

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ТУРЧЕНКО ІГОР ВІКТОРОВИЧ

УДК 347.454.3

ДИСЕРТАЦІЯ

**ДОГОВІР ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ,
РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ЗА ЦИВІЛЬНИМ
ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

081 «Право»

08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____І. В. Турченко

Науковий керівник:
Яроцький Віталій Леонідович,
доктор юридичних наук, професор

ХАРКІВ - 2023

АНОТАЦІЯ

Турченко І. В. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України. Харків. 2023.

У дисертаційному дослідженні визначено правову природу та змістовно-елементну специфіку договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України, розглянуто основні проблеми і специфіку правового регулювання відносин у вказаній сфері, визначено місце договору у системі цивільно-правових договорів, проведено правовий аналіз порядку укладення, статусних особливостей його суб'єктного складу та комплексу належних їм суб'єктивних цивільних прав та обов'язків, істотних та інших умов, підстав припинення та правових наслідків порушення сторонами умов розглянутого договірної зобов'язання тощо.

Аналіз правової природи договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги дозволив сформулювати висновок про те, що змішаний характер досліджуваної договірної конструкції визначається нормативно закріпленим обов'язком підрядника не тільки досягти кінцевого правового результату досліджуваного договору - побудувати якісну автомобільну дорогу, але і наділенням його додатковими нормативно визначеними договірними повноваженнями. Зокрема, мова йде про його право на закупівлю необхідних для виконання дорожньо-будівельних робіт матеріалів, обладнання та устаткування (елементи договору купівлі-продажу) та можливості надання ним супутніх послуг (елементи договору на надання послуг) замовнику. Включення до умов досліджуваного договору умов вказаних договірних конструкцій дозволяє визначити його правову природу як змішаного договору, що додатково включає окремі умови договору купівлі-продажу та договору на надання послуг відповідно.

Здійснено розмежування поняття «автомобільна дорога» як невід'ємної частини загальнонаціональної транспортної інфраструктури, призначеної для забезпечення всесезонного та всепогодного руху транспортних засобів, що відповідає проєктним, технічним та нормативним вимогам до вітчизняних автомобільних доріг, та поняття «дорога». Дорогою є спеціально облаштована або пристосована смуга земельної ділянки з відповідним покриттям (гравій, асфальт, бетон тощо) чи без нього (грунтова дорога), придатна для руху транспортних засобів, але не охоплюється поняттям «автомобільна дорога».

З'ясовано, що дороги, побудовані за особисті кошти власника чи орендаря відповідної земельної ділянки, що не була відведена для здійснення дорожнього будівництва у відповідності з вимогами Закону України «Про автомобільні дороги» та інших нормативних документів, є частиною Єдиної мережі автомобільних доріг України, однак має відмінний від автомобільної дороги правовий режим. Автомобільна дорога, як об'єкт цивільних прав, являє собою окремий вид індивідуально-визначеної, неподільної, нерухомої, неспоживної, складної і необоротоздатної речі.

Сформовано авторське визначення досліджуваного договору. Основний акцент у даному визначенні зроблено на тому, що за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги одна сторона (підрядник) зобов'язується самостійно та на власний ризик за завданням другої сторони (замовника) здійснити спорудження лінійного комплексу інженерних споруд просторово визначеного відрізка нової або ремонту чи реконструкції відрізка існуючої автомобільної дороги, а замовник зобов'язується погодити виділення земельної ділянки, надати належно затверджену проєктно-кошторисну та іншу технічну документацію, забезпечити своєчасне фінансування робіт та оплатити якісно та своєчасно виконані роботи.

Визначено, що договірні підрядні правовідносини у сфері будівництва автомобільної дороги в Україні характеризуються як організаційно-складні та комплексні. Адже укладення та виконання умов договору підряду на будівництво

(капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги супроводжується цілою низкою нормативно передбачених організаційно-правових процедур. Їх комплексний характер обґрунтовується тим, що окремі з яких носять відверто публічно-правовий характер. Наприклад, погодження відведення земельної ділянки для дорожнього будівництва, включення витрат на майбутні дорожньо-будівельні роботи в частину бюджету на відповідний фінансовий рік, наявність належно складеної та затвердженої у встановленому законом порядку технічної та проєктно-кошторисної документації тощо.

На підставі проведеного структурно-логічного аналізу чинного законодавства України визначено можливість застосування наступних способів укладання договору будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: 1) загальний, який полягає у здійсненні зацікавленими особами оферти та акцепту; 2) спеціальний, який полягає в укладанні договору за результатами проведеної публічної закупівлі. При цьому відзначається, що чинне законодавство України передбачає можливість судового порядку укладання договорів у сфері підприємництва.

Доведено, що ускладнення досліджуваних договірних правовідносин публічно-правовими організаційними елементами виправдане суспільною необхідністю у істотному зниженні, а в ідеалі - повному усуненні корупційних ризиків та забезпеченні високої якості вітчизняних автомобільних доріг і жодним чином не нівелює їх переважно приватно-правову природу.

У ході дослідження обґрунтовано, що кінцевим результатом виконання умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги варто вважати закінчений будівництвом об'єкт - відповідний відрізок автомобільної дороги, що являє собою лінійний комплекс інженерних споруд, який з моменту закінчення будівництва і прийняття в експлуатацію стає невід'ємною частиною Єдиної мережі автомобільних доріг України.

Визначено, що суб'єктний склад відносин, що виникають на підставі укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної

дороги має свою специфіку. Замовником у договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виступає наділений відповідними повноваженнями орган державної виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, на балансі якого знаходиться відповідна автомобільна дорога. Статус підрядника у досліджуваному договорі може отримати тільки суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на здійснення відповідного виду господарської діяльності відповідно до вимог чинного законодавства України.

Визначено співвідношення правових засобів трьох регулятивних рівнів : нормативно-правового регулювання, індивідуального регулювання та саморегулювання договірних відносин у сфері вітчизняного дорожнього будівництва. Доведено, що правові засоби зовнішнього, нормативно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг України на рівні ЦК України, Закону України «Про автомобільні дороги» та інших нормативно-правових актів характеризуються надто широким та універсальним характером, а відтак є об'єктивно недостатніми і мають доповнюватися індивідуальним регулюванням та саморегулюванням.

Визначено специфіку правового статусу, значення та роль інженер-консультанта у досліджуваних правовідносинах відповідно до чинного законодавства України. Визначено, що інженер-консультант є самостійним учасником цивільно-правових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг та визначається з одного боку як суб'єкт господарювання, що має у своєму складі акредитованих фахівців, а з іншого, інженером-консультантом може бути фахівець у сфері будівництва. У сучасному вітчизняному законодавстві закріплено лише право замовника залучати інженер-консультанта до будівельних робіт по спорудженню автомобільної дороги.

Надано пропозиції щодо визначення сфери термінологічного використання та різниці між такими характеристиками порядку виконання робіт підрядником за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги як «своїми силами» та «самостійно». Так, «своїми силами», виходячи із буквального тлумачення цього закріпленого на нормативному рівні

лексично-термінологічного словосполучення, означає використання підрядником за досліджуваним договором власних сил і можливостей або наявних власних трудових, організаційних чи матеріальних ресурсів без залучення сторонніх осіб у жоден із технологічних процесів дорожнього будівництва. Термін «самостійно» визначає більш широкі можливості підрядника за досліджуваним договором і означає закріплену нормативно його свободу на досліджуваних договірних засадах вільно і на власний розсуд (тобто самостійно) розподіляти ресурсні потоки для забезпечення дорожнього будівництва, виконуючи дорожні роботи на власний розсуд із залученням інших осіб (субпідрядників). Однак за погодженням із замовником, але з персональною відповідальністю за невиконання чи неналежне виконання ними прийнятих на себе зобов'язань.

Зроблено теоретичні висновки щодо того, що правове регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг характеризується відсутністю належної збалансованості наявного масиву нормативних джерел правового регулювання відносин у досліджуваній сфері, фрагментарністю правового регулювання окремих груп досліджуваних договірних відносин та подекуди їх неузгодженістю між собою. Нормативні приписи статті 875 ЦК України, яка є загальною для всіх договорів будівельного підряду, чітко встановлюють пріоритет положень спеціального законодавства над положеннями загального, зокрема, ЦК України. При цьому відносини з будівництва автомобільних доріг та пов'язаних з дорожнім будівництвом робіт врегульовуються досить широким колом актів спеціального законодавства, до якого відносяться і положення Закону України «Про автомобільні дороги». Крім того, відносини у сфері будівництва автомобільних доріг врегульовуються і рядом інших спеціальних нормативно-правових актів.

Удосконалено підходи до розгляду автомобільної дороги як призначеного для забезпечення дорожнього руху всіх видів автотранспорту комплексу технологічно взаємопов'язаних лінійних інженерних споруд, який, крім безпосередньо дорожнього полотна з відповідною кількістю облаштованих смуг дорожнього руху, включає також споруди дорожнього водовідводу та водоочисні споруди; шумозахисні

споруди; штучні споруди; засоби технологічного зв'язку; інженерне облаштування; спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, стаціонарні комплекси вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху); архітектурне облаштування: архітектурні споруди та декоративні насадження, призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг; технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг; елементи санітарного облаштування; зелені насадження, правовий режим яких визначений Законом України «Про автомобільні дороги».

Отримали подальший розвиток положення щодо поточного стану та перспективних напрямів подальшого вдосконалення юридичних інструментів цивільно-правової відповідальності учасників дорожньо-будівельних підрядних відносин з метою забезпечення всебічного та ефективного захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Доведено, що наявний на сьогоднішній день арсенал правових засобів забезпечення неухильного дотримання вимог чинного законодавства України у сфері вітчизняного дорожнього будівництва, особливо враховуючи стратегічне значення стану та якості автомобільних доріг в умовах повномасштабної війни, не відповідає вимогам сьогоднішнього дня і підлягає перегляду та подальшому вдосконаленню.

Зазначається, що перспективні напрями подальшого підвищення превентивно-виховної та стимулюючої ролі цивільно-правової відповідальності у досліджуваній сфері правового регулювання полягають в узагальненні та вибіркового нормативному закріпленні роками апробованих в умовах вітчизняної договірної практики найбільш ефективних санкцій за порушення істотних умов підрядних договорів у сфері дорожнього будівництва перш за все на рівні положень нормативних приписів спеціального законодавства України.

Пропонується доповнити Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги введенням системних штрафних санкцій за найбільш критичні правопорушення в досліджуваній сфері договірних відносин з одночасним збільшенням темпоральних нормативів виявлення явних чи прихованих недоліків та дефектів нововведених, капітально відремонтованих чи реконструйованих автомобільних доріг України та впровадження на практиці більш жорстких та дієвих механізмів забезпечення невідворотності настання цивільно-правової, кримінальної чи адміністративної відповідальності залежно від характеру такого правопорушення і (головне!) негайного якісного виправлення вказаних дефектів та недоліків за рахунок підрядника.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання висновків, пропозицій та рекомендацій, сформульованих в дисертаційному дослідженні в різних сферах, зокрема: правотворчій – при вдосконаленні положень чинного цивільного законодавства України, які регламентують відносини, що виникають у зв'язку з укладанням та належним виконанням умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; правозастосовчій – при розгляді судами певних категорій справ та/або застосуванні адвокатами, нотаріусами чи іншими особами відповідних правових норм під час здійснення ними професійної діяльності; науково-дослідній – для проведення подальших наукових досліджень проблем, пов'язаних із статичними та динамічними характеристиками договорів підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; навчальному процесі – під час викладання таких дисциплін, як «Цивільне право України» та «Договірне право України», при підготовці відповідних навчальних посібників, підручників та методичних матеріалів для студентів юридичних закладів вищої освіти.

Ключові слова: договір, договір підряду, договір будівельного підряду, договір на капітальне будівництво, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт,

реконструкцію) автомобільної дороги, підрядник, замовник, зобов'язання, правовідносини.

SUMMARY

Turchenko I. V. Contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road under the civil legislation of Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of manuscript.

Thesis for obtaining the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in specialty 081 «Law». – Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine. Kharkiv. 2023.

