



Житлово-комунальне господарство

## Галузевий е-дайджест проекту «Розробка курсу на зміцнення місцевого самоврядування в Україні» (ПУЛЬС)

Січень 2017



### Новини

**30 січня 2017 року у м. Тернополі відбулася Міжнародна науково-практична конференція «ОСББ: досвід, виклики, перспективи»,** організаторами якої виступили: Міністерство освіти і науки України, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Тернопільська міська рада, Тернопільська обласна державна адміністрація, Тернопільська обласна рада, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Polsko-Ukrainska Izba Gospodarcza, Krajowa Izba Gospodarki Nieruchomościami, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Zakład gospodarski komunalnej Groneko, Академія соціального управління.



Участі у цьому заході прийняли представники органів місцевої виконавчої влади та місцевого самоврядування, керівники ОСББ, а також містяни, яких цікавить ця тематика та представники засобів масової інформації.

На конференції планується були розглянуто та обговорено широке коло питань, зокрема, щодо створення та діяльності ОСББ, міжнародного досвіду проведення реформ у системі житлово-комунального господарства та професійного управління житловим будинком, налагодження системи взаємовідносин державної влади, органів місцевого самоврядування і ОСББ, енергоменеджменту багатоквартирних житлових будинків, сучасних практик управління житловим фондом у інших країнах.

24.01.2017 у Верховній Раді України зареєстровано проект Закону від N 5706 «**Про внесення зміни до статті 5 Закону України «Про судовий збір» (щодо пільг при сплаті судового збору)**». Цим законопроектом пропонується звільнити споживачів житлово-комунальних послуг від сплати судового збору у справах щодо спорів, пов'язаних з отриманням або наміром отримати житлово-комунальні послуги.



### Новини міжнародного досвіду

Цікавим є **досвід Великобританії** щодо реформування сфери житлово-комунального господарства. Так у 70-х роках минулого століття була прийнята державна програма приватизації комунальних підприємств, приватним підприємствам були передані повноваження щодо надання послуг у сфері житлово-комунального господарства. Цей процес



супроводжувався наданням таким підприємствам податкових пільг та пільгових кредитів. Окрім того, декілька сотень невеликих комунальних водоканалів було об'єднано у великі підприємства, а потім також приватизовано. При цьому, всі борги комунальних підприємств були списані, а держава взяла на себе зобов'язання щодо оновлення їх виробничих фондів. Але до якості послуг, що надаються такими підприємствами, були виставлені жорсткі критерії, так наприклад одним з показників якості є час дозвону до диспетчера відповідного надавача послуг, який складає всього 30 секунд.

Основним джерелом інвестування в розвиток сфери ЖКГ є тариф. Для формування інвестиційних можливостей використовується весь дохід на інвестований капітал, а також та частина повернення інвестованого капіталу, яка покриває амортизацію майна. При цьому кошти, які отримані від тарифу, йдуть на обслуговування позикових коштів. За рахунок цього, кредитні кошти дозволять здійснити повну модернізацію устаткування, що, в свою чергу, знизить витрати та збільшує дохід. Таким чином, за короткий період можна повністю оновити основні засоби підприємства, застосувати більш енергоефективні таощадні технології, що в свою чергу приведе до надання якісніших та дешевших послуг.



## Коментарі експертів

### **Центр аналізу та розробки законодавства АМУ прокоментував ситуацію щодо скасування пільгових тарифів на електроенергію для зовнішнього освітлення населених пунктів та міського електротранспорту**

Враховуючи специфіку споживання електричної енергії для забезпечення зовнішнього освітлення населених пунктів та роботи міського електротранспорту, вартість електричної енергії для комунальних підприємств, що забезпечували надання послуг у цих галузях міського господарства була пільговою. Так, згідно постанови НКРЕКП від 22.10.2004 р. №1030, тарифи на електричну енергію для потреб зовнішнього освітлення, з 01.03.2008 р. становили 25% від єдиного роздрібного тарифу відповідного класу напруги у межах відповідних зон доби. Постановою від 28.12.2015 р. № 3141 НКРЕКП встановила, що з 01.03.2016 р. тарифи на електроенергію для потреб зовнішнього освітлення, буде становити 60% від єдиного роздрібного тарифу, а постановою від 15.12.2016 р. № 2210 національний регулятор встановив, що тариф на електричну енергію, яка використовується для потреб зовнішнього освітлення населених пунктів відповідає вартості роздрібних тарифів на електричну енергію.



