

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ТАВРІЙСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРОТЕХНОЛОГІЧНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ДМИТРА МОТОРНОГО  
ФАКУЛЬТЕТ АГРОТЕХНОЛОГІЙ ТА ЕКОЛОГІЇ  
КАФЕДРА ГЕОЕКОЛОГІЇ І ЗЕМЛЕУСТРОЮ**

«Допущено до захисту» протокол засідання  
кафедри ГЕЗ

№ 11 від «23» червня 2023 року

В.о. зав. кафедрою ГЕЗ

к.с.-г.н, ст.викладач \_\_\_\_\_ Максим ГАНЧУК

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

*СВО «Бакалавр»*

*за освітньо-професійною програмою «Геодезія та землеустрій» зі  
спеціальності 193 «Геодезія та землеустрій»*

(освітній ступень, ОПП, спеціальність)

**на тему: Визначення земельного податку та орендної плати за земельні  
ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів  
на землях загального користування в м. Кривому Розі  
Дніпропетровської області**

25 ГЗ Д 002 000000 ПЗ

Виконала: студентка 21 сГЗ групи

Гайдай А.О.  
(прізвище та ініціали)

Консультант з ОП: к.т.н., доцент

Михайло ЗОРЯ

Керівник: д.т.н., професор

Віктор СИДОРЕНКО

Нормоконтроль к.т.н., доцент  
(науковий ступінь,  
вчене звання)

Ольга МАЗИКІНА  
(підпис) (прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ТАВРІЙСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ДМИТРА МОТОРНОГО

Інститут або факультет агротехнологій та екології  
Кафедра геоекології і землеустрою  
(назва кафедри)

Ступінь вищої освіти Бакалавр  
Галузь знань 19 «Архітектура та будівництво»  
(шифр і назва)

Спеціальність 193 «Геодезія та землеустрій»  
(шифр і назва)

Освітня програма «Геодезія та землеустрій»  
(назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. зав. кафедри ГЕЗ

к.с.-г.н., ст. викладач Максим ГАНЧУК

(підпис) (ініціали та прізвище)

«04» квітня 2023 р

**ЗАВДАННЯ**  
ДО ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

студентці Гайдай Андрій Олегович  
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи **Визначення земельного податку та орендної плати за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в м. Кривому Розі Дніпропетровської області**

керівник роботи д.т.н., професор Сидоренко Віктор Дмитрович  
(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові)

затверджені наказом Ректора університету від «03» квітня 2023 р. № 105/1-С

2. Строк подання студентом роботи «19» червня 2023 р.

3. Вихідні дані до роботи: Закони України «Про землеустрій», «Про державний земельний кадастр», «Про місцеве самоврядування в Україні», Земельний кодекс України, Постанови Кабінету Міністрів, чинні нормативні акти та інструкції, матеріали Держгеокадастру, Головного управління статистики, науково-періодична література з теми дослідження.

4. Перелік питань, які потрібно розробити: правові та теоретичні основи нормативної грошової оцінки земель; Аналіз матеріалів та документів необхідних для проведення розрахунку земельного податку за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в м. Кривому Розі; Розрахунок нормативної грошової оцінки, земельного податку та орендної плати за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в місці Кривому Розі.

#### 5. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав (дата)	завдання прийняв
Розділ 4 Охорона праці	Михайло ЗОРЯ, к.т.н., доцент, завідувач кафедри цивільної безпеки	04.04.2023	04.04.2023

6. Дата видачі завдання

04.04.2023 р.

### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи (місяць)	Відмітка керівника про виконання (засвідчується підписом)
Розділ 1 Правові та теоретичні основи нормативної грошової оцінки земель	Березень	Виконано
Розділ 2 Аналіз матеріалів та документів необхідних для проведення розрахунку земельного податку за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в м. Кривому Розі	Березень	Виконано
Розділ 3 Розрахунок нормативної грошової оцінки, земельного податку та орендної плати за земельні ділянки, які використовуються для паркування	Квітень	

транспортних засобів на землях загального користування в місці Кривому Розі		
Розділ 4 Охорона праці	Травень	Виконано
Висновки	Травень	Виконано

**Студентка**

\_\_\_\_\_

( підпис )

**Керівник роботи**

( підпис )

**А.О. Гайдай**

( ініціали та прізвище )

**В.Д. Сидоренко**

( ініціали та прізвище )

## АНОТАЦІЯ

Гайдай А.О. Визначення земельного податку та орендної плати за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в м. Кривому Розі Дніпропетровської області. – Кваліфікаційна робота. Кафедра геоекології і землеустрою. – Запоріжжя, Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного, 2023.

Текст викладений на 118 сторінках, містить 4 розділи, 14 рисунків, 15 таблиць, 48 літературних джерел.

Діяльність, пов'язана з паркуванням транспортних засобів, сьогодні набула широкого розповсюдження. При цьому плата за парковку автомобілів є одним з найбільш важливих джерел наповнення місцевих бюджетів у країнах з усталеними традиціями місцевого самоврядування. Тому визначення правових основ збору за місця для паркування транспортних засобів є актуальними особливо в період дефіцитності місцевих бюджетів, адже даний збір є додатковим джерелом.

Збір за місця для паркування транспортних засобів є відносно новим збором в податковій системі України, що пов'язано з нещодавною реформою в податковому законодавстві. Тому, наукове висвітлення даної тематики на даний час є недостатньо досліджене.

Ключові слова: земельний податок, орендна плата, земельна ділянка, землі загального користування.

## ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1 ПРАВОВІ ТА ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ НОРМАТИВНОЇ ГРОШОВОЇ ОЦІНКИ ЗЕМЕЛЬ	10
1.1 Законодавче та нормативно-методичне забезпечення нормативно-грошової оцінки земель населених пунктів	10
1.2. Розвиток грошової оцінки земель в Україні	15
1.3. Методика проведення нормативно-грошової оцінки земель населених пунктів	31
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МАТЕРІАЛІВ ТА ДОКУМЕНТІВ НЕОБХІДНИХ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ РОЗРАХУНКУ ЗЕМЕЛЬНОГО ПОДАТКУ ЗА ЗЕМЕЛЬНІ ДІЛЯНКИ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ЗЕМЛЯХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В М. КРИВОМУ РОЗІ	39
2.1. Правила паркування автотранспортних засобів на території м. Кривого Рогу	39
2.2. Вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування	44
2.3. Контроль та відповідальність	45
2.4. Положення про збір за місця для паркування транспортних засобів	46
2.5. Аналіз ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» в частині транспортної і вулично-дорожньої мережі	50
2.6. Аналіз використання земель загального користування для паркування транспортних засобів	59
2.7. Аналіз м. Кривого Рогу в частині транспортної і вулично-дорожньої мережі	60

РОЗДІЛ 3 РОЗРАХУНОК НОРМАТИВНОЇ ГРОШОВОЇ ОЦІНКИ,  
ЗЕМЕЛЬНОГО ПОДАТКУ ТА ОРЕНДНОЇ ПЛАТИ ЗА ЗЕМЕЛЬНІ  
ДІЛЯНКИ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ПАРКУВАННЯ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ЗЕМЛЯХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ  
В МІСЦІ КРИВОМУ РОЗІ 65

3.1. Визначення площ земельних ділянок, які використовуються для  
паркування транспортних засобів на землях загального користування 65

3.2. Розрахунок нормативно грошової оцінки за земельні ділянки які  
використовуються для паркування транспортних засобів 73

3.3. Реформування системи паркування транспортних засобів 91

3.4. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів  
України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері паркування  
транспортних засобів» 93

3.5. Стан нормативно-правової бази в даній сфері правового  
регулювання 103

3.6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття акта  
104

РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ 105

ВИСНОВКИ 111

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ 114

## ВСТУП

Тема дипломної роботи присвячена визначенню земельного податку за використання земель загального користування, що використовуються під тимчасове паркування транспортних засобів в м. Кривого Рогу.

Метою дослідження є визначення податку та орендної плати, за земельні ділянки, які використовуються для паркування транспортних засобів на землях загального користування в м. Кривому Розі, а також внести пропозиції та заходи, що можуть покращити ситуацію з приводу паркування транспортних засобів на землях загального користування.

Грошова оцінка земель є економічним механізмом земельних відносин, приватизації земельних ділянок, земельно – іпотечного кредитування, оподаткування та становлення ринку землі. Отже, актуальність її останнім часом зростає, а сфери застосування розширюються.

Грошова оцінка земель є складовою державного земельного кадастру. Земельним кодексом встановлено два різновиди грошової оцінки земель в Україні: нормативна та експертна.

Нормативна грошова оцінка різних категорій земель використовується, в основному, для цілей оподаткування. Багаторічний досвід застосування нормативної грошової оцінки як бази визначення величини податку свідчить, що покладені в основу нормативної грошової оцінки методичні підходи відповідають сучасним уявленням про вартість землі, створюють належні умови для ефективного та об'єктивного оподаткування земельних ділянок.

В основі нормативної грошової оцінки земель населених пунктів району є капіталізація рентного доходу, що виникає завдяки місцю розташування населеного пункту в загальнодержавній, регіональній, і місцевій системах виробництва та розселення, облаштуванню його території та якості земель з урахуванням природно-кліматичних та інженерно-геологічних умов,

архітектурно-ландшафтної та історико-культурної цінності, екологічного стану, функціонального використання земель.

Згідно «Податкового кодексу», а саме статті 269 платники податку є: власники земельних ділянок, земельних часток (паїв), та землекористувачі. Згідно статті 276 даного кодексу, податок за земельні ділянки (в межах населених пунктів), зайняті житловим фондом, автостоянками для зберігання особистих транспортних засобів громадян, які використовуються без отримання прибутку, гаражно-будівельними, дачно-будівельними та садовими кооперативами, індивідуальними гаражами, садовими і дачними будинками фізичних осіб, а також за земельні ділянки, надані для потреб сільськогосподарського виробництва, водного та лісового господарства, які зайняті виробничими, культурно-побутовими, господарськими та іншими будівлями і спорудами, справляється у розмірі 3 відсотків суми земельного податку.

Відповідно до статті 283 даного кодексу, не сплачується податок за землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування – землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, штучними спорудами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками, шумовими екранами, очисними спорудами і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг

Актуальність теми. Діяльність, пов'язана з паркуванням транспортних засобів, сьогодні набула широкого розповсюдження. При цьому плата за парковку автомобілів є одним з найбільш важливих джерел наповнення місцевих бюджетів у країнах з усталеними традиціями місцевого самоврядування. Тому визначення правових основ збору за місця для

паркування транспортних засобів є актуальними особливо в період дефіцитності місцевих бюджетів, адже даний збір є додатковим джерелом.

Збір за місця для паркування транспортних засобів є відносно новим збором в податковій системі України, що пов'язано з нещодавною реформою в податковому законодавстві. Тому, наукове висвітлення даної тематики на даний час є недостатньо досліджене.

## **РОЗДІЛ 1 ПРАВОВІ ТА ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ НОРМАТИВНОЇ ГРОШОВОЇ ОЦІНКИ ЗЕМЕЛЬ**

### **1.1. Законодавче та нормативно-методичне забезпечення нормативно-грошової оцінки земель населених пунктів**

В Україні існує два напрямки оцінки земель: грошова оцінка, та експертна оцінка. Застосування тієї чи іншої оцінки регламентовано чинним законодавством. В свою чергу, за категоріями оцінки грошова оцінка розділяється на оцінку земель населених пунктів, оцінку земель несільськогосподарського призначення (крім земель населених пунктів) та оцінку земель сільськогосподарського призначення [2].

Грошова оцінка земель населеного пункту здійснюється з метою створення умов для економічного регулювання земельних відносин.

При визначенні грошової оцінки земель населених пунктів користуються наступними нормативно – правовими документами:

«Конституція України, прийнятої Верховною Радою 28 червня 1996 року, згідно якої земля є національним багатством і перебуває під особливою охороною держави» [1].

Земельний кодекс України – основний законодавчий акт, згідно з яким регулюються земельні відносини в Україні; затверджений Верховною Радою України 25 жовтня 2001 року, включає 10 розділів та прикінцеві положення [3].

Перший розділ даного законодавчого акту визначає основні принципи земельного законодавства України, повноваження суб'єктів влади різних рівнів у галузі земельних відносин.

Другий розділ присвячений питанням складу та цільовому призначенню земель України, процедурі зміни цільового призначення земель.

У третьому розділі розглядаються питання правової власності на землю, важливими серед яких є визначення категорій «земельна ділянка», «суб'єкт права власності на землю». Розглядаються також питання встановлення права власності на землю громадян (в тому числі іноземців), юридичних осіб, територіальних громад та держави. Визначено обмеження щодо передачі у власність окремих категорій земель, порядок дії обмежень та сервітутів на земельну ділянку.

У відповідності до Земельного кодексу України, грошова оцінка земельних ділянок визначається на рентній основі. Залежно від призначення та порядку проведення грошова оцінка земельних ділянок може бути нормативною і експертною. В свою чергу, за категоріями оцінки грошова оцінка розподіляється на оцінку земель населених пунктів, оцінку земель несільськогосподарського призначення (крім земель населених пунктів) та оцінку земель сільськогосподарського призначення. Тому виникає необхідність законодавчого регулювання цих питань [3].

Податковий кодекс України регулює відносини, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема, визначає перелік податків та зборів, що справляються в Україні, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час здійснення податкового контролю, а також відповідальність за порушення податкового законодавства [2]. У розділі 13 досить детально розповідається про плату за землю, а саме про: платників податку, об'єкти оподаткування, базу оподаткування, ставки податку за земельні ділянки сільськогосподарських та інших угідь, пільги щодо сплати податку для фізичних осіб та юридичних осіб, порядок обчислення плати за землю, особливості застосування пільгового оподаткування, про податковий період (базовим податковим (звітним) періодом для плати за землю є календарний рік), індексацію нормативної

грошової оцінки земель, порядок зарахування до бюджетів плати за землю та інше.

Згідно «Податкового кодексу», а саме статті 269 платники податку є: власники земельних ділянок, земельних часток (паїв), та землекористувачі.

Згідно статті 276 даного кодексу, податок за земельні ділянки (в межах населених пунктів), зайняті житловим фондом, автостоянками для зберігання особистих транспортних засобів громадян, які використовуються без отримання прибутку, гаражно-будівельними, дачно-будівельними та садовими кооперативами, індивідуальними гаражами, садовими і дачними будинками фізичних осіб, а також за земельні ділянки, надані для потреб сільськогосподарського виробництва, водного та лісового господарства, які зайняті виробничими, культурно-побутовими, господарськими та іншими будівлями і спорудами, справляється у розмірі 3 відсотків суми земельного податку.

Відповідно до статті 283 даного кодексу, не сплачується податок за землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування – землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, штучними спорудами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками, шумовими екранами, очисними спорудами і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме:

а) паралельні об'їзні дороги, поромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди, захисні насадження, шумові екрани, очисні споруди;

б) майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, склади, гаражі, резервуари для зберігання паливно-мастильних матеріалів, комплекси для зважування великогабаритного транспорту, виробничі бази, штучні та інші

споруди, що перебувають у державній власності, власності державних підприємств або власності господарських товариств, у статутному капіталі яких 100 відсотків акцій (часток, паїв) належить державі [2].

Наявність оцінки землі дає можливість органам місцевого самоврядування поряд з нормативно-організаційними методами керування, розвитком території реалізувати свої повноваження шляхом створення економічних умов і стимулів раціонального використання земель, забезпечити необхідні передумови для формування фінансово-економічної бази місцевого самоврядування за рахунок стягнення плати за землю.

Закон України «Про оцінку земель» прийнятий 11 грудня 2003 року, визначає правові засади проведення оцінки земель, професійної оціночної діяльності у сфері оцінки земель в Україні. Спрямований на регулювання відносин, пов'язаних із процесом оцінки земель, забезпечення проведення оцінки земель із метою захисту законних інтересів держави та інших суб'єктів правовідносин у питаннях оцінки земель, інформаційного забезпечення, оподаткування й ринку земель [4].

Згідно Закону України «Про оренду землі», орендна плата за землю – це платіж, який орендар вносить орендодавцеві за користування земельною ділянкою». У третьому розділі розповідається все про орендну плату за землю. Розмір, форма і строки внесення орендної плати за землю встановлюються за згодою сторін у договорі оренди (крім строків внесення орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності, які встановлюються відповідно до Податкового кодексу України) [5].

Інші нормативно – правові документи, які використовуються при вирахуванні грошової оцінки земель населених пунктів наведені нижче:

1. Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 24 червня 2009 року про затвердження Стандарту Державного комітету України із земельних ресурсів «Оцінка земель. Правила розроблення технічної документації з нормативної грошової оцінки земель населених пунктів». Цей стандарт

встановлює якісні та кількісні показники, параметри, що регламентують розроблення і випуск технічної документації з нормативної грошової оцінки земель населених пунктів; встановлює вимоги до змісту та структури технічної документації. Положення цього стандарту застосовують усі розробники документації із нормативної грошової оцінки земель населених пунктів, які отримали ліцензії на проведення робіт із землеустрою згідно з чинним законодавством України [8].

2. «Методика грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів» [9].

3. «Порядок нормативної грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів» [10].

4. Рішення Криворізької міської ради «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Кривого Рогу та Порядку її визначення» [11].

Дуже важливу роль у вивченні теоретичних питань пов'язаних з грошовою оцінкою відіграють підручники, наприклад:

5. Грошова оцінка та оподаткування земель в Україні: Землевпорядний вісник. Авторами якої є: Третяк А.М., Панчук О. Я., Лихогруд М.Г [18].

6. Земельне право України за редакцією М. В. Шульги. Допоможе розібратися в правових питаннях [19].

7. «Теоретичні основи державного земельного кадастру», навчальний посібник, у якому викладено теоретичні основи державного земельного кадастру, розкрито складові частини державного земельного кадастру, земельний кадастр у зарубіжних країнах. Для студентів землевпорядних факультетів вищих навчальних закладів III-IV рівнів акредитації, наукових співробітників, працівників стаціонарної служби Держкомзему України, проектних і науково-дослідних інститутів землеустрою [17].

8. Новітнє земельне законодавство України за редакцією П. П. Пастушенка та Є. С. Берднікова. Дане видання містить новий Земельний

кодекс України, новітні законодавчі та підзаконні акти земельного законодавства України, актуальні редакції найважливіших земельних законів [16].

Прийняті на державному рівні, вище перераховані ряд законодавчих актів про плату за землю дозволили ввести грошову оцінку в правове поле регулювання земельних відносин. Грошова оцінка стає одним з ключових елементів в реалізації державної політики оподаткування і ціноутворення.

## **1.2. Розвиток грошової оцінки земель в Україні**

В умовах економічних перетворень, запровадження інституту приватної власності на землю та плати за неї, формування ринку землі, земельно-іпотечного кредитування потреба в грошовій оцінці земель стала нагальною.

Починаючи з 1995 року в Україні здійснюється грошова оцінка сільськогосподарських угідь, земель в межах населених пунктів та земель несільськогосподарського призначення за межами населених пунктів.

Грошова оцінка земель виконує основні функції регулювання земельних відносин: визначення розміру земельного податку, державного мита при міні, спадкуванні та даруванні земельних ділянок, орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності, визначення розмірів відшкодування втрат і збитків при відводах землі, судових претензіях, економічного обґрунтування раціонального і ефективного використання земель, вартості земель при створенні статутних фондів суб'єктів підприємницької діяльності тощо.

Грошова оцінка земель є також важливим джерелом наповнення бюджетів різних рівнів, консолідації бюджетних коштів для фінансування заходів щодо збереження родючості ґрунтів та охорони земель, виконання робіт по землеустрою і земельному кадастру.

За останні роки проблемі оцінки земель присвячено значну кількість наукових праць вітчизняних вчених. Найбільш вагомий внесок у наукову теорію оцінки земель зробили П.В. Веденічев, Д.І. Гнаткович, В.В. Горлачук, Г.О. Гуцуляк, Б.М. Данилишин, С.І. Дорогунцов, І.І. Лукінов, Т.П. Магазинщиков, І.Р. Михасюк, Л.Я. Новаковський, П.Ф. Пасхавер, І.А. Розумний, П.Т. Саблук, А.М. Третяк, М.М. Федоров, Б.З. Харченко та інші.

Аналіз історичного розвитку оцінки земель в Україні показав, що ліквідація державної монополії і запровадження приватної власності на землю, формування ринкових відносин потребують поєднання адміністративних та економічних методів управління земельними ресурсами. Важливим економічним важелем регулювання земельних відносин є дані грошової оцінки земель.

Характерною особливістю сучасної методичної бази нормативної грошової оцінки земель є те, що вона побудована не на ринковій інформаційній основі і не враховує кон'юнктуру ринку землі. Невідповідність нормативної грошової оцінки фактичному потенціалу ґрунтів призводить до значної деформації у системі податкового навантаження на землі. Тому слід звернути увагу на експертну грошову оцінку.

Відповідно до світових стандартів процедура експертної грошової оцінки має забезпечити доказовість висновків щодо вартості земельних ділянок. Щодо визначення рентного доходу, який є основою нормативної грошової оцінки сільськогосподарських угідь, запропонований метод, що враховує урожайність сільськогосподарських культур і виробничі затрати, отримані в базових господарствах та на масових польових дослідках, в межах земельно-оціночних районів. Цей метод дозволяє створити в ринкових умовах постійно діючу систему земельно-оціночної інформації, враховувати кон'юнктуру ринку та регіональні природні особливості.

Нормативна грошова оцінка в межах населених пунктів в основному базується на витратній концепції. На нашу думку, процедура проведення

нормативної грошової оцінки забудованих земель населених пунктів повинна включати: оціночне зонування території населеного пункту; визначення встановлених правових та економічних обмежень щодо використання земель у межах оціночних зон; визначення базових показників грошової оцінки одиниці площі земель відповідного цільового призначення залежно від освоєння, екологічного стану території, регіональних факторів і місце розташування; диференціацію базових показників грошової оцінки населеного пункту за оціночними зонами з урахуванням відповідних локальних факторів.

Проте законодавчі обмеження та відсутність широкої практики застосування зазначених положень призвели до недостатньої інформованості оцінювачів щодо вимог врахування якості землі та аналізу найефективнішого використання земельних ділянок.

Досвід країн з розвинутою системою оцінки землі підтверджує, що, доказовість висновків оцінювача забезпечується аналізом економічних показників різних типів землекористування, які зумовлені фізичною придатністю землі, а також суворим дотриманням процедури оцінки в цілому.

Нормативна грошова оцінка не передбачає врахування змін, які відбуваються на земельному ринку. Поза її увагою залишаються такі важливі фактори формування вартості землі, як конкретні обставини угоди з приватизації, попит та пропозиція на земельні ділянки певної категорії в тому чи іншому регіоні, умови інвестування тощо.

В сучасних умовах необхідно дотримуватися основних світових напрямків розвитку землекорисної діяльності. Тому що, об'єктивна оцінка землі забезпечує правильність прийняття рішень у галузі землекористування як у державному, так і в приватному секторі.

Запровадження ринкових відносин докорінно змінює соціально-економічні умови життя, суттєві зміни відбуваються в умовах виробництва, створюються нові і зникають існуючі суб'єкти підприємницької діяльності, набувають більшого поширення купівля, продаж, дарування, обмін,

успадкування, оренда землі, виникає необхідність запровадження іпотеки землі, формується ринок земельних ділянок. Тому грошова оцінка земель має здійснюватися на новій інформаційній основі, що потребує і відповідних змін та доповнень до діючої нормативно-методичної бази.