In the dissertation the legal nature and substantive and elemental specifics of the contract of the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road under the civil legislation of Ukraine are defined. Specifics of legal regulation of relations in the specified area are considered, the main problems are scrutinized, the place of the contract in the system of civil law contracts is defined. The legal analysis was carried out of the procedure for conclusion of the contract, status features of its subject composition and complex of subjective civil rights and obligations belonging to them, essential and other conditions, grounds for termination and legal consequences of violation by the parties of the terms of the considered contractual obligation, etc.

The analysis of the legal nature of the contract of the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road made it possible to form the conclusion that the combined legal nature of this contract is determined by the legally established obligation of the contractor not only to achieve the final legal result of such a contract, that is to build a high-quality automobile road, but also to obtain additional legally defined contractual powers. In particular, we are talking about the contractor's right to purchase materials and equipment that is necessary for the execution of road construction works (elements of the purchase and sale agreement) and the possibility of providing related services (elements of the service agreement) to the customer. The inclusion of the conditions of the specified contractual structures into the conditions of the contract under study allows to determine its legal nature as a combined contract, which additionally includes separate conditions of the sales contract and the contract for the provision of services, respectively.

A distinction of concepts was made between the concept of « automobile road» and the concept of «road». The concept of «highway» is determined as an integral part of the national transport infrastructure which meets the design, technical and regulatory requirements for domestic highways, and is designed to ensure all-season and all-weather movement of vehicles. A road is a specially equipped or adapted strip of land with a suitable surface (gravel, asphalt, concrete, etc.) or without it (dirt road), suitable for the movement of vehicles, but not covered by the concept of an «automobile road».

It was found that the roads that were built with the personal funds of the owner or lessee of the corresponding plot of land, which was not allocated for road construction in accordance with the requirements of the Law of Ukraine «On Motor Roads» and other regulatory documents, are part of the Unified Highway Network of Ukraine, however, they have a different legal status than a road. As an object of civil rights, the automobile road is a separate type of individually defined, indivisible, immovable, non-consumable, complex, and non-negotiable thing.

The author's definition of the studied contract was formed. The main emphasis in this definition is on the fact that under a contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road, one party (the contractor) obligates independently and at their own risk to construct, at the request of the other party (the customer), a linear complex of engineering structures, a certain section of a new road, or repair or reconstruct a section of an existing automobile road, and the customer obligates to agree to the allocation of the land plot, to provide properly approved design and estimate and other technical documentation, to ensure timely financing of the works and ensure paying for the quality and timely work performed.

It was determined that contractual relations in the sphere of automobile road construction in Ukraine are characterized as organizationally multi-procedural and complex. After all, the conclusion and execution of the terms of the contract for the construction (repair, reconstruction) of an automobile road is accompanied by a whole series of organizational and legal procedures provided for in the regulations. Their complex nature is justified by the fact that some of them are expressively public in their legal nature. For

example, the approval of the allocation of land for road construction, including costs for future road construction works in part of the budget for the relevant fiscal year, availability of properly prepared and approved technical and project-estimating documentation, etc.

The possibility of applying the following methods of concluding a contract of construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road has been researched on the basis of the conducted structural and logical analysis of the current legislation of Ukraine: 1) general, which consists in the implementation of an offer and acceptance by interested parties; 2) special, which consists in concluding a contract based on the results of the public procurement. At the same time, it is noted that the current legislation of Ukraine provides for the possibility of a court deciding on the procedure for concluding contracts in the field of entrepreneurship.

It has been proven that the complication of the studied contractual legal relations with public-law organizational elements is justified by the social necessity for a significant reduction, and ideally - for the complete elimination of corruption risks and ensuring the high quality of domestic automobile roads, and it nullifies in no way their predominantly private-law nature.

It was substantiated in the course of the study that the final result of the fulfillment of the terms of the contract of construction (capital repair, reconstruction) of the automobile road should be considered as the finished object - the corresponding segment of the automobile road which is a linear complex of engineering structures that since the moment of construction's completion and acceptance into operation becomes an integral part of the Network of Public Roads of Ukraine.

It was determined that the subject composition of relations arising on the basis of the conclusion of a contract for the construction (capital repair, reconstruction) of a highway has its own specificity. The customer in the contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road is a state executive body or local self-government body endowed with the relevant powers, on whose balance the corresponding automobile road is located. Only a legal entity can obtain the status of a contractor in this contract,

having obtained a license to carry out the relevant type of economic activity in accordance with the requirements of the current legislation of Ukraine.

The ratio of legal remedies is determined on three regulatory levels: on the level of the legal regulation, of the individual regulation and of the self-regulation of contractual relations in the field of domestic road construction. In this dissertation it has been proven that the legal remedies of external regulatory regulation of relations in the field of automobile roads construction of Ukraine at the level of the Civil Code of Ukraine, the Law of Ukraine «On Motor Roads» and other normative legal acts are characterized by too broad a character and are way too universal without sufficient particularity for a civil contract, and therefore they are objectively insufficient to regulate all aspects of a particular agreement and should be supplemented by individual regulation and self-regulation.

The specifics of legal status, meaning and role of the consulting engineer in the studied legal relationship are determined in accordance with the current legislation of Ukraine. It is sufficiently substantiated in this dissertation that a consulting engineer can be regarded as an independent participant in civil-law relations in the field of automobile roads construction and can be represented by either a business entity that has a license and employs accredited specialists, or as a consulting engineer that is a specialist in the field of construction. The current legislation of Ukraine provides only for the right of the customer to involve a consulting engineer in the construction works under the contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road.

Proposals have been made by the author of the dissertation to define the scope of terminological use and the difference between such characteristics of the order of performance of works by the contractor under the contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road as «by one's own forces» and «independently».

Thus, the concept «by one's own forces», based on the literal interpretation of this lexical and terminological phrase fixed at the normative level, means the use by the contractor under the under study contract of their own forces and capabilities or their own

available organizational, material or labor resources without the involvement of outsiders in any of the technological processes of the road construction.

The term «independently» defines the wider capabilities of the contractor in the contract under study and it involves their legally established freedom on the basis of this contract to freely and at their own discretion (i.e. independently) distribute resource flows to ensure road construction, performing road works at their own discretion with the involvement of other persons (subcontractors), however, it is in agreement with the customer, but with personal responsibility for non-fulfillment or improper fulfillment of the obligations assumed by them.

Theoretical conclusions have been made in this dissertation regarding the fact that the legal regulation of relations in the sphere of an automobile road construction is characterized by the lack of proper balance of the existing array of normative sources of legal regulation of relations in the under study field, it is characterized the fragmentation of the legal regulation of certain groups of the studied contractual relations, and sometimes their inconsistency among themselves. Normative prescriptions of Article 875 of the Civil Code of Ukraine, which is general for all construction contracts, clearly establish the priority of the provisions of special legislation over the provisions of the general, in particular, of the Civil Code of Ukraine. At the same time, relations with the construction of automobile roads and works related to road construction are regulated by a fairly wide range of acts of special legislation, which also includes the provisions of the Law of Ukraine «On Motor Roads». In addition, relations in the field of automobile road construction are regulated by a number of other special legal acts.

In this dissertation various scientific approaches are discussed and analyzed to consider the term of an automobile road and give it a complete definition, the author on the basis of the research improved the existing definitions and proposes to define an automobile road as a complex of technologically interconnected linear engineering facilities designed to ensure road traffic of all types of motor vehicles, which, in addition to the road surface with the appropriate number of equipped traffic lanes, also includes road drainage facilities and water treatment facilities; noise protection structures; artificial building structures;

means of technological communication; engineering arrangements; special facilities and means designed to ensure safe and comfortable driving conditions (lighting, stationary complexes for measuring the weight and overall parameters of vehicles, forced reduction of driving speed); architectural arrangements: architectural structures and decorative plantings designed to ensure the aesthetic appearance of highways; technical means of traffic organization, car pavilions, linear structures and complexes that ensure the functioning and preservation of roads; elements of sanitary arrangements; green spaces, the legal regime of which is determined by the Law of Ukraine «On Motor Roads».

In this paper some provisions of regarding the current state and prospective directions for further improvement of legal instruments are discussed, devoting particular attention to civil liability that participants in road construction contractual relations have, the author emphasizes that to ensure comprehensive and effective protection of subjective civil rights and legitimate interests of the parties to the construction contract (capital repair, reconstruction) of an automobile road further research is recommended.

It has been proven in the dissertation that a present-day arsenal of legal ways that are available to ensure strict compliance with the requirements of the current legislation of Ukraine in the field of domestic road construction is not sufficient, especially taking into account the strategic importance to the state of quality highways in the conditions of a full-scale war, the current legislation does not meet the requirements of today and it is subject to review and further improvement.

It is noted by the author in this dissertation that directions to further increase the preventive, educational and stimulating role of civil liability in the researched field of legal regulation consist in the generalization and selective normative consolidation of the most effective sanctions, which have been tested over the years in the conditions of domestic contractual practice, and the liability for the violation of the essential terms of contractual agreements in the field of road construction must have a priority at the level of the provisions of the normative prescriptions of the special legislation of Ukraine.

It is proposed to supplement the Model contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road by introducing systemic fines for the most critical

offenses in the studied area of contractual relations with a simultaneous increase in the temporal standards for identifying obvious or hidden deficiencies and defects of newly introduced, overhauled or reconstructed automobile roads of Ukraine, and by implementing in practice the stricter and more effective mechanisms for ensuring the inevitability of civil, criminal or administrative liability depending on the nature of such offense and (most importantly!) immediate high-quality correction of the specified defects and deficiencies at the expense of the contractor.

The practical significance of the results obtained by the author of this dissertation lies in the possibility of using the conclusions, proposals and recommendations formulated in this scientific research in various areas, in particular: in law-making – when improving, amending and supplementing the provisions of the current civil legislation of Ukraine, which regulates relations arising in connection with the conclusion and proper fulfillment of conditions of the contract for the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road; in law-enforcement – during consideration of certain categories of court cases and/or during the application of the relevant legal norms by lawyers, notaries or other persons in their professional activities; in research – for conducting further scientific studies of problems related to the static and dynamic characteristics of subcontracts for the construction (capital repair, reconstruction) of a road; in the educational process – in the teaching of such disciplines as «Civil Law of Ukraine» and «Contract Law of Ukraine», while preparing relevant study guides, textbooks and methodical materials for students of institutions of higher education in the field of law studies.

Key words: contract, contract of the construction, construction contract, contract for capital construction, contract of the construction (capital repair, reconstruction) of an automobile road, contractor, customer, obligations, legal relations.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Турченко І. В. Вітчизняний та європейський досвід формування джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. *Право.ua*. 2021. № 4. С. 189-196.

2. Турченко І. В. Предмет договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *Наше право*. 2022. № 4. С. 143-150.

3. Турченко І. В. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *«Наукові інновації та передові технології» (Серія «Управління та адміністрування», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Психологія», Серія «Педагогіка»): журнал*. 2023. № 13(27) 2023. С. 365-376.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Турченко І. В. Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги як джерело правового регулювання підрядних відносин в Україні. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Чингізхана Нуфатовича Азімова (м. Харків, 15 грудня 2021 р.)*. Харків, 2021. С.197-200.

2. Турченко І. В. Предмет договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: доктринальний підхід. *Доктрина приватного права: традиції та сучасність: матеріали ХХ наук.-практ. конф., присвяч. 100-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР, ректора Харків. юрид. ін-ту (1962–1987 рр.) В. П. Маслова (м.Харків, 4 лют. 2022 р.)*. Харків: Право. 2022. С. 499-502.

