



У К Р А І Н А
О Д Е С Ь К А О Б Л А С Н А Р А Д А

П Р О Е К Т Р І Ш Е Н Н Я

Про затвердження Порядку залучення до пайової участі замовників будівництва за межами населених пунктів, визначення її розміру та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області

Відповідно до статей 43, 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та з метою створення умов для розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області обласна рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Порядок визначення розміру пайової участі (внеску) замовників (інвесторів), його залучення та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області при будівництві за межами населених пунктів згідно з додатком 1.
2. Затвердити Типовий договір про пайову участь (внесок) замовника (інвестора) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області при будівництві за межами населеного пункту згідно з додатком 2.
3. Покласти обов'язки щодо залучення пайових коштів та укладення договорів пайової участі (внесків) від імені Одеської обласної ради на управління обласної ради з майнових відносин.
4. Zobov'язати замовників, які мають намір здійснити будівництво об'єкта нерухомості за межами населеного пункту на території Одеської області, брати пайову участь у створенні і розвитку будівельно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області.
5. Рекомендувати районним державним адміністраціям Одеської області при наданні містобудівних умов та обмежень, зазначати про обов'язок замовників (інвесторів) укласти Договір про пайову участь (внесок) з Одеською обласною радою та сплату її до прийняття об'єктів будівництва в експлуатацію.
6. Рекомендувати місцевим радам Одеської області при затвердженні рішення про отримання поштових адрес об'єктами нерухомості вимагати від забудовників території області за межами населених пунктів підтвердження про повну сплату коштів пайової участі.

7. Контроль за виконанням рішення покласти на постійну комісію обласної ради з питань будівництва, регіонального розвитку, культурної спадщини.

*Проект рішення підготовлено
апаратом обласної ради та внесено
Постійною комісією обласної ради з
питань управління майном спільної
власності територіальних громад області*

**Порядок
визначення розміру пайової участі (внеску) замовників (інвесторів), його
залучення та використання на розвиток інженерно-транспортної та
соціальної інфраструктури Одеської області при будівництві за межами
населених пунктів**

1. Загальні положення

- 1.1. Цей Порядок визначає механізм залучення, розрахунку розмірів та використання коштів пайової участі (внеску) замовників (інвесторів) у розвитку та створенні інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області у зв'язку з забудовою території за межами населених пунктів Одеської області.
- 1.2. Порядок розроблено на підставі законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про регулювання містобудівної діяльності».
- 1.3. Замовник (інвестор) – фізична чи юридична особа, яка здійснює забудову території за межами населеного пункту або має намір щодо забудови території за межами населеного пункту Одеської області.
- 1.4. Пайова участь (внесок) замовників (інвесторів) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області є обов'язковим внеском для всіх замовників (інвесторів) незалежно від форми власності замовника, розташування та функціонального призначення об'єкта будівництва, який замовник (інвестор) має сплатити до відповідних бюджетів, крім випадків передбачених Законом та цим Порядком.
- 1.5. Кошти, отримані як пайова участь, спрямовуються виключно на фінансування створення і розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області.
- 1.6. Цей Порядок застосовується для залучення, розрахунку розмірів і використання коштів пайової участі (внесків) замовників (інвесторів), які здійснюють або мають намір здійснити на території Одеської області нове будівництво об'єктів містобудування (будівель, споруд або їх частин) за межами населеного пункту, незалежно від їх форми власності.
- 1.7. До пайової участі (внесків) не залучаються замовники (інвестори), які здійснюють або мають намір здійснити на території Одеської області нове будівництво або реконструкцію наступних об'єктів:

- нове будівництво, реконструкцію об'єктів будь-якого призначення на замовлення державних органів або органів місцевого самоврядування в частині, що фінансується за кошти державного та/або місцевого бюджетів;
- нове будівництво, реконструкцію будівель навчальних закладів, закладів культури, фізичної культури і спорту, медичного і оздоровчого призначення;
- нове будівництво, реконструкцію будинків житлового фонду соціального призначення та доступного житла;
- нове будівництво, реконструкцію індивідуальних (садибних) житлових будинків, садових, дачних будинків загальною площею до 300 квадратних метрів, господарських будівель і споруд, розташованих на відповідних земельних ділянках;
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів комплексної забудови територій, що здійснюється за результатами проведених інвестиційних конкурсів або аукціонів;
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів будь-якого призначення, за умови одночасного добровільного спорудження на цій самій земельній ділянці (окремо від проекту) об'єктів інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури після передачі останніх до комунальної власності територіальної громади сіл, селищ, міст Одеської області;
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів, що споруджуються замість пошкоджених або зруйнованих внаслідок надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру;
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів інженерної, транспортної інфраструктури, об'єктів енергетики, зв'язку та дорожнього господарства (крім об'єктів дорожнього сервісу);
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів у межах індустриальних парків на замовлення ініціаторів створення індустриальних парків, керуючих компаній індустриальних парків, учасників індустриальних парків;
- нове будівництво, реконструкцію житла для сімей, що перебувають на квартирному обліку, за програмами співфінансування за рахунок коштів населення і коштів місцевого та/або державного бюджетів;
- нове будівництво, реконструкцію об'єктів інженерного, технічного забезпечення, енергозбереження та енергопостачання: насосних станцій та теплових мереж, бойлерних, котелень, трансформаторних підстанцій, РП, ПС, ГРП, ЛЕП, технічних приміщень тощо;
- нове будівництво, реконструкцію представництв іноземних держав відповідно до Віденської конвенції «Про дипломатичні зносини».