Аналогічна ситуація склалася і щодо тарифів на електричну енергію, яка споживається міським електротранспортом. Так, ст. 18 Закону України «Про міський електротранспорт» (№ 1949-IV від 29.06.2004 р.) було встановлено, що протягом трьох років після набрання чинності Законом для міського електричного транспорту застосовуються тарифи на електричну енергію, встановлені для населення. По закінченню цього строку, постановою Кабінету Міністрів України від 26.06.2007 р. № 881 було передбачено, що для міського електротранспорту застосовуються тарифи на електричну енергію, встановлені для населення. На виконання цього акту, постановою НКРЕКП від 13.01.2011 р. №8/1, міський електротранспорт був включений до переліку споживачів, яким встановлювався окремий тариф на електроенергію. Постановою Кабінету Міністрів України від 25.11.2015 р. № 1192, була визнана такою, що втратила чинність, постанова Кабінету Міністрів від 26.06.2007 р. № 881. А постановою НКРЕКП від 24.12.2016 р. № 2021, міський електротранспорт був включений з переліку споживачів, яким встановлюється окремий тариф на електричну енергію. Таким чином, тариф на електричну енергію, яка використовується для потреб міського електротранспорту також на сьогодні відповідає вартості роздрібних тарифів на електричну енергію.

Внаслідок прийняття НКРЕКП постанов, якими скасовано пільговий тариф для цих категорій споживачів електричної енергії, місцеві бюджети поставлені перед необхідністю суттєво збільшити витрати на забезпечення виконання повноважень, а подекуди й скорити або

припинити надання відповідних послуг.

Враховуючи наявність такої проблеми, можна розглянути наступні варіанти її вирішення:

1) Встановити постановами НКРЕКП застосування пільгових тарифів для потреб вуличного освітлення на рівні 25% від єдиного роздрібного тарифу відповідного класу напруги та для міського електротранспорту - на рівні тарифу для населення. (Ризики: Таке відновлення пільгових тарифів не буде відповідати Програмі діяльності Кабінету Міністрів України в частині ліквідації перехресного субсидювання, отже є малоймовірним);

2) Перейти на здійснення розрахунків за спожиту електричну енергію, яка використовується на потреби зовнішнього освітлення, за тарифами, диференційованими згідно постанови НКРЕКП від 23.04.2012 № 498 за періодами часу. (Ризики: Перехід на таку систему обліку потребує придбання та встановлення засобів диференціального обліку, вартість яких вдвічі більша вартості звичайних приладів обліку. Негативним моментом є також та обставина, що пік споживання електроенергії для вуличного освітлення припадає на 18:00 – 23:00 години, а нічними годинами, для яких застосовується пільговий тариф є 23:00–07:00 години. Враховуючи це, місцеві бюджети повинні одноразово витратити значні кошти на модернізацію мережі зовнішнього освітлення, та витратити протягом року значно більше коштів на забезпечення освітлення);

3) Не змінювати ситуацію, тарифи на електроенергію для забезпечення зовнішнього освітлення населених пунктів відповідають вартості роздрібних тарифів на електричну енергію. Проводити енергоефективні заходи щодо забезпечення значної економії електроенергії, у тому числі й за рахунок Фонду енергоефективності. (Ризики: Переважна більшість місцевих бюджетів не має змогу забезпечити такий рівень видатків. Проект Закону «Про Фонд енергоефективності» не винесений на розгляд парламенту, мета його створення передбачає витрачання коштів на підтримку заходів з енергозбереження у будівлях, таким чином необхідно буде вносити зміни до Закону, після його прийняття. Ресурсів Фонду не вистачить на вирішення проблем зовнішнього освітлення у більшій частині населених пунктів);