3. Турченко І. В. Щодо окремих аспектів визначення видів будівельних робіт за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію)

автомобільної дороги в Україні. *Сімдесят дев'яти економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнародної мультидисциплінарної наукової інтернет-конференції (м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 26-27 жовтня 2023 р.).* м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 2023. С. 30-33.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИЙ АНАЛІЗ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ	17
1.1. Доктринальна характеристика договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.....	17
1.2. Місце договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги у системі цивільно-правових договорів.....	35
1.3. Джерела правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги.....	56
Висновки до розділу 1.....	75
РОЗДІЛ 2. УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ТА ЙОГО ЕЛЕМЕНТИ.....	78
2.1. Порядок укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.....	78
2.2. Предмет та інші істотні умови договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.....	104
2.3. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги	132
Висновки до розділу 2.....	157
РОЗДІЛ 3. ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ І ЗАХИСТ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ЙОГО СТОРІН	161
3.1. Правові підстави припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.....	161

3.2. Відповідальність та захист суб'єктивних цивільних прав і законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.....	178
Висновки до розділу 3.....	198
ВИСНОВКИ.....	202
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	209
ДОДАТОК	235

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Сталий розвиток будь-якого суспільства неможливий без масштабного інвестування коштів в нове будівництво, поточний чи капітальний ремонт або реконструкцію з метою створення нових та підтримання в належному стані існуючих об'єктів цивільної інфраструктури. Створення привабливого для вітчизняних та закордонних інвесторів інвестиційного клімату, особливо в умовах необхідності своєчасного реагування на досі небачені виклики, пов'язані із повномасштабною збройною агресією Російської Федерації проти нашої Вітчизни, на сьогодні є однією із першочергових задач. Найбільш оптимальне вирішення цієї задачі безпосередньо залежить від досконалої та ефективної регламентації вітчизняних договірних будівельно-підрядних відносин, включаючи договірні відносини підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Подальше вдосконалення договірних механізмів регулювання зазначених відносин надасть можливість не лише забезпечити загальносуспільний інтерес у створенні національної мережі якісних та безпечних автомобільних доріг. Наявність побудованої за європейськими стандартами розвинутої дорожньо-транспортної інфраструктури буде сприяти створенню найбільш привабливих умов для зарубіжних інвестицій, а також забезпеченню привабливих умов для розвитку вітчизняного та іноземного бізнесу, що особливо важливо на шляху України до Європейського Союзу.

На жаль, в умовах збройної агресії Російської Федерації проти нашого народу наша країна зазнала небачених з моменту закінчення Другої світової війни масштабних економічних втрат, руйнувань життєво-важливих для забезпечення функціонування суспільства та задоволення повсякденних потреб наших співвітчизників житлових будинків, нежитлових споруд, автомобільних доріг, мостів, трубопроводів та інших об'єктів вітчизняної інфраструктури. Для їх швидкого та кардинального післявоєнного поліпшення та відновлення знадобляться неабияка згуртованість всього нашого суспільства, безперебійне фінансування та організаційне забезпечення відновлювальних робіт, а також якісні проєвропейські зміни чинного

законодавства України, в тому числі і у досліджуваній сфері правового регулювання. Саме поєднання цих трьох найбільш важливих чинників забезпечить бажані темпи якісного відновлення критично важливої інфраструктури нашої держави. Зазначене обумовлює необхідність та своєчасність даного наукового дослідження і переконливо свідчить про його актуальність.

Науково-теоретичним підґрунтям дисертаційної роботи стали праці таких вітчизняних та закордонних науковців, як: І.І. Банасевич, М.С. Біленко, Т.В. Боднар, В.А. Васильєва, С.В. Глібко, А.Б. Гриняк, Г.М. Гриценко, П.Д. Гуйван, О.В. Дзера, І.А. Діковська, А.С. Довгерт, Ю.М. Жорнокуй, О.С. Іюффе, В.М. Коссак, О.О. Кот, М.В. Криса, Н.С. Кузнецова, В.В. Луць, Р.А. Майданик, В.В. Надьон, А.О. Недошовенко, В.Г. Олюха, М.Д. Пленюк, Б.В. Покровский, В.А. Попов, Н.М. Процьків, З.В. Ромовська, С.В. Сеник, М.М. Сібільов, Р.О. Стефанчук, Є.О. Тупицька, Є.О. Харитонов, В.Л. Яроцький та ін.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертації «Договір підряду на виконання робіт по спорудженню автомобільних доріг з подальшим експлуатаційним утриманням за цивільним законодавством України» затверджена та уточнена на засіданні вченої ради Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (22 листопада 2019 року, протокол № 4; 17 листопада 2022 року, протокол № 3). Тема дисертації узгоджується із планом науково-дослідних робіт кафедри цивільно-правової політики, права інтелектуальної власності та інновацій Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого в межах державної цільової комплексної програми «Проблеми вдосконалення правового регулювання особистих немайнових та майнових відносин в Україні» (№ державної реєстрації 0111U000963).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є визначення правової природи договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України, виявлення проблем і особливостей правового регулювання у цій сфері, а також формування теоретичних положень і практичних рекомендацій, спрямованих на

удосконалення механізму правового регулювання відносин із виконання робіт у сфері будівництва автомобільних доріг.

Для досягнення визначеної мети у дослідженні визначені такі завдання:

- сформулювати поняття та ознаки договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;
- визначити місце договору будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги в системі цивільно-правових договорів;
- з'ясувати специфіку суб'єктного складу та предмета договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;
- охарактеризувати джерела правового регулювання договірних підрядних відносин у сфері будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги;
- охарактеризувати порядок укладення та підстави припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;
- з'ясувати особливості відповідальності сторін за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;
- визначити специфіку захисту прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Завдання, що були поставлені, виконано у повному обсязі. Це дозволило досягти визначеної мети дисертаційного дослідження.

Об'єктом дослідження є цивільно-правові відносини у сфері будівництва, капітального ремонту та реконструкції вітчизняних автомобільних доріг.

Предметом дослідження є договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України.

Методи дослідження. Основою дисертаційного дослідження з методологічної точки зору є загально- та спеціально-наукові та правові методи. Застосування діалектичного методу дозволило сформулювати авторське визначення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги,

виокремити ознаки та з'ясувати правову природу досліджуваної договірної конструкції. Використовуючи історичний метод, було проаналізовано особливості становлення та розвитку правового регулювання договірних підрядних відносин у сфері будівництва (капітального ремонту, реконструкції) вітчизняних автомобільних доріг. Метод системно-структурного аналізу надав можливість розкрити особливості порядку укладення та особливостей виконання умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Методи логічного аналізу дозволили здійснити аналіз змістових характеристик суб'єктивних цивільних прав та обов'язків сторін досліджуваного договору. Формально-юридичний метод допоміг у виокремленні теоретичних і практичних проблем застосування досліджуваної договірної конструкції на практиці. Емпіричною базою дослідження слугували законодавчі та інші нормативно-правові акти України, постанови Верховного Суду, рішення судів загальної юрисдикції, договори, практика їх укладання, статистичні дані тощо.

Вказані методи використовувалися у взаємозв'язку, що сприяло повноті дослідження й обґрунтованості сформульованих висновків і пропозицій.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у тому, що це перша в Україні наукова робота, в якій комплексно досліджено теоретичні та практичні аспекти договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України, визначено його правову природу, проаналізовано порядок його укладення та припинення, визначено особливості статусу його сторін, істотні та інші умови, умови, специфіку припинення та правові наслідки порушення сторонами умов договору. У ході наукового дослідження отримано такі основні наукові результати:

уперше:

1) запропоновано авторське визначення досліджуваного договору. За договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги одна сторона (підрядник) зобов'язується самостійно та на власний ризик за завданням другої сторони (замовника) здійснити профінансовані за

рахунок державного або місцевого бюджету чи коштів інвестора будівельні роботи по спорудженню лінійного комплексу інженерних споруд просторово визначеного відрізка нової або ремонту чи реконструкції відрізка існуючої автомобільної дороги як невід'ємної частини Єдиної мережі автомобільних доріг України у відповідності з наданою замовником проєктно-кошторисною та іншою документацією та нормативними вимогами, а замовник зобов'язується погодити відведення земельної ділянки під нове дорожнє будівництво чи (за необхідності) для ремонту чи реконструкції існуючої автомобільної дороги, надати належно затверджену проєктно-кошторисну та іншу технічну документацію, здійснювати своєчасне фінансування робіт, забезпечити по закінченню робіт прийняття відповідного відрізка автомобільної дороги в експлуатацію та оплатити якісно та своєчасно виконані роботи. Термінологічне словосполучення «Єдина мережа автомобільних доріг України» пропонується ввести в правовий вжиток, закріпивши на рівні положень Закону України «Про автомобільну дорогу»;

2) визначено, що кінцевим результатом виконання умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги варто вважати закінчений будівництвом об'єкт – відповідний відрізок автомобільної дороги, що являє собою лінійний комплекс інженерних споруд, споруджених на спеціально і належним чином відведеній для цих цілей земельній ділянці з чітко визначеними у договорі просторовими межами, відповідає всім вимогам щодо якості, визначеним проєктно-кошторисною та іншою нормативною документацією, будівельними нормами та правилами і державними стандартами в галузі будівництва, що з моменту закінчення будівництва і прийняття в експлуатацію стає невід'ємною частиною Єдиної мережі автомобільних доріг України;

3) з'ясовано, що договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, враховуючи нормативно закріплене наділення підрядника додатковими повноваженнями на закупівлю необхідних матеріалів, обладнання та устаткування для виконання дорожніх робіт та надання ним супутніх послуг замовнику, підлягає розгляду як змішаний договір, що додатково містить

елементи договору купівлі-продажу та договору на надання послуг відповідно. Доведено, що необхідні для виконання дорожніх робіт матеріали, обладнання та устаткування чи передбачені його умовами послуги не можуть розглядатись як предмет окремих, автономних договорів купівлі-продажу та надання послуг відповідно. Цей висновок обґрунтовується наступним. Враховуючи правову природу автономного договору купівлі-продажу, перехід права власності на відповідну річ є кінцевою метою цих договірних відносин, а згідно з умовами досліджуваного договору вказані матеріали, обладнання та устаткування завжди мають правовий режим витратних матеріалів, повністю втрачають самостійне правове значення в ході дорожнього будівництва і слугують засобом досягнення зовсім іншої правової мети – матеріальне забезпечення будівництва, капітального ремонту чи реконструкції визначеного договором відрізка автомобільної дороги. Аналогічний правовий режим мають і послуги, що надаються у ході виконання умов досліджуваного договору, адже вони завжди визначені в цих умовах, є супутніми, також споживаються в ході дорожнього будівництва, а відтак не можуть мати самостійного правового значення;

4) здійснено розмежування поняття «автомобільна дорога» як невід'ємної частини загальнонаціональної транспортної інфраструктури, призначеної для забезпечення всесезонного та всепогодного руху транспортних засобів, що відповідає проєктним, технічним та нормативним вимогам до вітчизняних автомобільних доріг, визначених положеннями Закону України «Про автомобільні дороги» та поняття «дорога». Дорогою є спеціально облаштована або пристосована смуга земельної ділянки з відповідним покриттям (гравій, асфальт, бетон тощо) чи без нього (грунтова дорога), придатна для руху транспортних засобів. не охоплюється поняттям «автомобільна дорога». Даний термін охоплює спеціально виділені та придатні для дорожнього руху смуги земельних ділянок різноманітного цільового призначення, наприклад, гірські дороги, дороги промислових, будівельних, лісових організацій, сільськогосподарських чи фермерських господарств, локальні під'їзні шляхи до приватних домоволодінь тощо. З'ясовано, що дороги, побудовані за особисті кошти власника чи орендаря відповідної земельної ділянки, що не була відведена для

здійснення дорожнього будівництва у відповідності з вимогами Закону України «Про автомобільні дороги» та інших нормативних документів, є частиною Єдиної мережі автомобільних доріг України, однак має відмінний від автомобільної дороги правовий режим. Автомобільна дорога, як об'єкт цивільних прав, являє собою окремий вид індивідуально-визначеної, неподільної, нерухомої, неспоживної, складної і необоротоздатної речі;

удосконалено:

5) положення про те, що договірні підрядні правовідносини у сфері будівництва автомобільної дороги в Україні характеризуються як організаційно-складні та комплексні. Укладення та виконання умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги супроводжується сукупністю організаційно-правових заходів. Окремі з яких носять відверто публічно-правовий характер: включення витрат на майбутні будівельні роботи в частину бюджету на відповідний фінансовий рік, наявність надійно складеної та затвердженої у встановленому законом порядку технічної та проєктно-кошторисної документації; відведення у встановленому законом порядку земельної ділянки для будівництва автомобільної дороги; отримання дозволу на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; забезпечення цивільно-правової процедури укладення договору; отримання спеціального дозволу (ліцензії) на право здійснювати будівельну діяльність у випадку виконання підрядником будівельних робіт особисто; забезпечення бюджетного чи іншого виду фінансування виконуваних робіт; прийняття закінченого будівництвом відрізка автомобільної дороги в експлуатацію; оплата виконаних робіт підряднику тощо. Доведено, що ускладнення досліджуваних договірних правовідносин публічно-правовими організаційними елементами виправдане суспільною необхідністю у повному усуненні корупційних ризиків та забезпеченні високої якості вітчизняних автомобільних доріг і жодним чином не нівелює їх переважно приватно-правову природу;