1.8. У разі будівництва замовником (інвестором) інженерно-транспортної інфраструктури поза межами його земельної ділянки, розмір пайової участі (внеску) замовника (інвестор) зменшується на суму фактично переданих до комунальної власності відповідної територіальної громади

об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури та соціальної інфраструктури.

- 1.9. Приймання до комунальної власності відповідної територіальної громади об'єктів інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, споруджених замовником (інвестором) відповідно до технічних умов поза межами його земельної ділянки, на вартість яких замовник (інвестор) в подальшому планує зменшення пайової участі (внеску), здійснюється за погодженням Комісії Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків.
- 1.10. У випадках, якщо відповідними проектами будівництва вже затверджено будівництво об'єктів соціальної сфери (навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, тощо), за рекомендацією Комісії Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків, розмір пайової участі (внеску) замовника (інвестора) зменшується на вартість фактично переданих до комунальної власності відповідних територіальних громад об'єктів, що підтверджується документально.
- 1.11. У разі здійснення будівництва, реконструкції замовником (інвестором) за власні кошти на замовлення органів державної влади/місцевого самоврядування об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, що не відносяться до проекту будівництва/реконструкції, за рішенням Комісії Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків розмір пайової участі (внеску) замовника (інвестора) зменшується на суму понесених замовником (інвестором) та підтверджених документально витрат, після передачі таких об'єктів до державної власності чи комунальної власності відповідної територіальної громади Одеської області, що підтверджується відповідними документами.
- 1.12. Встановлений цим Порядком розмір пайової участі (внеску) не повинен перевищувати наступний розмір пайової участі:
 - 7 (сім) відсотків загальної кошторисної вартості будівництва, реконструкції тощо нежитлових будівель та споруд;
 - 3 (три) відсотки загальної кошторисної вартості будівництва, реконструкції тощо житлових будинків.
- 1.13. При будівництві об'єктів містобудування, замовник (інвестор) зобов'язаний звернутися до Одеської обласної ради щодо укладення Договору пайової участі.
- 1.14. У разі, якщо замовник не звернувся до Одеської обласної ради з метою укладення Договору пайової участі та не підписав у встановлений термін такий Договір, Одеська обласна рада повинна вжити відповідних заходів згідно з діючим законодавством.
- 1.15. Комісія Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків утворюється розпорядженням обласної ради.
- 1.16. Положення про Комісію Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків затверджується розпорядженням обласної ради.

2. Порядок залучення коштів замовників (інвесторів).

- 2.1. Попередній розгляд розрахунків пайової участі проводиться Комісією Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків.
- 2.2. У всіх питаннях щодо оформлення договорів про пайову участь Одеська обласна рада виступає в особі управління обласної ради з майнових відносин.
- 2.3. Вирішення питань щодо пайової участі та розрахунки розмірів пайової участі (внеску) здійснюються на підставі звернення замовника (інвестора).
- 2.4. Замовник (інвестор), який має намір здійснити будівництво об'єкта містобудування за межами населеного пункту Одеської області, зобов'язаний взяти участь у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури.
- 2.5. Пайова участь (внесок) замовника (інвестора) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області полягає у відрахуванні коштів замовником до прийняття об'єкта будівництва в експлуатацію до обласного та відповідного місцевого бюджету.
- 2.6. Величина пайової участі (внеску) у розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області розраховується управлінням обласної ради з майнових відносин за попереднім розглядом Комісією Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків та затверджується розпорядженням Одеської обласної ради з урахуванням загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта, визначеної згідно з державними будівельними нормами, стандартами та правилами.
- 2.7. При розрахунку величини пайової участі (внеску) у розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області не враховуються витрати, пов'язані з придбанням та виділенням земельної ділянки, звільненням будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних мереж, влаштуванням внутрішніх та позамайданичкових інженерних мереж і споруд та транспортних комунікацій.
- 2.8. Розрахунок розміру пайової участі (внеску) замовника (інвестора) за зведеним кошторисним розрахунком здійснюється за формулою:
 - $ПУ = (ЗКВБпр - Вбм) \times Взк$, де
 - ПУ – розмір пайової участі
 - ЗКВБпр – затверджена у встановленому порядку загальна кошторисна вартість будівництва, реконструкції тощо;
 - Вбм – витрати, пов'язані з придбанням та виділенням земельної ділянки, звільненням будівельного майданчика від будівель, споруд та

інженерних мереж, влаштуванням внутрішніх та позамайданичкових інженерних мереж і споруд та транспортних комунікацій.

Взк – відповідний відсоток загальної кошторисної вартості будівництва, встановлений п. 1.12 Порядку.

