язку.
Телефон відділу передплати: 2-15-17.

НАША АДРЕСА: 23000, Вінницька обл., м. Бар, вул. Пролетарська, 6.

Банківські реквізити:
р/р26006060129724 в ЗАТ ВФ КБ «ПриватБанк»
м.Вінниця, МФО 302689, ЗКПО 3222734

Тел.-факс редакції -
2-18-68
barchanibar@yahoo.com