У період з 1991 по 1995 рік в Україні активно розвивались процеси перебудови нормативно-правової бази оцінки земель. Серед факторів, які найбільшою мірою впливали на становлення оцінки були:

1. Зміни у законодавчій базі (нова редакція Закону про плату за землю), які затвердили нову назву та економічний статус оцінки (з комплексної її назва трансформувалась у грошову оцінку; оцінка стала визначатися як капіталізований рентний дохід з земельної ділянки).

2. Розширення сфери застосування грошової оцінки земель (землі сільськогосподарського призначення та населені пункти).

3. Перехід функцій контролю за розробкою оцінки земель від Держкоммістобудування України до Держкомзему України.

4. Диференціація методичних підходів до оцінки земель населених пунктів (на основі оцінки містобудівних якостей території) та сільськогосподарських земель (агробонітетні характеристики ґрунтів).

Результатом розвитку цих процесів стало затвердження у березні 1995 року Кабінетом Міністрів України Методики грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів і Держкомземом, Мінсільгосппродом, Держкоммістобудування України і Українською академією аграрних наук відповідного Порядку грошової оцінки.

З цього часу розвиток грошової оцінки земель різних категорій розвивався відповідно до існуючої нормативно-правової бази (з урахуванням відповідних змін і доповнень).

Грошова оцінка земель виконує основні функції регулювання земельних відносин: визначення розміру земельного податку, державного мита при міні, спадкуванні та даруванні земельних ділянок, орендної плати за земельні

ділянки державної та комунальної власності, визначення розмірів відшкодування втрат і збитків при відводах землі, судових претензіях, економічного обґрунтування раціонального і ефективного використання земель, вартості земель при створенні статутних фондів суб'єктів підприємницької діяльності тощо.

Грошова оцінка земель є також важливим джерелом наповнення бюджетів різних рівнів, консолідації бюджетних коштів для фінансування заходів щодо збереження родючості ґрунтів та охорони земель, виконання робіт по землеустрою і земельному кадастру.

Попередником грошової оцінки земель населених пунктів в Україні була комплексна економічна оцінка території (КЕОТ) населених пунктів, започаткована в кінці 80-х років минулого століття. Економічна оцінка спочатку не мала чіткого правового підґрунтя. В той же час, здійснені експериментальні дослідження і впровадження КЕОТ у дію в деяких містах СРСР (в тому числі і на Україні) свідчили про її неабияку економічну ефективність. За рахунок впровадження ККОТ вводилася плата за користування міськими землями чим збільшувався міський бюджет. Спроби застосування КЕОТ в умовах соціалістичної держави були першими кроками переходу земельних відносин на ринкові рейки.

Аналіз історичного розвитку оцінки земель в Україні показав, що ліквідація державної монополії і запровадження приватної власності на землю, формування ринкових відносин потребують поєднання адміністративних та економічних методів управління земельними ресурсами. Важливим економічним важелем регулювання земельних відносин є дані грошової оцінки земель.

Характерною особливістю сучасної методичної бази нормативної грошової оцінки земель є те, що вона побудована не на ринковій інформаційній основі і не враховує кон'юнктуру ринку землі. Відповідно до світових стандартів процедура експертної грошової оцінки має забезпечити

доказовість висновків щодо вартості земельних ділянок. Щодо визначення рентного доходу, який є основою нормативної грошової оцінки сільськогосподарських угідь, запропонований метод, що враховує урожайність сільськогосподарських культур і виробничі затрати, отримані в базових господарствах та на масових польових дослідках, в межах земельно-оціночних районів. Цей метод дозволяє створити в ринкових умовах постійно діючу систему земельно-оціночної інформації, враховувати кон'юнктуру ринку та регіональні природні особливості.

Законодавчі обмеження та відсутність широкої практики застосування зазначених положень призвели до недостатньої інформованості оцінювачів щодо вимог врахування якості землі та аналізу найефективнішого використання земельних ділянок.

Досвід країн з розвинутою системою оцінки землі підтверджує, що, доказовість висновків оцінювача забезпечується аналізом економічних показників різних типів землекористування, які зумовлені фізичною придатністю землі, а також суворим дотриманням процедури оцінки в цілому.

В сучасних умовах необхідно дотримуватися основних світових напрямків розвитку земле оціночної діяльності. Тому що, об'єктивна оцінка землі забезпечує правильність прийняття рішень у галузі землекористування як у державному, так і в приватному секторі.

Запровадження ринкових відносин докорінно змінює соціально-економічні умови життя, суттєві зміни відбуваються в умовах виробництва, створюються нові і зникають існуючі суб'єкти підприємницької діяльності, набувають більшого поширення купівля, продаж, дарування, обмін, успадкування, оренда землі, виникає необхідність запровадження іпотеки землі, формується ринок земельних ділянок. Тому грошова оцінка земель має здійснюватися на новій інформаційній основі, що потребує і відповідних змін та доповнень до діючої нормативно-методичної бази [20].

### **1.2.1. Аналіз особливостей нормативної грошової оцінки земель населених пунктів на прикладі м. Кривого Рогу**

Постановою Верховної Ради України від 18 грудня 1990 року всі землі України були оголошені з 15 березня 1991 року об'єктом земельної реформи. В ній зазначалося, що завданням реформи є перерозподіл земель з одночасною передачею їх у приватну та колективну власність, а також у користування підприємствам, установам і організаціям з метою створення умов для рівноправного розвитку різних форм господарювання на землі [21].

За час проведення земельної реформи в Україні було здійснено: інвентаризацію земель; роздержавлення земель із визначенням категорій земель, що залишаються у державній власності; приватизацію земель шляхом передачі її у колективну власність колективним сільськогосподарським підприємствам, сільськогосподарським кооперативам, сільськогосподарським акціонерним товариствам, у тому числі створеним на базі радгоспів та інших державних сільськогосподарських підприємств, а також у приватну власність громадян; паювання сільськогосподарських угідь, переданих у колективну власність сільськогосподарським підприємствам і організаціям; видачу сертифікатів на право на земельну частку (пай) громадянам – членам колективних та інших недержавних сільськогосподарських підприємств і організацій; реалізацію громадянами права на земельну частку (пай) на їхній розсуд (у межах чинного законодавства); реконструкцію колективних та інших недержавних сільськогосподарських підприємств у господарські структури ринкового типу; формування і розвиток ринку земель та його інфраструктури; організацію державного контролю за формуванням та функціонуванням ринку земель; організацію моніторингу і державного контролю за екологічним станом, раціональним використанням та охороною земель [22].

Таким чином, дотримання принципу цільового використання земель забезпечує, з одного боку, порядок у розподілі земель для потреб всіх галузей народного господарства, а з другого боку – ефективне використання території залежно від її природно-екологічного стану [22].

В таблиці 1.1 та на рис. 1.1 представлена структуризація території міста Кривого Рогу за основними видами угідь.

Таблиця 1.1.

## Розподіл земель м. Кривий Ріг за основними видами угідь

За угіддями	2016 р.	
	га	%
1. Сільськогосподарські землі	8853,6714	19,85
- сільськогосподарські угіддя:	8435,3406	18,91
рілля	4279,7683	9,60
багаторічні насадження	3960,4723	8,88
сіножатті	14,4000	0,03
пасовища	180,7000	0,41
- під господарськими будівлями та дворами	129,3380	0,29
- під господарськими шляхами і прогонами	41,5600	0,09
- інші	247,4328	0,55
2. Ліси та інші лісо вкриті площі	2869,1586	6,43
- лісові землі:	2841,4586	6,37
- чагарники	27,7000	0,06
3. Забудовані землі	28120,4843	63,05
- під житловою забудовою	3717,0684	8,33
- землі промисловості	7638,9993	17,13
- землі комерційного призначення	518,7866	1,16
- землі громадського призначення	1696,2883	3,80
- землі змішаного використання	110,0576	0,25
- землі транспорту та зв'язку	2560,7455	5,74
- землі технічної інфраструктури	252,6088	0,57
- землі для відпочинку та інші відкриті землі	3048,4520	6,83
- землі під відкритими розробками та кар'єрами	8577,4778	19,23
4. Відкриті заболочені землі	51,9950	0,12
5. Відкриті землі без рослинного покриву	3371,3485	7,56
6. Води	1335,9422	3,00
- штучні канали	57,1000	0,13
- ставки	70,2000	0,16
- водосховища	752,9000	1,69
Всього земель:	44602,6000	100

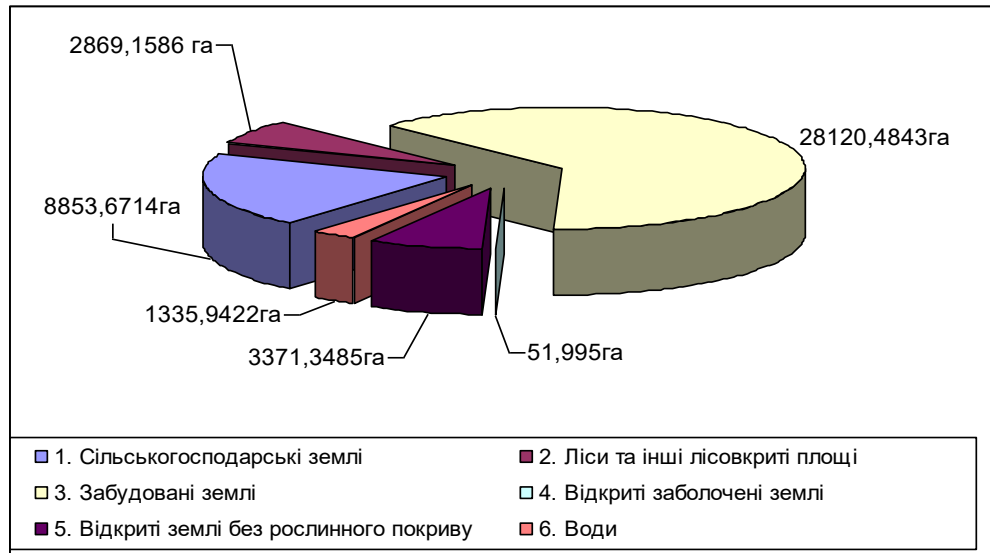


Рис. 1.1. Розподіл земель м. Кривий Ріг за основними видами угідь

Можна зробити висновок, що основну частину території м. Кривий Ріг займають забудовані землі (а саме землі під житловою забудовою, землі промисловості та землі для відпочинку) та землі сільськогосподарського призначення (а саме сільськогосподарські угіддя – рілля).

На території міста Кривий Ріг землі сільськогосподарського призначення займають досить велику площу. В наступній таблиці представлений розподіл сільськогосподарських угідь (табл. 1.2., рис. 1.2.).

Таблиця 1.2.

Розподіл земель м. Кривий Ріг за основними видами сільськогосподарських угідь

За угіддями	2016 р.	
	Площа, га	Питома вага, %
- сільськогосподарські угіддя:		
рілля	4279,7683	50,74
багаторічні насадження	3960,4723	46,95
сіножатті	14,4000	0,17
пасовища	180,7000	2,14
Всього	8435,3406	100

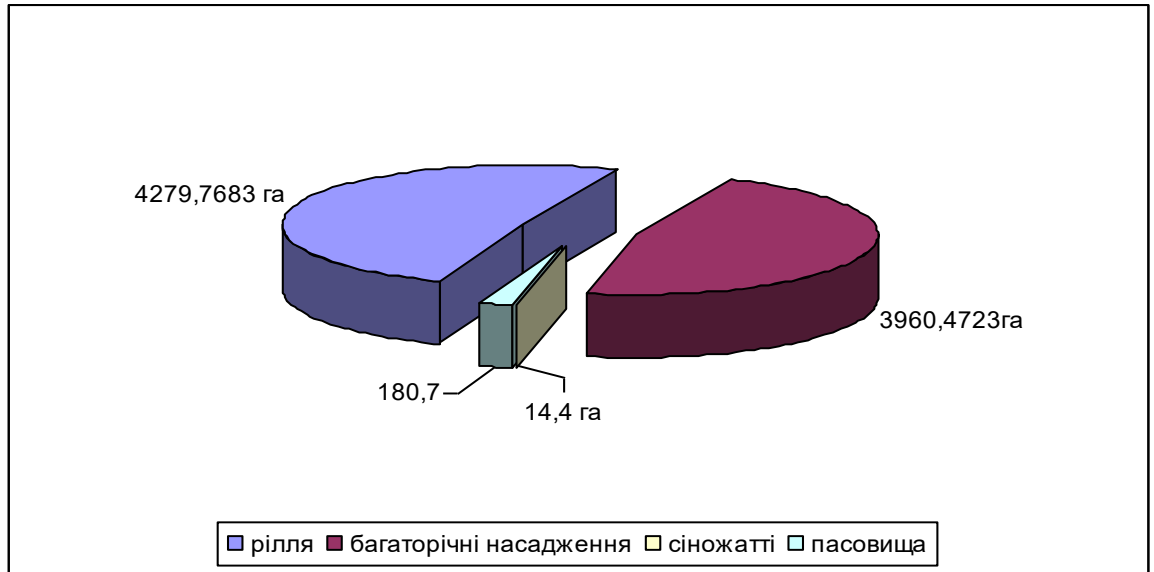


Рис. 1.2. Розподіл земель м. Кривий Ріг за основними видами сільськогосподарських угідь

Можна сказати, що в розрізі основних сільськогосподарських угідь найбільшу площу займають рілля, потім – багаторічні насадження. Роблячи висновок, можна сказати, що в м. Кривий Ріг у багатьох випадках вилучення земель під будівництво здійснюється за рахунок сільськогосподарських земель.

Відповідно до Земельного кодексу [22] землі України за основним цільовим призначенням поділяються на такі категорії:

- землі сільськогосподарського призначення;
- землі житлової та громадської забудови;
- землі природно-заповідного та іншого природоохоронного призначення;
- землі оздоровчого призначення;
- землі рекреаційного призначення;
- землі історико-культурного призначення;
- землі лісгосподарського призначення;
- землі водного фонду;
- землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Земельні ділянки кожної категорії земель, які не надані у власність або користування громадян чи юридичних осіб, можуть перебувати у запасі.

У місті Кривий Ріг землі сільськогосподарського призначення складають (на 2012 рік) 9361,6054 га. (20,989 %). Землі житлової та громадської забудови складають 5932,1433 га (13,300 %). Землі природно-заповідного фонду – 3455,200 га (7,747 %). До земель оздоровчого призначення належать 8,1369 га (0,018 %). До земель рекреаційного призначення належать земельні ділянки загальною площею 279,2556 га (0,626%). До земель історико-культурного призначення 1,022 га (0,002). Землі лісогосподарського призначення складають 4393,3846 га (9,850 %). До земель водного фонду належать землі загальною площею 2031,9632 га (4,556 %). Землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення зайнято 19139,889 га (42,912 %) території міста.

Всі ці розрахунки окремо представлені в таблиці 1.3. та на діаграмі – рис. 1.3.

Таблиця 1.3.

## Розподіл земель м. Кривий Ріг за категоріями

За категоріями	2012р.	
	Площа, га	Питома вага, %
Сільськогосподарського призначення	9361,6054	20,989
Землі житлової та громадської забудови	5932,1433	13,300
Землі природоохоронного призначення	3455,2	7,747
Землі оздоровчого призначення	8,1369	0,018
Землі рекреаційного призначення	279,2556	0,626
Землі історико-культурного призначення	1,022	0,002
Землі лісогосподарського призначення	4393,3846	9,850
Землі водного фонду	2031,9632	4,556

Землі промисловості, транспорту, зв'язку, оборони, енергетики та ін. призначення	19139,889	42,912
--	-----------	--------

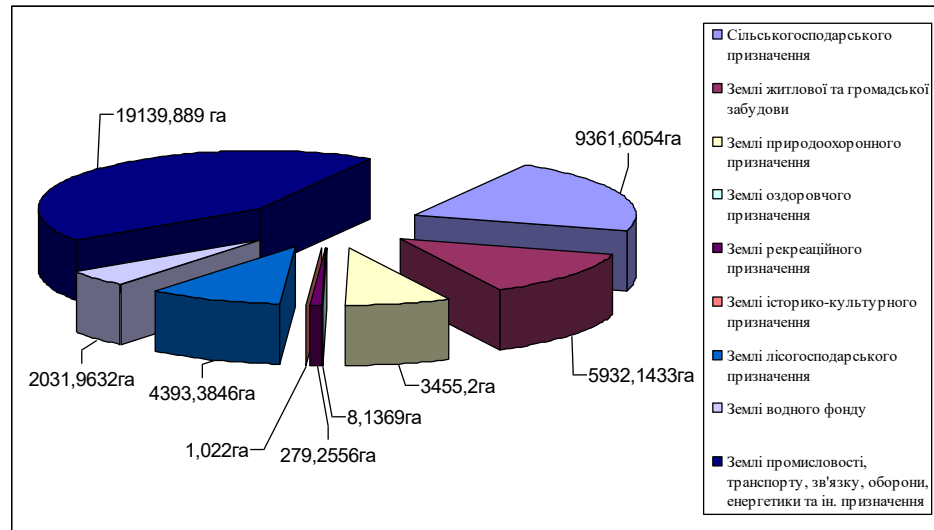


Рис. 3.3. Розподіл земель м. Кривий Ріг за категоріями призначення

На рис. 1.3. представлена схема функціонального використання земель м. Кривий ріг Дніпропетровської області.

Після проведення аналізу наведених даних можна зробити наступні висновки (за 2016 рік):

1) під забудовою знаходиться 63,05 % площі території міста, що свідчить про забезпеченість населення житлом та громадськими закладами – житлова забудова займає 8,33 %. Вона представлена одно –, двоповерховою та багатоповерховою забудовою.

2) землі громадського призначення – 3,8 % від всієї площі;

3) землі сільськогосподарського призначення займають 19,85 % від площі території населеного пункту, що свідчить про зайнятість території присадибними ділянками. А саме ця площа на 8,88% зайнята багаторічними насадженнями, а на 9,6 % – ріллею;

4) м. Кривий Ріг – промисловий центр області, землі промисловості займають 17,13 % від загальної території.

Відповідно до форм 6-Зем та 2-Зем станом на 01.01.2016 р. була складена таблиця про розподіл земель м. Кривий Ріг між землевласниками та землекористувачами (табл. 1.4.) [23].

Відповідно до таблиці була зроблена наступна діаграма (рис. 1.4.)

Таблиця 1.4.

Розподіл земельних ресурсів м. Кривий Ріг між власниками землі та землекористувачами

Власники землі та землекористувачі	Площа, га	Питома вага, %
Сільськогосподарські підприємства	117,3904	0,263
Громадяни, яким надані землі у власність	8601,2430	19,284
Заклади, установи, організації науки, освіти...	4674,1784	10,480
Промислові та інші підприємства	16467,4690	36,920
Підприємства та організації транспорту, зв'язку	1236,4783	2,772

Частини, підприємства, установи, навчальні заклади оборони	1800,8077	4,037
Організації, підприємства і установи природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення	465,1913	1,043
Лісогосподарські підприємства	3127,9604	7,013
Водогосподарські підприємства	960,6839	2,154
Спільні підприємства, міжнародні об'єднання і організації з участю українських, іноземних юридичних та фізичних осіб	10,3443	0,023
Підприємства, що повністю належать іноземним інвесторам	0,8800	0,002
Землі запасу та землі, не надані у власність та постійне користування в межах населених пунктів (які не надані у тимчасове користування)	7139,9730	16,008
<b>Всього</b>	<b>44602,6000</b>	<b>100</b>

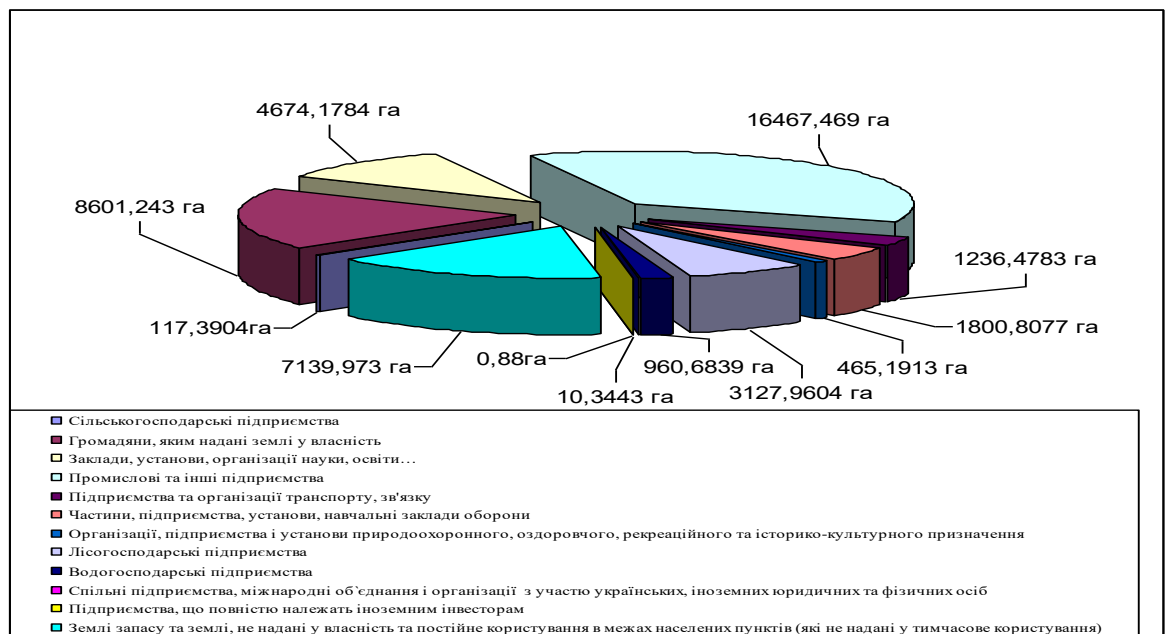


Рис. 1.4. Розподіл земельних ресурсів м. Кривий Ріг по власниках землі та землекористувачах

За формами власності територія міста Кривий Ріг поділяється на державну та приватну. Всі необхідні дані беремо з статистичної звітності за формою 2-зем [24].

Склад земель за формами власності має вигляд:

- 1) землі приватної власності – 41369,9767га;
- 2) землі державної власності – 3232,6233га;

За результатами дослідів складаємо наступну таблицю 1.5. та діаграму, яка представлена на рис. 1.5.

Таблиця 1.5.

Розподіл земель м. Кривий Ріг за формами власності

п/п	Форма власності	Площа, га	Питома вага, %
1	Державна	39959,0267	89,59
2.	Приватна	4643,5733	10,41
	Всього	44602,6000	100



Рис. 1.5. Розподіл земель м. Кривий Ріг за формами власності

Після проведення аналізу приведених даних можна зробити наступні висновки:

- 1) під забудовою знаходиться більше 63,05 % площі території міста, що свідчить про забезпеченість населення житлом та громадськими закладами, розвинену структуру будівель;
- 2) під землями промисловості знаходиться майже 17,13% території міста, що свідчить про розгалужену систему виробництва;
- 3) під житловою забудовою знаходиться майже 8,33% площі території міста, що свідчить про забезпеченість населення житлом;
- 4) наявність земель комерційного використання (1,16%) свідчить про забезпеченість населення закладами торгівлі та відпочинку, наявність малого бізнесу;
- 5) під громадськими будівлями зайнято майже 3,8%, що свідчить про наявність на території розгалуженої структури державної влади.