- 2.9. Розпорядження Одеської обласної ради є підставою для укладення управлінням обласної ради з майнових відносин відповідного договору про пайову участь (внесок).
- 2.10. Розрахунки величини пайової участі (внеску) закріплюються у договорі, укладеному з управлінням обласної ради з майнових відносин.
- 2.11. Розмір пайової участі (внеску) визначається протягом 10 (десяти) календарних днів з дня реєстрації Одеською обласною радою звернення замовника (інвестора) про укладення договору про пайову участь (внесок) та отримання документів, передбачених цим Порядком.
- 2.12. До звернення додаються наступні документи (оригінали або копії, завірені належним чином):
 - для юридичних осіб – належним чином завірені копії установчих документів (Статуту, виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців станом на час подачі звернення);
 - для суб'єктів підприємницької діяльності – фізичних осіб – належним чином завірені копія виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців станом на час подачі звернення, паспорта (1, 2 сторінка, реєстрація) та довідки про присвоєння ідентифікаційного коду;
 - копії документів, що встановлюють право власності або користування земельною ділянкою (звертати увагу на відповідність цільового використання земельних ділянок призначенню об'єкта, вказаному у заяві);
 - зведений кошторисний розрахунок вартості будівництва (реконструкції) об'єкту містобудування (в разі наявності);
 - експертний висновок комплексної державної експертизи (у разі необхідності);
 - початок та закінчення будівництва об'єкта містобудування;
 - техніко - економічні показники об'єкта будівництва;
 - технічні умови у відповідності до статті 30 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»;
 - містобудівні умови і обмеження;
 - архітектурно-технічний/технічний паспорт об'єкта будівництва, затверджений в установленому порядку (за наявності);
 - дозвіл та/або декларація на виконання будівельних робіт (при укладанні остаточного договору);
 - якщо є забудова:
 - 1) копія, завірена печаткою юридичної особи та підписом посадової особи, яка на це уповноважена – для юридичних осіб, правовстановлюючих документів на

будівлю/приміщення (свідоцтво про право власності на нерухоме майно; договір купівлі-продажу, дарування, міни; свідоцтво про спадщину; договір позички; договір оренди тощо) з витягом з Державного реєстру правочинів, з витягом про реєстрацію права власності на нерухоме майно або з штампом щодо реєстрації майна (в документах до 2004 року);

2) належним чином завірена копія технічного паспорта на існуючі будівлі, споруди, приміщення, квартири з визначенням їх співвласників, часток їх майна.

- 2.13.** Якщо проектом будівництва об'єктів передбачені пускові комплекси (черги), за відповідним зверненням замовника (інвестора) сплата пайової участі (внеску) може здійснюватися окремо за кожний пусковий комплекс (чергу).
- 2.14.** Забороняється вимагати від замовника (інвестора) інші документи крім тих, що встановлені у цьому Порядку

3. Укладення договору про пайову участь

- 3.1.** Пайовий внесок сплачується на підставі договору про пайову участь між Одеською обласною радою в особі управління обласної ради з майнових відносин та замовником (інвестором), який укладається не пізніше 15 (п'ятнадцяти) календарних днів з дня реєстрації Одеською обласною радою звернення замовника (інвестора) про його укладення та подання замовником (інвестором) документів, передбачених цим Порядком, але до прийняття об'єкта будівництва в експлуатацію.
- 3.2.** Розрахунок розміру пайової участі (внеску) є невід'ємною частиною договору про пайову участь.
- 3.3.** Істотними умовами договору про пайову участь є:
- 3) розмір пайової участі (внеску),
 - 4) строк (графік) сплати пайової участі (внеску),
 - 5) відповідальність сторін.
- 3.4.** Умови сплати пайового внеску визначаються договором про пайову участь.
- 3.5.** У разі, якщо замовником (інвестором) порушено встановлені законодавством та цим Порядком терміни укладення договору про пайову участь та терміни сплати пайової участі такий замовник (інвестор) зобов'язаний звернутися до управління обласної ради з майнових відносин щодо укладення договору про пайову участь та сплатити пайову участь.

4. Порядок умови та результати сплати пайової участі (внеску)

- 4.1.** Кошти пайової участі перераховуються замовником (інвестором) до відповідних місцевих бюджетів за реквізитами, вказаними в договорі про пайову участь, та розподіляються наступним чином:
- б) 50 (п'ятдесят) відсотків до обласного бюджету;
 - 7) 50 (п'ятдесят) відсотків до відповідного районного бюджету.
- 4.2.** Пайовий внесок у грошовій формі сплачується в повному обсязі до прийняття об'єкта в експлуатацію єдиним платежем або частинами за графіком, що визначається у договорі, та на умовах, визначених договором про пайову участь.
- 4.3.** Після надходження коштів та проведення замовником (інвестором) остаточних розрахунків, відповідно до умов укладеного договору про пайову участь, управлінням обласної ради з майнових відносин надається замовнику (інвестору) довідка про виконання умов договору про пайову участь. Така довідка готується протягом 10 (десяти) робочих днів після остаточних розрахунків.
- 4.4.** Забороняється вимагати від замовника будівництва 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), крім випадків, передбачених цим Порядком.