б) цивілістичні підходи щодо визначення співвідношення правових засобів трьох регулятивних рівнів: нормативно-правового регулювання, індивідуального

регулювання та саморегулювання договірних відносин у сфері вітчизняного дорожнього будівництва. Доведено, що правові засоби зовнішнього, нормативно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг України на рівні ЦК України, Закону України «Про автомобільні дороги» та інших нормативно-правових актів характеризуються надто широким та універсальним характером, а відтак є об'єктивно недостатніми і мають доповнюватися індивідуальним регулюванням та саморегулюванням. Індивідуальне регулювання будівництва вітчизняних автомобільних доріг здійснюється на рівні видання відомчих нормативно-правових актів Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, що не суперечать нормативно-правовим актам і стосуються регламентації відносин у сфері планування, проєктування та будівництва відповідного відрізка автомобільної дороги. І нарешті досліджуваний договір на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільних доріг постає головним правовим засобом забезпечення саморегулювання відносин у сфері вітчизняного дорожнього будівництва;

7) положення щодо специфіки суб'єктного складу договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. На стороні замовника у договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виступає наділений відповідними владними повноваженнями орган державної виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, на балансі якого знаходиться відповідна автомобільна дорога, який укладає досліджуваний договір від імені держави Україна або відповідної територіальної громади. На стороні підрядника, у випадку, коли будівельні роботи будуть виконуватися самостійно підрядником, може бути тільки суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на здійснення відповідного виду господарської діяльності згідно чинного законодавства України. Встановлено, що можливість участі нерезидентів у якості підрядників за договором підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги не забороняється, однак на сучасному етапі складається не зовсім прийнятна ситуація. Зокрема, на практиці через певні ліцензійні обмеження, вимоги до наявності місцевого досвіду, численні адміністративні бар'єри та значний рівень корупційних ризиків

участь нерезидентів у будівельних відносинах здебільшого є значно ускладненою, а іноді і неможливою. Вирішення поставленої проблеми може бути здійснене шляхом адаптації ліцензійних вимог для резидентів та нерезидентів відповідно до європейських стандартів в сфері будівництва автомобільних доріг з одночасним впровадженням більш гнучких правил щодо визначення наявності досвіду виконання будівельних робіт для нерезидентів;

8) пропозиції щодо визначення правового статусу, значення та ролі інженер-консультанта у досліджуваних правовідносинах відповідно до чинного законодавства України. Визначено, що інженер-консультант виступає самостійним учасником цивільно-правових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг та визначається з одного боку як суб'єкт господарювання, що має у своєму складі акредитованих фахівців, а з іншого, інженером-консультантом може бути фахівець у сфері будівництва. У сучасному вітчизняному законодавстві закріплено лише право замовника залучати інженер-консультанта до будівельних робіт по спорудженню автомобільної дороги. У контексті зазначеного, враховуючи міжнародний досвід у сфері будівництва автомобільних доріг, вбачається, що залучення інженера-консультанта повинно мати обов'язковий характер у випадках, передбачених законом, зокрема, коли мова йде про будівельні роботи у сфері спорудження автомобільних доріг державного значення. З метою впровадження типових контрактів FIDIC та забезпечення постійного належного контролю якості дорожніх робіт за допомогою інженера-консультанта пропонується встановлення обов'язку для замовників будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг залучати на конкурсних засадах незалежного інженера-консультанта у сфері дорожнього будівництва на етапах закупівель, виконання робіт та гарантійного обслуговування автомобільної дороги;

набули подальшого розвитку:

9) пропозиції щодо визначення сфери термінологічного використання та різниці між такими характеристиками порядку виконання робіт підрядником за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги як «своїми силами» та «самостійно». Так, «своїми силами»,

виходячи із буквального тлумачення цього закріпленого на нормативному рівні лексично-термінологічного словосполучення, означає використання підрядником за досліджуваним договором власних сил і можливостей або наявних власних трудових, організаційних чи матеріальних ресурсів без залучення сторонніх осіб у жоден із технологічних процесів дорожнього будівництва. Термін «самостійно» визначає більш широкі можливості підрядника за досліджуваним договором і означає закріплену нормативно його свободу на досліджуваних договірних засадах вільно і на власний розсуд (тобто самостійно) розподіляти ресурсні потоки для забезпечення дорожнього будівництва, виконуючи дорожні роботи на власний розсуд із можливістю залучення інших осіб (субпідрядників), однак за погодженням із замовником і з персональною відповідальністю за невиконання чи неналежне виконання ними прийнятих на себе зобов'язань;

10) теоретичні висновки щодо того, що правове регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг характеризується відсутністю належної збалансованості наявного масиву нормативних джерел правового регулювання відносин у досліджуваній сфері, фрагментарністю правового регулювання окремих груп досліджуваних договірних відносин та подекуди їх неузгодженістю між собою. Нормативні приписи статті 875 ЦК України, яка є загальною для всіх договорів будівельного підряду, чітко встановлюють пріоритет положень спеціального законодавства над положеннями загального, зокрема, ЦК України. При цьому відносини з будівництва автомобільних робіт та пов'язаних з дорожнім будівництвом робіт врегульовуються досить широким колом актів спеціального законодавства, до якого відносяться і положення Закону України «Про автомобільні дороги». Крім того, відносини у сфері будівництва автомобільних доріг врегульовуються і рядом інших спеціальних нормативно-правових актів;

11) цивілістично-доктринальні підходи до розгляду автомобільної дороги як призначеного для забезпечення дорожнього руху всіх видів автотранспорту комплексу технологічно взаємопов'язаних лінійних інженерних споруд, який, крім безпосередньо дорожнього полотна з відповідною кількістю облаштованих смуг

дорожнього руху, включає також споруди дорожнього водовідводу та водоочисні споруди; шумозахисні споруди; штучні споруди; засоби технологічного зв'язку; інженерне облаштування; спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, стаціонарні комплекси вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху); архітектурне облаштування: архітектурні споруди та декоративні насадження, призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг; технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг; елементи санітарного облаштування; зелені насадження, правовий режим яких визначений Законом України «Про автомобільні дороги»;

12) положення щодо поточного стану та перспективних напрямів подальшого вдосконалення юридичних інструментів цивільно-правової відповідальності з метою забезпечення всебічного та ефективного захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Доведено, що наявний на сьогоднішній день арсенал правових засобів забезпечення неухильного дотримання вимог чинного законодавства України у сфері вітчизняного дорожнього будівництва, особливо враховуючи стратегічне значення стану та якості автомобільних доріг в умовах повномасштабної війни, не відповідає вимогам сьогоднішнього дня і підлягає перегляду та подальшому вдосконаленню. Перспективні напрями подальшого підвищення превентивно-виховної та стимулюючої ролі цивільно-правової відповідальності у досліджуваній сфері полягають в узагальненні та вибіркового нормативному закріпленні роками апробованих в умовах вітчизняної договірної практики найбільш ефективних санкцій за порушення істотних умов підрядних договорів у сфері дорожнього будівництва перш за все на рівні положень нормативних приписів спеціального законодавства. Зокрема, пропонується доповнити Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги введенням системних штрафних санкцій за

найбільш критичні правопорушення в досліджуваній сфері договірних відносин з одночасним збільшенням темпоральних нормативів виявлення явних чи прихованих недоліків та дефектів нововведених, капітально відремонтованих чи реконструйованих автомобільних доріг України та впровадження на практиці більш жорстких та дієвих механізмів забезпечення невідворотності настання цивільно-правової, кримінальної чи адміністративної відповідальності залежно від характеру такого правопорушення і (головне!) негайного якісного виправлення вказаних дефектів та недоліків за рахунок підрядника.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання висновків, пропозицій та рекомендацій, сформульованих в дисертаційному дослідженні в різних сферах, зокрема:

– правотворчій діяльності – як теоретичного матеріалу при вдосконаленні положень чинного цивільного законодавства України, які регламентують відносини, що виникають у зв'язку з укладанням та належним виконанням умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;

– правозастосовчій діяльності – при розгляді судами певних категорій справ та/або застосуванні адвокатами, нотаріусами чи іншими особами відповідних правових норм під час здійснення ними професійної діяльності;

– науково-дослідній сфері – для проведення подальших наукових досліджень проблем, пов'язаних із статичними та динамічними характеристиками договорів підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги;

– навчальному процесі – під час викладання таких навчальних дисциплін, як «Цивільне право України» та «Договірне право України», при підготовці відповідних навчальних посібників, підручників та методичних матеріалів для студентів юридичних закладів вищої освіти.

Апробація результатів дисертації. Основні наукові положення і висновки, сформульовані в представленій науковій роботі, обговорювалися на засіданнях кафедри цивільно-правової політики, права інтелектуальної власності та інновацій Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, на міжнародних й

всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав» (м. Харків, 15 грудня 2021 року), «Доктрина приватного права: традиції та сучасність» (м. Харків, 18 листопада 2021 року), «Сімдесят дев'яти економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки» (м. Львів, Україна; м. Ополе, Польща, 26-27 жовтня 2023 року).

Структура та обсяг дисертації. Структура дисертації відповідає поставленим меті та завданням дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів, списку використаних джерел і додатка (список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію її результатів). Загальний обсяг роботи – 236 сторінок, з яких основний текст становить 208 сторінок, список використаних джерел з 255 найменувань займає 26 сторінок, а додаток займає 2 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНИЙ АНАЛІЗ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ

1.1. Доктринальна характеристика договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги

З давніх давен людина прагне створити належні умови для своєї життєдіяльності, покращити умови існування, впроваджує ідеї щодо створення нових технологій та інфраструктурних проєктів, які спрощують наше життя, роботу, переміщення у просторі тощо. Водночас, не викликає сумніву необхідність кооперації людей для досягнення цих цілей шляхом залучення інших осіб, які на договірних засадах приймають на себе обов'язки виконати відповідні роботи чи надати певний спектр послуг з урахуванням наявного рівня кваліфікації та відповідних можливостей. Цивільно-правове договірне регулювання відносин у будь-якій сфері людської діяльності в ідеалі повинно характеризуватись збалансованістю суб'єктивних цивільних обов'язків та суб'єктивних цивільних прав, що зазвичай досягається за рахунок узгодження характеру та змісту договірних домовленостей. Аналіз української філологічної літератури свідчить, що синонімами договору вважаються угода, контракт, домовленість [44]. Відтак варто погодитись із висновком про те, що особи, які досягають певної згоди між собою внаслідок взаємного волевиявлення щодо конкретних умов, укладають договір, що регулює відносини між ними. Саме завдяки притаманним договору якостям як універсальному правовому засобу регулювання майнових і, певною мірою, особистих немайнових (цивільних) відносин забезпечується досягнення цілей, визначених учасниками цих відносин [98, с. 11].

Таким чином, коли одна особа звертається до іншої з пропозицією виконати певну роботу і отримати відповідний результат, вбачається логічним, що зазвичай вони укладають між собою договір. Як у цивілістиці, так і у практиці

правозастосування на сьогоднішній день сформувався твердження, що сприймається вітчизняними правниками як аксіома. Мова йде про те, що результат робіт як об'єкт цивільних прав і правовідносин охоплюється сферою регулювання договірних підрядних відносин, при цьому, саме договір підряду, як універсальний регулятор, упорядковує соціально-правові зв'язки стосовно такого об'єкта цивільних прав і правовідносин як результат робіт [241, с. 140].