4) Не змінювати ситуацію, коли тарифи на електроенергію для забезпечення роботи міського електротранспорту будуть відповідати вартості роздрібних тарифів на електричну енергію. Для компенсації витрат підняти тарифи на перевезення (Ризики: При піднятті тарифів на перевезення міським електротранспортом зменшиться його конкурентоспроможність порівняно з іншими перевізниками. Виникне необхідність оптимізації роботи транспортних засобів як в частині маршруту, так і частині інтервалів руху. Вказані дії беззаперечно призведуть до зростання соціальної напруги серед мешканців населених пунктів);

5) Не змінювати ситуацію, коли тарифи на електроенергію для забезпечення зовнішнього освітлення населених пунктів та роботи міського електротранспорту будуть відповідати вартості роздрібних тарифів на електричну енергію. Додаткові витрати комунальних підприємств дотувати з місцевих бюджетів. (Ризики: Невеликі міста не матимуть можливість фінансувати зовнішнє освітлення у необхідних об'ємах, тому будуть зменшувати площу освітлення та інтенсивність. Міський електротранспорт, який на сьогодні здебільшого є неприбутковим, потребуватиме ще більших дотацій з місцевого бюджету).



## Законодавство

### Прийнято:

Закон України від 17.01.2017 № 1812-VIII **«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті»** Прийнятим Законом передбачено можливість впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті, надання відповідних повноважень органам місцевого самоврядування, встановлення обов'язковості забезпечення пільгових категорій населення електронними квитками у населених пунктах, де впроваджено автоматизовану систему обліку оплати проїзду, та можливість притягнення до

адміністративної відповідальності за проїзд пасажирів без реєстрації або компостування проїзних документів. Згідно із Законом автоматизована система обліку оплати проїзду - це програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронного квитка.

Дається визначення електронного квитка - це проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в автоматизованій системі обліку оплати проїзду дає право пасажирові на одержання транспортних послуг.

Законом встановлено наступні повноваження виконавчих органів сільських, селищних, міських рад:

- прийняття рішення про впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності та визначення особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду;

- встановлення порядку функціонування та вимог до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті незалежно від форм власності, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів;

- Постанову Кабінету Міністрів України від 25.01.2017 № 70 «Про внесення змін до Порядку розподілу коштів, що надходять на поточні рахунки із спеціальним режимом використання для проведення розрахунків з постачальником природного газу, на якого покладено спеціальні обов'язки». Постановою пропонується:

- внести зміни до складової «Зр» коефіцієнта рівня розрахунків за договорами купівлі-продажу природного газу із спеціальними обов'язками «Кр», при цьому враховуватиметься заборгованість за використаний газ станом на останнє число попереднього місяця.

- додати ще одну складову при визначенні коефіцієнту «Кр», завдяки чому буде враховуватися вартість природного газу, використаного для виробництва тепла для населення, надання послуг централізованого опалення та гарячого водопостачання населенню за місяць, що передував місяцю, попередньому до розрахункового (з врахуванням ПДВ);

- встановити обов'язок постачальника природного газу надавати НКРЕКП інформацію для підтвердження даних, які використовуються при розрахунку «Кр».

Таким чином прийнята постанова дозволить підприємствам теплопостачання збалансувати навантаження при розрахунках за газ за рахунок використання фактичних показників втрат/витрат.

- Постанову НКРЕКП від 26.01.2017 № «Про затвердження ставок плати за стандартне приєднання електроустановок для Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя на 2017 рік», якою затверджено ставки плати за стандартне приєднання електроустановок для Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя на 2017 рік. Таким чином вартість нестандартного приєднання до електромереж збільшена в середньому у 6 разів. Реалізація положень вказаної постанови, призведе до зменшення кількості новостворюваних та припинення розширення уже існуючих вітчизняних виробництв, суттєво зросте вартість житлової та комерційної забудови. Так за попередніми розрахунками асоціацій підприємств будівельної галузі, вартість квадратного метра житла може збільшитися від 500 гривень до 1500 гривень. Наслідком цього стане суттєве зменшення надходжень у вигляді податків та зборів до місцевих бюджетів, а значить зменшиться і об'єм фінансування власних повноважень органів місцевого самоврядування.