5. Наслідки порушення замовником (інвестором) умов сплати пайової участі (внесків)

- 5.1.** У разі прострочення термінів сплати, визначених договором про пайову участь:
- 8) замовник (інвестор) несе відповідальність згідно з умовами укладеного з Одеською обласною радою в особі управління обласної ради з майнових відносин договору про пайову участь;
 - 9) розмір несплаченої частини пайового внеску замовника (інвестора) коригується відповідно до умов договору на індекс інфляції (накопичувальний) від дати його розрахунку в договорі та на величину штрафних санкцій.
- 5.2.** При відсутності довідки про виконання замовником (інвестором) умов пайової участі:
- 10) місцевим органам влади не рекомендується присвоювати поштові адреси новозбудованим об'єктам, а також підтверджувати присвоєння адреси будь-яким об'єктам нерухомого майна або їх частинам;
 - 11) не рекомендується реєструвати декларації про готовність або видавати сертифікати на завершені будівництвом, реконструкцією, переплануванням, перепрофілюванням об'єкти.

6. Використання коштів пайової участі (внесків)

- 6.1.** Рішення щодо розподілу коштів пайової участі приймає Одеська обласна рада при затвердженні бюджету області.

7. Звільнення від сплати пайової участі (внесків)

- 7.1.** Рішення про звільнення замовника (інвестора) від сплати пайової участі (внесків), штрафних санкцій (в тому числі пені), нарахованих за порушення умов договірних відносин про пайову участь (внесків), приймає Одеська обласна рада на підставі рекомендації Комісії Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків. При цьому у таких рішеннях мають бути зазначені підстави та/або умови такого звільнення.

Додаток 2
до рішення Одеської обласної ради
від _____ № _____

**Типовий договір
про пайову участь (внесок) замовника (інвестора) у створенні і розвитку
інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області
при будівництві за межами населеного пункту**

« ____ » _____ 20__ р.

Управління обласної ради з майнових відносин в особі
Начальника управління _____, що діє на підставі
Положення про управління обласної ради з майнових відносин, законів України
«Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про регулювання містобудівної
діяльності», з одного боку та

(прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи, з якою укладається Договір, або прізвище, ім'я та по батькові уповноваженої особи із
зазначенням посади та документа, який уповноважує таку особу на укладання Договору, для юридичних осіб)

(далі – Замовник), що діє на підставі власного волевиявлення, з другого боку,
разом поіменовані «Сторони», уклали договір про пайову участь замовника у
створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури
Одеської області (далі – Договір) про наступне:

I. Предмет Договору

1.1. Предметом Договору є пайовий внесок Замовника на розвиток
інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області при
здійсненні будівництва об'єкта містобудування за межами населеного пункту на
умовах, зазначених цим Договором, в термін до _____

1.2. Назва та місце розташування об'єкта містобудування – _____

1.3. Цільове призначення об'єкта містобудування – _____

II. Сума Договору та умови оплати

2.1. Розмір пайової участі визначено на підставі затвердженої проектної
документації (загальна кошторисна вартість будівництва) у сумі _____ грн.

2.2. Замовник перераховує кошти на розвиток інженерно-транспортної та
соціальної інфраструктури Одеської області у розмірі
50 відсотків – _____ грн. до обласного бюджету та
50 відсотків – _____ грн. до _____ бюджету – згідно з

розрахунком (додаток 1) єдиним платежем у термін до _____ або частинами згідно з графіком (додаток 2).

2.4. Сплата коштів Замовником на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області здійснюється у безготівковій формі на рахунок Головного управління Державної казначейської служби України в Одеській області, відкритого для виконання обласного бюджету за кодом бюджетної класифікації _____ № _____, код _____, МФО _____, банк одержувача: _____.

(банківські реквізити уточнюються на момент перерахування коштів)

та на рахунок Головного управління Державної казначейської служби України в Одеській області, відкритого для виконання _____ бюджету за кодом бюджетної класифікації _____ № _____, код _____, МФО _____, банк одержувача: _____.

(банківські реквізити уточнюються на момент перерахування коштів)

III. Права і обов'язки Сторін

3.1. Замовник зобов'язується перерахувати кошти в сумі, зазначеній у пп. 2.1. Договору, до «___» _____ 20__ р. єдиним платежем або частинами згідно з графіком оплати (додаток 2).

3.2. У разі внесення змін до проектної документації, які спричиняють зміни техніко-економічних показників будівництва, Замовник зобов'язується до введення об'єкта в експлуатацію звернутися із клопотанням до Одеської обласної ради про внесення відповідних змін до Договору.

3.3. При зверненні Замовника щодо збільшення терміну будівництва об'єкта управлінням обласної ради з майнових відносин, за попереднім розглядом Комісією Одеської обласної ради з питань визначення пайових внесків, одночасно з прийняттям рішення про збільшення терміну будівництва об'єкта визначається уточнений розмір пайової участі в актуальних цінах на момент звернення Замовника.

3.4. Замовник зобов'язується:

- відгородити ділянку будівництва з метою її приведення до естетичного вигляду;

- здійснити мийку коліс автомашин при їх виїзді з будівельного майданчика;

- під час перевезення сипучих матеріалів автотранспортними засобами покривати тентами матеріали, що перевозяться;

- встановлювати інформаційні позначки про належність автотранспорту до забудовника, якого він обслуговує;

- відновити шляхове покриття, зруйноване внаслідок проведення будівельних робіт.