Загальна кількість трудових ресурсів Кривого Рогу на 1.01.2016 р. склала 412078 осіб (61,7 % населення міста) [24].

Чисельність безробітних разом з незайнятими в усіх сферах економічної діяльності, згідно з даними офіційної статистики, на початок 2016 р. склала 4943 осіб (1,2 % від усього населення) [24].

Сучасний Кривий Ріг – це велике індустріальне місто, центр Криворізького залізорудного басейну – найважливішої сировинної бази металургії України.

З метою більш ефективного використання територіальних ресурсів реалізація планів будівництва здійснюється за рахунок реконструкції та ущільнення існуючої забудови зі знесенням амортизованого житлового фонду. Території природно-заповідного фонду є важливим рекреаційним ресурсом міста. Мережу водних акваторій, зелених насаджень пропонується раціонально використовувати в рекреаційних цілях для розвитку туризму та

оздоровлення. Генеральним планом намічено розвиток усіх аспектів туристично-рекреаційної сфери.

Значну частину міста Кривого Рогу займають землі промисловості, а отже, оскільки ми досліджує зони по комфортності проживання, ці землі зовсім не будуть комфортними для проживання населення. Проблема екологічно чистих територій у великому промисловому центрі, такому як Кривий Ріг, є проблемою, яка потребує досконалого дослідження та врегулювання даного питання для населення міста.

### **1.3. Методика проведення нормативно-грошової оцінки земель населених пунктів**

Нормативна грошова оцінка земель використовується для визначення розміру земельного податку, державного мита при міні, спадкуванні та даруванні земельних ділянок згідно із законом, орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності, втрат сільськогосподарського та лісогосподарського виробництва, а також під час розроблення показників та механізмів економічного стимулювання раціонального використання та охорони земель.

Грошова оцінка території населених пунктів здійснюється в встановлених межах населеного пункту. Межі встановлюються і змінюються за проектами землеустрою, які розробляються відповідно до техніко-економічного обґрунтування їх розвитку та генеральних планів населених пунктів. При виконанні грошової оцінки крупнішого міста не обмежуються територією, яка знаходиться в юридичних межах міста. За його межею залишаються землі, які за господарськими, трудовими, соціальними та рекреаційними зв'язками нерозривно пов'язані з міською територією. Ці території входять до складу приміських зон. Приміська зона – це територія за межами міста, до складу якої входять ліси, лісопарки та інші зелені

насадження, заклади та установи для масового відпочинку, приміські населені пункти, землі сільськогосподарського призначення, виробничі та комунальні підприємства, що обслуговують місто, транспортні магістралі, що забезпечують зв'язки міста з приміською зоною.

Нормативна грошова оцінка земельних ділянок використовується для визначення розміру земельного податку, втрат сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва, економічного стимулювання раціонального використання та охорони земель тощо.

Грошова оцінка земельних ділянок проводиться за методикою, яка затверджується Кабінетом Міністрів України.

В основі нормативної грошової оцінки лежить капіталізація рентного доходу, що виникає завдяки місцю розташування населеного пункту у загальнодержавній, регіональній, і місцевій системах виробництва та розселення, облаштуванню його території та якості земель з урахуванням природно-кліматичних та інженерно-технологічних умов, архітектурно – ландшафтної та історико-культурної цілісності, екологічного стану, функціонального використання земель.

Відповідно до Методики грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів грошова оцінка земель населених пунктів визначається за формулою:

$$Ц_n = (B \times N_p) / N_k \times K_f \times K_m; \quad (1.1)$$

де,  $Ц_n$  – грошова оцінка 1 кв. м земельної ділянки (у гривнях);

$B$  – витрати на освоєння та облаштування 1 кв. м території міста (у гривнях);

$N_p$  – норма прибутку 6%;

$N_k$  – норма капіталізації 3%;

$K_f$  – коефіцієнт, який характеризує функціональне використання земель;

$K_m$  – коефіцієнт, який характеризує місце розташування земельної ділянки.

Коефіцієнти, які характеризують місце положення земельної ділянки ( $K_m$ ), обумовлюються трьома групами факторів: регіонального, зонального і локального і обчислюються за формулою :

$$K_m = K_{m1} \times K_{m2} \times K_{m3} ; \quad (1.2)$$

де,  $K_{m1}$  – коефіцієнт, який враховує статус населеного пункту у загальнодержавній, регіональній і місцевій системі розселення і виробництва;

$K_{m2}$  – коефіцієнт, який враховує містобудівну цінність території в межах населеного пункту;

$K_{m3}$  – коефіцієнт, який враховує місце розташування земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони.

Витрати на освоєння та облаштування території (В) включають відновну вартість інженерної підготовки, головних споруд і магістральних мереж водопостачання, каналізації, тепlopостачання, електропостачання включаючи зовнішнє освітлення, слабкострумівих пристроїв, газопостачання, зливової каналізації, вартість санітарної очистки, зелених засаджень загального користування, вулично-дорожньої мережі, міського транспорту станом на початок року проведення оцінки.

Витрати на освоєння та облаштування території визначаються по кожному конкретному населеному пункту за даними державної статистичної звітності відповідних управлінь (служб).

Основним елементом базової вартості земель є витрати на освоєння та облаштування території населеного пункту. Інформаційною базою для їх визначення є дані державної та відомчої статистичної звітності про натуральні

та вартісні показники, наданні службами комунального господарства, а також матеріали чергових планів інженерних мереж. Повна відновна вартість – це сума витрат, необхідна для і відтворення основних фондів на момент оцінки і визначається на основі їх інвентаризації та переоцінки відповідно до чинного законодавства України.

Коефіцієнти, які характеризують функціональне використання земельної ділянки (Кф), враховують її призначення для житлової громадської забудови, промисловості, транспорту, комерції, тощо.

Значення коефіцієнтів на функціональне використання земельної ділянки (Кф) *прийнятого у відповідності з «Порядком грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів»*.

- 1) землі житлової забудови – 1.0;
- 2) землі промисловості – 1.2;
- 3) землі гірничої промисловості і відкритих розробок – 1.0;
- 4) землі комерційного використання – 2.5;
- 5) з них землі досліджень та розробок – 1.2;
- 6) землі громадського призначення – 0.7;
- 7) землі транспорту, зв'язку – 1.0;
- 8) землі технічної інфраструктури – 0.65;
- 9) землі рекреаційного призначення та інші відкриті землі – 0.5.

Віднесення земель до категорії земель за функціональним використанням провадиться згідно з Інструкцією з заповнення державної статистичної звітності з кількісного обліку земель (форми NN 6-зем, ба-зем, бб-зем, 2-зем) ( за788-98 ), затвердженою наказом Держкомстату України від 05.11.98 N 377 ( з0788-98 ), зареєстрованою в Мін'юсті України 14.12.98 за N 788/3228, відповідно до видів економічної діяльності, зазначених у довідках, що надають юридичним особам органи державної статистики.

Коефіцієнт функціонального використання для земельних ділянок змішаного використання визначається як середньозважене (за площею)

значення коефіцієнтів функціонального використання окремих частин земельної ділянки змішаного використання. Підставою для виділення частин земельної ділянки різного функціонального використання є виключно затверджені дані інвентаризації земельної ділянки та землеустрою.

Коефіцієнт, який характеризує місце розташування земельної ділянки ( $K_m$ ), обумовлюється трьома групами ренто утворювальних факторів регіонального, зонального та локального характеру і обчислюється за формулою:

$$K_m = K_{m1} \times K_{m2} \times K_{m3}, \quad (1.3)$$

де  $K_{m1}$  – регіональний коефіцієнт, який характеризує залежність рентного доходу від місцеположення населеного пункту у загальнодержавній, регіональній і місцевій системах виробництва і розселення;

$K_{m2}$  – зональний коефіцієнт, який характеризує містобудівну цінність території в межах населеного пункту (економіко-планувальної зони);

$K_{m3}$  – локальний коефіцієнт, який враховує місце розташування земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони.

Вихідними даними для обчислення  $K_m$  є генеральні плани та проекти планування і забудови населених пунктів, плани їх земельно-господарського устрою, матеріали економічної оцінки їх територій.

Середня вартість одного квадратного метра земель населеного пункту в залежності від регіональних факторів місця розташування ( $C_{nm}$ ) визначається за формулою:

$$C_{nm} = (B \times N_p) / N_k \times K_{m1}; \quad (1.4.)$$

Значення коефіцієнта  $K_{m1}$  є добутком коефіцієнтів, які враховують:

- 1) чисельність населення, географічне положення, адміністративний статус населеного пункту та його господарські функції;
- 2) входження в приміську зону міст з чисельністю населення 100 тис. чол. і більше;
- 3) наявність у населеного пункту статусу курорту ;
- 4) входження до зон радіаційного забруднення.

У межах населеного пункту базова вартість одного квадратного метра земель диференціюється за економіко-планувальними зонами, які встановлюються на основі економічної оцінки території населеного пункту з урахуванням таких факторів:

- 1) неоднорідності функціонально-планувальних якостей території;
- 2) доступності до центру населеного пункту, місць концентрації трудової діяльності, центрів громадського обслуговування, масового відпочинку;
- 3) рівня інженерного забезпечення та благоустрою території;
- 4) рівня розвитку сфери обслуговування населення;
- 5) екологічної якості території;
- 6) привабливості середовища: різноманітність місць докладання праці, наявність історико-культурних та природних пам'яток тощо.

Середня вартість одного квадратного метра земель не диференціюється для:

- 1) смуги відводу магістральної залізниці, за винятком економіко-планувальних зон, які включають вокзали та привокзальні площі;
- 2) смуги відводу магістральних нафто-, газо- та продуктопроводів, які проходять через територію населеного пункту і виходять за його межі;
- 3) смуги відводу ліній електропостачання високої напруги і виходять за його межі.

Вартість одного квадратного метра земель населених пунктів за економіко-планувальними зонами розраховується за формулою:

$$\text{Цнз} = \text{Цнм} \times \text{Км2}, \quad (1.5)$$

де  $\text{Цнз}$  – середня для економіко-планувальної зони вартість одного квадратного метра земель (у гривнях).

Значення коефіцієнта  $\text{Км2}$  визначається як добуток по факторних оцінок з урахуванням вагової характеристики кожного з факторів.

Числові значення по факторних оцінок приймаються в межах граничних значень коефіцієнтів  $\text{Км2}$  для груп населених пунктів з різною чисельністю населення з урахуванням нормативно-технічної документації та експертної оцінки.

Питома вага зональних ренто утворювальних факторів визначається щодо кожного населеного пункту, виходячи з його особливостей.

Сума вагових характеристик, що встановлена для факторів, повинна дорівнювати 1,0.

Вартість одного квадратного метра земельної ділянки певного функціонального використання ( $\text{Цн}$ ) визначається з урахуванням територіально-планувальних, інженерно-геологічних, історико-культурних, природно-ландшафтних, санітарно-гігієнічних та інженерно-інфраструктурних особливостей місця її розташування в межах економіко-планувальної зони за формулою:

$$\text{Цн} = \text{Цнз} \times \text{Кф} \times \text{Км3}; \quad (1.6)$$

Значення коефіцієнта  $\text{Км3}$  визначається щодо кожного населеного пункту, виходячи з його особливостей. При встановленні значення локального коефіцієнта для окремої земельної ділянки можливо встановлювати його значення на основі визначення частки площі, яку займає цей фактор на земельній ділянці. Установлення частки площі здійснюється переважно

шляхом використання ГІС-технологій та електронних цифрових карт масштабу, не меншого, ніж 1:10000, – для міст з чисельністю населення понад 100 тис. чол. та 1:5000 – для інших населених пунктів.

Вихідними даними для обчислення Кмі є генеральні плани та проекти планування і забудови населених пунктів, плани їх земельногосподарського устрою, матеріали економічної оцінки їх територій.

Значення коефіцієнтів встановлюється за результатами по факторних оцінок кожної групи з урахуванням питомої ваги рентоутворюючих факторів у формуванні загального рентного доходу в межах населеного пункту та його економіко-планувальних зон [9].

**РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МАТЕРІАЛІВ ТА ДОКУМЕНТІВ  
НЕОБХІДНИХ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ РОЗРАХУНКУ ЗЕМЕЛЬНОГО  
ПОДАТКУ ЗА ЗЕМЕЛЬНІ ДІЛЯНКИ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ  
ДЛЯ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ЗЕМЛЯХ  
ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В М. КРИВОМУ РОЗІ**

**2.1. Правила паркування автотранспортних засобів на території м.  
Кривого Рогу**

Правила паркування автотранспортних засобів на території м. Кривого Рогу (далі – Правила) визначають єдиний порядок розміщення місць паркування та їх функціонування на території міста відповідно до Законів України «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про місцеве самоврядування в Україні», Постанов Кабінету Міністрів України від 03.12.2009 № 1342 «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів», від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху» та розроблено з метою:

- 1) підвищення рівня безпеки дорожнього руху, дисципліни водіїв та культури паркування автотранспортних засобів;
- 2) поліпшення умов дорожнього руху шляхом впорядкування місць паркування, розвантаження центральних вулиць міста, збільшення пропускної спроможності їх проїжджої частини.

**2.1.1. Розміщення майданчиків для паркування**

1. Майданчики для паркування є об'єктами благоустрою і повинні відповідати нормам, нормативам, стандартам у сфері благоустрою населених пунктів.

2. Під час розміщення майданчиків для паркування на вулицях і дорогах міста враховується:

- а) наявність та характеристики комунікацій та інженерних мереж;
- б) умови для забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема видимості в плані та повздовжньому профілі;
- в) параметри поперечних та поздовжніх ухилів;
- г) розташування зелених насаджень;
- д) стан покриття проїзної частини.

3. Забороняється влаштування платних місць паркування на визначених земельних ділянках закладів охорони здоров'я, дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, кладовищ, установ органів місцевого самоврядування, виконавчої влади, внутрішніх справ, судів, прокуратур, податкових органів, інших служб міста, які здійснюють погоджувальні та дозвільні процедури, в місцях розвороту та відстою пасажирського транспорту загального користування у кінцевих зупиночних пунктах, на вулицях із двома смугами руху завширшки менш як 7,5 метра.

4. Проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та утримання майданчиків для паркування здійснюються з дотриманням вимог законодавства, державних будівельних норм, стандартів, технічних умов, інших нормативних документів та цих Правил.

### **2.1.2. Обладнання майданчиків для паркування**

1. Паркувальні автомати і автоматичні в'їзні та виїзні термінали на майданчиках для платного паркування встановлюються стаціонарно.

2. На майданчиках для платного паркування у доступному для ознайомлення користувачів місці розміщується інформація про:

- а) оператора (найменування, адреса, контактні телефони);

б) вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування, спосіб оплати (готівковий або безготівковий).

Зазначена інформація надається відповідно до законодавства про мови, а також у разі потреби розміщується її переклад на англійську мову.

3. На майданчиках для паркування обов'язково облаштовуються місця (в обсязі 10 відсотків загальної кількості, але не менш як одне місце) передбаченого стандартами розміру, позначені дорожніми знаками та розміткою, для безоплатного паркування транспортних засобів, зазначених у розділі 7 цих Правил. Відстань від в'їзду на майданчик для платного паркування до найближчого такого місця не повинна перевищувати 50 метрів.

### **2.1.3. Порядок обладнання спеціально обладнаних майданчиків для паркування**

1. Спеціально обладнані майданчики для паркування:

1) можуть бути наземними, підземними, багаторівневими, мати контрольно-пропускний пункт, приміщення для обслуговуючого персоналу, туалет тощо;

2) позначаються дорожніми знаками та розміткою.

2. На спеціально обладнаних майданчиках для платного паркування обов'язково повинні бути встановлені автоматичні в'їзні та виїзні термінали.

3. Підземні та багаторівневі спеціально обладнані майданчики для паркування повинні мати на в'їзді схему розміщення місць для паркування, в'їздів та виїздів, у тому числі розміщення місць для безоплатного паркування транспортних засобів, зазначених у частині шостій статті 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні».

Підземні та багаторівневі спеціально обладнані майданчики забезпечуються автоматичними установками пожежогасіння та пожежною сигналізацією.

4. На спеціально обладнаних майданчиках для паркування у разі можливості встановлюється система відео спостереження за рухом транспортних засобів на їх території і табло зі змінною інформацією про наявність вільних місць для паркування, яке розташовується на в'їзді. Відеоінформація повинна зберігатися не менш як один місяць.

5. Не обладнуються автоматичними в'їзними та виїзними терміналами спеціально обладнані майданчики для платного паркування у разі їх призначення виключно для користувачів, які сплачують вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування у безготівковій формі за договором про паркування протягом визначеного терміну, але не менш як один місяць.

#### **2.1.4. Порядок обладнання відведених майданчиків для паркування**

1. Організацію та контроль за функціонуванням відведених майданчиків для паркування на території міста забезпечує відділ логістики та зв'язку Сумської міської ради.

2. Підставою обладнання відведеного майданчика для паркування є відповідне рішення міської ради.

3. Відведені майданчики для паркування позначаються дорожніми знаками та суцільною синьою (блакитною) смугою на проїзній частині і на бордюрі, що відокремлює проїзну частину від пішохідної.

4. Відведені майданчики для платного паркування обов'язково повинні бути обладнані паркувальними автоматами з розрахунку не менш як один автомат на 10 місць для паркування з обох боків уздовж проїзної частини вулиці, дороги або тротуару.

#### **2.1.5. Функціонування майданчиків для паркування**

1. Послуги з утримання майданчиків для платного паркування надаються оператором з метою використання таких майданчиків за призначенням, а також санітарного очищення, збереження та відновлення їх відповідно до законодавства, нормативів, норм, стандартів, порядків і правил з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху.

2. Оператор зобов'язаний:

- а) використовувати майданчик для паркування за призначенням;
- б) обладнати майданчик для паркування відповідно до вимог цих Правил, Правил паркування транспортних засобів, Правил дорожнього руху, норм, нормативів, стандартів з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху;
- в) утримувати територію та під'їзні шляхи до майданчика для паркування у належному технічному та санітарному стані;
- г) повідомляти ВДАІ по обслуговуванню міста та АТІ про виявлені порушення цих Правил;
- г) здійснювати контроль за своєчасною сплатою вартості послуг з утримання майданчиків для платного паркування;
- д) надавати роз'яснення користувачам щодо застосування цих Правил;
- е) організовувати навчання персоналу, який обслуговує майданчик для паркування;
- є) забезпечувати безоплатно персонал, який обслуговує майданчик для паркування, спеціальним одягом з метою забезпечення його безпеки під час виконання службових обов'язків, а також безпеки дорожнього руху.

3. Оператор не несе відповідальності за збереження транспортних засобів, розміщених на майданчиках для паркування.

**Користувач зобов'язаний:**

- а) поставити транспортний засіб на місце для паркування відповідно до дорожньої розмітки та дорожніх знаків, а також з дотриманням вимог цих Правил і Правил дорожнього руху;

б) сплатити вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування;

в) розмістити у лівому нижньому куті лобового скла транспортного засобу платіжний документ так, щоб забезпечити його видимість для перевірки;

г) після закінчення часу паркування, за який сплачено, звільнити місце паркування або сплатити вартість послуг з утримання майданчика для платного паркування за час фактичного паркування. Допускається безоплатна стоянка транспортного засобу протягом 10 хвилин після закінчення часу паркування, за який сплачено. Розрахунки за паркування здійснюються після 5 хвилин з часу паркування за тарифом за кожну годину знаходження автомобіля на місці паркування.

4. Виконавчий комітет міської ради на підпорядкованій території встановлює режим роботи майданчиків для паркування, що перебувають у комунальній власності, та погоджує його приватним операторам паркування.

5. У разі коли внаслідок паркування транспортного засобу з порушенням цих Правил або Правил дорожнього руху буде пошкоджено майно оператора, житлово-комунального господарства, учасників дорожнього руху, зелені насадження, створено перешкоди виконанню робіт з утримання доріг, інженерних мереж, будинків та споруд, розташованих уздовж дороги, користувач несе відповідальність згідно із законом.

## **2.2. Вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування**

1. Вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування встановлюється виконавчим комітетом міської ради.

2. Сплата вартості послуг з утримання майданчиків для платного паркування здійснюється:

а) шляхом придбання паркувального талону з визначеною тривалістю паркування, в якому зазначається дата та час розміщення транспортного засобу на майданчику для платного паркування;

б) готівкою або за допомогою спеціальної платіжної картки через паркувальний автомат чи автоматичний в'їзний та виїзний термінали.

У разі сплати вартості послуг з утримання майданчиків для платного паркування готівкою або за допомогою спеціальної платіжної картки через автоматичний в'їзний термінал користувач отримує паркувальний талон, на якому зазначено час в'їзду на майданчик для паркування, та сплачує за час паркування на автоматичному виїзному терміналі відповідно до паркувального талону з отриманням фіскального чека.

Сплата вартості послуг з утримання майданчиків для платного паркування підтверджується одним платіжним документом.

3. Під час паркування на майданчику для платного паркування користувач сплачує вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування згідно з тарифом, установленим виконавчим комітетом міської ради у порядку і межах, визначених законодавством, з урахуванням переліку основних послуг.

4. Якщо користувач відмовився сплатити вартість послуг з утримання майданчиків для платного паркування, питання сплати вартості послуг з утримання майданчиків для платного паркування вирішується у судовому порядку.

### **2.3. Контроль та відповідальність**

1. Контроль за виконанням цих Правил у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування здійснює ВДАІ по обслуговуванню міста та АТІ.

2. Контроль за належною організацією та утриманням майданчиків для паркування, що перебувають у комунальній власності, покладається на відділ логістики та зв'язку міської ради.

3. Контроль за дотриманням оператором податкової дисципліни здійснюється Державною податковою інспекцією міста.

4. Недотримання цих Правил тягне відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

## **2.4. Положення про збір за місця для паркування транспортних засобів**

### **1. Визначення понять**

Збір за місця для паркування транспортних засобів – плата за провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів на майданчиках для платного паркування та спеціально відведених місцях, автостоянках. Майданчики для платного паркування – площа території (землі), що належить на правах власності територіальній громаді або державі, на якій відповідно до рішення органу місцевого самоврядування здійснюється платне паркування транспортних засобів. Спеціально відведені автостоянки – площа території (землі), що належить на правах власності територіальній громаді або державі, яка визначається органами місцевого самоврядування із встановленням правил щодо відповідальності за збереження транспортного засобу. До спеціально відведених автостоянок можуть належати комунальні гаражі, стоянки, паркінги, які побудовані за рахунок коштів місцевого бюджету з метою здійснення організації паркування транспортних засобів. Не належать до спеціально відведених автостоянок гаражі, автостоянки, власники або користувачі яких є платниками земельного податку або орендної плати за земельні ділянки державної і комунальної власності, а також земельні ділянки, що належать до прибудинкових територій.