На початковому етапі тривалої історичної генези нормативно-правового регулювання підрядних відносин предмет договору підряду вітчизняний законодавець чітко не окреслив. Від предмета особистого найму та зрештою предмета всіх видів трудових договорів та контрактів його вирізняла, перш за все, його цільова спрямованість – досягнення якісного та своєчасного кінцевого результату виконуваних робіт. А це, у свою чергу, обумовило певну автономність та самостійність підрядника у виборі технічних способів і процедур виконання прийнятих ним на себе обов'язків, а також відсутність обов'язку неодмінної особистої трудової участі у виконанні всіх підрядних робіт за цивільно-правовим договором. Адже переважна більшість договірних підрядних робіт у сучасних умовах виконується із обов'язковим залученням субпідрядників. Крім цього, нормативне регулювання підрядних відносин на сьогодні не є досконалим та безпрогалинним, а формування чіткої джерельної бази у досліджуваній сфері – завершеним, адже виконання різноманітних робіт з пріоритетом якісного та своєчасно отриманого кінцевого результату переважно здійснювалося шляхом застосування конструкції особистого найму, а не підряду [89, с. 42]. Цілком очевидно також і те, що внаслідок стрімкого розвитку вітчизняних суспільних відносин, дотичних до України світових глобалізаційних процесів, науково-технічного та інноваційного прогресів та негативно-руйнівного впливу на нашу економіку російської збройної агресії будь-які цивільні відносини видозмінюються, вдосконалюються і з часом вимагають додаткового зовнішнього нормативного регулювання та вдосконалення їх договірного регулювання. Договір підряду завжди був і є в центрі уваги правників, а його специфіка неодноразово викликала плюралізм полярних думок та дискусії і,

незважаючи на наявність значного масиву законодавчих приписів у цій сфері договірному регулюванню та певного рівня розвитку судової практики, досліджувана наукова проблематика потребує подальшої пильної уваги на рівні виконання окремої дисертаційної роботи.

Варто зазначити, що незважаючи на таке надзвичайно важливе стратегічне значення автомобільних доріг для країни, особливо в умовах жорстокої збройної агресії Російської Федерації проти нашої держави та народу, питання нормативно-правового регулювання підрядних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг залишилось малодослідженим на доктринальному рівні і фрагментарно врегульованим на рівні положень чинного цивільного законодавства України. У таких умовах особливої актуальності набуває дослідження договору підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільних доріг в Україні та своєрідність правового регулювання відносин у зазначеній сфері згідно цивільного законодавства України. Для того, щоб дослідити та зрозуміти правову природу досліджуваного договору та сформулювати його поняття, необхідно проаналізувати його специфіку з огляду на те, що він належить до системи договорів підрядного типу, яким притаманні свої особливості.

Досліджуваний договір підяду опосередковує виконання робіт у сфері будівництва, капітального ремонту і реконструкції автомобільних доріг, в результаті своєчасного завершення яких замовник в ідеалі отримує якісний результат - відповідний відрізок автомобільної дороги. На рівні сучасної літератури ретельно досліджено, що може бути таким результатом в інших випадках. Так, останній може полягати у виготовленні нової речі, здійсненні ремонту, поліпшенні або якісному покращенні її споживчих характеристик або одержанні якогось іншого правового результату, що характеризується перш за все конкретним речовим і відокремленим від особи виконавця виразом. Остання теза пояснюється тим, що сам результат виконаної роботи підрядник зобов'язаний передати замовникові [12, с. 158]. Передбачений досліджуваним договором комплекс будівельних робіт характеризується технічним різноманіттям і може виконуватися особами, які для

здійснення конкретних дій повинні будуть отримати необхідні для цього дозволи або мати спеціальну освіту тощо, що є певним підґрунтям для виокремлення різноманітних договорів підряду у залежності від своєї специфіки. Результат виконаних робіт уречевлюється у відповідному новоствореному, капітально відремонтованому чи реконструйованому об'єкті дорожньо-транспортної інфраструктури, який, у свою чергу, повинен відповідати вимогам затвердженої технічної документації та кошторису.

Зважаючи на те, що вітчизняній законодавець у розділі III Книги 5 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), як і у главі 61 ЦК України, обрав двоступеневу структуру – тип договору та окремі види договорів відповідного типу, зазначимо, що тип договорів з виконання робіт тлумачиться як окрема категорія в систематизації. Вона певним чином поєднує споріднені види договорів цієї групи (підряд, побутовий підряд, будівельний підряд, підряд на проведення пошукових робіт, підряд на проведення проєктних робіт тощо). Тобто, категорія «тип» договірних правовідносин із виконання робіт термінологічно позначає договірні конструкції цілої низки підрядних договорів, що характеризуються змістовною спорідненістю та позначають групу підрядних договорів, кінцевою метою виконання яких є виконання робіт і передання їх результату [42, с. 170-171]. Враховуючи термінологічні та змістовні характеристики, а також спрямованість досліджуваного договору на досягнення визначеного його умовами кінцевого результату, він безапеляційно підлягає віднесенню до договорів підрядного типу.

Слід відзначити, що досліджуваний договір підряду виступає в якості договірного типу, який об'єднав у собі низку окремих видових договірних конструкцій. До окремих видів цього договору застосовуються загальні положення про підряд (глава 61 ЦК України), якщо інше не встановлено правилами ЦК України щодо видів договору підряду [89, с. 43]. Тобто, маємо можливість константувати, що йде мова про: власне підряд, побутовий підряд, будівельний підряд, підряд на проведення пошукових робіт, підряд на проведення проєктних робіт тощо. Сьогодні в нашій державі, незважаючи на всі обставини, розпочато низку нових програм по

реформації подальшої трансформації економіки України, зокрема, і у контексті розбудови та відновлення пошкоджень інфраструктури, завданих внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України. У цьому контексті досліджуваний договір будівельного підряду набуває особливого та виключного значення, оскільки саме договір, як домовленість двох чи більше сторін, що ґрунтується на їх вільному волевиявленні, набуває значення позанормативного регулятора відносин між учасниками будівництва на всіх етапах будівельної діяльності – від проектування до введення об'єкта в дію [220, с. 120].

Будівництво – це важливий напрям виробництва матеріальних благ, в межах якого створюються основні фонди виробничого і невиробничого спрямування. Процес будівництва за своєю організаційною специфікою є безперервним покроково здійснюваним процесом і як вид людської суспільно значущої діяльності вимагає виваженого і ретельного правового регулювання. Регулювання суспільних відносин у сфері будівництва забезпечується шляхом впорядкування цих відносин законодавчо визначеними органами державної влади і необхідністю чіткого дотримання обов'язкових до виконання нормативних приписів, а також застосування механізмів договірного регулювання, що опосередковує індивідуальний, децентралізований порядок регламентації договірних відносин у відповідній сфері людської діяльності [112, с. 394].

У контексті даного дослідження цей висновок безпосередньо стосується таких галузей господарства як транспортне будівництво [220, с. 120]. Транспортне будівництво – це спорудження нових і реконструкція наявних будівель і споруд залізничного, автомобільного, водного, повітряного і трубопровідного транспорту, земляного полотна залізничних і автомобільних доріг, влаштування верхньої надбудови залізничної колії, дорожніх і аеродромних покриттів, мостобудування, тунелів метробудування, будування портових споруд, нафто-й газопроводів [252, с. 12]. Зазначений обсяг суспільних відносин потребує детального цивільно-правового регулювання у зв'язку з тим, що охоплює майнові та особисті немайнові правовідносини, незважаючи на те, що вони також мають публічно-правовий та

економічний характер, а їх учасниками здебільшого бувають юридичні особи публічного права. Значна кількість публічно-правових засобів та переважно економічних регулятивних орієнтирів у загальній архітектоніці основних напрямків здійснення правового впливу в цій сфері жодним чином не нівелює значення договірної, приватно-правового сегмента його забезпечення. З цього приводу, як слушно зазначає А. Б. Гриняк, договір будівельного підряду обов'язково супроводжується проєктно-кошторисною документацією, яка уточнює предмет договору [40, с. 16] та має за мету встановити та унормувати підприємницькі відносини у сфері як капітального, так і не капітального будівництва, що здійснюється згідно з проєктно-кошторисною документацією без врахування призначення об'єкта будівництва .

Термін «будівництво» достатньо широкий та охоплює: а) будівельні роботи, серед них земляні роботи і спорудження, конструктивні зміни, реставраційні роботи, капітальний і поточний ремонт (куди входять чистка та фарбування) та знесення усіх видів будинків чи інших будівель; б) цивільне будівництво, куди входять земляні роботи й спорудження, конструктивні зміни, капітальний і поточний ремонт та знесення, наприклад, аеропортів, доків, гаваней, внутрішніх водних шляхів, гребель, захисних споруд на берегах річок і морів поблизу зон обвалів, автомобільних доріг і шосе, залізниць, мостів, тунелів, віадуків та об'єктів, пов'язаних з наданням послуг, таких як комунікації, дренаж, каналізація, водопостачання й енергопостачання; в) монтаж та демонтаж будов і конструкцій з елементів заводського виробництва, а також виробництво збірних елементів на будівельному майданчику [117, с. 120]. Таким чином, кінцевим результатом переважної більшості будівельних робіт є створення нерухомих об'єктів, які, користуючись термінологією частина 1 статті 181 ЦК України, тісно пов'язані із землею, що не дозволяє вільно переміщатися у просторі без їх знецінення та зміни призначення [40, с. 15-16].

Важливе значення у забезпеченні транспортної політики України має забезпечення подальшого вдосконалення та розвитку транспортної інфраструктури, ключовим елементом якої є вітчизняні автомобільні дороги. Якість автомобільних

доріг повинна забезпечувати безперешкодний рух транспортних потоків, що є показником не лише подальшого зростання економічних чинників розвитку промисловості та сільського господарства, а й запорукою перманентного підвищення рівня життя суспільства та високого рівня обороноздатності нашої країни [28, с.124]. У зв'язку з цим варто зазначити, що договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги належить до сфери транспортного будівництва, об'єктом будівництва у якому є автомобільна дорога, що ще раз опосередковано доводить висновок про те, що досліджуваний договір є підвидом договору будівельного підряду.

Відповідно до положень статті 1 Закону України «Про автомобільні дороги» автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [166]. Згідно зі статтею 5 цього ж Закону «автомобільні дороги включають автомобільні дороги загального користування, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, відомчі (технологічні) автомобільні дороги, автомобільні дороги на приватних територіях та інші види доріг» [166]. Також, у статті 9 вказаного Закону визначені складові автомобільної дороги загального користування у межах смуги відведення. Зокрема, до них входить: земляне полотно; проїзна частина; дорожнє покриття; смуга руху; споруди дорожнього водовідводу та водоочисні споруди; споруди шумозахисні; штучні споруди; засоби технологічного зв'язку; інженерне облаштування: спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, стаціонарні комплекси вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху); архітектурне облаштування: архітектурні споруди та декоративні насадження, призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг; технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг; елементи санітарного облаштування; зелені насадження; спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів [166]. У зв'язку з цим варто зробити попередній висновок про те, що

будівництво (капітальний ремонт, реконструкція) автомобільної дороги включає в себе виконання робіт із будівництва комплексу взаємопов'язаних інженерних споруд та/або складових автомобільної дороги. Серед них – здійснення земляних робіт, зведення споруд, запровадження конструктивних змін, реставраційні роботи, капітальний і поточний ремонт чи знесення усіх видів будинків та інших будівель для прокладання, розширення автомобільної дороги або її обслуговування у межах смуги відведення, інших об'єктів, які не є складовими автомобільних доріг.

Водночас складовими автомобільної дороги загального користування за межами смуги відведення є: архітектурне облаштування; споруди, призначені для збереження автомобільних доріг і контролю дорожнього руху; споруди дорожнього водовідводу та водоочисні споруди; споруди шумозахисні; поромні переправи, снігозахисні споруди, протилавинні і протиселеві споруди; уловлювальні з'їзди; нагірні канали; випарні басейни; відкриті та закриті дренажні системи [166]. Аналіз цих нормативних приписів дозволяє зробити висновок про те, що за межами смуги відведення всі суміжні з автомобільною дорогою споруди вважаються її невід'ємною частиною, сприяють виконанню цільової мети автомобільної дороги, а саме – забезпечують безперервний, безпечний та зручний рух транспортних засобів. Також завдяки таким складовим дороги забезпечується довготривале її збереження. Таким чином, вказані елементи дорожньої інфраструктури, які хоч і розташовані за межами смуги відведення, також є об'єктом договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

За загальним правилом, відповідно до частини 1 статті 875 ЦК України за договором будівельного підряду підрядник зобов'язується збудувати і здати у встановлений строк об'єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проєктно-кошторисної документації, а замовник зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проєктно-кошторисну документацію, якщо цей обов'язок не покладається на підрядника, прийняти об'єкт або закінчені будівельні роботи та оплатити їх [244]. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги не є абсолютно новим для

законодавця та цивілістики, більше того – він тривалий час і досить часто застосовується на практиці. Враховуючи це, з метою забезпечення єдності договірної регуляції у досліджуваній сфері суспільних відносин на той час Державна служба автомобільних доріг України затвердила Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги (далі - Примірний договір). Вказаний документ був прийнятий у 2009 році і є рекомендаційним нормативно-правовим актом, що потрібно враховувати на сьогодні під час здійснення договірної регуляції досліджуваних правовідносин. Варто зазначити, що цей документ не є досконалим та змістовно довершеним. Життя не стоїть на місці, відповідно, відносини у сфері транспортного будівництва постійно трансформуються. Саме тому вказаний Примірний договір, як стандартний юридичний інструмент, у контексті змін, які відбулися в нашому суспільстві та підприємницькому-середовищі, на сучасному етапі розвитку правової практики не відповідає вимогам сьогодення та вимагає вдосконалення. Його поточний зміст не відповідає новітнім вимогам та високим стандартам ЄС, не враховує динамічний розвиток правового середовища та виклики, які ставляться перед сучасними цивільно-правовими відносинами.