- забезпечувати в період будівництва належний санітарний, протипожежний стан на відведеній земельній ділянці;

- вчасно вживати заходів щодо усунення аварійних ситуацій або інших обставин, що виникли під час будівництва;

- забезпечувати в період підготовки й ведення будівництва безперешкодний доступ до земельної ділянки, будинків і споруд, інженерних комунікацій, розташованих на ньому, фахівців експлуатуючих служб і організацій при необхідності проведення ремонтно-будівельних робіт, а також контролюючих служб для контролю будівництва й цільового використання земельної ділянки.

3.6. Після закінчення будівництва об'єкта Замовник надає до Одеської обласної ради технічний паспорт для уточнення розміру пайової участі та оформляє довідку про виконання зобов'язань за цим Договором.

IV. Відповідальність Сторін та вирішення спорів

4.1. Сторони несуть відповідальність за виконання Договору в межах чинного законодавства України.

4.2. Усі спірні питання вирішуються шляхом переговорів або у судовому порядку.

4.3. У випадку несвоєчасного внесення коштів як пайової участі, визначеної пп. 2.1 Договору, Замовник сплачує пеню у розмірі подвійної облікової ставки НБУ від неперерахованої суми за кожний день прострочення платежу, що діє на момент прострочення виконання зобов'язання. Розрахунок суми основного боргу та штрафних санкцій здійснюється з урахуванням індексу інфляції (накопичувального).

4.4. У разі порушення умов, викладених у п. 3.2. цього договору, замовник сплачує штраф у розмірі _____ грн.

Сплата пені та штрафу здійснюється Замовником у безготівковій формі на рахунок № _____, код _____, МФО _____, банк одержувача: _____.

(банківські реквізити уточнюються на момент перерахування коштів)

4.5. Замовник також сплачує _____ % річних від простроченої суми.

V. Інші умови

5.1. Зміни і доповнення до цього Договору вносяться за взаємною згодою Сторін шляхом укладання відповідних угод, які є невід'ємною частиною цього Договору, або в судовому порядку.

5.2. У разі порушення Замовником умов цього договору його може бути розірвано управлінням обласної ради з майнових відносин в односторонньому порядку.

5.3. Цей Договір укладений Сторонами добровільно. При укладанні Договору Сторони одна до другої майнових прав і претензій не мають.

5.4. Договір складено в 4-х примірниках, які мають однакову юридичну силу, один з яких зберігається у Замовника, другий – в управлінні обласної ради з майнових відносин, третій – в Одеській обласній раді, четвертий у _____ районній державній адміністрації.

5.5. Договір набуває чинності з моменту підписання його Сторонами і діє до повного виконання Замовником за ним зобов'язань.

5.6. Додатки до Договору:

№ 1 – розрахунок розміру пайової участі (внеску) замовника (інвестора) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області на підставі затвердженої в установленому порядку проектної документації або розрахунок розміру пайової участі (внеску) замовників (інвесторів) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області по об'єкту будівництва;

№ 2 – графік оплати пайової участі (внеску) замовником (інвестором) у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області (якщо оплата проводиться відповідно до графіка).

VI. Юридичні адреси сторін, банківські реквізити

Управління обласної ради
з майнових відноси

Адреса _____
тел./факс _____

Замовник

Адреса _____
Р/р _____
в _____
МФО _____
код ЄДРПОУ _____
тел./факс _____

Начальник управління

_____ (ПІБ)
(підпис)

_____ (ПІБ)
(підпис)

« ____ » _____ 20 ____ р.

« ____ » _____ 20 ____ р.

М.П.

М.П.

**Розрахунок
розміру пайової участі (внеску) замовників (інвесторів) у створенні і
розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури
Одеської області на підставі затвердженої в установленому порядку
проектної документації**

Управління обласної ради з майнових відносин в особі
начальника управління _____, що діє на підставі
Положення про управління обласної ради з майнових відносин,
законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про регулювання
містобудівної діяльності», з одного боку та _____

(прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи, з якою укладається Договір, або прізвище, ім'я та по батькові уповноваженої особи із
зазначенням посади та документа, який уповноважує таку особу на укладання Договору, для юридичних осіб)

(далі – Замовник), що діє на підставі власного волевиявлення, з другого боку,
разом поіменовані «Сторони», відповідно до умов Договору
від «__» _____ 20__ р. № _____ склали розрахунок розміру пайової участі
по об'єкту містобудування _____.

(найменування та адреса об'єкта)

1. Розрахунок здійснено на підставі затвердженої в установленому
порядку проектної документації, розробленої згідно з державними
будівельними нормами, стандартами і правилами.

2. Згідно із затвердженою проектною документацією загальна
кошторисна вартість об'єкта будівництва становить _____ гривень.
(сума цифрами та прописом)

3. Витрати, пов'язані з придбанням та виділенням земельної ділянки,
звільненням будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних
мереж, влаштуванням внутрішніх та позамайданчикових інженерних мереж і
споруд та транспортних комунікацій згідно з наданою Замовником
документацією становить _____ гривень.
(сума цифрами та прописом)

4. Розмір пайового внеску Замовників під час будівництва об'єктів,
кошторисна вартість яких визначена згідно з державними будівельними
нормами, стандартами і правилами, здійснюється за формулою:

$$ПУ = (ЗКВБпр - Вбм) \times Взк$$

ПУ – розмір пайової участі

ЗКВБпр – затверджена у встановленому порядку загальна кошторисна
вартість будівництва, реконструкції тощо;

Вбм – витрати пов’язані з придбанням та виділенням земельної ділянки, звільненням будівельного майданчика від будівель, споруд та інженерних мереж, влаштуванням внутрішніх та позамайданчикових інженерних мереж і споруд та транспортних комунікацій;

Взк – відповідний відсоток загальної кошторисної вартості будівництва, встановлений п. 1.12 Порядку визначення розміру пайової участі (внеску) замовників (інвесторів), його залучення та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури при будівництві за межами населених пунктів Одеської області.