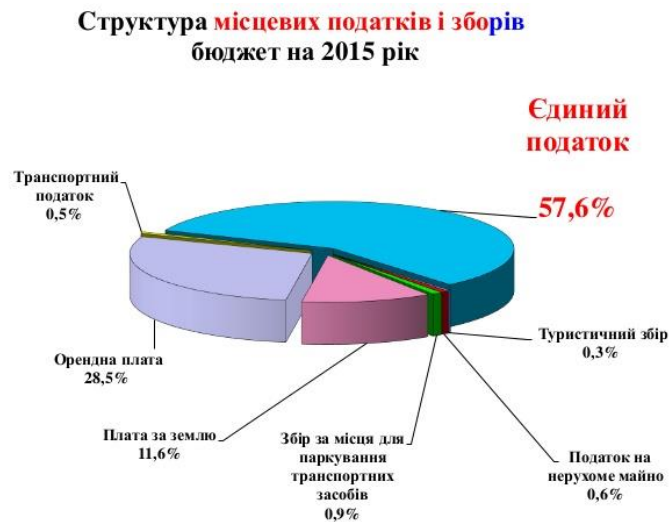


Рис. 2.1. Структура місцевих податків і зборів за 2015 рік

## 2. Платники збору

2.1. Платниками збору є юридичні особи, їх філії (відділення, представництва), фізичні особи – підприємці, які згідно з цим Положенням організують та провадять діяльність із забезпеченням паркування транспортних засобів на місцях для платного паркування.

2.2. Перелік земельних ділянок, відведених для організації та провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів, із зазначенням їх місцезнаходження, загальної площі, площі земельної ділянки, яка відведена для безоплатного паркування транспортних засобів, передбачених статтею 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні», технічного облаштування, кількості місць для паркування транспортних засобів, (в тому числі для інвалідів) затверджується окремим рішенням.

2.3. Платник збору, який має підрозділ без статусу юридичної особи, що провадить паркування транспортних засобів на земельній ділянці не за місцем реєстрації такого платника збору, зобов'язаний зареєструвати такий підрозділ

як платника збору в органі державної податкової служби за місцезнаходженням земельної ділянки.

2.4. Уповноважених для збору за пакування транспортних засобів визначає міська рада.

### **3. Об'єкт і база оподаткування збором**

3.1. Об'єктом оподаткування є земельна ділянка, яка за рішеннями міської ради спеціально відведена для забезпечення паркування транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування, тротуарах або інших місцях.

3.2. Basisом оподаткування є площа земельної ділянки відведена для забезпечення паркування транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування, тротуарах або інших місцях.

3.3. Не належить до об'єкту та бази оподаткування площа земельної ділянки, яка відведена для безоплатного паркування транспортних засобів, передбачених статтею 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні».

### **4. Ставки збору**

4.1. Ставка збору встановлюється за кожний день паркування транспортних засобів у гривнях за 1 квадратний метр площі земельної ділянки, відведеної для паркування транспортних засобів. При визначенні ставки збору враховується місцезнаходження відведених місць для паркування транспортних засобів, площа відведеного місця, кількість місць для паркування транспортних засобів, спосіб поставлення транспортних засобів на паркування.

4.2. Встановити ставку збору на 2015 рік за кожний день провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів у розмірі 0,2823 грн. за 1 квадратний метр площі земельної ділянки, відведеної для організації та провадження такої діяльності.

4.3.Надалі, щорічно (з 01 січня кожного року), ставка збору у гривнях за 1 квадратний метр площі земельної ділянки, відведеної для організації та провадження такої діяльності, обраховується та встановлюється у розмірі 0,03 відсотка мінімальної заробітної плати, установлені законом на 1 січня податкового (звітного) року.

## **5. Порядок обчислення збору**

5.1. Збір обчислюється шляхом множення площі земельної ділянки, яка є базою оподаткування (за винятком площі земельної ділянки, яка відведена для безоплатного паркування транспортних засобів) на ставку збору за кожний день провадження діяльності із забезпечення паркування транспортних засобів та на кількість днів провадження цієї діяльності за базовий податковий (звітний) період.

## **6. Податковий період, порядок обчислення та строки сплати збору**

6.1. Базовий податковий (звітний) період дорівнює календарному кварталу.

6.2. Збір сплачується до міського бюджету авансовими внесками до 30 числа (включно) кожного місяця (у лютому до 28 (29) включно) фізичними особами – підприємцями, юридичними особами, їх філіями (відділеннями, представництвами) за місцем розташування місця для паркування транспортних засобів. Остаточна сума збору, обчислена відповідно до податкової декларації (розрахунку) за податковий (звітний) квартал (з урахуванням фактично внесених авансових платежів), сплачується у строки, визначені для квартального податкового періоду.

## **7. Строк та порядок подання звітності**

7.1. Податкова декларація (розрахунок) збору за місця для паркування транспортних засобів подається за звітний період, в установлені Податковим Кодексом України строки до органу державної податкової служби, в якому перебуває на обліку платник податків.

## **8. Відповідальність платників і контроль за стягненням збору**

8.1. Відповідальність за невиконання або неналежне виконання податкового обов'язку несуть платники збору відповідно до Податкового кодексу України.

8.2. Податкові органи здійснюють контроль за повнотою справляння, правильністю і своєчасністю перерахування збору за місця для паркування транспортних засобів до бюджету.

## **2.5. Аналіз ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» в частині транспортної і вулично-дорожньої мережі**

Мережу вулиць і доріг населених пунктів треба проектувати у вигляді єдиної системи з урахуванням функціонального призначення окремих вулиць і доріг, інтенсивності транспортного, пішохідного і велосипедного руху, архітектурно-планувальної організації території і характеру забудови, вимог охорони навколишнього середовища.

Розрахункові параметри вулиць і доріг міст слід приймати за рис. 2.2.

Група поселень	Категорія вулиць і доріг	Розрахункова швидкість руху, км/год.	Ширина смуги руху, м	Кількість смуг руху, частини	Найбільший поздовжній схил, %	Найменші радіуси кривих, м	Ширина тротуару, м
Магістральні вулиці і дороги							
Найзначніші, міста	Загальноміського значення безперервного руху	100	3,75	6 - 8	40	500	4,5
	Те саме регульоване	80	3,75	4 - 6	50	400	3,0

	ваного руху							
	Районного значення	70	3,75	4 - 6	60	250	2,25	
Великі міста	Загально-міського значення	80	3,75	4 - 6	60	400	3,0	
	Районного значення	60	3,75	2 - 4	60	250	2,25	
Середні, малі міста	Магістральні вулиці (дороги)	60	3,75	2 - 4	60	250	2,25	

Вулиці і дороги місцевого значення

Усі групи поселень	Житлові вулиці	40	3,50	2 - 3*)	70	125	1,5	
	Дороги у проми-слових і комуна-льно-складських зонах	40	3,75	2	60	250	1,5	
	Проїзди	30	3,0 - 3,5	1 - 2	80	30	0,75	
	Пішохідні вулиці й дороги	4	0,75	2 - 6	60	-	-	
	Велосипедні доріжки	30	1,50	1 - 2	40	50	-	

\*) З урахуванням стоянок легкових автомобілів.

**Примітка 1.** До житлових будинків заввишки 9 поверхів і більше та до громадських будинків заввишки 5 поверхів і більше слід передбачати проїзди завширшки не менше 3,5 м або смуги завширшки 6 м, що придатні для проїзду пожежних машин з двох поздовжніх сторін багатосекційних житлових будинків та громадських будинків і з усіх сторін односекційних житлових будинків. До житлових будинків меншої поверховості проїзди можна влаштовувати з однієї поздовжньої сторони.

**Примітка 2.** Велосипедні доріжки слід передбачати за напрямками найбільш інтенсивних транспортних і пішохідних потоків у малих, середніх і великих містах, сільських населених пунктах, а також функціональних зонах найзначніших і значних міст (сельбищних, промислових, ландшафтно-рекреаційних). Прокладати їх

необхідно ізолювано від цих потоків.

**Примітка 3\*.** Доріжки для проїзду інвалідних колясок слід прокладати за основними напрямками руху інвалідів у межах населених пунктів або їх районів до відповідних установ охорони здоров'я, соціального забезпечення, торгівлі, спорту, фізкультури тощо, передбачаючи при цьому необхідне обладнання перехресть (пандуси-з'їзди, світлофори тощо). Допускається суміщення доріжок для руху інвалідних колясок з велосипедними і пішохідними доріжками. Ширина пішохідних доріжок і тротуарів, які забезпечують рух інвалідів і людей похилого віку на кріслах-колясках, повинна бути не менше 1,8 м при двосторонньому русі та 1,2 м - при односторонньому. Величина схилів пішохідних доріжок і тротуарів не повинна перевищувати: поздовжніх - 4%, поперечних - 1%.

**Примітка 4\*.** Вздовж пішохідних доріжок для людей похилого віку та інвалідів на кріслах-колясках і людей з фізичними недугами слід влаштовувати майданчики для відпочинку через кожні 300 м. Розміри майданчиків для відпочинку приймати не менше: 150 см x 180 см при повороті крісла-коляски на 90 град.; 180 см x 190 см - 180 град.; 210 см x 210 см - 360 град.

У складі вулично-дорожньої мережі треба виділяти вулиці й дороги магістрального й місцевого значення.

Територія вулиць і доріг всіх категорій, відокремлюються від інших функціональних територій поселень геодезичне за фіксованими границями – червоними лініями. Розбивочні креслення червоних ліній призначаються для забезпечення регулювання і містобудівного контролю при забудові, реконструкції і благоустрої поселень, при відведенні земельних ділянок, встановленні умов їх використання.

Зберігання легкових автомобілів у містах (населених пунктах) слід передбачати відповідно до функціонального зонування їх територій.

У житлових районах повинне бути забезпечене постійне зберігання всіх автомобілів (100%), які належать жителям цих районів, а також тимчасове зберігання автомобілів відвідувачів. Кількість місць тимчасового зберігання легкових автомобілів у житловому районі повинна складати як мінімум 20% розрахункового парку автомобілів жителів цього району.

Не допускається паркування автомобілів у зонах під'їзду спецавтотранспорту та за межами спеціально відведених зон паркування.

При дотриманні санітарно-гігієнічних вимог щодо відстаней заїздів,

виїздів та проїздів автотранспорту до вікон житлових та громадських будинків і споруд, а також території дитячих майданчиків і дитячих закладів допускається забезпечення паркування автомобілів на прибудинковій території житлових будинків шляхом встановлення у спеціально відведених для цього місцях підземних багатоповерхових механізованих (автоматизованих) гаражів.

Вважати за доцільне проведення поступової реконструкції існуючих кооперативів одноповерхових гаражів із надбудовою над ними 3-5-поверхових механізованих (автоматизованих) гаражів.

Забезпечувати збільшення кількості машино-місць на існуючих відкритих автостоянках шляхом встановлення багатоповерхових гаражів або багатоповерхових механізованих (автоматизованих) гаражів.

Біля транспортно-пересадочних вузлів (станції метро, станції електропоїздів, зупинки міського громадського транспорту, перехрестя транспортних магістралей тощо) необхідно, дотримуючись відповідних санітарних розривів та санітарно-захисних зон до житлової та громадської забудови, розміщувати багатоповерхові гаражі або багатоповерхові механізовані (автоматизовані) гаражі.

*Паркування* – розміщення автомобіля на стоянці (автостоянці чи гаражі).

*Автостоянка* – спеціально обладнаний відкритий майданчик (площадка) для постійного чи тимчасового зберігання легкових автомобілів та інших мототранспортних засобів.

*Гараж* – будівля (споруда), частина будівлі (споруди) або комплекс будівель (споруд) із приміщеннями для постійного або тимчасового зберігання, а також елементами технічного обслуговування легкових автомобілів та інших мототранспортних засобів.

*Багатоповерховий гараж* – гараж (наземний, підземний або наземно-підземний) який має два поверхи (або яруси) та більше.

*Багатопверховий механізований (автоматизований) гараж* – гараж закритого типу, у якому паркування легкових автомобілів та інших мототранспортних засобів здійснюється при вимкненому двигуні і без участі водія.

Перспективна кількість місць у гаражах та автостоянках розраховується на основі перспективного рівня автомобілізації з врахуванням росту кількості населення та транспортних засобів у населеному пункті, а також строку, на який розробляється генеральний план чи інший містобудівний проект.

Перспективний рівень автомобілізації в населеному пункті визначається на основі розрахунку. В основу розрахунку закладаються сучасний рівень автомобілізації, прогнозовані тенденції росту кількості автомобілів у даному населеному пункті, соціальні засади розвитку населеного пункту та регіону в цілому. За умови невиконання розрахунків середній рівень автомобілізації приймається на перспективу 25-30 років у кількості 400 одиниць на 1000 мешканців.

Наземні гаражі можуть передбачатися заввишки не більше 9 поверхів, підземні – не більше 5 поверхів.

При визначенні кількості машино-місць на автостоянках і в гаражах необхідно враховувати можливе суміщене використання їх різними організаціями та суб'єктами.

Кожне підприємство, установа та організація мають забезпечувати своїх працівників та відвідувачів необхідною кількістю місць для зберігання автотранспорту на автостоянках чи в гаражах. Кількість машино-місць для таких автостоянок чи гаражів розраховується відповідно до нормативних показників, прийнятих на рис. 2.2.

Розрахункову кількість машино-місць на автостоянках та в гаражах біля окремих громадських будівель і споруд масового відвідування слід приймати згідно з таблицею 2.1.

Таблиця 2.1. – Розрахункову кількість машино-місць на автостоянках та в гаражах біля окремих громадських будівель і споруд масового відвідування

Ч/ч	Об'єкти тяжіння	Розрахункові одиниці	Кількість машино-місць (мінімальна)	
			Автостоянки та гаражі	Багатоповерхові гаражі (в тому числі багатоповерхові механізовані (автоматизовані))
1	Міністерства, установи управління, громадські, проектні і наукові підприємства, установи та організації	На 100 працюючих	15-20	20-25
2	Об'єкти комерційно-ділової діяльності (окремі нежитлові та офісні приміщення, бізнес-центри, офісні комплекси площею більше 100кв.м)	На 100 кв.м площі	5-8	8-10
3	Вищі та середні навчальні заклади	На 100 викладачів, співробітників та студентів	15-20	20-25
<b>Підприємства торгівлі та громадського харчування</b>				
4	Ресторани і кафе	На 10 місць у залі	2-3	3-4
	Торгові центри, торговельні зали, універмаги, магазини з площею торговельних залів понад 200 кв.м	На 100 кв. м торгової площі	6-8	8-10
	Спеціалізовані підприємства торгівлі (спеціалізовані торгові центри)	На 100 кв.м торгової площі	6-8	8-10
	Ринки	На 10 торгових місць	4-5	5-6
<b>Заклади відпочинку, культури та мистецтва</b>				
5	Театри, цирку, кінотеатри, концертні зали, бібліотеки, музеї	На 100 місць у залах чи одночасних відвідувачів	15-20	15-30

	Розважальні комплекси, виставки та виставкові центри	На 100 відвідувачів	15-20	20-25
	Парки культури та відпочинку	На 100 відвідувачів	4-7	7-15
<b>Лікувально-профілактичні заклади</b>				
	Лікарні, диспансери, пологові будинки	На 100 ліжок	10-15	15-20
	Поліклініки	На 100 відвідувачів	10-15	10-15
<b>Готелі</b>				
7	Готелі категорій	На 100 номерів	20-25	25-30
	Мотелі	На 100 номерів	100	100
8	Підприємства побутового обслуговування населення	На 100 кв.м площі	10-15	15-20
9	Спортивні будівлі і споруди, стадіони, зали і басейни	На 100 відвідувачів та обслуговуючого персоналу	12-15	15-35
10	Вокзали залізничного, річкового, морського, автомобільного і повітряного транспорту	На 100 пасажирів, які прибувають у годину «пік» та обслуговуючого персоналу	30-40	30-40
<b>Промислова, комунальна та складська зони</b>				
11	Промислові підприємства	На 100 працюючих у двох суміжних змінах	4-6	7-10
	Підприємства та установи комунального господарства	На 100 працюючих	8-10	10-15
	Склади та складські комплекси	На 100 кв.м. складу	7-10	10-15
<p><b>Примітка 1.</b> Нормативні показники враховують усі категорії легкових автомобілів.</p> <p><b>Примітка 2.</b> При суміщеному розміщенні біля окремих об'єктів тяжіння як гаражів і стоянок легкових автомобілів, так і багатоповерхових гаражів (в тому числі і багатоповерхових механізованих (автоматизованих) розрахункову кількість машино-місць слід приймати за показниками кількості машино-місць у багатоповерхових гаражах.</p> <p><b>Примітка 3.</b> При розміщенні в окремих громадських будівлях чи спорудах масового відвідування різних за функціональним призначенням об'єктів тяжіння розрахунок кількості машино-місць у них здійснюється за показниками кількості машино-місць у багатоповерхових гаражах по кожному з об'єктів тяжіння із застосуванням коефіцієнта зменшення – 0,8.</p>				

**Примітка 4.** У таблиці 2.2. показники подаються для крупніших та крупних населених пунктів. Для населених пунктів із меншою чисельністю населення кількість машино-місць приймається з коефіцієнтом зменшення відповідно для 58 районів поселень: великих – 0,8, середніх – 0,6, малих – 0,5.

**Примітка 5.** Мінімальні норми таблиці наведені для міст із рівнем автомобілізації до 400 автомобілів включно на 1000 мешканців, а максимальні наведені для міст, рівень автомобілізації в яких перевищує показник 400 автомобілів на 1000 мешканців.

У межах територій, що мають особливу історико-культурну цінність та в районах історичної забудови міст, необхідно передбачати розміщення лише підземних гаражів [25].

## **2.6. Аналіз використання земель загального користування для паркування транспортних засобів**

Досить проблемних наразі є питання користування землями загального користування населених пунктів. У цьому випадку, припускається конфлікт між приватними інтересами орендаря (користувача) земельної ділянки (який може бути й власником збудованої на ній нерухомої будівлі чи споруди) та іншими особами, які мають гарантоване Конституцією України [26] право загального природокористування (у тому числі землекористування). Так чи інакше воно стосується й прав власності та здійснення власником його правомочностей.

За законодавством України до земель загального користування населених пунктів належать майдани, вулиці, проїзди, шляхи, набережні, пляжі, парки, сквери, бульвари, кладовища, місця знешкодження та утилізації відходів тощо (п. «а» ст. 83 ЗК України) [27].

Законодавчо закріплено, що межі земель загального користування населених пунктів встановлюють сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи в межах повноважень, визначених законом, а також Київська та Севастопольська міські державні адміністрації у разі делегування їм таких повноважень відповідно до планів червоних ліній [28]. При цьому під

поняттям «червоні лінії» розуміють визначені в містобудівній документації відносно пунктів геодезичної мережі межі існуючих та запроектованих вулиць, доріг, майданів, які відмежовують території мікрорайонів, кварталів та території іншого призначення.

Відповідно до 59 ра. 21 Закону України «Про дорожній рух», автомобільна дорога, вулиця – це частина території, в тому числі в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами [29].

Діяльність, пов'язана з паркуванням транспортних засобів, сьогодні набула широкого розповсюдження. При цьому плата за парковку автомобілів є одним з найбільш важливих джерел наповнення місцевих бюджетів у країнах з усталеними традиціями місцевого самоврядування. Натомість в Україні протягом останніх років мала місце дещо інша ситуація: надходження збору за припаркування автотранспорту склали тільки близько 3 % від загального обсягу місцевих податків і зборів. Поліпшення механізму його справляння в Податковому кодексі України разом з рядом чинників – збільшення кількості транспортних засобів, розширення мережі платних зон паркування та покращення якості наданих сервісних послуг – сприятимуть зростанню темпів надходження даного збору. Це, безумовно, позитивний результат на фоні очікуваного багатьма вітчизняними науковцями і політиками недовиконання завдань щодо його мобілізації до місцевих бюджетів.

Згідно пункту 266.1 Податкового кодексу визначено платників збору за паркування транспортних засобів. З одного боку, ними є юридичні особи, їх філії (відділення, представництва) – організації, створені та зареєстровані у встановленому порядку. З іншого – фізичні особи-підприємці – громадяни, які здійснюють своє право на підприємницьку діяльність за умови її державної реєстрації. Ці особи, відповідно до рішення місцевої ради, організовують і провадять діяльність із забезпечення паркування транспортних засобів на

майданчиках для платного паркування або спеціально відведених автостоянках[30].

У підпункті 14.1.104 Податкового кодексу України поняття «майданчики для платного паркування» трактується як площа території (землі), що належить на правах власності територіальній громаді або державі, на якій, відповідно до рішення органу місцевого самоврядування, здійснюється платне паркування транспортних засобів. Щоправда, аналогічне визначення (наведене в підпункті 14.1.229 Податкового кодексу України) стосується також спеціально відведених автостоянок як площі території (землі), що належить на правах власності територіальній громаді або державі, яка визначається органами місцевого самоврядування із встановленням правил щодо відповідальності за збереження транспортного засобу. При цьому до спеціально відведених автостоянок належать комунальні гаражі, стоянки, паркінги (будівлі, споруди, їх частини), які побудовані за рахунок коштів місцевого бюджету з метою здійснення організації паркування транспортних засобів. Натомість не відносять до таких автостоянок гаражі, автостоянки, власники або користувачі яких є платниками земельного податку або орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності, а також земельні ділянки, що належать до прибудинкових територій.

У пункті 266.2 визначено об'єкт і базу оподаткування збором за паркування транспортних засобів, яким відповідно є спеціально відведена земельна ділянка та площа земельної ділянки, комунальних гаражів, стоянок, паркінгів, побудованих за рахунок коштів місцевого бюджету. При цьому в статті 79 Земельного кодексу України та підпункті 14.1.74 Податкового кодексу України трактування земельної ділянки практично співзвучні й розглядаються як частина земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, цільовим (господарським) призначенням та з визначеними правами [31].

## 2.7. Аналіз м. Кривого Рогу в частині транспортної і вулично-дорожньої мережі

Магістральна мережа міста Кривий Ріг має лінійно-радіальну структуру. Центром чотирьох радіусів проспектів Миру, Металургів, Гагаріна та вулиці Волгоградської виступає площа Горького. Іншим центром радіусів є площа Визволення. Відсутність об'їздних доріг з усіх напрямків змушує транзитний транспорт рухатися через місто, додатково завантажуючи всі ділянки вуличної мережі. Також немає достойних дублерів для магістральних вулиць для надання водіям можливості проїжджати від одного району міста до другого, не заїжджаючи до центральної частини. Свої обмеження надають великі підприємства та комбінати, їх кар'єри. Ще одна проблема – це необхідність підведення залізничних ліній до вищезазначених підприємств. Великою проблемою міста можна назвати і його протяжність. Кожний район та мікрорайон міста повинен мати весь спектр магістральних вулиць, щоб визначитися з параметрами кожної з них та порядком їх реконструкції. Загальна довжина вулиць міста Кривий Ріг складає 2528,161 км. Щільність всієї вуличної мережі міста – 5,88 км/км<sup>2</sup>, вулиць загальноміського значення в місті становить – 0,47 км/км<sup>2</sup>, вулиць районного значення – 0,36 км/км<sup>2</sup>. Найбільша щільність вулиць та доріг в Саксаганському районі – 11,87 км/км<sup>2</sup>, найменша в Тернівському – 3,36 км/км<sup>2</sup> та Інгулецькому – 4,50 км/км<sup>2</sup> районах. Примітною особливістю є той факт, що щільність вуличної мережі Центрально-Міського району – 4,37 км/км<sup>2</sup> менша, ніж в середньому по місту. Складну систему магістралей та доріг міста з розгалуженою мережею поєднує 91 штучна споруда, а саме: транспортні розв'язки в різних рівнях – 8 од.; мостів – 23 од.; переїздів – 26 од.; залізничних шляхопроводів – 22 од.; підземних пішохідних переходів – 6 од.; мостів – 5 од.; шляхопровод – один. При цьому жодна з магістралей не має обходу міста Кривого Рогу. Проходячи безпосередньо територією міста, автомагістралі державного значення значно

навантажують транзитними транспортними потоками міські магістралі, що погіршує в цілому транспортну ситуацію в місті та має значний вплив на екологічний стан. Аналогічна ситуація і з територіальними автомобільними дорогами. Ці автомобільні дороги також прокладено через місто [32].