### **Розглядається:**

Асоціацією міст України підготовано експертний висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Закону України **«Про теплопостачання» щодо стимулювання виробництва теплової енергії з альтернативних джерел енергії**» (реєстр № 4334 від 30.03.2016). Вкаим законопроектом передбачається перерозподілити і уточнити повноваження органів державної влади та органів місцевого самоврядування, стимулювати збільшення виробництва теплової енергії з альтернативних джерел на місцевому рівні, створити сприятливі умови для залучення інвестицій у галузь;

- Мінрегіоном розроблено та надіслано на погодження до центральних органів влади проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Переліку категорій працівників, яким може бути надано службові жилі приміщення, та Порядку надання службових жилих приміщень і користування ними». Вказаний проект актуалізує перелік категорій працівників, яким може бути надано службове житло та уточнює порядок надання такого житла;
- Мінекономрозвитку підготовано проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов КМУ від 01.10.2015 р. № 758 та від 29.04.2016 р. №357». Цим проектом передбачено врегулювання проблемних питань, пов'язаних з укладенням та реалізацією договорів на постачання природного газу виробникам теплової енергії для її виробництва результати, що були виявлені у результаті аналізу наслідків застосування нормативно-правових актів.

## Консультації

### ? Як реалізується державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту, зокрема, щодо тарифної політики?

! У зв'язку з надходженням численних звернень громадян щодо підвищення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування на приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах, Антимонопольний комітет України надав роз'яснення з цього приводу

Відповідно до статті 5 Закону України «Про автомобільний транспорт» державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, зокрема тарифної політики на автомобільному транспорті.

Відповідно до статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать повноваження щодо встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, зокрема, тарифів на транспортні послуги.

Згідно зі статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» обласні державні адміністрації та органи місцевого самоврядування відповідно формують у приміському та міжміському сполученні мережу автобусних маршрутів загального користування, що не виходять за межі території області, та міських автобусних маршрутів загального користування, а також здійснюють, в межах своїх повноважень, контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території.

На виконання Закону України «Про автомобільний транспорт» обласні та районні державні адміністрації та органи місцевого самоврядування проводять конкурси і укладають договори з переможцями, здійснюють контроль за виконанням умов цих договорів. Водночас, однією із суттєвих і невід'ємних умов договору має бути ціна (вартість проїзду), оскільки перевізники під час проведення конкурсу для визначення відповідного перевізника на автобусних маршрутах загального користування мають змагатися між собою, в тому числі за допомогою пропозиції встановлення відповідної вартості послуг перевезення.

У такий спосіб відповідні органи влади та органи місцевого самоврядування, які є організаторами пасажирських перевезень на відповідній території, повністю відповідають за організацію належного перевезення пасажирів, визначення на конкурсних умовах перевізників, укладення договорів з такими перевізниками та контролю за дотриманням вказаними перевізниками відповідних умов перевезень і державних соціальних стандартів. Отже, питання щодо ціноутворення на послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом, що виконують рейси на територіях відповідних областей, лежить у площині контролю договірних взаємовідносин між автомобільними перевізниками, відповідними обласними, районними державними адміністраціями та органами місцевого самоврядування.

Враховуючи викладене, зазначені питання відносяться до компетенції відповідних державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування.

Однак, окремі державні адміністрації усуваються від виконання повноважень щодо проведення тарифної політики, покладених на них законодавством, посилаючись на вилучення з додатку до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 пункту щодо встановлення обласними державними адміністраціями тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні.

Наразі органами Антимонопольного комітету України досліджується питання щодо ситуації, яка склалась із самоусуненням відповідних державних адміністрацій щодо контролю за тарифами на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування на приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах.

<http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/132816>