5. Цей Додаток є невід’ємною частиною Договору від «___» _____
20___ р. № _____.

Управління обласної ради
з майнових відноси
Адреса _____
тел./факс _____

Замовник
Адреса _____
Р/р _____
в _____
МФО _____
код ЄДРПОУ _____
тел./факс _____

Начальник управління
_____ (ПІБ)
(підпис)

_____ (ПІБ)
(підпис)

«___» _____ 20___ р.

«___» _____ 20___ р.

М.П.

М.П.

Додаток 2 до Договору
від _____ № _____

ГРАФІК
оплати коштів пайової участі (внеску) замовників (інвесторів) у створенні
і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури
Одеської області

« _____ » _____ 20__ р.

Управління обласної ради з майнових відносин в особі начальника управління _____, що діє на підставі Положення про управління обласної ради з майнових відносин, законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про регулювання містобудівної діяльності», з одного боку та _____

(прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи, з якою укладається Договір, або прізвище, ім'я та по батькові уповноваженої особи із зазначенням посади та документа, який уповноважує таку особу на укладання Договору, для юридичних осіб)

(далі – Замовник), що діє на підставі власного волевиявлення, з другого боку, разом поіменовані «Сторони», відповідно до умов Договору від « _____ » 20__ р. № _____ домовилися про наступне:

1. Оплату за договором буде здійснено окремими частинами у розмірі _____ у наступні терміни:

_____% від загального розміру пайової участі у сумі _____ грн. до « _____ » _____ 20__ року;
_____% від загального розміру пайової участі у сумі _____ грн. до « _____ » _____ 20__ року;
_____% від загального розміру пайової участі у сумі _____ грн. до « _____ » _____ 20__ року;
_____% від загального розміру пайової участі у сумі _____ грн. до « _____ » _____ 20__ року.

2. Цей Додаток є невід'ємною частиною Договору від « _____ » _____ 20__ р. № _____.

Управління обласної ради
з майнових відноси
Адреса _____
тел./факс _____

Замовник
Адреса _____
Р/р _____
в _____
МФО _____
код ЄДРПОУ _____
тел./факс _____

Начальник управління
_____ (ПІБ)
(підпис)

_____ (ПІБ)
(підпис)

« _____ » _____ 20__ р.

« _____ » _____ 20__ р.

М.П.

М.П.

Аналіз регуляторного впливу

Цей аналіз регуляторного впливу розроблений на виконання та з дотриманням вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» з метою обґрунтування необхідності державного регулювання у сфері містобудування шляхом прийняття регуляторного акта – рішення Одеської обласної ради «Про затвердження Порядку залучення до пайової участі замовників будівництва, визначення її розміру та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області», а також здійснення аналізу впливу, який справлятиме зазначене рішення Одеської обласної ради на ринкове середовище Одеської області, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян, держави, а також обґрунтування відповідності проекту рішення принципам державної регуляторної політики, одержання зауважень та пропозицій від зацікавлених осіб.

1. Визначення проблеми

Дана сфера регулюється рядом нормативно-правових актів: законами України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про регулювання містобудівної діяльності».

Розвиток інженерно-транспортної і соціальної інфраструктури території області вимагає комплексного рішення багатьох проблем, пов'язаних з поліпшенням її технічного стану та подальшим оновленням.

Одеська область – це високорозвинений індустріальний та курортний регіон, економіка якого відіграє значну роль у структурі реального сектору економіки України. Вигідне географічне розташування, близькість ринків збуту продукції та перспективна мережа транспортних комунікацій Одеської області додають перевагу перед іншими регіонами України.

Однак основними проблемами транспортної підсистеми є – незадовільний стан транспортної інфраструктури та основних засобів, необхідність в модернізації та удосконаленні мережі. Пріоритетними напрямками розвитку транспортної підсистеми є реалізація заходів з приведення у задовільний стан, насамперед, саме транспортної інфраструктури, стабілізація та нарощування транспортного зв'язку.

Недофінансування та відсутність коштів для розбудови транспортної інфраструктури призвело до незадовільного стану переважної більшості доріг загального користування Одеської області, а саме 7500 км, що дорівнює 90% від загальної протяжності (Дані взяті у відповідності до Розрахунку орієнтовної потреби фінансових витрат для будівництва, реконструкції, капітального і поточного ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування Одеської області на 2016 рік, який розміщено на офіційному сайті Служби автомобільних доріг в Одеській області).

Цьому сприяють:

- невідповідність дорожнього покриття сьогоденним реаліям, тобто вагові норми не відповідають тому об'єму, який є вигідним для сьогоденного бізнесу;
- недотримання автоперевізниками вагових норм перевезення вантажів, що є прямим наслідком пункту першого;
- застарілі, зношені і зруйновані конструкції транспортної інфраструктури;
- порушені у рази міжремонтні строки, що є прямим наслідком відсутності коштів.