Порядок вдосконалення транспортно-планувального каркасу міста, передбачається стратегічними рішеннями генерального плану, що досягається в комплексних транспортних схемах. Тут спочатку позначений в генеральному плані перелік реконструйованих і нових магістральних доріг і вулиць, що конкретизується з урахуванням результатів детального обстеження розмірів пасажирських та транспортних потоків, а також геометричних параметрів елементів вулично-дорожньої мережі. При обстеженні в першу чергу встановлюються класифікаційні ознаки доріг та інших споруд на реальній транспортній мережі, їх відповідність вимогам забезпечення необхідних найкоротших зв'язків між фокусами тяжіння вантажів і пасажирів, згідно запланованій схемі територіального розвитку міста. Також дослідження включає оцінку пропускну здатності основних, найбільш напружених ділянок і уточнення категорії магістральних доріг і вулиць у відповідності з потужністю фактичних пасажирських і вантажних потоків на найбільш концентрованих напрямках, а також з перспективним обсягом руху. Одночасно встановлюється щільність проектованої магістральної мережі з точки зору пішохідної доступності транспортних ліній і інші критерії оцінки планувальної схеми, ступінь складності вузлів, рівень завантаження центрального вузла [33]. Для оцінки проектованої пропускну здатності вулично-дорожньої мережі за коефіцієнтом завантаження і перевірки її відповідності завданням транспортного обслуговування складається інтенсивність руху нерейкових видів транспорту в годину «пік». Враховуючи, що транспортні проблеми виникають в місті не в локальних вузлах, а охоплюють окремі напрями чи планувальні зони, то підвищення пропускну здатності вулично-дорожньої мережі може бути досягнуто в основному

шляхом перекладу магістралей на відповідних напрямках в більш високу категорію з організацією безперервного руху. Такі заходи намічені до транспортної частини генерального плану міста, реалізуються в комплексних транспортних схемах, переклад поздовжньої магістралі в магістраль безперервного руху шляхом реконструкції існуючих магістралей загальноміського значення регульованого руху. З цього випливає, що в перспективі у місті закладається будівництво поздовжніх, кільцевих або об'їздних магістралей з транспортними розв'язками. Якщо враховувати велику вартість цих споруд, а в обмежених умовах їх будівництво неминуче пов'язане зі значною реконструкцією існуючої забудови, то їхня реалізація проектів може розтягнутися на досить тривалий період. Тому в цілях підтримки стратегічних рішень генерального плану та комплексних транспортних схем наявні резерви підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі спочатку можуть бути розкриті, детально опрацьовані і реалізовані в комплексних схемах організації руху засобами організації і регулювання дорожнім рухом [34]. Організаційно-регульовальні заходи з вибірковою реконструкцією вузлів і вулиць дозволяють підтримувати необхідну пропускну здатність вулично-дорожньої мережі в умовах зростання автомобілізації, а, отже, і інтенсивності руху при обмеженому фінансуванні планувально-реконструктивних заходів великого масштабу. В економічній ситуації це найбільш доступні засоби, що дозволяють оперативно усунути заторні ситуації і максимально використовувати наявний запас пропускної здатності вулично-дорожньої мережі. Вони спрямовані в основному на зміну існуючих схем організації дорожнього руху з доцільністю зменшення кількості конфліктних точок, скорочення затримок транспорту і підвищення пропускної здатності перехресть.

Стратегія управління розвитком транспортної системи міста повинна передбачати разом з поточними організаційно-регульовальними заходами, що підтримують необхідну пропускну здатність вулично-дорожньої мережі, в

першу чергу, її локальних ділянок, послідовне, пов'язане з фінансовими можливостями міста, впровадження транспортно-містобудівних заходів, які забезпечують пропускну здатність всієї транспортної мережі на перспективу. При виборі першочергових об'єктів з метою реконструкції або вдосконалення схем організації руху враховують, перш за все, коефіцієнт завантаження ділянок доріг і вулиць та показники їх аварійності [35]. Завданнями комплексної схеми організації дорожнього руху в умовах зростаючої автомобілізації залишається стримування зростання інтенсивності руху, підвищення пропускну здатності транспортної мережі та поліпшення екологічної обстановки. В нових комплексних схемах організації руху треба намітити основні заходи щодо вдосконалення організації руху або усунення планувально-конструктивних недоліків елементів вулично-дорожньої мережі з їх оцінкою по конкретному забезпеченню необхідної пропускну здатності.

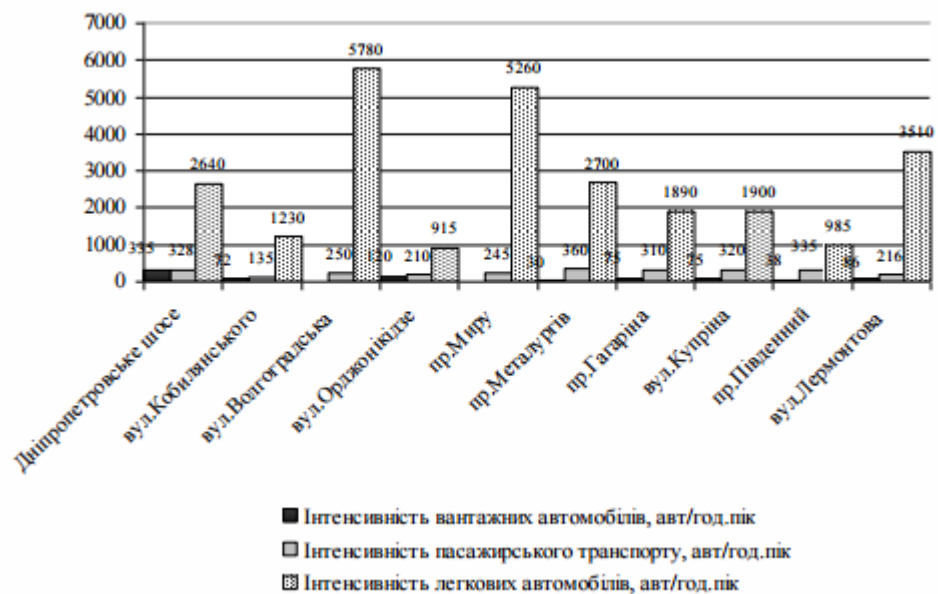


Рис. 2.3. – Інтенсивність руху нереєстрованих видів транспорту

Найбільш характерними недоліками, усунення яких досягається підвищення пропускну здатності ділянок вулично-дорожньої мережі є:

- 1) неорганізований рух пішоходів по проїзній частині;
- 2) окремі нерегульовані пішохідні переходи;

- 3) неорганізовані зупинки пасажирського транспорту;
- 4) в'їзди і виїзди з прилеглих територій;
- 5) вулична парковка в полу карманах, або на краю проїзної частини;
- 6) невідповідність ширини проїзної частини вулиць їх категорій за діючими нормативами;
- 7) змінна ширина проїзної частини по трасі міських доріг і вулиць;
- 8) невідповідність довжини посадкових майданчиків кількості маршрутів, що використовується на маршрутній мережі;
- 9) обмежена видимість в плані вулиць і в зоні перехресть за високими зеленими насадженнями та ін.

Необхідно враховувати, що в міру подальшого зростання автомобілізації та інтенсивності руху на вулично-дорожній мережі ефективність реалізованих оперативних організаційно регулювальних заходів по підвищенню пропускної здатності буде поступово знижуватися. Стабільність і ефективність засобів організації руху будуть забезпечені у тому випадку, якщо вони будуть постійно підтримуватися новими рішеннями у сфері модернізації вулично-дорожньої мережі, що передбачають стадійно підвищення її пропускної здатності. Тому організацію міського руху слід розглядати як комплексну проблему, вирішуючи на основі системного підходу на всіх стадіях планування транспортної схеми міста.

Проведений аналіз сучасного стану транспортної схеми міста показує, що в умовах зростання запланованого комплексно-дорожніх схем і при недостатніх темпах підвищення її пропускної здатності стримування зростання інтенсивності руху може бути досягнуто шляхом підвищення провізної здатності транспортних ліній та розвитку в містах масового пасажирського транспорту при планомірному збільшенні середньої місткості рухомого складу. Крім того, засобами організації руху необхідно забезпечувати переважні умови для пропуску громадського транспорту по мережі [36].

**РОЗДІЛ 3 РОЗРАХУНОК НОРМАТИВНОЇ ГРОШОВОЇ ОЦІНКИ,  
ЗЕМЕЛЬНОГО ПОДАТКУ ТА ОРЕНДНОЇ ПЛАТИ ЗА ЗЕМЕЛЬНІ  
ДІЛЯНКИ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ПАРКУВАННЯ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ЗЕМЛЯХ ЗАГАЛЬНОГО  
КОРИСТУВАННЯ В МІСЦІ КРИВОМУ РОЗІ**

**3.1. Визначення площ земельних ділянок, які використовуються для  
паркування транспортних засобів на землях загального користування**

Протягом 2016 року діяльність Криворізької міської ради та її виконавчого комітету була спрямована на забезпечення ефективного регулювання господарських та адміністративних відносин між владою й суб'єктами господарювання, запобігання ухваленню регуляторних актів, що не вирішують існуючих проблем та не відповідають ринковим вимогам, досягнення максимально позитивних результатів за рахунок мінімальних необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян і органів місцевого самоврядування.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (надалі – Закон) питання реалізації державної регуляторної політики покладено на постійну комісію з питань регуляторної політики та підприємництва (рішення міської ради від 24.12.2015 №16 «Про затвердження Положення про постійні комісії Криворізької міської ради»), її склад затверджено рішенням міської ради від 15.12.2015 №11 «Про затвердження персонального складу та обрання голови постійної комісії міської ради з питань регуляторної політики та підприємництва».

Під час підготовки, прийняття, визначення результативності дії та перегляду регуляторних актів регуляторними органами міської ради та її виконкому забезпечувалася процедура дотримання прозорості відповідно до

вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

За допомогою послідовного виконання порядку прийняття регуляторних актів, підкріплених підзвітністю та процедурами громадського обговорення, експертизи, відстеження результативності дії, усунуто можливість проявів корупції в органах місцевого самоврядування.

Відповідно до ст. 7 вище зазначеного Закону на 2016 рік затверджені плани діяльності з підготовки проектів регуляторних актів рішень міської ради та її виконавчого комітету, щодо яких задля підтримки в актуальному стані та враховуючи зміни в чинному законодавстві України, соціально-економічні та інші проблеми, що породжують небажані наслідки для населення й суб'єктів підприємництва, проводилося коригування протягом року.

Плани та зміни до них затверджувалися рішеннями міської ради або виконавчого комітету міської ради, після чого оприлюднювались у засобах масової інформації (Криворізька міська комунальна газета «Червоний гірник» та на офіційному веб-сайті виконкому Криворізької міської ради в підрозділі «Регуляторна політика» розділу «Законодавство України»).

Проект регуляторного акта перед його затвердженням проходить регуляторну процедуру, зокрема розглядається відповідальною постійною комісією для забезпечення здійснення у виконавчих органах міської ради державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності відповідно до вимог ст. 4, 8 Закону, головною постійною комісією міської ради відповідно до розподілу повноважень, міською координаційною радою з питань розвитку підприємництва, оприлюднюється та підлягає громадському обговоренню, у тому числі на засіданнях міських галузевих рад підприємців за відповідною галузевою спрямованістю. Проекти рішень міської ради отримували також пропозиції Державної регуляторної служби України щодо їх удосконалення відповідно до принципів державної регуляторної політики.

Всі проекти проєкспертовано територіальним відділенням Антимонопольного комітету України щодо їх відповідності вимогам законодавства про захист економічної конкуренції. Після ухвалення рішення, що підлягали в повному обсязі регуляторній процедурі, оприлюднювалися протягом 10 днів у засобах масової інформації.

До проєктів регуляторних актів підготовлено аналіз їх регуляторного впливу з виконанням вимог Постанови Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року №308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта», зі змінами (від 16 грудня 2015 року №1151). Для реалізації правил указаної процедури проводився розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів місцевого самоврядування та розрахунок витрат на запровадження регулювання для суб'єктів підприємництва, у тому числі малого. Це є додатковим механізмом відкритого контролю за діями органів місцевого самоврядування. Оприлюднення обґрунтування підготовки регуляторного акта у вигляді аналізу регуляторного впливу та проведення консультацій спрямовані на те, щоб зробити регуляторні акти ефективними й результативними, тобто такими, що відповідають вимогам сьогодення та відображають зацікавленість органів місцевого самоврядування в розвитку підприємництва.

Задля всебічного розгляду проєктів регуляторних актів та аналізу їх регуляторного впливу при виконанні міської ради функціонує консультативно-дорадчий орган – експертна комісія з питань підготовки проєктів регуляторних актів. До її складу увійшли представники наукових установ (Державних вищих навчальних закладів «Криворізький національний університет», «Криворізький державний педагогічний університет», Криворізький економічний інститут Державного вищого навчального закладу «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична

академія»), професійних спілок, фіскальних органів, суб'єктів господарювання, громадських організацій і бізнес-асоціацій.

Для забезпечення відповідності проектів регуляторних актів діючим нормам, вимогам і принципам державної регуляторної політики, усунення суперечностей, що виникають в процесі розробки проектів регуляторних актів, активно застосовувалася практика проведення громадських слухань з питань обговорення проектів регуляторних актів та досягнення цілей, задекларованих при прийнятті діючих. Наслідки проведених заходів ставали підставами для доопрацювання запропонованих до обговорення документів, направленими на суттєве підвищення ефективності системи управління та, відповідно, захищеності суб'єктів господарювання. Так, за результатами публічного обговорення на доопрацювання було направлено проект рішення міської ради «Про затвердження Положення про порядок продажу земельних ділянок комунальної власності (або прав на них) на території міста Кривого Рогу».

Оцінка громадян, суб'єктів господарювання, громадських організацій базується на дисципліні оприлюднення проектів регуляторних актів, підготовці аналізу регуляторного впливу та наявності відкритих обговорень. Активними представниками бізнес-асоціацій при підготовці проектів регуляторних актів виступали Криворізьке регіональне відділення Українського союзу промисловців і підприємців, Фонд підтримки та захисту прав підприємництва, малого та середнього бізнесу в Україні, Криворізьке представництво Дніпропетровської торгово-промислової палати. За ініціативної участі громадськості проходить підготовка проекту рішення міської ради «Про розміщення тимчасових споруд для здійснення підприємницької діяльності в м. Кривому Розі».

За результатами колективної співпраці було отримано дозвіл на оприлюднення проектів регуляторних актів.

Після публічного обговорення, роз'яснень та рекомендацій Державної регуляторної служби України, Дніпропетровського територіального

відділення Антимонопольного комітету України за 4 проектами (листи від 14.08.2016 №5034/0/20-16, 22.08.2016 №2138/27/04-16, 05.12.2016 №7315/0/2016) зроблено висновки щодо необхідності доопрацювання та у зв'язку з відсутністю регуляторних ознак було прийнято рішення міської ради від 28.09.2016 №914 «Про внесення змін до рішення міської ради від 31.01.2015 №3310 «Про затвердження Регламенту Центру надання адміністративних послуг «Муніципальний центр послуг м. Кривого Рогу» та його територіальних підрозділів» та рішення виконкому міської ради від 14.12.2016 №514 «Про встановлення тарифів на послуги міського електричного транспорту в м. Кривому Розі». Ураховуючи вище викладене, проекти рішень «Про затвердження Положення про порядок продажу земельних ділянок комунальної власності (або прав на них) на території міста Кривого Рогу», «Про встановлення тарифів на послуги з користування майданчиками для платного паркування» виключено з плану підготовки проектів регуляторних актів.

На теперішній час:

1) 3 проекти ухвалено (рішення міської ради від 22.06.2016 №633 «Про встановлення ставки туристичного збору в м. Кривому Розі», виконкому міської ради від 14.09.2016 №387 «Про внесення змін до міської маршрутної мережі пасажирського транспорту», 14.12.2016 №513 «Про встановлення в м. Кривому Розі тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу автобусними маршрутами загального користування»);

2) проект рішення міської ради «Про розміщення тимчасових споруд для здійснення підприємницької діяльності в м. Кривому Розі» перебуває на громадському обговоренні;

3) проект рішення міської ради «Про затвердження Порядку видачі дозволів на порушення об'єктів благоустрою, відмови в їх видачі, переоформлення, видачі дублікатів та анулювання таких дозволів» та аналіз

його регуляторного впливу перебувають на експертуванні щодо відповідності вимогам стст. 4, 8 Закону.

З метою забезпечення дотримання прозорості відповідно до вимог Закону постійно оновлюється інформація на офіційному веб-сайті виконкому Криворізької міської ради в розділі «Регуляторна політика» щодо переліку ухвалених регуляторних актів, проектів регуляторних актів та аналізу їх регуляторного впливу, плану відстеження діючих регуляторних актів та звітів про відстеження результативності їх дії, планів підготовки проектів регуляторних актів.

За діючими регуляторними актами, строк дії яких підійшов до здійснення заходів з базового, повторного, періодичного відстеження їх результативності, проведено 18 відстежень (5 – базових, 1 – повторне, 8 – періодичних та 2 – базових і повторних) (перелік додається) та за двома тривають відповідні заходи. Про вказані відстеження готувалися та оприлюднювалися звіти.

У цілому стан реалізації державної регуляторної політики в сфері господарської діяльності в місті визначив стійку тенденцію до впорядкування регуляторних процесів у відповідності до норм та вимог Закону, а впровадження принципів регуляторної політики дозволило урахувати баланс інтересів влади та господарюючих суб'єктів.

Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» підвищує відповідальність розробників регуляторних актів, тому необхідна подальша координація й налагодження роботи всіх відділів, управлінь, інших виконавчих органів міської ради.

Задля підтримки належного рівня якості виконання процедур з регуляторної діяльності продовжується проведення щоквартальних навчань з посадовими особами відділів, управлінь та інших виконавчих органів міської ради, відповідальними за виконання й упровадження регуляторної діяльності. Під час проведення фахівцями Державної регуляторної служби

України семінару в Дніпропетровській області представники виконкому міської ради підвищили рівень кваліфікації за напрямом регуляторної діяльності та отримали методичний матеріал, що використовується в роботі.

Обмін інформацією – організаційна основа роботи виконкому міської ради та виконкомів районних у місті рад у питаннях розширення кола інформування членів територіальної громади міста Кривого Рогу. Задля його активізації використовуються як друковані засоби масової інформації, телебачення, так і сучасні інтернет-ресурси – офіційні веб-сайти виконкомів Криворізької міської ради та районних у місті рад. Безоплатно розповсюджено збірник міських регуляторних актів (електронну версію розміщено на офіційному веб-сайті виконкому Криворізької міської ради, порталі «Криворізький ресурсний центр»), видання якого передбачено Програмою розвитку малого й середнього підприємництва в місті на 2015 – 2016 роки, затвердженою рішенням міської ради від 30.12.2014 №3169.

Саме на реалізацію принципу прозорості та врахування громадської думки були спрямовані заходи щодо доведення до відома громадськості інформації про регуляторну діяльність.

Доступність 37 діючих регуляторних актів (з 01.01.2017 38) виконкомом міської ради досягнуто за рахунок: оприлюднення в Криворізькій міській комунальній газеті «Червоний гірник», на офіційному веб-сайті виконкому Криворізької міської ради в мережі Інтернет, інформування через телерадіокомпанію «Рудана», портал «Криворізький ресурсний центр», Центр надання адміністративних послуг «Муніципальний центр послуг м. Кривого Рогу» та безоплатне розповсюдження збірника регуляторних актів на електронних і паперових носіях. У вигляді презентаційного матеріалу сформовано покрокові пункти процедури підготовки, обговорення, урахування зауважень та пропозицій, забезпечення публічності звіту, прийняття, а також отримання доступу до нормативно-правової бази.

Для розширення можливостей територіальної громади та підприємницької спільноти щодо надання пропозицій і зауважень до проектів та діючих регуляторних актів продовжено практику опрацювання електронних звернень. З початку року офіційними веб-сайтами виконкомів Криворізької міської ради та районних у місті рад скористалися понад 260,3 тис. відвідувачів. Найбільшою популярністю серед відвідувачів користується веб-сайт виконкому Криворізької міської ради, кількість відвідувань якого збільшилася за рік на 47% та складає 126,5 тис.

Системне проведення управлінням розвитку підприємництва виконкому міської ради та виконкомами районних у місті рад анкетування суб'єктів господарювання з питань упровадження регуляторної політики свідчить про плідний діалог влади й бізнесу, а його результати вказують, що малий та середній бізнес і надалі розраховує на особистий контроль роботи місцевої влади з питань запровадження регуляторної політики на місцевому рівні. Серед 3187 опитаних майже 92% респондентів відмічають задоволеність якістю та доступністю можливості отримання інформації. Активність суб'єктів господарювання в процесі підготовки місцевих нормативних актів демонструють показники участі респондентів у проведенні громадських слухань (майже 74%) та наданні пропозицій до проектів і діючих регуляторних актів (майже 60%), що говорить про впевненість опитуваних у можливості впливу на формування місцевої регуляторної політики. Всі одержані пропозиції опрацьовуються розробниками регуляторних актів для їх урахування або вмотивованого відхилення.

Участь громадськості в процесі ухвалення регуляторних актів сприяла підвищенню ефективності їх дії, вдосконаленню адміністративно-правових відносин між регуляторними органами та суб'єктами господарювання, прозорості рішень органів місцевого самоврядування.

Потребує істотного покращення проведення заходів з відстеження результативності дії регуляторних актів та підготовка результатів відстежень

із залученням до цієї роботи незалежних експертів. Однак на теперішній час, активності щодо цього не зафіксовано. Громадські організації, що співпрацюють з підприємницькою спільнотою, все ще не виявляють бажаної активності в експертуванні регуляторних актів на етапі відстеження результативності їх дії. Пріоритет у цьому напрямку належить консультативно-дорадчим органам при виконкомі міської ради. Ураховуючи зазначене, істотним важелем відповідальності за якість відстеження результативності дії нормативно-правових актів можна вважати постійну співпрацю з громадськими організаціями.

### **3.2. Розрахунок нормативно грошової оцінки за земельні ділянки які використовуються для паркування транспортних засобів**

Нормативну грошову оцінку земельних ділянок використовують для визначення розміру земельного податку, державного мита при міні, спадкуванні та даруванні земельних ділянок згідно із законом, орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності, втрат сільськогосподарського й лісогосподарського виробництва, а також при розробці показників і механізмів економічного стимулювання раціонального використання та охорони земель.

За результатами нормативної грошової оцінки земель населених пунктів складається технічна документація. Дані про нормативну грошову оцінку окремої земельної ділянки оформляються як витяг з технічної документації з нормативної грошової оцінки земель.