Розглянемо положення Примірного договору більш детально. Так у Примірному договорі зазначено, що у порядку та на умовах, визначених цим Договором, Підрядник бере на себе зобов'язання своїми силами і засобами, на власний ризик виконати роботи з будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги..., за рахунок коштів державного бюджету, відповідно до затвердженої проєктно-кошторисної документації та в обумовлений цим Договором термін. Замовник зобов'язується прийняти закінчений будівництвом (реконструкцією, капітальним ремонтом) об'єкт (черга, пусковий комплекс) і сплатити вартість виконаних робіт [193]. Аналіз цих положень ще раз доводить абсолютну логічність віднесення договору, який регулює будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільних доріг, до договорів підряду, а саме – договору будівельного підряду, адже така діяльність зосереджена саме на виконанні певних

видів будівельних робіт, що є основною, хоча й не єдиною, ознакою цього типу договорів.

Водночас, у положеннях вказаного Примірного договору додатково акцентується увага на виконанні робіт з будівництва, капітального ремонту чи реконструкції доріг своїми силами та за рахунок коштів державного бюджету. З таким нормативним підходом не можна беззастережно погодитись, адже в сучасних умовах фінансуванням будівельних робіт на автомобільних дорогах може займатися не лише держава, але й органи місцевого самоврядування, а також приватні особи в межах нормативних механізмів державно-приватного партнерства.

Відтак, будівельний підряд, зважаючи на певні ознаки виконуваних робіт, суб'єктного складу та додаткових характеристик, серед яких, наприклад, є – отримання певних дозволів або дотримання будівельних умов кожного об'єкта, також поділяється на підвиди, до яких відноситься договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги і регламентується окремими положеннями чинного цивільного законодавства України.

На підставі вищезазначеного, можна зробити висновок, що договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є підставою виникнення договірних правовідносин, які регулюють домовленості щодо здійснення ремонтно-будівельних робіт, пов'язаних із автомобільними дорогами. Як цивільно-правовий договір, він містить його загальні ознаки: є підставою виникнення цивільних правовідносин і позанормативним регулятором взаємин між сторонами. Віднесення договору до таких правочинів, що опосередковують домовленість щодо виконання комплексу робіт, доводить його приналежність до договорів підряду. І нарешті, досить очевидним є віднесення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги до договорів будівельного підряду, так як вказаний правочин укладається у сфері інфраструктурно-транспортного будівництва і характеризується притаманними йому загальними та спеціальними ознаками. Беручи до уваги вищесказане, можна виокремити певні групи ознак договору підряду на будівництво (капітальний ремонт,

реконструкцію) автомобільної дороги: загальні юридичні ознаки договорів, ознаки договорів про виконання підрядних робіт, ознаки договорів будівельного підряду і ознаки власне договорів підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги містить *загальні юридичні ознаки договору*, які також можна поділити на певні групи. По-перше, договір є домовленістю сторін. Це означає, що сторони дійшли згоди з усіх істотних умов, тобто дійшли взаємно узгодженого компромісу, який враховує основні їх побажання та майнові інтереси. По-друге, договір є домовленістю двох або більше сторін. Кожна із сторін має як суб'єктивні цивільні права, так і обов'язки. При цьому особи беруть участь у такій домовленості як дієздатні особи, які проявляють своє волевиявлення. Йде мова про те, що замовник домовився із підрядником щодо будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги. У той час замовник виступає як особа, що є власником дороги або уповноваженою особою (державні органи, комунальні служби і т.д.), а підрядником – особа, яка має належний рівень кваліфікації, технологію і дозвіл, взяв участь у тендері за власним бажанням, тощо. По-третє, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги спричиняє виникнення, зміну або припинення прав та кореспондуючих обов'язків, які відносяться до правовідносин у сфері транспортного будівництва. Особи, які висловлюють намір укласти договір мають розуміння того, що він спричиняє певні юридичні наслідки. Беззаперечно, будь-який договір є правочином. Термін «правочин» застосовується для позначення такого виду юридичних фактів як дії осіб, спрямовані на набуття, зміну та припинення цивільних прав та обов'язків [95, с. 200].

Розглянемо видові характеристики досліджуваного договору. Структура Розділу II глави 52–53 ЦК та розділу III ЦК України надає підстави для поділу всіх договорів на дві класифікаційні групи: характеристичні (відображають загальні властивості договору) та функціональні (відображають мету та механізм договору). Перші враховують властивості договорів як видів зобов'язань, які можуть співпадати

в межах їх певного типу та виду. Однозначно, що вид договору та його характеристика – різні правові категорії. До характеристики договору відносяться такі його ознаки, які можуть бути притаманні різним видам договорів і здебільше побудовані на дихотомічному підході [251, с. 122]. Відтак, можна вказати, що перелічені нижче характеристики є видовими, адже вони походять із окремих видів договірних зобов'язань.

З урахуванням економічного критерію, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є оплатним. Найважливішою ознакою оплатного договору є наявність зустрічного задоволення, яке повинно мати певну майнову цінність [34, с. 93]. Такий договір завжди оплатний, це впливає насамперед із його визначення: за виконану роботу чи збудований об'єкт замовник повинен надати відповідний грошовий еквівалент [230, с. 72-73]. У Примірному договорі з цього приводу зазначено, що сторони договору повинні дійти згоди щодо договірної ціни, яка може бути динамічною. Така умова договору нормативно визначена як істотна, а, отже, підтверджує тезу про його оплатність.

В залежності від моменту виникнення суб'єктивних цивільних прав та обов'язків сторін, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є консенсуальним, адже для його укладення лише достатньо самого факту досягнення домовленості сторін. Суб'єктивні цивільні права й обов'язки сторін за таким договором виникають з факту та моменту досягнення домовленості і його юридичного оформлення у письмовій формі. Досліджуваний договір, з огляду на його визначення у Примірному договорі або навіть судячи із загальних положень про будівельний підряд у ЦК України, набуває юридичної сили з моменту досягнення згоди сторін з усіх його істотних умов, коли підрядник бере на себе зобов'язання щодо будівництва (капітального ремонту, реконструкції) доріг, у той час як замовник зобов'язується прийняти і оплатити вартість виконаних робіт. Здебільшого правова конструкція цивільно-правового договору є незмінною, а ключові відмінності полягають саме у визначенні характеру дій сторін, направлених на досягнення результату, форми та змісту [135, с. 104].

Водночас, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги містить спільні ознаки для договорів підряду. Загальною основною спільною ознакою, характерною для всіх договорів підряду, є його направленість на виконання певної роботи та передання результату, відокремленого від роботи, замовникові.

Договір підряду характеризується такими основними рисами. По-перше, підрядник виконує роботу за завданням замовника. Предметом виступає саме результат роботи, а не її процес, і цей результат набуває матеріальної форми. По-друге, річ належить підряднику на праві власності до моменту здачі роботи. По-третє, підрядник укладає договір і виконує підрядні роботи самостійно. Для цього він повинен мати необхідний дозвіл, мати право від свого імені укладати договір, самому обирати спосіб виконання робіт. Адже за загальним правилом підряд виконується силами підрядника і субпідрядників. Він виконує роботу, використовує своє устаткування, матеріали, інструменти, механізми, тобто підрядник виконує роботу, а замовник фінансує виконання робіт.

У Примірному договорі є вказівка на те, що підрядник виконує роботу своїми силами. Якщо розглядати з семантичної точки зору, тобто розкривати значення цього словосполучення – «своїми силами», то дослівно воно є синонімічним до слова «самостійно». Проте, в контексті виконання робіт цей начебто синонімічний ряд може мати різне значення. Своїми силами означає буквально використання власних можливостей або наявних власних засобів, не залучаючи нікого у жоден із процесів. Разом з тим, самостійно – це правильне розподілення потоків для виконання роботи на власний розсуд із залученням інших осіб за погодженням із замовником, але з персональною відповідальністю підрядника за невиконання чи неналежне виконання покладеного на субпідрядників обсягу робіт.

Як і будь-який цивільно-правовий договір, досліджуваний договір підряду має враховувати інтереси обох контрагентів – замовника і підрядника. При цьому юридична конструкція цього договору дає змогу, з одного боку, забезпечити повну господарську самостійність виконавцю робіт – підряднику, з другого – гарантує

замовникові право здійснювати на всіх етапах будівництва контроль за ходом виконання договору [72].

Щодо будівельного підряду, то йдеться про будівельні роботи. Така ознака є уточнюючою до загальної ознаки договору підряду щодо виконання роботи. Згідно частиною 2 статті 875 ЦК України під будівельними роботами вважається проведення нового будівництва, капітального ремонту, реконструкції (технічного переоснащення) підприємств, будівель (зокрема житлових будинків), споруд, виконання монтажних, пусконаладжувальних та інших робіт, нерозривно пов'язаних з місцезнаходженням об'єкта. Також, варто зазначити, що під будівельними роботами розуміється діяльність, що здійснюється на всіх стадіях будівельного процесу, а також її результат [43]. Це означає, що підготовчі роботи, закупівля матеріалів згідно проєктно-кошторисної документації та огляд місця також належать до робіт за вказаним договором.

Варто зазначити, що перелік робіт із будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг визначені Галузевими будівельними нормами, Відомчими будівельними нормами України або Державними будівельними нормами, де вказані всі можливі підготовчі, супровідні, оздоблювальні, монтажні роботи, тощо на автомобільних дорогах. Тобто, предметом цього договору є *специфічний вид робіт* і це є відмінною ознакою від усіх договорів.

Наприклад, у такому акті як Галузеві будівельні норми Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт» у п. 1.1. визначено, що ремонти направлені на забезпечення споживчих властивостей автомобільних доріг – сукупності транспортно-експлуатаційних показників, що безпосередньо відповідають інтересам користувачів та чинним нормам. Інакше кажучи, окрім переліку будівельних робіт, додатковою ознакою також є їх *направленість на задоволення конкретної мети*. Іноді договору підряду на будівництво (капітальний ремонт чи реконструкцію) автомобільної дороги передують проєкт-погодження щодо необхідності укладання такого договору. Йдеться про ситуації, коли замовник є утримувачем автомобільної дороги і потребує фінансування

для замовлення вказаних робіт та звертається з вимогою про виділення коштів на підставі заявки на проєкт. У цій проєктній заявці зазначається мета, завдання, актуальність, основна проблема та очікувані результати проєкту. Наприклад, для проведення Капітального ремонту автомобільної дороги загального користування місцевого значення С090804 Прокурава-Шепіт на відрізьку с. Брустурів Космацька сільська рада об'єднаної територіальної громади Косівського району Івано-Франківської області звернулася із Заявкою на проєкт із метою забезпечення якісного та безпечного транспортного сполучення для жителів с. Брустурів з об'єктами, розташованими по вул. Центральна та між населеними пунктами Космацької ОТГ для задоволення якої необхідно виконати завдання, а саме – провести ремонт вказаного об'єкту.

Водночас, у цьому ж нормативному акті у п. 6.1 вказано, що поточний середній ремонт виконується комплексно відповідно до проєктно кошторисної або кошторисної документації, яка складається на підставі дефектного акту або матеріалів інженерних вишукувань чи обстежень та затверджується замовником .