За інформацією служби автомобільних доріг в Одеській області, розрахунковий загальний обсяг фінансування, необхідний для забезпечення виконання дорожніх робіт з відбудови, реконструкції та капітального ремонту першочергових об'єктів транспортної інфраструктури, складає 1331, 7 млн. грн.

При цьому розрахункова загальна потреба у фінансових ресурсах, необхідних у поточному році для забезпечення виконання дорожніх робіт тільки з поточного середнього ремонту, складає 1453,5 млн. грн.

У 2015 році Держаним підприємством «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» проведено розрахунок наукообґрунтованої потреби у фінансових ресурсах для експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення Одеської області, на період з жовтня 2015 року по грудень 2016 року. Згідно з зазначених розрахунків мінімальний обсяг фінансування робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування доріг Одеської області на рік складає 630, 4 млн. грн.

Таким чином загальний розрахунковий обсяг у фінансових ресурсах для розбудови та утриманні у задовільному стані транспортної інфраструктури області складає 3415,6 млн. грн.

У 2015 році, в інвестуванні пріоритетними залишилися такі види діяльності як будівництво та транспорт.

За даними Головного управління статистики в Одеській області у січні-серпні 2015 року будівельними підприємствами виконано робіт на 3590,5 млн. грн. Серед регіонів України за обсягами будівельних робіт, Одеська область посіла 5 місце. Порівняно з 2014 роком будівництво будівель зросло на 35,6%, при цьому будівництво інженерних споруд зменшилося на 59,9%. 83,3% в загальному обсязі будівельних робіт належало новому будівництву, реконструкції та технічному переоснащенню, 8,2% капітальному ремонту, 8,5% - поточному ремонту. У січні-травні 2016 року будівництво у регіоні знов таки зросло до 138,4% у порівнянні з аналогічним періодом 2015 року. Необхідно зазначити, що велокогобарітна техніка, яка використовується при будівництві є основним руйнівником дорожнього одягу.

Відповідно до Основних показників соціально-економічного розвитку Одеської області, які розміщені на офіційному сайті Головного управління статистики в Одеській області, вантажооборот, у січні-травні 2016 року, області зменшився до 86,6% у порівнянні з аналогічним періодом 2015 року, але при цьому зріс по Україні до 102,8 процентів. Ці дані свідчать, що автоперевізники

обирають інші регіони для проходження по території України, тобто інженерно-транспортна інфраструктура Одеської області їх не задовольняє.

Проблема розвитку та відбудови інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури справляє вплив на усі групи, а саме на громадян, державу та суб'єктів господарювання, у тому числі суб'єктів малого підприємства, у зв'язку з тим, що відсутність розвинутої інженерно-транспортної інфраструктури збільшує видатки в усіх секторах економіки.

Будівництво та реконструкція об'єктів інженерно-транспортної та соціальної сфери, проведення робіт з благоустрою території області фінансується за рахунок бюджетних коштів. Пайові внески замовників (інвесторів) дадуть можливість доповнити витрати бюджетів територій на відтворення інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, залучити замовників (інвесторів) до благоустрою території області з метою реалізації проекту будівництва на території області за межами населених пунктів.

У зв'язку з зазначеним розроблено проект рішення Одеської обласної ради «Про затвердження Порядку залучення до пайової участі замовників будівництва, визначення її розміру та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області», що є необхідним компонентом забезпечення сприятливих умов та добросовісної конкуренції в будівельній галузі, а також направлений на належне наповнення обласного та районних бюджетів за рахунок коштів пайової участі.

2. Мета та цілі державного регулювання

Зазначений регуляторний акт покликаний вдосконалити механізм залучення коштів пайової участі (внесків) замовників (інвесторів) у створенні і розвитку соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури Одеської області, забезпечити фінансування створення саме інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області, забезпечити сприятливі умови та добросовісну конкуренцію в будівельній галузі.

Регуляторний акт спрямований на забезпечення реалізації прав фізичних та юридичних осіб.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1) Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Прийняття розробленого регуляторного акту
Альтернатива 2	Відмовитися від регулювання.
Альтернатива 3	Залучити інвесторів для будівництва концесійних доріг.

2) Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Збільшення надходжень до бюджетів обласного та районного рівнів з конкретним призначення на розбудови інфраструктури	Немає
Альтернатива 2	Немає	Витрати на розбудову інфраструктури
Альтернатива 3	Частку транспортної інфраструктури буде створено інвесторами	Витрати на будівництво якісних безкоштовних доріг

3) Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Розбудова транспортної інфраструктури області зменшить час при поїздках та витрати на амортизацію транспортних засобів, що в свою чергу відкоригує ціноутворення та зменшить вартість послуг у всіх сферах соціально-економічних відносинах	Немає
Альтернатива 2	Немає	Залишення зростаючих витрат на послуги транспорту та у залежних від транспорту відносинах
Альтернатива 3	Частково отримання в області транспортної інфраструктури яка відповідає нормам.	Витрати на користування концесійними дорогами та витрати податкових коштів на розбудову безкоштовної транспортної системи

4) Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів, що підпадають під дію регулювання	-	54	-	-	54
Питома вага групи у загальній кількості, відсотки	-	100%	-	-	X