Згідно з економіко-планувальним зонуванням та грошовою оцінкою території м. Кривого Рогу, які затверджені Рішенням Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення»:

1) перша земельна ділянка розташована на площі біля залізничного вокзалу «Долгинцево», 56 економіко-планувальну зону, де базова вартість з урахуванням коефіцієнту на функціональне використання землі (Кф=1.0 – землі транспорту та зв'язку) та коефіцієнтів індексації грошової оцінки (2016 р – 1,00; 2017 р – 1.0), становить: 533,08 грн./кв. м.

Грошова оцінка земельних ділянок визначається на основі базової вартості одного квадратного метра землі з урахуванням коригуючи коефіцієнтів, що відображають зміни прибутковості землі при дії різних факторів на локальному рівні і застосовуються згідно з рішенням Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення».

Розрахуємо нормативну грошову оцінку першої земельної ділянки біля залізничного вокзалу «Долгинцево» таблиця 3.1.

Визначаючи площу, було включено два перехрестя та виїзди з прибудинкових та інших територій, площа яких становить 360 кв. м. Виходячи на місцевість, було визначено ширину «стоянки», що становить 2 метри, а довжина, одного парко місця 3 метри, отже можна порахувати площу земельної ділянки для паркування транспортних засобів:

$$S = (520\text{м} \cdot 2) \cdot 2 - 360\text{кв.м} = 1720 \text{ кв. м}$$

Кількість транспортних засобів, що можуть пакуватися становить:

$$K_{т.з} = 1720 / 6 = 280 \text{ транспортних засобів}$$

де, 6 кв. м – площа одного парко місця.

Розрахуємо валовий прибуток за рік, а саме за робочі дні, кількість яких становить 260 днів та за вихідні дні, кількість яких 104 дня, що надходить до

бюджету Криворізької міської ради з земельної ділянки № 1 біля залізничного вокзалу «Долгинцево» (вартість 8 годин паркування 40 грн.):

$$(260*40 \text{ грн.})*280*0,90+(104*40)*280*0,50=\underline{\underline{3\ 203\ 200 \text{ грн.}}}$$

Де, 0,9 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць в робочі дні;

0,5 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць у вихідні дні.

Таблиця 3.1. – Розрахунок нормативної грошової оцінки земельної ділянки

Показники	Підстава	Значення
Площа земельної ділянки	Технічний звіт по встановленню зовнішніх меж землекористування або договір оренди	1720 кв.м
Економіко – планувальна зона	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	Зона № 56
Базова вартість кв.м землі	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	533,08 грн/м2
Коефіцієнт на функціональне використання землі	Порядок нормативної грошової оцінки земель с/г призначення та населених пунктів (зарєєстровано в Мін. юстиції України 5.04.2006 за №388/12262)	1.0
Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки у межах економіко-планувальної зони	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 4) -в зоні магістралей підвищеного місто формуючого значення; -в зоні пішохідної доступності до громадських центрів; -в зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту; -без централізованого водопостачання.	1.20 1.20 1.15 0.95 1.20

Узагальнюючий локальний коефіцієнт	1.20 x 1.20 x 1.15 x 0.95 x 1.20	1.89*
Коефіцієнт індексації грошової оцінки	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 12.01.16 №355/22/6-12	1.0
	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 10.01.17 №328/22/7-13	1.0
Нормативно грошова оцінка	1720 x 533,08 x 1.00 x 1.89 x 1.0 x 1.0	<b>1732936,464 грн.</b>

\*згідно з додатком 5 до рішення КМР від 26.07.07 №43/1877 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» значення узагальнюючого локального коефіцієнта не повинно бути нижче 0.50 і вище 1.50

2) друга земельна ділянка розташована біля авто ринку «Термінал», схема якої представлена на рис. 3.1.

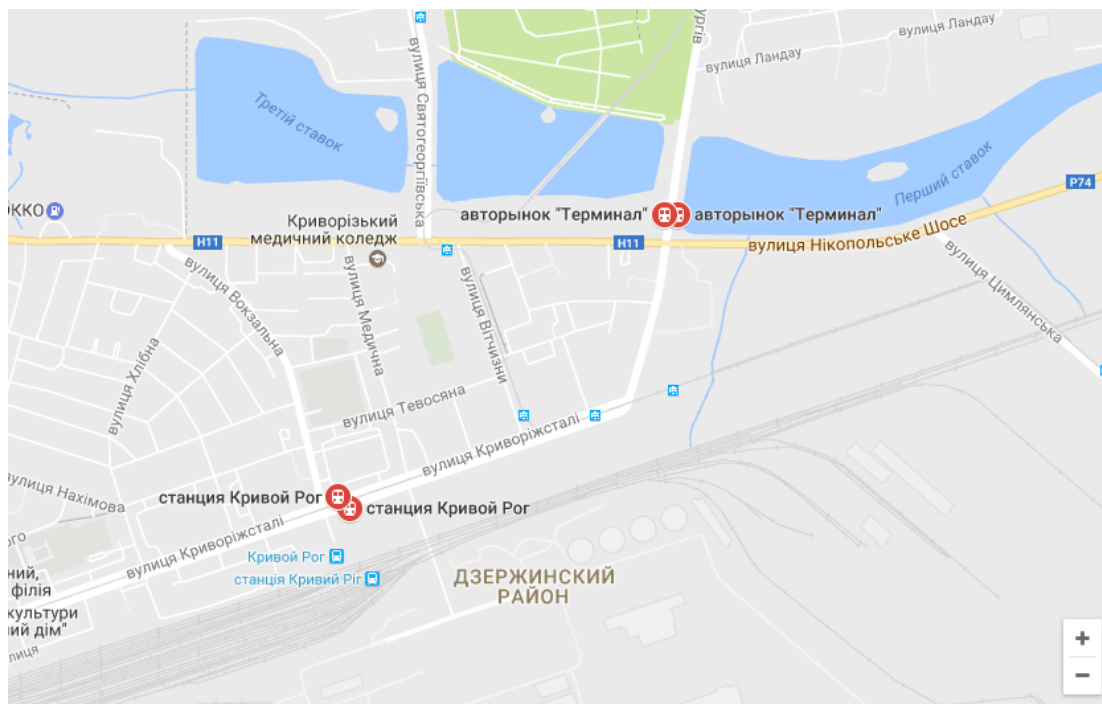


Рис. 3.1. – Схема парко місць на ділянці авто ринку «Термінал»

Друга земельна ділянка, це землі загального користування по вулиці Металургів міста Кривого Рогу.

Проспект Металургів є важливою транспортною магістраллю Кривого Рогу – по проспекту ходять тролейбуси, автобуси і маршрутні таксі.

У другій половині 1960-х років по проспекту Металургів була прокладена тролейбусна лінія, яка функціонує і зараз. Тролейбусне сполучення з'єднує Соцмісто з північними районами Кривого Рогу, Містом, залізничними станціями Кривий Ріг (Червона) і Кривий Ріг-Головний.

На перетині проспекту Металургів і вулиці Соборності, на розі парку імені Богдана Хмельницького, розташовується одна з чотирьох підземних станцій швидкісного трамвая – «Проспект Металургів».

З 11 грудня 1935 року і до 1989 року по проспекту Металургів проходила трамвайна лінія. Однак, у зв'язку з будівництвом швидкісного трамвая, частина лінії міського трамвая була перенесена на Святогеоргіївському вулицю (колишня вулиця Рязанова). Зараз проспект Металургів тільки перетинає трамвайну лінію на перехресті з вулицею Соборності (колишня вулиця Косіора).

Було вибрано частину вулиці, де сьогодні зроблена розмітка для тимчасового платного паркування транспортних засобів, для дослідження довжиною 241,5 метрів з кожної сторони проїзної частини. Визначаючи площу, було виключено виїзди з інших територій, площа яких становить 120 кв. м. Виходячи на місцевість, було визначено ширину «тимчасової стоянки», що становить 2 метри, а довжина, одного парко місця 3 метри, отже можна порахувати площу земельної ділянки для паркування транспортних засобів:

$$S = (241,5\text{м} \cdot 2) \cdot 2 - 120 \text{ кв.м} = 846 \text{ кв.м}$$

Кількість транспортних засобів, що можуть пакуватися становить:

$Kт.з = 846/6 = 141$  транспортний засіб

де, 6 кв.м. – площа одного парко місця.

Розрахуємо валовий прибуток за рік, а саме за робочі дні, кількість яких становить 260 днів та за вихідні дні, кількість яких 104 дня, що надходить до бюджету організації «Парковка і реклама» з земельної ділянки № 2 по вул. Металургів (вартість 8 годин паркування 40 грн.):

$$(260*40\text{грн})*141*0,90 + (104*40)*141*0,50 = \underline{\underline{1\ 613\ 040\ \text{грн.}}}$$

Де, 0,9 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць в робочі дні;

0,5 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць у вихідні дні.

Таблиця 3.2. – Розрахунок нормативної грошової оцінки земельної ділянки

Показники	Підстава	Значення
Площа земельної ділянки	Технічний звіт по встановленню зовнішніх меж землекористування або договір оренди	846 кв.м
Економіко – планувальна зона	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	Зона № 57
Базова вартість кв.м землі	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	400,49 грн/м2
Коефіцієнт на функціональне використання землі	Порядок нормативної грошової оцінки земель с/г призначення та населених пунктів (зарєстровано в Мін. юстиції України 5.04.2006 за №388/12262)	1.0
Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки у межах економіко-	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 4) -в зоні магістралей підвищеного місто формуючого значення;	1.20 1.20 1.15

планувальної зони	-в зоні пішохідної доступності до громадських центрів; -в зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту; -без централізованого водопостачання.	0.95 1.20
Узагальнюючий локальний коефіцієнт	1.20 x 1.20 x 1.15 x 0.95 x 1.20	1.89*
Коефіцієнт індексації грошової оцінки	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 12.01.16 №355/22/6-12 Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 10.01.17 №328/22/7-13	1.00 1.00
Нормативно грошова оцінка	846 x 400,49 x 1.00 x 1.50 x 1.0 x 1.0	<b>508221,81 грн.</b>

\*згідно з додатком 5 до рішення КМР від 26.07.07 №43/1877 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» значення узагальнюючого локального коефіцієнта не повинно бути нижче 0.50 і вище 1.50

<b>ДОВГИНЦІВСЬКИЙ РАЙОН</b>	
<b>ДВ-1</b>	Межа міста – межа Саксаганського району – вздовж лінії ЛЕП – межа 3-го східного мікрорайону
<b>ДВ-2</b>	Вздовж лінії ЛЕП – 3-й східний мікрорайон
<b>ДВ-3</b>	Межа міста – авторынок – по межі 2-го східного мікрорайону
<b>ДВ-4</b>	По межі 1-го східного мікрорайону – вздовж лінії ЛЕП – по межі 2-го східного мікрорайону – по межі авторынку – по дорозі, що проходить по лісництву – парна сторона вул. Алітна – перпендикулярно відводу залізниці
<b>ДВ-5</b>	Вздовж лінії ЛЕП – межа 1-го східного мікрорайону – межа лісництва

3) третя земельна ділянка розташована на вулиці Косіора біля ринку Соцгорода, що представлена на рис. 3.2.

Соцмісто – історична місцевість, житловий масив в центрі Металургійного району.

Центром Соцгорода вважається перетин вулиці Соборності та проспекту Металургів. Поруч знаходиться станція Криворізького швидкісного трамвая Проспект Металургів, Центральний ринок в металургійному районі, стадіон «Металург», Криворізький державний цирк в північно-східній частині району. На території Соцгорода розташовуються два великих парку: парк ім. Богдана Хмельницького і Парк Героїв. До визначних пам'яток можна віднести музичний фонтан, що знаходиться біля входу в Виконком Криворізької міської

Ради і найбільші в Європі квітковий годинник, що знаходяться в Парку Героїв []. На півдні Соцмісто межує з найбільшим металургійним підприємством України – ПАТ АрселорМіттал Кривий Ріг, що погіршує екологічну обстановку в районі.

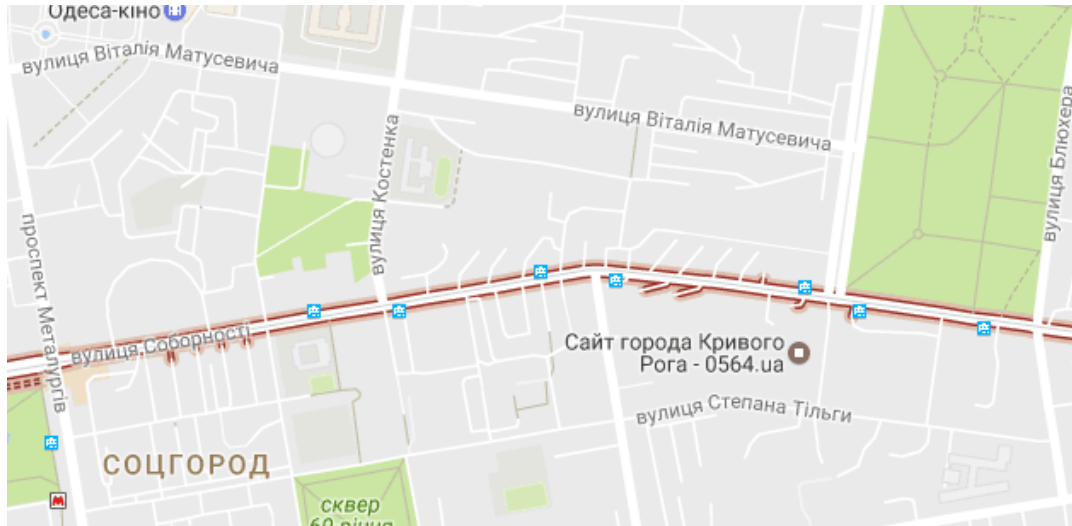


Рис. 3.2. – Схема розташування вул. Косіора

Було вибрано вулицю, де сьогодні зроблена розмітка для тимчасового платного паркування транспортних засобів, для дослідження довжиною 500 метрів з кожної сторони проїзної частини, що представлено на рис. 3.3. Визначаючи площу, було виключено виїзди з інших територій, площа яких становить 90 кв. м. Виходячи на місцевість, було визначено ширину «стоянки», що становить 2 метри, а довжина, одного парко місця 3 метри, отже можна порахувати площу земельної ділянки для паркування транспортних засобів:

$$S = (500 \text{ м} * 2) * 2 - 90 \text{ кв.м} = 1910 \text{ кв.м}$$

Кількість транспортних засобів, що можуть пакуватися становить:

$$K_{т.з} = 1910 / 6 = 318 \text{ транспортний засіб}$$

де, кв.м. – площа одного парко місця.

Розрахуємо валовий прибуток за рік, а саме за робочі дні, кількість яких становить 260 днів та за вихідні дні, кількість яких 104 дні, що надходить до бюджету організації «Парковка і реклама» з земельної ділянки № 2 по вул. Металургів (вартість 8 годин паркування 40 грн.):

$$(260*40\text{грн})*318*0,90 + (104*40)*318*0,50 = \underline{\underline{3\ 637\ 920\ \text{грн.}}}$$

Де, 0,9 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць в робочі дні;

0,5 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць у вихідні дні.

Таблиця 3.3. – Розрахунок нормативної грошової оцінки земельної ділянки

Показники	Підстава	Значення
Площа земельної ділянки	Технічний звіт по встановленню зовнішніх меж землекористування або договір оренди	1910 кв.м
Економіко – планувальна зона	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	Зона № 16
Базова вартість кв.м землі	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	917,33 грн/м2
Коефіцієнт на функціональне використання землі	Порядок нормативної грошової оцінки земель с/г призначення та населених пунктів (зарєєстровано в Мін. юстиції України 5.04.2006 за №388/12262)	1.0
Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки у межах економіко-	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 4) -в зоні магістралей підвищеного місто формуючого значення;	1.20 1.20 1.15

планувальної зони	-в зоні пішохідної доступності до громадських центрів; -в зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту; -без централізованого водопостачання.	0.95 1.20
Узагальнюючий локальний коефіцієнт	1.20 x 1.20 x 1.15 x 0.95 x 1.20	1.89*
Коефіцієнт індексації грошової оцінки	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 12.01.16 №355/22/6-12 Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 10.01.17 №328/22/7-13	1.00 1.00
Нормативно грошова оцінка	1910 x 917,33 x 1.00 x 1.50 x 1.0 x 1.0	<b>2628150,45</b> <b>грн.</b>

\*згідно з додатком 5 до рішення КМР від 26.07.07 №43/1877 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» значення узагальнюючого локального коефіцієнта не повинно бути нижче 0.50 і вище 1.50

ДЗЕРЖИНСЬКИЙ РАЙОН	
ДЗ-1	Межа Центрально-Міського району – межа кварталів багатоповерхової забудови – вул. Красикова – вул. Коларова – вул. Залізорудна – вул. Сімферопольська – вул. Рязанська – вул. Полтавська – вул. Якіра – вул. Ілічівська – межа Саксаганського району
ДЗ-2	Межа Саксаганського району – вул. Ілічівська – вул. Якіра – вул. Полтавська – вул. Рязанська – вул. Сімферопольська – вул. Залізорудна – вул. Коларова – межа школи № 63 – вул. Бруно – вул. Косіора – просп. Металургів
ДЗ-3	Межа Саксаганського району – вул. Костенка – вул. XXII Партз'їзду – просп. Металургів
ДЗ-4	Межа Саксаганського району – межа Довгинцівського району – вул. XXII Партз'їзду – вул. Костенка

4) четверта земельна ділянка по вулиці Купріна неподалік від авіаційного коледжу. Четверта земельна ділянка знаходиться в центрально-міському районі.

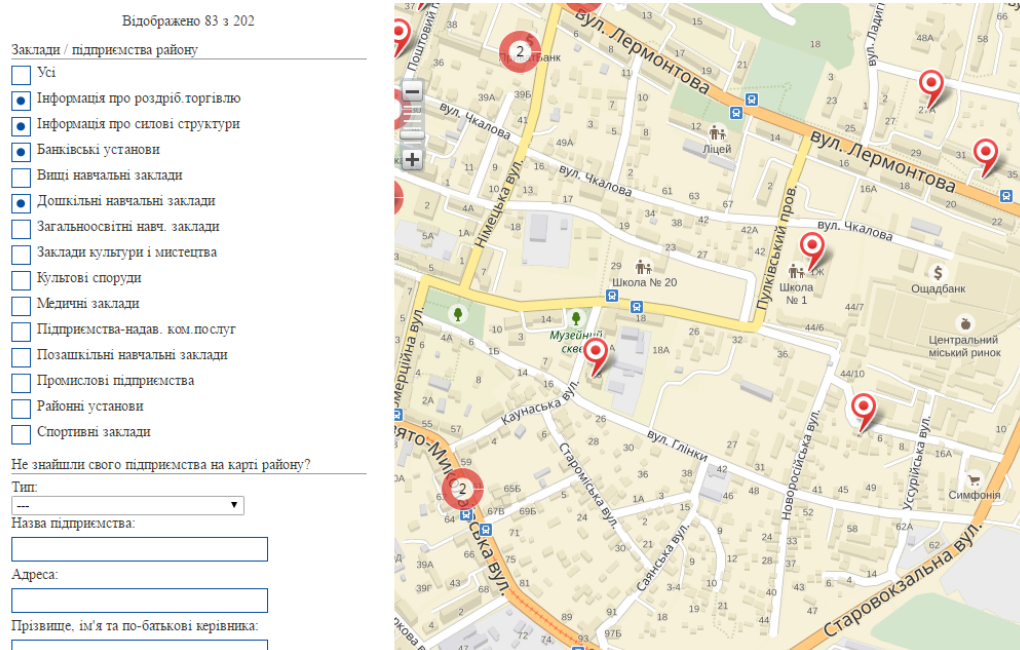
**Центрально-Міський район** – адміністративний район міста Кривий Ріг на заході міста, в якому зосереджений історичний центр Кривого Рогу. Центрально-Міський район за своїм географічним положенням межує з Широківським та Криворізьким районами Дніпропетровської області.

Річка Саксагань впадає в Інгулець з півночі. На заході району річка Інгулець перегороджена греблею, що утворює Карачунівське водосховище.

Головні вулиці:

1. Поштовий проспект

2. вулиця Свято-Миколаївська
3. вулиця Лермонтова
4. вулиця Українська
5. проспект Миру
6. вулиця Петра Калнишевського
7. Площа Визволення
8. вулиця Олександра Поля
9. Вулиця Каунаська



Розташування для тимчасового платного паркування транспортних засобів, по вулиці Купріна для дослідження довжиною 210 метрів з кожної сторони проїзної частини, що представлено на рис. 3.5. Визначаючи площу, було виключено виїзди з інших територій, площа яких становить 50 кв. м. Виходячи на місцевість, було визначено ширину «стоянки», що становить 2 метри, а довжина, одного парко місця 3 метри, отже можна порахувати площу земельної ділянки для паркування транспортних засобів:

$$S = (210 \text{ м} * 2) * 2 - 50 \text{ кв.м} = 790 \text{ кв.м}$$

Кількість транспортних засобів, що можуть пакуватися становить:

$$K_{т.з} = 790/6 = 131 \text{ транспортний засіб}$$

де, 6 кв.м. – площа одного парко місця.

Розрахуємо валовий прибуток за рік, а саме за робочі дні, кількість яких становить 260 днів та за вихідні дні, кількість яких 104 дня, що надходить до бюджету організації «Парковка і реклама» з земельної ділянки № 2 по вул. Купріна (вартість 8 годин паркування 40 грн.):

$$(260*40\text{грн})*131*0,90 + (104*40)*131*0,50 = 12261690 + 272480 = \underline{\underline{1\ 253\ 417\ \text{грн.}}}$$

Де, 0,9 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць в робочі дні;

0,5 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць у вихідні дні.



Рис. 3.5. – Фото парко місць по вулиці Купріна

Таблиця 3.4. – Розрахунок нормативної грошової оцінки земельної ділянки

Показники	Підстава	Значення
Площа земельної ділянки	Технічний звіт по встановленню зовнішніх меж землекористування або договір оренди	790 кв.м
Економіко – планувальна зона	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	Зона № 194
Базова вартість кв.м землі	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	489,79 грн/м2
Коефіцієнт на функціональне використання землі	Порядок нормативної грошової оцінки земель с/г призначення та населених пунктів (зарєстровано в Мін. юстиції України 5.04.2006 за №388/12262)	1.0
Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки у межах економіко-планувальної зони	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 4) - в зоні магістралей підвищеного місто формуючого значення; - в зоні пішохідної доступності до громадських центрів; - в зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту; - без централізованого водопостачання.	1.20 1.20 1.15 0.95 1.20
Узагальнюючий локальний коефіцієнт	1.20 x 1.20 x 1.15 x 0.95 x 1.20	1.89*
Коефіцієнт індексації грошової оцінки	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 12.01.16 №355/22/6-12 Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 10.01.17 №328/22/7-13	1.00 1.00
Нормативно грошова оцінка	790 x 489,79 x 1.00 x 1.50 x 1.0 x 1.0	<b>580401,15 грн.</b>

\*згідно з додатком 5 до рішення КМР від 26.07.07 №43/1877 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» значення узагальнюючого локального коефіцієнта не повинно бути нижче 0.50 і вище 1.50

<b>ЦЕНТРАЛЬНО-МІСЬКИЙ РАЙОН</b>	
<b>ЦМ-1</b>	Межа міста – межа садових ділянок – вул. Куприна – вул. Урожайна - межа філії Криворізького райавтодору – вул. Окружна – межі відводу залізниці
<b>ЦМ-2</b>	Територія садово-дачних ділянок – від межі міста вздовж лісу — вул. Геологічна – під'їзна колія (межа району ЦМ-1)

5) п'ята земельна ділянка, яка використовується для паркування транспортних засобів на землях загального користування була обрана в Центрально-міському районі м. Кривого Рогу. Даний район є одним із центральних районів м. Кривого Рогу, тому пропускає велику кількість транспортних засобів, і є досить проблемним з приводу паркування транспортних засобів, в тому числі на землях загального користування.