Таким чином, це дозволяє виокремити ще одну характерну особливість досліджуваного договору як *наявність та обов'язковість проєктно-кошторисної документації*. У статтях 888 – 891 ЦК України мова йде про проєктно-кошторисну документацію. Про проєктно-кошторисну документацію згадується і в визначенні договору будівельного підряду, де зазначається, що замовник зобов'язується передати підрядникові проєктно-кошторисну документацію, якщо цей обов'язок не покладається на підрядника (стаття 875 ЦК України). Це положення свідчить, що проєктно-кошторисна документація, яка розробляється за договором підряду на проведення проєктних робіт, необхідна саме для проведення будівництва чи інших будівельних робіт. Крім того, в частині 1 статті 891 ЦК України вказується, що підрядник відповідає за недоліки проєктно-кошторисної документації та пошукових робіт, виявлені згодом у ході будівництва, а також експлуатації об'єкта, створеного на основі виконаної проєктно-кошторисної документації і результатів пошукових робіт. Це і визначає сферу застосування названого договору [90, с. 115] .

Визначальною ознакою договорів підряду взагалі, і будівельного підряду, зокрема, є *ризик*. У вказаних правовідносинах підрядник виконує роботу на свій власний ризик, що має юридичним наслідком те, що він позбавляється права на винагороду за свою роботу в разі випадкової загибелі предмета підряду або неможливості завершення робіт без вини сторін. Водночас, якщо розглядати що таке власне ризик, то він по відношенню до сторін повинен мати об'єктивний характер і не зводиться до жодного із елементів характеристики волі сторін, незважаючи на те, що він завжди пов'язаний із тим чи іншим вибором варіанту поведінки підрядником. Особливість ризику полягає у тому, що у ризикових відносинах виключається абсолютна визначеність, тобто впевненість суб'єкта у відповідному позитивному результаті, адже його зусилля спрямовуються на досягнення позитивного результату [11, с. 58]. Тобто, природа ризику спонукає робити вибір (на користь ймовірності витрати коштів і часу та неотримання прибутку або навпаки на користь швидкого виконання роботи та гідної оплати) і цей вибір, у свою чергу, покликаний скеровувати підрядника до якісного і своєчасного виконання робіт.

У Примірному договорі зазначено, що підрядник несе ризик знищення або пошкодження об'єкта підрядних правовідносин з урахуванням робіт, виконаних субпідрядниками, з початку виконання всіх робіт і до затвердження Акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом (капітальним ремонтом, реконструкцією) об'єкта дорожньої інфраструктури в усіх інших, за винятком перерахованих у п. 2.2 випадках. Підрядник несе також ризик знищення або пошкодження результату здійснення дорожніх робіт з усунення вад, виявлених після підписання Акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом (капітальним ремонтом, реконструкцією) об'єкта дорожньої інфраструктури в межах гарантійного терміну.

Дотримання підрядником умов договору при його виконанні стосується не лише своєчасного (в обумовлений чи розумний строк) виконання роботи, але й включає вимоги щодо належної якості виконуваних робіт і наданих ним матеріалів та устаткування, дотримання вимог проєктно-кошторисної документації, державних

норм і правил ведення конкретних робіт та виконання інших обов'язків за договором [127, с. 108]. Якість будівельних робіт безпосередньо визначає якість дорожнього покриття і полягає це наявності у об'єкта дорожньої інфраструктури сукупності властивостей (функціональних, конструктивних, екологічних, естетичних, ергономічних, властивостей щодо безпеки тощо), які відповідають вимогам, закріпленим у договорі, проекті будівництва, нормативних документах [228, с. 41].

Таким чином, основними групами ризиків підрядника у сфері виконання дорожніх робіт є: ризик неможливості закінчення роботи, ризик випадкового знищення чи випадкового пошкодження об'єкта будівництва, ризик випадкового знищення чи випадкового псування матеріалів, з яких виконуються будівельні роботи, та ризик неможливості використання наданого матеріалу (деталей, конструкцій) [11, с. 60]. Такі ризики пов'язані із тим, що дорожні роботи повинні бути виконані вчасно і якісно.

Варто зазначити, що на сьогоднішній день більшість вчених схиляються до думки, що якість об'єкта договору будівельного підряду – є саме кінцевий результат робіт підрядника, а не власне роботи. Адже саме кінцевий результат цікавить замовника і саме заради кінцевого результату укладається договір [114, с. 6], який, у свою чергу, містить індивідуалізований характер [134, с. 52]. Таким чином, кінцевим результатом договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги буде власне якісний об'єкт завершеного будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги. Разом з тим, безпосередньо об'єктом виконання таких робіт будуть якісні автомобільні дороги. І це є особливістю досліджуваного договору, адже незважаючи на різноманіття видів дорожніх робіт, вони завжди будуть пов'язані із якісними автомобільними дорогами. Якість дорожніх будівельних робіт визначається перш за все вимогами норм, стандартів, закріплених чинним вітчизняним законодавством. З цього слідує, що однією із особливостей досліджуваного договору є обов'язковість використання державних, галузевих або відомчих будівельних норм та стандартів якості, які стосуються автомобільних доріг.

Не менш важливою ознакою договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є статусні характеристики його суб'єктного складу. Однією із сторін договору є юридична особа публічного права – органи державної влади та місцевого самоврядування, які є балансоутримувачами автомобільних доріг і повинні забезпечувати безпечний, безперешкодний та швидкий рух цими дорогами. Через що такі особи мають слідкувати за станом доріг і приймати всі необхідні міри для усунення будь-яких перешкод, що заважають досягненню вказаних цілей. Для проведення будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг органи публічної влади виділяють кошти з державного та\або місцевого бюджетів або залучають приватних осіб для їх фінансування у межах державно-приватного партнерства. У цьому контексті, варто вказати, що держава та її органи беруть участь у правовідносинах у сфері транспортного будівництва в частині укладення та виконання договору підряду на засадах юридичної рівності та вільного волевиявлення, а їхні взаємозв'язки відповідають всім принципам цивільного їх участі у приватноправових відносинах.

Отже, на підставі вищезазначеного, дослідивши основні ознаки договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги необхідно визначити, що цей правочин містить у собі загальні юридичні ознаки типу договорів на виконання робіт (договору підряду) та його підвиду – договору будівельного підряду, а також власні специфічні ознаки, що визначають його дефініцію. Так, за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги одна сторона (підрядник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) самостійно та на власний ризик здійснити комплекс профінансованих за рахунок державного або місцевого бюджету чи коштів інвестора будівельних робіт по спорудженню якісного об'єкта транспортної інфраструктури - нового лінійного комплексу інженерних дорожніх споруд, капітального ремонту існуючого або проведення його реконструкції у відповідності з наданою замовником проєктно-кошторисною документацією, а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконані дорожні роботи.

1.2. Місце договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги у системі цивільно-правових договорів

На сучасному етапі виробництва, обміну і розподілу та споживання товарів, робіт та послуг у межах цивільного обороту в одному із аспектів договори становлять складну, багатоелементну глобальну систему, що охоплює практично всі види взаємодії у вітчизняному цивільному обороті. У сфері цивільно-правового регулювання суспільних відносин договори виконують низку важливих функцій, насамперед, це упорядкування цих відносин та формування саморегульованого рівня їхньої мультиелементної правової основи. У сучасних умовах їх роль і значення постійно та неухильно зростає та сприяє забезпеченню стабільності правопорядку, підтримці стабільності та безпечності цивільного обороту, розвитку співробітництва на засадах розумності, добросовісності та справедливості. Досліджуючи правову природу договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, було встановлено та обґрунтовано його приналежність до договорів будівельного підряду, що застосовується у сфері транспортного будівництва. Транспортне будівництво є доволі складним з точки зору організації та нормативного оформлення правовідносин, адже це є багатоетапним процесом, який супроводжується на різних ланках бюрократичної системи. Мова йде про те, що для проведення будівництва або ремонту чи реконструкції автомобільної дороги необхідно пройти довгий шлях отримання дозволів та досягнення відповідних узгоджених домовленостей. Такі дії можуть мати різноманітний характер і підпадати під різні договірні механізми правового регулювання. Наприклад, якщо йде мова про передачу матеріалів чи про закупівлю матеріалів для проведення ремонтно-будівельних робіт або коли балансоутримувач укладає договір на утримання автомобільної дороги. В іншому випадку, наприклад, працівники Служби автомобільних доріг України за внутрішнім дорученням або наказом виконують свої трудові функції згідно трудового договору. Вказані випадки не мають жодного відношення до досліджуваного договору дорожньо-будівельного підряду. Як

зазначається у літературі, виявлення характерних рис договорів і відмінностей між ними полегшує для учасників цивільних правовідносин правильний вибір виду договору, забезпечує його відповідність змісту діяльності, що підлягає правовому регулюванню, створює можливість на науковій основі систематизувати законодавство про договори, підвищувати узгодженість нормативних актів тощо [31, с. 19].

Систематика цивільно-правових договорів та визначення місця досліджуваного договору у їх системі має не тільки суто доктринальне, але і значне практичне значення. Адже, як зазначає В. А. Васильєва, виділення окремих груп договорів є необхідним для правильності вибору суб'єктами того або іншого виду договору, залежно від потреб та інтересів з урахуванням правильного розташування і систематизації нормативного матеріалу [22, с. 102]. Будь-яка систематизація передбачає вибір критеріїв її здійснення. На сьогодні у доктрині цивільного права висловлено багато слушних думок щодо критеріїв систематизації цивільно-правових договорів, однак систематизація за направленістю правової мети, яка має характер майнового чи немайнового інтересу, виправдана часом [90, с. 29]. Специфіка основної правової мети, яку переслідують обидві сторони досліджуваного договору тісно пов'язана із загально-суспільними інтересами. Адже якісні, безпечні та сервісно-орієнтовані дороги відповідають інтересам кожного члена суспільства та суспільства в цілому. Водночас, аналіз відповідних положень ЦК України дозволяє дійти висновку про те, що в ньому відсутній системний поділ цивільно-правових договорів з вказівкою на відповідні критерії, разом з тим окремим видам договорів присвячені окремі Глави основного акту цивільного законодавства, зокрема договору підряду присвячена його 61 Глава, у якій будівельному підряду присвячений параграф 3 чинного ЦК України.

Варто звернути увагу на систематику цивільно-правових договорів, запропоновану В. В. Луцем. Враховуючи його пропозиції, договори поділяються на: 1) договори про передання майна у власність, повне господарське відання або оперативне управління (купівля-продаж, поставка, контракція, позика, міна

(бартер), постачання енергетичних ресурсів, рента, довічне утримання, спадковий договір, позика тощо); 2) договори про передання майна у тимчасове користування (найм (оренда), прокат, найм (оренда) земельної ділянки, найм будівлі або іншої капітальної споруди, найм (оренда) транспортного засобу, лізинг, оренда державного та комунального майна, позичка (безоплатне користування майном); 3) договори про виконання робіт (підряд, будівельний підряд, побутовий підряд, підряд на виконання проєктних і пошукових робіт, на проведення аудиту тощо); 4) договори про надання послуг (транспортні договори, доручення, комісія, зберігання, консигнація, кредитний договір, факторинг, страхування тощо); 5) договори про передання результатів інтелектуальної діяльності (ліцензійні договори, договори про передання науково-технічної продукції, комерційна концесія тощо); 6) договори про спільну діяльність (засновницький договір, договір простого товариства, угоди про науково-технічне співробітництво тощо); 7) забезпечувальні договори (договори про неустойку, заставу, поруку, гарантію, завдаток, притримання тощо) [97, с. 435].

У цій системі договору підряду належить особливе місце, адже він охоплює всі договори, що стосуються виконання робіт і характеризуються властивими йому родовими ознаками. Наявність родових ознак надає змогу застосовувати до підрядних договірних відносин ті норми загальної частини ЦК України, на які не впливає їх змістовно-видова договірна специфіка. Досліджуваний договір підряду, будучи різновидом договору підряду, має всі родові ознаки, властиві останньому. По-перше, досліджуваний договір підряду спрямований на виконання відповідного обсягу дорожніх робіт відповідно до завдання замовника та належним чином затвердженого кошторису. По-друге, досліджуваний договір підряду спрямований на виконання тільки таких дорожніх робіт, які передбачають одержання якісного кінцевого суспільно-корисного результату, що завжди характеризується відокремленістю від комплексу проведених дорожніх робіт. По-третє, кінцевий результат здійснення дорожніх робіт згідно досліджуваного договору завжди має чітко визначені часово-просторові межі та індивідуальний характер.