(інформація щодо кількості великих та середніх підприємств у сфері будівництва взята з офіційного веб-порталу Головного управління статистики в Одеській області)

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Розбудова транспортної інфраструктури області зменшить витрати та затрачений час на транспортні послуги, забезпечить сприятливі умови та добросовісну конкуренцію.	Добровільні пайові внески на розвиток інженерно-транспортної інфраструктури при будівництві об'єктів за межами населених пунктів
Альтернатива 2	Немає	Залишення зростаючих витрат на послуги транспорту та у залежних від транспорту відносинах
Альтернатива 3	Частково отримання в області транспортної інфраструктури яка відповідає нормам.	Витрати на користування концесійними дорогами та витрати податкових коштів на розбудову безкоштовної транспортної системи

4. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	3	Цілі прийняття регуляторного акта, можуть бути досягненні майже повною мірою. Розбудова транспортної інфраструктури не відбудеться одразу, однак

		прийняття регуляторного акту вирішить самі важливі аспекти проблеми, а саме фінансування таких робіт та залучення інвесторів.
Альтернатива 3	2	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягненні у невеликій часті. Ця альтернатива є неспроможною у зв'язку з тим, що неможливо покрити увесь регіон концесійними дорогами. Також необхідно зазначити, що у міжнародне законодавства зобов'язує будувати паралельні безкоштовні дороги. У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, або буде досягнуто у невеликій часті.
Альтернатива 2	1	У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, а проблема продовжить існувати

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	3	1	Прийняття зазначеного регуляторного акту вирішить проблему фінансування для розбудови інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області при допомозі добровільних інвестувань та надасть змогу приведення до норм інфраструктури області

			при постійному зростанні навантаження на неї. З огляду на проведену оцінку, ця альтернатива найбільш доцільна при співставленні вигод та витрат на її реалізацію.
Альтернатива 3	3	3	Ця альтернатива є неспроможною у зв'язку з тим, що неможливо покрити увесь регіон концесійними дорогами. Також необхідно зазначити, що у міжнародне законодавства зобов'язує будувати паралельні безкоштовні дороги. У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, або буде досягнуто у невеликій часті. При співставленні вигод та витрат на її реалізацію необхідно звернути увагу, що великі витрати несуть усі підгрупи
Альтернатива 2	0	3	У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, а проблема продовжить існувати

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/ причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Перевага цієї альтернативи обумовлюється створенням сприятливих умов для інвестицій у будівництво інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області. Забезпечує сприятливі умови та	Як показує практика залучення інвесторів для розбудови інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури, яка запроваджена по всій країні, із зовнішніх чинників, які можуть

	добросовісну конкуренцію.	вплинути на дію регуляторного акту є економічна криза, однак цей фактор впливає на сфери соціально-економічних відносин
Альтернатива 3	Відмова від альтернативи обумовлюється її неспроможністю у зв'язку з тим, що неможливо покрити увесь регіон концесійними дорогами. Також необхідно зазначити, що міжнародне законодавство зобов'язує будувати паралельні безкоштовні дороги. У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, або буде досягнуто у невеликій часті. При співставленні вигод та витрат на її реалізацію необхідно звернути увагу, що великі витрати несуть усі підгрупи	Зміна
Альтернатива 2	У цьому випадку цілей правового регулювання не буде досягнуто, а проблема продовжить існувати	X

Обраний спосіб регулювання - прийняття нормативно-правового акта, який буде відповідати вимогам чинного законодавства України та встановить порядок і умови залучення коштів замовників будівництва у створенні і розвитку інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури області.

5. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом розв'язання проблеми описаної у п. 1, є введення правового порядку залучення органами влади коштів фізичних та юридичних осіб – замовників будівництва для створення і розвитку інженерно-транспортної інфраструктури, а отже прийняття на пленарному засіданні Одеської обласної ради рішення «Про затвердження Порядку залучення до пайової участі

замовників будівництва, визначення її розміру та використання на розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури Одеської області».

6. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджую органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів влади немає. При виконанні вимог регуляторного акта будуть задіяні Управління обласної ради з майнових відносин та Державна архітектурно-будівельна інспекція в Одеській області.

При цьому регуляторний акт не передбачає нових функцій для цих органів.

Так відповідно до п. 11 ст. 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» інформація щодо договору про пайову участь у розвитку інфраструктури та його виконання зазначається у декларації про готовність об'єкта до експлуатації або в акті готовності об'єкта до експлуатації, що наданий час є повноваженнями ДАБІ.

Також необхідно зазначити, що у положенні про управління обласної ради з майнових відносин зазначені повноваження щодо підготовки інвестиційних договорів згідно з порядком, визначеним законодавством.

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежено. При внесенні змін до чинного законодавства, які можуть вплинути на дію регуляторного акта, до нього будуть внесені відповідні зміни.

8. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

За результатами прийняття запропонованого проекту регуляторного акта має відбутися досягнення визначених цілей, зокрема наповнення обласного та районних бюджетів за рахунок коштів пайової участі (внесків) замовників (інвесторів) у створенні і розвитку інженерно-транспортної інфраструктури області за цільовим призначенням для створення та розвитку інженерно-транспортної інфраструктури області.

9. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись через рік після набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.