Земельна ділянка по вулиці Поштовий проспект, це землі загального користування.

Поштовий проспект (в 1923-2016 роках – Карла Маркса) – проспект в центральній частині історичного центру (Місто, Старе Місто, Центр) Кривого Рогу (Центрально-Міський район), одна з найстаріших вулиць міста.

До 1923 року назвався Поштової вулицею, після революції і до 2016 року – проспектом Карла Маркса. Проспект бере початок у Свято-Миколаївській вулиці (раніше вулиця Леніна, Миколаївська вулиця), проходить повз площу Визволення (1975 рік) (раніше площа імені Паризької Комуни, Українська площа (1925 рік) [], імені Сталіна (1945 рік), площа миру (1961 рік)). Загальна протяжність проспекту становить близько 3 км.

Поштовий проспект у Кривому Розі як повідомляють в місті, стане пішохідною, а для автомобілів з'явиться дві нові парковки (ДОДАТОК В).

У Центрально-міському районі Кривого Рогу у вихідні та святкові дні ділянку від перехрестя Поштового проспекту (колиш. Пр.Карла Маркса) з вулицею Олександра Поля (колишня. Вул. Жовтнева) до перехрестя Поштового проспекту з вулицею Чкалова і від перехрестя Поштового проспекту з вулицею Чкалова до перехрестя Поштового проспекту з вулицею Лермонтова стане пішохідною зоною, – про це повідомляє прес-служба міського виконкому.



Для інформування жителів міста на Поштовому проспекті також будуть розміщені інформаційні щити із зазначенням місць паркування автомобілів на спеціально відведених майданчиках за адресами:

1. Поштовий проспект, між будинками 54 і 58, на 50 машино-місць;
2. Поштовий проспект, між будинками 12 і 14, на 55 машино-місць;



Дані парковки були спеціально обладнані, щоб люди, які приїжджають на Поштовий Проспект відпочити, не кидали машини на проїжджій частині, не загороджували двори житлових будинків.



Було вибрано частину вулиці, де сьогодні підприємством «Парковка та реклама» зроблена розмітка для тимчасового паркування транспортних

засобів, для дослідження довжиною 290 метрів з кожної сторони проїзної частини.

Визначаючи площу, було виключено два перехрестя та виїзди з прибудинкових та інших територій, площа яких становить 160 кв. м. Виходячи на місцевість, було визначено ширину «тимчасової стоянки», що становить 2 метри, а довжина, одного парко місця 3 метри, отже можна порахувати площу земельної ділянки для паркування транспортних засобів:

$$S = (290 \text{ м} * 2) * 2 - 160 \text{ кв.м} = 1000 \text{ кв. м}$$

Кількість транспортних засобів, що можуть пакуватися становить:

$$K_{т.з} = 1000 / 6 = 167 \text{ транспортних засобів}$$

де, 6 кв.м – площа одного парко місця.

Розрахуємо валовий прибуток за рік, а саме за робочі дні, кількість яких становить 260 днів та за вихідні дні, кількість яких 104 дня, що надходить до бюджету Криворізької міської ради з земельної ділянки по вул. Поштова (вартість 8 годин паркування 40 грн.):

$$(260 * 40 \text{ грн}) * 167 * 0,90 + (104 * 40) * 167 * 0,50 = 15631209 + 347360 =$$

**1 597 857 грн.**

Де, 0,9 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць в робочі дні;

0,5 – коефіцієнт наповнення транспортними засобами парковочних місць у вихідні дні.

Таблиця 3.5. – Розрахунок нормативної грошової оцінки земельної ділянки

Показники	Підстава	Значення
Площа земельної ділянки	Технічний звіт по встановленню зовнішніх меж землекористування або договір оренди	1000 кв.м
Економіко – планувальна зона	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	Зона № 198
Базова вартість кв.м землі	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 2)	506,02 грн/м2
Коефіцієнт на функціональне використання землі	Порядок нормативної грошової оцінки земель с/г призначення та населених пунктів (зарєстровано в Мін. юстиції України 5.04.2006 за №388/12262)	1.0
Локальні коефіцієнти на місцезнаходження земельної ділянки у межах економіко-планувальної зони	Рішення Криворізької міської ради (рішення 16 сесії, 6 скликання) від 24.06.2015 № 3728 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель м. Кривого Рогу та порядку її визначення (додаток № 4) - в зоні магістралей підвищеного місто формуючого значення; - в зоні пішохідної доступності до громадських центрів; - в зоні пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту;	1.20 1.20 1.15 0.95 1.20
Узагальнюючий локальний коефіцієнт	1.20 x 1.20 x 1.15 x 0.95 x 1.20	1.89*
Коефіцієнт індексації грошової оцінки	Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 12.01.16 №355/22/6-12 Лист Державного комітету України із земельних ресурсів від 10.01.17 №328/22/7-13	1.00 1.00
Нормативно грошова оцінка	1000 x 506,02 x 1.00 x 1.50 x 1.0 x 1.0	<b>759030 грн.</b>

\*згідно з додатком 5 до рішення КМР від 26.07.07 №43/1877 «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» значення узагальнюючого локального коефіцієнта не повинно бути нижче 0.50 і вище 1.50

<b>ЦМ-15</b>	вул. Весняна – межа підприємства ТОВ “Веста шляхбуд” – вул. Туполева – вул. Камчатська – межа кладовища – вул. Незабудок – вул. Запорізька
<b>ЦМ-16</b>	Вул. Харитонова – вул. Червоних троянд - вул. Камчатська – вул. Толстого – вул. Шевченко
<b>ЦМ-17</b>	Вул. Шевченко – вул. Харитонова – вул. К. Маркса – вул. Електроніки – вул. Цвейга – вул. Толстого
<b>ЦМ-18</b>	Просп. К. Маркса – вул. Шмідта – вул. Конєва – вул. Толстого

### 3.3. Реформування системи паркування транспортних засобів

Експерти Українського інституту майбутнього увійшли до складу робочої групи, що розробляє законопроект реформування системи паркування.

Пояснювальна записка до законопроекту формулює необхідність прийняття акту таким чином:

«Аналіз існуючого стану системи паркування транспортних засобів в Україні свідчить, що організаційні, нормативно-правові та фінансові умови функціонування зазначеної системи не відповідають ні потребам учасників дорожнього руху, ні вимогам населення, ні європейським стандартам у цій сфері.

Так, водії достатньо часто не оплачують послуги з паркування, нехтують законними вимогами інспекторів-паркувальників, залишають транспортні засоби на тротуарах або на проїзних частинах вулиць, іноді у кілька рядів, що ускладнює рух транспорту, створює затори, призводить до втрат часу законослухняними водіями та пасажирями громадського транспорту, суттєво забруднює повітря тощо.

Значна частина коштів, сплачених за паркування автотранспорту, не доходить до бюджетів міст, адже сама система готівкового розрахунку між водієм та інспектором-паркувальником створює можливості для маніпулювання та провокує інспектора на пошук шляхів спрямування оплати за паркування повз місцевої скарбниці до власної кишені.

Низькі надходження до бюджету не дають муніципалітетам можливостей облаштувати зручні паркувальні майданчики, будувати підземні та наземні паркувальні комплекси, в т.ч. в центральних частинах міст, створювати паркінги на транспортних розв'язках, залучати інвестиції у розвиток паркувальної інфраструктури.

В цілому така ситуація шкодить не лише водіям, пасажирам і пішоходам,

а взагалі усім мешканцям – членам відповідних місцевих громад.

Європейський та світовий досвід свідчить, що причиною такої сумної ситуації не є людський фактор; навпаки, головною проблемою є недосконалі правила паркування транспортних засобів, передусім законодавче регулювання цієї сфери».

Сучасні проблеми у сфері зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів:

1. Нерозвинутість транспортної паркувальної інфраструктури, відсутність коштів у муніципалітетів та її відбудову.
2. Масова неоплата паркувальних послуг.
3. Систематичне безкарне порушення правил зупинки-стоянки.
4. Тіньовий обіг значної частини коштів, сплачених за паркування.
5. Жахливі пробки та затори особливо у великих містах.
6. Приватні інвестиції не йдуть, адже без вирішення проблем № 2-4 немає перспектив їх впровадження.

Причини та передумови проблеми:

1. Недосконалість законодавчого регулювання правил паркування.
2. Недієвість механізму забезпечення дотримання водіями правил зупинки-стоянки транспортних засобів.

Фото 1)

фото 2)



### **3.4. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері паркування транспортних засобів»**

#### **3.4.1. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Однією із найуспішніших українських реформ 2015 року стало започаткування діяльності Національної поліції та спрямування основного акценту у її діяльності на захист та допомогу громадянам. Важливою складовою цієї реформи є перетворення ДАІ у справжню сервісну патрульну службу, що забезпечує порядок та безпеку на автомобільних дорогах.

З цією метою Верховна Рада України влітку 2015 року прийняла Закон № 596 про вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що передбачає, серед іншого, фото- та відеофіксацію окремих порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі та надання поліцейським права використовувати отримані матеріали для притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за якими зареєстровані транспортні засоби, без безпосередньої участі водія – порушника.

Цей крок матиме, безсумнівно, значний позитивний та дисциплінуючий ефект, що поступово змусить українських водіїв дотримуватись правил дорожнього руху. А це, в свою чергу, зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод, число постраждалих та загиблих, а також загальні економічні збитки внаслідок високої аварійності на дорогах.

Разом із цим, реформа дорожньої поліції не запрацює належним чином без наведення порядку у сфері паркування транспортних засобів. Нова поліція не зможе самотужки, без участі місцевої влади подолати затори, звільнити для проходу пішоходів тротуари, оптимізувати завантаженість транспортом вулично-дорожніх мереж Києва, Львова, Дніпропетровська, Харкова, Одеси та інших міст. Адже згідно чинного законодавства України паркування

автотранспорту – це зона прямої відповідальності саме місцевої влади, муніципалітетів.

Для того, щоб наші громадяни повною мірою відчували і оцінили позитивні зрушення на дорогах міст України, ми маємо навести порядок у сфері паркування транспортних засобів.

Аналіз існуючого стану системи паркування транспортних засобів в Україні свідчить, що організаційні, нормативно-правові та фінансові умови функціонування зазначеної системи не відповідають ні потребам учасників дорожнього руху, ні вимогам населення, ні європейським стандартам у цій сфері.

Так, водії достатньо часто не оплачують послуги з паркування, нехтують законними вимогами інспекторів-паркувальників, залишають транспортні засоби на тротуарах або на проїзних частинах вулиць, іноді у кілька рядів, що ускладнює рух транспорту, створює затори, призводить до втрат часу законослухняними водіями та пасажирями громадського транспорту, суттєво забруднює повітря тощо.

Значна частина коштів, сплачених за паркування автотранспорту, не доходить до бюджетів міст, адже сама система готівкового розрахунку між водієм та інспектором-паркувальником створює можливості для маніпулювання та провокує інспектора на пошук шляхів спрямування оплати за паркування повз місцевої скарбниці до власної кишені.

Низькі надходження до бюджету не дають муніципалітетам можливостей облаштовувати зручні паркувальні майданчики, будувати підземні та наземні паркувальні комплекси, в т.ч. в центральних частинах міст, створювати "перехоплюючі" паркінги на транспортних розв'язках, залучати інвестиції у розвиток паркувальної інфраструктури.

В цілому така ситуація шкодить не лише водіям, пасажирам і пішоходам, а взагалі усім мешканцям – членам відповідних місцевих громад.

Європейський та світовий досвід свідчить, що причиною такої сумної ситуації не є людський фактор; навпаки, головною проблемою є недосконалі правила паркування транспортних засобів, передусім законодавче регулювання цієї сфери.

Система паркування в Україні кардинально відрізняється від аналогів, що ефективно працюють у країнах ЄС та світу. Зокрема, в успішних розвинутих країнах функціонують прості та зручні для учасників дорожнього руху системи, що характеризуються наявністю таких елементів:

- 1) забезпечення дотримання правил паркування і 100-відсоткової оплати послуг з паркування за рахунок дієвих санкцій за порушення цих правил;
- 2) доступність та комфортність послуг з паркування, широкий спектр зручних способів їх оплати, зокрема, з використанням спеціальних програм для смартфонів;
- 3) автоматичний та достовірний облік коштів, сплачених за паркування, гарантоване спрямування їх за призначенням – до місцевих бюджетів;
- 4) розвиток інфраструктури паркування, в тому числі створення «перехоплюючих» паркувальних комплексів;
- 5) розвантаження (вивільнення) центральної частини міст шляхом стимулювання користуватись громадським транспортом, як надійним та фінансово вигідним, а також екологічними і компактними видами транспорту – велосипедами, електромобілями тощо.

Створення такої системи паркування в Україні має початись з вдосконалення законодавчого механізму. Практика свідчить про дуже низьку ефективність та недієвість положень Кодексу України про адміністративні правопорушення, що регулюють відповідальність за порушення правил паркування.

Так, органом притягнення до адміністративної відповідальності водіїв за порушення правил паркування транспортних засобів визначено адміністративні комісії при виконавчих органах сільських, селищних, міських рад, а укладення

адмінпротоколів за вчинення таких порушень КУАПом покладається на осіб, уповноважених виконавчими органами цих місцевих рад. Водночас, відсутність відповідальності водіїв за невиконання вимог інспекторів-паркувальників пред'явити посвідчення водія для складення відповідного протоколу про адмінправопорушення призводить до масового ігнорування водіями необхідності оплати вартості послуг з паркування.

Інспектора-паркувальники позбавлені можливості задокументувати та оформити належним чином факт скоєння правопорушення, адже вони просто не знають на кого виписувати протокол про адмінправопорушення. Складною, тривалою та бюрократично обтяжливою є також сама процедура розгляду таких справ адміністративними комісіями при виконавчих органах місцевих рад.

Іншою важливою проблемою є відсутність надійного та дієвого механізму притягнення до відповідальності за порушення правил зупинки-стоянки транспортних засобів у населених пунктах України. Без вирішення цієї проблеми навести порядок на автодорогах та вулицях міст України практично майже неможливо. Адже, автолюбителі дуже часто паркуються не на платних паркувальних майданчиках, а в місцях, де заборонена зупинка-стоянка, іноді у кілька рядів, створюючи значні перешкоди руху транспорту.

Колосальний дискомфорт мешканцям українських міст завдають також непоодинокі випадки зухвалого порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів, коли автомобіль залишають прямо на проїзній частині, іноді у другій або третій смузі руху. Такі «горе-порушники» іноді не просто штучно створюють затори, а можуть повністю заблокувати рух трамваїв, тролейбусів, технологічного та аварійного транспорту. В цьому випадку за кілька хвилин зупинки руху утворюються кілька-кілометрові пробки, що завдають величезної моральної та матеріальної шкоди тисячам мешканців.

Тому саме місцева влада є найбільш заінтересованою у наведенні ладу на вулично-дорожній мережі населених пунктів та припиненні розповсюдженої практики паркування транспортних засобів у місцях, де заборонена не лише

стоянка, а навіть зупинка. Проте, на сьогодні притягнення до відповідальності за порушення правил зупинки-стоянки є сферою відповідальності виключно Національної поліції.

Разом із цим, оформлення справ про порушення правил зупинки-стоянки або швидке реагування на ситуацію, зокрема, проведення оперативної евакуації автомобілів, що блокують рух транспорту, може відволікати поліцейських від вирішення більш важливих справ або навіть бути обтяжливим, адже головною функцією Національної поліції є забезпечення насамперед безпеки дорожнього руху.

Враховуючи те, що вирішення усіх вище окреслених проблем потребує термінового розв'язання на законодавчому рівні, пропонується розглянути і прийняти проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері паркування транспортних засобів».

#### **3.4.2. Цілі й завдання прийняття акта**

Проект Закону розроблено з метою впровадження в Україні цивілізованої комфортної системи паркування транспортних засобів, що базується на європейській практиці та збалансовує інтереси місцевої громади та автомобілістів.

#### **3.4.3. Загальна характеристика й основні положення проекту акта**

Проектом пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про дорожній рух», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про страхування», «Про Національну поліцію».

Проект, серед іншого, передбачає:

1) створення законодавчого механізму невідворотності відповідальності за порушення правил паркування транспортних засобів;

2) запровадження режиму фото-, відеофіксації правопорушень, що унеможливить вплив людського фактору на здійснення оплати послуг паркування, а також на справедливість та невідворотність покарання;

3) поширення вже впровадженого порядку притягнення до адмінвідповідальності особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, за окремі порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, на випадки порушення окремих правил паркування транспортних засобів, зокрема, несплату вартості послуг з паркування або паркування на місцях для інвалідів особами, що не мають такого права. *(Враховуючи, що автоматичний режим апріорі не передбачає участь людини у здійсненні фото-, відеофіксації порушень та має на увазі використання стаціонарних камер спостереження, передбачено ввести окремий «режим фотозйомки/відеозапису». Адже особливості фіксації порушень правил паркування, а також зупинки-стоянки, коли транспортний засіб знаходиться в нерухомому стані тривалий час, не дають технічної можливості використовувати стаціонарні камери, які не матимуть змоги фіксувати та розпізнавати номерні знаки);*

4) обов'язкове залишення копії постанови про притягнення до адмінвідповідальності, винесеної інспектором паркувального простору за порушення, зафіксовані в режимі фотозйомки/відеозапису, на лобовому склі транспортного засобу;

5) надання можливості звільнення від відповідальності особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, у разі вибуття з її володіння номерного знаку внаслідок протиправних дій інших осіб або звернення до відповідного підрозділу інспекторів паркувального простору особи, яка фактично керувала автомобілем у момент вчинення правопорушення;

б) винесення постанови про притягнення до адмінвідповідальності за порушення правил паркування без обов'язкового складання протоколу про адмінправопорушення;

7) наділення повноваженнями розгляду справ про адміністративні правопорушення та здійснення тимчасового затримання транспортного засобу інспекторів паркувального простору – а саме: уповноважених виконавчими органами сільських, селищних та міських рад посадових осіб цих органів або посадових осіб відповідних комунальних підприємств, що здійснюють діяльність у сфері паркування транспортних засобів; *(Слід мати на увазі, що редакція законопроекту «Про муніципальну варту», підготовлена до 2-го читання, не містить норм щодо позбавлення уповноважених виконкомами осіб наявного нині права укладати протоколи про адмінправопорушення, так само не передбачено позбавити адміністративні комісії права на розгляд справ про порушення правил паркування. У разі прийняття в цілому Закону «Про муніципальну варту» безумовно потрібно буде передати визначені повноваження інспекторів паркувального простору службовцям муніципальної варту. Проте, треба враховувати довготривалість процесу започаткування діяльності варту через необхідність винайдення додаткових коштів у місцевих бюджетах та вирішення безлічі організаційних питань, в т.ч. проведення відповідних конкурсів. А тому, наявність законопроекту «Про муніципальну варту» не може бути перешкодою у реалізації запропонованої концепції удосконалення всієї системи паркування);*

8) прив'язку розмірів штрафних санкцій за порушення правил паркування, в т.ч. за несплату послуг з користування відповідними майданчиками, до вартості однієї години паркування (у 20-кратному розмірі), що є справедливим, адже лише у місті Києві діють три різні тарифи з оплати вартості паркування в залежності від територіального розташування майданчика (5, 7 або 10 грн. за 1 годину);

9) надання 50% знижки в оплаті штрафів за порушення, зафіксовані в режимі фотозйомки/відеозапису, у разі сплати штрафу протягом 5 банківських днів;

10) введення обов'язкової вимоги щодо обладнання паркувальних майданчиків платіжними терміналами або паркувальними автоматами на відстані до 100 метрів від відповідного майданчика;

11) надання можливості місцевим радам звільняти від оплати за паркування електромобілі та інші екологічні види транспорту.

Проект пропонує також надати уповноваженим місцевою владою інспекторам паркувального простору право притягати до відповідальності порушників правил зупинки-стоянки автомобілів в межах відповідного населеного пункту, якщо справа про таке правопорушення не була розглянута поліцейськими та якщо це порушення зафіксоване в режимі фотозйомки/відеозапису.

При цьому, законопроект виключає конкуренцію повноважень між поліцією та інспекторами паркувального простору щодо розгляду одних і тих же адмінправопорушень. Пріоритет у притягненні до відповідальності за порушення правил зупинки-стоянки транспортних засобів надається саме підрозділам Національної поліції, адже пропонований механізм притягнення до відповідальності за порушення правил зупинки-стоянки передбачає обов'язкову перевірку інспектором паркувального простору питання чи не притягнуто вже відповідного порушника поліцейськими. Для цього інспектор паркувального простору отримуватиме інформацію із відповідного реєстру осіб, які скоїли адмінправопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; при цьому якщо справа про виявлене правопорушення не була розглянута поліцейськими, інспектор паркувального простору встановлюватиме особу, за якою зареєстровано цей транспортний засіб у відповідному реєстрі колісних транспортних засобів.

Безпосередній доступ інспекторів паркувального простору до державних реєстрів МВС (Нацполіції) забезпечуватиметься за допомогою електронного цифрового підпису з обов'язковим дотриманням Закону України «Про захист персональних даних» та фіксацією у спеціальному електронному архіві усіх реквізитів інспектора та всього обсягу отриманої ним інформації.

Крім цього, пропонується надати інспекторам паркувального простору право здійснювати тимчасове затримання автотранспорту шляхом евакуації та доставки для зберігання на спецмайданчик чи стоянку за умови, що розміщення транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, а також у разі паркування на місцях для інвалідів особами, що не мають такого права.

Усі випадки суттєвого перешкоджання дорожньому руху або створення загрози безпеці руху передбачено встановити безпосередньо цим законопроектом. До таких випадків, зокрема, пропонується віднести ситуації, коли транспортний засіб поставлено: на проїзній частині в два і більше ряди; на трамвайних коліях; на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків (*що особливо небезпечно при переході дороги дітьми та іншими особами невеликого зросту, адже автомобілі перекривають видимість дороги*); на посадкових майданчиках для зупинки маршрутних транспортних засобів; у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду тощо.

Евакуація стане також можливою, якщо транспортний засіб своїм розташуванням робить неможливим рух інших транспортних засобів, створює перешкоди для руху пішоходів, порушує схему паркування транспортних засобів таким чином, що він блокує проїзд по більш ніж одній смузї руху, перешкоджає руху громадського транспорту, руху або роботі

снігоприбирального та іншого технологічного комунального транспорту, аварійних або оперативних служб.

Після тимчасового затримання транспортних засобів передбачене невідкладне інформування відповідних підрозділів Національної поліції про таке затримання із зазначенням часу затримання та місця, куди евакуйовано ТЗ, розміщення цієї інформації на офіційному веб-порталі відповідного муніципалітету, а також передачу повідомлень про евакуацію автомобілів на номери мобільних телефонів, які їх власники запропонували для внесення до відповідних інформаційно-комунікаційних систем.

Повернення затриманого транспортного засобу відбуватиметься невідкладно після сплати штрафу та вартості послуги із його транспортування та зберігання. Передбачено також запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єкта господарювання, що надає послуги із транспортування та зберігання транспортних засобів, на випадок заподіяння шкоди при здійсненні цих операцій.

Для забезпечення ефективного та комфортного для учасників дорожнього руху використання паркувального простору створюється законодавча можливість запровадження за рішеннями органів місцевого самоврядування на території відповідних населених пунктів автоматизованої системи контролю паркувального простору (скорочено - АСКПП) – комплексної комп'ютеризованої системи (бази), що автоматизує усі процеси у сфері паркування, надасть користувачам широкий спектр зручних способів оплати послуг та отримання в он-лайн режимі інформації про усі аспекти процесу паркування.

АСКПП з'єднуватиметься з технічними засобами, що мають функції фотозйомки та/або відеозапису, сканування (розпізнавання) номерних знаків транспортних засобів, фіксації в режимі реального часу тривалості перебування транспортних засобів на місцях для паркування та геолокації (опційно). АСКПП забезпечуватиме взаємодію та обмін інформацією з

електронними реєстрами МВС, Мінюсту, Державної фіскальної та Державної прикордонної служб.

### **3.5. Стан нормативно-правової бази в даній сфері правового регулювання**

Основними законодавчо-правовими актами у даній сфері правового регулювання є: Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про страхування», «Про Національну поліцію», «Про захист персональних даних», Правила дорожнього руху, які затверджені постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306, Правила паркування транспортних засобів, затверджені постановою КМУ від 3 грудня 2009 р. № 1342 та інші нормативно-правові акти.

Реалізація положень поданого законопроекту у повному обсязі потребує прийняття його одночасно із проектами про внесення змін до Податкового кодексу України щодо збору за місця для паркування транспортних засобів та про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо розподілу надходжень від штрафів за порушення правил зупинки, стоянки транспортних засобів в межах населених пунктів.

#### **3.5.1. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація цього Закону не потребуватиме збільшення видатків державного та місцевих бюджетів. Реалізація впровадження елементів АСКПП може відбуватися за рахунок залучення інвестицій на конкурсній основі, внаслідок чого суттєво збільшиться дохідна частина місцевих бюджетів.

Прогнозні розрахунки по місту Кривому Розі свідчать, що до 2020 року за умови прийняття цього законопроекту та проведення відповідних інвестиційних конкурсів бюджет столиці може отримати близько 1 млрд. гривень (на сьогодні місто отримує всього близько 70 млн. грн. на рік за цим напрямом).

### **3.6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття акта**

Прийняття проекту Закону сприятиме розвитку системи паркування в Україні, наданню органам місцевого самоврядування дієвих важелів щодо розв'язання транспортних проблем міст, зменшенню навантаження на вулично-дорожню мережу населених пунктів, поліпшенню екологічної ситуації в центральних частинах міст, підвищенню рівня якості надання послуг з паркування, збільшенню надходжень коштів до місцевих бюджетів шляхом підвищення дисципліни зі сплати послуг з паркування, підвищенню зручності користування послугами паркування для громадян, використанню майданчиків для паркування з максимальною ефективністю за рахунок раціональної організації та введення нових інноваційних технологій оплати послуг та контролю за здійсненням оплати.

## РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ

Травматизм – сукупність виниклих травм у певних групах населення. Розраховується за кількістю травм на 100,1000 осіб за 1 місяць, рік. Розрізняють травматизм виробничий (у промисловості, сільському господарстві), побутовий, транспортний, військовий, спортивний.

Побутові травми – нещасні випадки в будинках, дворах і на присадибних ділянках, під час відпочинку, під час ігор і т.д. В усьому світі побутові травми становлять майже половину всіх травм, що виникають поза робочим часом. Побутові травми належать до страхових випадків.

Основою профілактики травматизму є виявлення причин, обставин та умов походження нещасного випадку на місці події. За характером побутового травматизму перше місце займає поранення м'яких тканин.

Постановою Кабінету Міністрів України від 22 березня 2001 року з метою реалізації державної політики у сфері безпеки життєдіяльності, організації роботи з профілактики травматизму невиробничого характеру затверджено «Порядок розслідування й обліку нещасних випадків невиробничого характеру». Цей порядок визначає механізм розслідування та ведення обліку нещасних випадків невиробничого характеру, які сталися з громадянами України, іноземцями та особами без громадянства на території України.

Під нещасними випадками невиробничого характеру слід розуміти не пов'язані з виконанням трудових обов'язків травми, у тому числі отримані внаслідок заподіяних тілесних ушкоджень іншою особою, отруєння, самогубства, опіки, обмороження, утоплення, ураження електричним струмом, блискавкою, травми, отримані внаслідок стихійного лиха, контакту з тваринами тощо (далі – нещасні випадки), які призвели до ушкодження здоров'я потерпілих.

Розслідуванню згідно з цим Порядком підлягають нещасні випадки, що сталися під час:

1) прямування на роботу чи з роботи пішки, на громадському, власному або іншому транспортному засобі, що не належить підприємству, установі або організації (далі – організації) і який не використовувався в інтересах цієї організації;

2) переміщення повітряним, залізничним, морським, внутрішнім водним, автомобільним транспортом, в електротранспорті, метрополітені, на канатній дорозі, фунікулері та на інших видах транспортних засобів;

3) виконання громадських обов'язків (рятування людей, захист власності, правопорядку тощо, якщо це не входить до службових обов'язків);

4) виконання донорських функцій;

5) участі в громадських акціях (мітингах, демонстраціях, агітаційно-пропагандистській діяльності тощо);

6) участі у культурно-масових заходах, спортивних змаганнях;

7) проведення культурних, спортивних та оздоровчих заходів, не пов'язаних з навчально-виховним процесом у навчальних закладах;

8) використання газу у побуті;

9) вчинення протиправних дій проти особи, її майна;

10) користування або контакту зі зброєю, боєприпасами та вибуховими матеріалами;

11) виконання робіт у домашньому господарстві, використання побутової техніки;

12) стихійного лиха;

13) перебування в громадських місцях, на об'єктах торгівлі та побутового обслуговування, у закладах лікувально-оздоровчого, культурно-освітнього та спортивно-розважального призначення, інших організаціях.

Факт ушкодження здоров'я внаслідок нещасного випадку встановлює і засвідчує лікувально-профілактичний заклад.

Документом, який підтверджує ушкодження здоров'я особи, є листок непрацездатності чи довідка лікувально-профілактичного закладу.

Нещасні випадки розслідуються незалежно від того, був чи ні потерпілий у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

Лікувально-профілактичні заклади, до яких звернулися або були доставлені потерпілі внаслідок нещасних випадків, протягом доби надсилають письмове повідомлення за встановленою формою:

1) про нещасний випадок зі смертельним наслідком, а також про груповий нещасний випадок, який стався одночасно з двома і більше особами, – до районної держадміністрації (виконавчого органу міської ради або районної у місті);

2) про нещасний випадок зі смертельним наслідком, пов'язаний із заподіянням тілесних ушкоджень іншою особою, а також нещасний випадок, що стався внаслідок контакту зі зброєю, боєприпасами та вибуховими матеріалами або під час дорожньо-транспортної пригоди, – до органу внутрішніх справ.

Повідомлення про нещасні випадки зі смертельним наслідком надсилаються також до органів прокуратури.

Лікувально-профілактичні заклади, до яких звернулися або були доставлені потерпілі, ведуть реєстрацію нещасних випадків в окремому журналі за встановленою формою.

Розслідування нещасних випадків проводиться з метою визначення їх обставин та причин. На підставі результатів розслідування розробляються заходи щодо запобігання подібним випадкам, а також щодо вирішення питань соціального захисту потерпілих.

У процесі розслідування беруться до уваги листок непрацездатності чи довідка лікувально-профілактичного закладу, а також пояснення потерпілого та свідчення очевидців.

Розслідування нещасних випадків зі смертельним наслідком, групових нещасних випадків у разі смерті хоча б одного в потерпілих, нещасних випадків, пов'язаних із заподіянням тілесних ушкоджень іншою особою, а також нещасних випадків, які сталися внаслідок контакту зі зброєю, боєприпасами та вибуховими матеріалами, проводиться органами внутрішніх справ або прокуратури.

Районна держадміністрація (виконавчий орган міської ради або районної у місті) протягом доби з часу надходження від лікувально-профілактичного закладу повідомлення про нещасний випадок (за винятком нещасних випадків зі смертельним наслідком) приймає рішення щодо утворення комісії з його розслідування.

До роботи комісії з розслідування нещасного випадку можуть залучатися представники організації, де працюють або навчаються потерпілі, організації, на території чи об'єкті якої стався нещасний випадок, а також представники органів охорони здоров'я, освіти, захисту прав споживачів, експерти страхової компанії (якщо потерпілий був застрахований).

Керівник організації протягом доби з часу надходження рішення про уповноваження її на проведення розслідування призначає комісію у складі не менше трьох осіб.

Нещасні випадки (за винятком групових), які сталися з працюючими особами, розслідуються комісією, утвореною тією організацією, де працює потерпілий, у складі: голови комісії – посадова особа, яку визначає керівник організації, і членів комісії – керівника відповідного структурного підрозділу, представника профспілкової організації, членом якої є потерпілий, або уповноваженого трудового колективу, якщо потерпілий не є членом профспілки.

Рішення щодо розслідування нещасного випадку приймається керівником організації на підставі звернення потерпілого, листка непрацездатності або довідки лікувально-профілактичного закладу.

У разі відмови організації провести розслідування нещасного випадку потерпілий або особа, яка представляє його інтереси, може звернутися до районної держадміністрації (виконавчого органу міської ради або районної у місті), яка вирішує питання щодо проведення цього розслідування.

Розслідування нещасного випадку проводиться протягом 10 календарних днів після утворення комісії. У разі потреби цей термін може бути продовжений керівником органу (організації), який призначив розслідування.

За результатами розслідування нещасного випадку складається акт за формою НПВ (невиробничий травматизм), який затверджується керівником органу (організації), що проводив розслідування.

Необхідна кількість примірників акта визначається в кожному окремому випадку.

Серед причин первинної інвалідності травма займає третє місце (12,6%). Частота загальної інвалідності внаслідок травм опорно-рухового апарата й ортопедичних захворювань становить 134,4 випадків на 10000 населення; з них 82,5 випадків – наслідки травм, 51,9 випадків – ортопедичні захворювання. Рівень первинної інвалідності внаслідок хвороб і травм нервової системи – 9,2 випадків на 10 000 населення. Велике значення має ступінь тяжкості інвалідності, що свідчить про якість та ефективність лікування та відновних заходів.

Розрізняють тяжкі і легкі травми. До тяжких належать травми, що викликали виражені анатомічні зміни і значні функціональні порушення (відкриті й закриті ушкодження хребта і спинного мозку, закриті ушкодження органів грудної і черевної порожнини, порожнини таза, а також органів зачеревного простору, переломи довгих трубчастих кісток, множинні переломи кісток таза, ушкодження сечостатевих органів, значні опіки, у тому числі хімічними сполуками, відмороження III–IV ступеня й ін.). До легких належать травми без виражених і стійких анатомічних змін з незначними порушеннями функцій (травми без ушкодження внутрішніх органів, суглобів,

сухожиль, великих нервових стовбурів і магістральних кровоносних судин, з частковим розривом зв'язок і нескладних вивихів у суглобах, відмороження I-II ступеня та ін.).

У загальній захворюваності чоловіків питома вага травм удвічі вища, ніж у жінок, а у віці 15-29 років у чоловіків травми займають перше місце. За характером ушкоджень травми розподіляються в наступному порядку (%):

забиті місця і розтяги – 45,5;

рани і садна – 36,9;

переломи кісток – 8,5;

опіки – 5,5;

інші травми – 3,6.

## ВИСНОВКИ

В дипломному проекті розглянуте питання оподаткування земель загального використання, які використовуються для паркування транспортних засобів на прикладі міста Кривого Рогу.

Сьогодні паркування в місті здійснюється не на відведених і не про інвентаризованих землях, а на землях загального користування.

Згідно статті 283 Податкового кодексу України, землі загального призначення від сплати податку звільняються, це в тому разі, якщо цільове використання таких земельних ділянок не змінюється. Я вважаю, що за землі загального користування, які використовуються під платне паркування, тобто змінили своє функціональне використання, необхідно сплачувати земельних податок.

В дипломному проекті розраховано, який щорічний валовий дохід можна отримати від використання таких земельних ділянок під парко місця:

б) перша земельна ділянка розташована на площі біля залізничного вокзалу «Долгинцево», 56 економіко-планувальну зону, де базова вартість з урахуванням коефіцієнту на функціональне використання землі ( $K_f=1.0$  – землі транспорту та зв'язку) та коефіцієнтів індексації грошової оцінки (2016 р – 1,00; 2017 р – 1.0), становить: 533,08 грн./кв. м.

Податок на землю за рік: **1 732 936,464 грн. \* 1% = 17329, 36 грн.**

В разі, якщо земельні ділянки, які використовуються для паркування, будуть відведені КП «Парковка та реклама» на умовах оренди, тоді відповідно до Рішення Криворізької міської Ради від від 11 лютого 2013 року N 6/9063, розміри орендної плати за земельні ділянки (у відсотках від нормативної грошової оцінки) зайняті місцями для паркування становить 3%.

**1 732 936,464 грн. \* 3% = 51988.09грн.**

Земельний податок за другу земельну ділянку, це землі загального користування по вулиці Металургів міста Кривого Рогу, що використовуються

для паркування транспортних засобів, в тому разі якщо буде проведена інвентаризація по встановленню зовнішніх меж, становить:

Податок на землю за рік: **508221,81 грн. \* 1% = 5082, 22 грн.**

В разі, якщо земельні ділянки, які використовуються для паркування, будуть відведені КП «Парковка та реклама» на умовах оренди, тоді відповідно до Рішення Криворізької міської Ради від від 11 лютого 2013 року N 6/9063, розміри орендної плати за земельні ділянки (у відсотках від нормативної грошової оцінки) зайняті місцями для паркування становить 3%.

**508221,81 грн. \* 3% = 15246.65грн.**

Земельний податок за третю земельну ділянку, розташована на вулиці Косіора біля ринку Соцгорода.

Податок на землю за рік: **2628150,45 грн. \* 1% = 26281.5 грн.**

В разі, якщо земельні ділянки, які використовуються для паркування, будуть відведені КП «Парковка та реклама» на умовах оренди, тоді відповідно до Рішення Криворізької міської Ради від від 11 лютого 2013 року N 6/9063, розміри орендної плати за земельні ділянки (у відсотках від нормативної грошової оцінки) зайняті місцями для паркування становить 3%.

**2628150,45 грн. \* 3% = 78844.51 грн.**

Земельний податок за четверту земельну ділянку, по вулиці Купріна неподалік від авіаційного коледжу. Четверта земельна ділянка знаходиться в центрально-міському районі.

Податок на землю за рік: **580401,15 грн. \* 1% = 5804.01 грн.**

В разі, якщо земельні ділянки, які використовуються для паркування, будуть відведені КП «Парковка та реклама» на умовах оренди, тоді відповідно до Рішення Криворізької міської Ради від від 11 лютого 2013 року N 6/9063, розміри орендної плати за земельні ділянки (у відсотках від нормативної грошової оцінки) зайняті місцями для паркування становить 3%.

**580401,15 грн. \* 3% = 17412.03 грн.**

Земельний податок за п'яту земельну ділянку, місць паркування автомобілів на спеціально відведених майданчиках за адресами:

3. Поштовий проспект, між будинками 54 і 58, на 50 машино-місць;

4. Поштовий проспект, між будинками 12 і 14, на 55 машино-місць;

Податок на землю за рік: **759030 грн. \* 1% = 7590.3 грн.**

Орендна плата земельної ділянки: **759030 грн. \* 3% = 22770.9 грн.**

Розрахунки показали, що від використання земельних ділянок під парко місця на землях загального користування, тільки на прикладі п'яти вулиць місто щорічно додатково отримує значний земельний податок.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бутягин В.А. Основы планировки и благоустройства населенных мест и промышленных районов: – М.:Высш.шк. 1978. – 232с.
2. Дідик В.В.,Павлів В.В. Планування міст: Навч. посібник – Львів: Львівська політехніка, 2003. – 407с.
3. ДБН 360-92\* «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» -К.:Укрархбудінформ, 1993. – 107 с.
4. Довідник проектувальника. Містобудування. /За заг. ред Т.Ф.Панченко. – К.: Укрархбудінформ, 2001. – 188 с.
5. Курсовое проектирование по градостроительству.Под ред.Г.Ф.Богацкого.-К.Будівельник.1968. – 284с.
6. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов: Учебник для студентов вузов. М.: Транспорт, 1990, - 240 с.
7. Любарський Р.Є. Проектування міських транспортних систем. – К.: будівельник, 1984. - 93 с.
8. Сигаев А.В. Проектирование улично-дорожной сети. - М.: Стройиздат, 1978.
9. Осетрін М.М. Міські дорожньо-транспортні споруди. Навч. посіб. для студентів ВНЗ. – К., ІЗМН, 1997. – 196 с.
10. Урбаністика: Навч. посібник/ О.С. Безлюбченко,О.В. Завальний. – Харків: ХДАМГ, 2003.- 254 с.
11. Шилова Т.О. Міське комунальне господарство: Навчальний посібник. – К.: КНУБА, 2006. – 272 с.
12. Перегудов В.В., Нетяженко В.О., Мойся І.І. Кривий Ріг. Генеральний план на- селеного пункту: ДП «ДПІ «Кривбаспроект», 2011. - 561 с.
13. О.С. Безлюбченко, С.М. Гордієнко, О.В. Завальний. Планування міст і транс- порт: Навчальний посібник. – Харків: ХНАМГ, 2006. – 138 с.

14. Храпова С.В. Определение уровня загрузки автомобильным транспортом городских магистралей. Авт. дис. к.т.н. Иркутск, 2010. - 20 с.

15. Капский Д.В., Кузьменко В.Н., Коржова А.В., Полховская А.С., Костюкович Е.Н. Разработка планировочных решений по повышению безопасности дорожного движения на магистральных улицах крупных и крупнейших городов. Весник ХНАДУ, Вып.50, 2010. – стр. 35-39.

16. ДБН Б.1-2-95. СМБД. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України

17. Дьяченко В.О. Оцінка пропускної здатності магістральних доріг міста Кривого Рогу в умовах росту інтенсивності руху. Всеукраїнська науково-практична інтернет конференція «Іноваційні розробки студентів та молодих вчених у галузі технічного сервісу машин».- Харків: ХНТУСГ, 2014.- с.83

18. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР;

19. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI;

20. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III;

21. Закон України «Про оцінку земель». Закон України від 11.12.2003 № 1378-IV;

22. Закон України «Про оренду землі» від 6 жовтня 1998 року N 161-XIV.

23. Закон України «Про планування і забудову територій» від 20.04.2000 № 1699-III

24. Закон України “Про дорожній рух” від 30 червня 1993 року N 3353-XII

25. Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 24 червня 2009 року №335 про затвердження Стандарту Державного комітету України із земельних ресурсів «Оцінка земель. Правила розроблення технічної документації з нормативної грошової оцінки земель населених пунктів»

26. «Методика грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів», затверджена постановою Кабінету

Міністрів України № 213 від 23.03.1995 р., зі змінами, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України N 843 від 5 липня 2004 р.;

27. «Порядок нормативної грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів», затвердженого наказом Держкомзему України, Мінагрополітики України, Мінбудархітектури України, Української академії аграрних наук від 27.01.2006 N 18/15/21/11

28. Рішення Київської міської ради «Про затвердження технічної документації з нормативної грошової оцінки земель міста Києва та Порядку її визначення» № 43/1877 від 26 липня 2007.

29. ГОСТ 12.1.045-84 Электростатические поля. Допустимые уровни на рабочих местах и требования к проведению контроля.

30. ДБН 360-92\*\* Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. Наказ Держкоммістобудування від 19.03.2002 N 1/52-170;

31. ДБН.В. 25-28-2006. Природне і штучне освітлення

32. НАПБ Б 03.002-2007. Нормы определения категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности

33. Пастушенка П.П. Новітнє земельне законодавство України: Збірник. - Х.: ТОВ «Одісей, 2003.- 672 с.

34. Ступень М.Г., Гулько Р.Й., Микула О.Я. Теоретичні основи державного земельного кадастру: Навч. Посібник. – 2-ге видання, стереотипне. – Львів: «Новий Світ-2000», 2006. – 336 с.

35. Третяк А.М., Панчук О. Я., Лихогруд М.Г. Грошова оцінка та оподаткування земель в Україні: Землевпорядний вісник Автоматизована інформаційно-аналітична система. - К. 1999. № 2. – 29с.

36. Шульга М.В., Анісімова Г.В., Багай Н.О., Гетьман А.П. Земельне право України: Підручник . – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 368 с.

37. Виникнення і розвиток грошової оцінки земель в Україні.Режим доступу :[http://zik.at.ua/\\_ld/1/198\\_.pdf](http://zik.at.ua/_ld/1/198_.pdf)

38. Чайка А.Г. Масова оцінка міських земель в Україні. Режим доступу:  
<http://masters.donntu.edu.ua/2011/igg/chaika/diss/indexu.htm>

38. ОФІЦІЙНИЙ САЙТ РАЙОННОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ.  
Режим доступу:  
[http://shev.gov.ua/index.php?option=com\\_content&task=view&id=4070&Itemid=255](http://shev.gov.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=4070&Itemid=255)

40. Плешкановська А.М., Стеценко О.Ю. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ЕКОНОМІКО-ПЛАНУВАЛЬНОГО РАЙОНУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ ЗНАЧНОГО МІСТА. Режим доступу:  
[http://librar.org.ua/sections\\_load.php?s=business\\_economic\\_science&id=128](http://librar.org.ua/sections_load.php?s=business_economic_science&id=128)

41. Коментар до Податкового кодексу України. Режим доступу:  
[http://tc.nusta.com.ua/dkpk/komentar/12\\_s266/index\\_2.htm](http://tc.nusta.com.ua/dkpk/komentar/12_s266/index_2.htm)

42. КОМУНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ “ІНСТИТУТ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ м. КИЄВА”. ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН м.КИЄВА .Режим доступу:  
<http://kiev4you.org/gif/genplan2025.pdf>

43. Офіційний сайт Київтранспарксервіс.Режим доступу:  
<http://parkservis.kiev.ua/>

44. Методичні рекомендації з вивчення еколого-геологічних умов міських агломерацій й територіально-промислових комплектів (України) УРСР // Дніпропетровськ. 2011.

45. Войткевич Г.В. Короткий довідник по геохімії. К.: Надра. 2005.

46. Методичні рекомендації з оцінки радіаційної обстановки в населених пунктах // Київ. 2011.

47. Геохімія навколишнього середовища / Саєт Ю.Е., Ревич Б.А., Янин Е.П. і ін. // М., Надра. 2010.

48. Тривога в 2010 році / Г. Хефлинг // М., Думка. 2009. URL:  
[www.allbest.com](http://www.allbest.com)