Система договорів, з одного боку, характеризується ознаками, що дозволяють відмежувати її від інших споріднених підсистем цивільного права, а з іншого – має риси, притаманні іншим договірним відносинам. Ці ознаки безпосередньо визначають зміст та направленість уніфікованих нормативних положень, які поширюються на всі цивільно-правові договори [90, с. 30]. Аналіз побудови системи цивільно-правових договорів вказує на те, що вона складається з різних між собою елементів, що подібні між собою зовні, але відрізняються змістовно-предметними наповненням та характеристиками. Наприклад, договори в цілому і договори підряду, договори підряду та договори підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Система договорів являє собою сукупність певних елементів (типів, видів, різновидів договорів), кожен з яких, маючи окремі спільні ознаки, характерні для будь-якого цивільного договору, характеризується своїми специфічними рисами, що визначає необхідність окремого правового регулювання [90, с. 30]. Таким чином, як слушно зазначає А. Б. Гриняк, застосування системного підходу в ході аналізу специфіки договорів з виконання робіт обумовлює основні напрями його побудови від загального до окремого, що безпосередньо впливає на правотворчість, правозастосування та має важливе кодифікаційне значення [39, с. 38]. Це означає, що для остаточного визначення місця договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги в системі цивільно-правових договорів, необхідно визначити внутрішню систематику договорів підряду, зокрема, договорів будівельного підряду.

Як вже обгрунтовувалось, до договорів підряду належать такі договірні конструкції як договір побутового підряду, будівельного підряду, договори підряду на проведення проєктних та пошукових робіт тощо. Як справедливо відзначає В.К. Гуцуляк, в основу поділу підрядних договорів на певні види покладено два критерії – особливий суб'єктний склад та характер виконуваної роботи [42, с. 171]. З урахуванням практичного досвіду правозастосування, коли спочатку особи, керуючись загальними положеннями вітчизняного договірного законодавства, з

урахуванням принципу свободи договору, на власний розсуд врегульовують відповідні договірні правовідносини, а пізніше законодавець унормовує їх, та враховуючи певні характерні ознаки договорів будівельного підряду, варто сформулювати наступну їх класифікацію.

Отже, договори будівельного підряду, на нашу думку, можна поділити на:

1. Генеральний підрядний договір – договір, за яким підрядник зобов'язується виконати повний обсяг будівельних робіт за окремою основною угодою із замовником угодою.

2. Субпідрядний договір – договір між головним генеральним підрядником та іншими підрядниками, які виконують певні частини робіт.

3. Будівельно-проектний договір – договір, відповідно до якого підрядник виконує як конструкційний, так і проектний обсяги робіт.

4. Договір на проведення окремих видів робіт на конкретних об'єктах – договір, згідно якого підрядник виконує роботи відповідно до конкретних замовлень.

5. Інженерний договір – договір, за яким підрядник зобов'язується виконати лише інженерні роботи. Наприклад, інженерно-геодезичний супровід об'єктів будівництва виконуваних підрядними організаціями на об'єктах КП «Черкасиводоканал» [77].

Зрозуміло, що запропонований поділ є досить умовним і певні договори будівельного підряду можна віднести до одного і того ж виду. Наприклад, договір на проведення окремих видів робіт на конкретних об'єктах водночас може бути як будівельно-проектним, так і інженерним. Також він може бути субпідрядним, за умови якщо ґрунтується на виконанні частини робіт субпідрядниками.

Проте, такий поділ все ж таки такий поділ може бути доктринально та практично корисним зважаючи на те, що окремі види робіт окремі учасники договірних цивільних правовідносин можуть сприйняти як такі, що підлягають окремому договірному регулюванню. І, беручи до уваги доктринальні аспекти формування системи цивільно-правових договорів, мова йде про співвідношення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної

дороги з іншими договорами. Окремі з них врегульовують певні види робіт, технічно та змістовно дотичні до досліджуваного договору.

Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги передбачає і регулює виконання багатьох видів робіт на такому об'єкті як автомобільна дорога. Що таке автомобільна дорога і які споруди входять до автомобільної дороги у межах смуги відведення і за її межами нами було визначено у підрозділі 1.1. У той час, як необхідно встановити який комплекс робіт виконує підрядник за домовленістю із замовником. Так, сама назва «договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги» дає підстави виокремити такі види робіт як будівництво, капітальний ремонт та реконструкція. Варто зазначити, що ці види можуть пов'язуватися між собою. Наприклад, проведення будівельно-ремонтних робіт, коли на певних ділянках дороги потрібно провести ремонт, а окрему виділену нову частину побудувати з нуля.

Відповідно до нормативних тлумачень реконструкція автомобільної дороги – це перебудова автомобільної дороги, пов'язана з підвищенням пропускної спроможності шляхом зміни основних технічних параметрів [46]. Таким чином, її також можна поєднати із ремонтом або будівництвом, коли певну ділянку автомобільної дороги необхідно змінити, перебудувати, у той час, коли іншу її частину просто відремонтувати. Також може йти мова про будівництво (прокладення) нової частини проїзної частини дороги, яка буде частиною вищезгаданої автомобільної дороги.

Необхідно враховувати, що кожна робота, окрім використання людських ресурсів, виконується завдяки певним об'єктам матеріального світу: різного виду обладнання, устаткування, матеріалам та іншим майном. Само собою, що таке майно не береться нізвідки. Тому, варто проаналізувати правовий режим такого майна і вказати на відмінності між договорами передання майна у власність та договорами про виконання робіт.

Так, за договором купівлі-продажу покупцю передається право власності на вже існуючу річ з можливістю постійного володіння нею, а досліджуваний договір

підряду спрямовано на створення речі з подальшим набуттям права власності та можливості постійного володіння нею. Договір купівлі-продажу та договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги зближуються, коли виконуючи роботу, підрядник використовує свій матеріал, адже коли йдеться про закупівлю матеріалів, устаткування для виконання робіт підрядником, то може здатися, що мова йде про купівлю-продаж чи про договір про закупівлю. Проте, варто зазначити, що для договору купівлі-продажу такі матеріали є кінцевим об'єктом договірних відносин, а для договору підряду будь-які матеріали є витратними і слугують досягненню зовсім іншої правової цілі - будівництво, ремонт чи реконструкція автомобільної дороги. при цьому ці матеріали визначені проєктно-кошторисною документацією та обґрунтовані технічними і будівельними нормами.

У вітчизняній правовій літературі існує твердження, згідно якого об'єктом договору підряду є індивідуально-визначена річ, тоді як об'єктом договору купівлі-продажу може бути річ, яка визначається родовими ознаками. У цьому контексті аксіоматично, що річ вважається визначеною індивідуальними ознаками, якщо вона має такий комплекс властивостей, що вирізняє її з-поміж інших однорідних речей, індивідуалізуючи її. Так, у контексті досліджуваного нами договору з вищезазначеним твердженням можна погодитися тільки у тій частині, коли йде мова про певні індивідуальні ознаки дороги на план-схемі та обговорений заздалегідь із замовником результат робіт по спорудженню, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги. Проте, щодо, наприклад, якості та відповідних технічних характеристик дорожнього покриття автомобільної дороги чи певних конкретних інженерних споруд, які будуть розміщені на автомобільній дорозі, адже є складовою дорожньої інфраструктури, то вони повинні відповідати державним, галузевим або відомчим будівельним нормам і стандартам, що вже аж ніяк не вирізняє її з-поміж інших. Вирізняє її перш за все територіально-просторове розташування, ширина проїзної частини дороги, кількість полос руху, кількість та розташування дорожніх знаків, інші особливості, але не якісно-технічні характеристики дорожнього полотна.

Юридична характеристика договорів підряду та купівлі-продажу практично ідентична: обидва договори є двосторонніми, оплатними, консенсуальними. Однак, договір купівлі-продажу може бути виконаний одночасно з моментом його укладання, але це неможливо за договором підряду, адже будівництво, ремонт чи реконструкція передбачає довгий багатоетапний процес здійснення робіт і завершується передачею кінцевого результату робіт. Причому замовник має право контролювати діяльність підрядника під час виконання комплексу дорожніх робіт. Якщо за договором купівлі-продажу передається річ, яка має бути створена у майбутньому, то процес її виготовлення залишається за межами договору. Для покупця важливі факти створення такої речі на момент укладення договору і її передачі йому продавцем.

Досліджуваний договір підряду містить зобов'язання як з виконання комплексу дорожніх робіт, так і з передачі результату будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги у власність іншій особі (замовникові), чим у своєму правовому регулюванні є близьким з одного боку до договорів, пов'язаних вчиненням дій або здійсненням діяльності, а з іншого до договорів, пов'язаних з передачею майна у власність [254, с. 4].

Також до подібних ознак договорів, що порівнюються, є виникнення ризику. У договорі підряду ризик випадкового знищення або випадкового пошкодження матеріалу, переданого для виготовлення, переробки, обробки, ремонту речі або для виконання іншої роботи з переданням її результату несе сторона, яка надала матеріал, а після настання цього строку - сторона, яка пропустила строк, якщо інше не встановлено договором або законом [244]. Водночас, підрядник бере на себе ризик щодо неможливості використання наданого ним матеріалу (деталей, конструкцій) або устаткування (частина 2 статті 879 ЦК України) та ризик випадкового знищення або випадкового пошкодження об'єкта будівництва (ст. 880 ЦК України). У той час, коли під час укладення договору купівлі-продажу ризики переходять до покупця, в той момент, коли той приймає товар. Будь-які пошкодження або навіть втрата товару після того, як ризик перейшов до покупця, не звільняє його від обов'язку повністю

оплатити вартість, обумовлену договором купівлі-продажу. Якщо тільки утрата або пошкодження не були спричинені діями продавця.

Стосовно досліджуваного договору підряду варто розрізняти ризик випадкового пошкодження або випадкової загибелі об'єкта дорожньої інфраструктури і майна, що було передано за договором замовником підряднику. Ризик випадкового пошкодження чи загибелі вказаного майна розподіляється за критеріями, які визначені у правовій літературі. Зокрема, з моменту укладення договору і протягом усього процесу виконання робіт до досягнення результату виконаної роботи вказаний ризик покладається на замовника (як сторону, яка надала матеріали), тобто з моменту досягнення результату виконаної роботи до його прийняття замовником ризик несе підрядник, після приймання результату виконаної роботи ризик переходить до замовника [75. с. 172]. Між тим ризик випадкового пошкодження або випадкової загибелі всього об'єкта транспортної інфраструктури за загальним правилом, встановленим чинним законодавством України щодо будь-якого об'єкта підрядних правовідносин, що особливо актуально в умовах триваючої агресії Російської Федерації проти нашої вітчизни, покладено на підрядника. Зазвичай на підрядника покладаються й інші ризики, зокрема, пов'язані з дотриманням відповідності матеріалів будівництва відповідним технічним та нормативним вимогам. Наприклад, у Договорі підряду на проведення капітального ремонту мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789 (45221000-2 Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів) у пункті 2.5 було визначено, що відповідальність за відповідність робіт, матеріалів, устаткування, проєктним рішенням, вимогам будівельних та виробничих норм і правил, технічним умовам, іншим нормативним документам, за якість виконаних робіт, випробування матеріалів і устаткування несе Підрядник [62].

Також, варто вказати на те, що під час заняття підрядником будівельного майданчика для виконання робіт, підрядник відповідає за забезпечення схоронності майна, виконувані роботи, забезпечення безпеки руху на будівельному майданчику тощо. Це наштовхує на роздуми про те, на яких договірних здійснювалася передача

майна для її охорони : на підставі окремого договору зберігання чи передання майна для забезпечення проведення будівництва, ремонту або реконструкції автомобільної дороги на підставі досліджуваного договору? Очевидно, що за загальним правилом мова йде про передання майна в межах виконання умов досліджуваного договору, якщо сторони не визначають інший правовий режим передачі вказаного майна.

Здавалося б : підрядник користується майном, яке надає йому замовник для виконання роботи. Також однією із ознак договору про передання майна у тимчасове користування, зокрема, договору оренди є строк, а саме – тимчасовість користування наймачем орендованим майном [108, с. 49]. І у досліджуваному договорі підряду до основних характеристик належить строк. Проте, відмінність полягає у тому, що у другому випадку йдеться про строк виконання роботи, а не користування майном. До того ж, таке майно передається підряднику як засіб виконання роботи і забезпечення досягнення її кінцевого результату, або як об'єкт, де повинні проводитися роботи. Також Підрядник не здійснює фактичне користування майном відповідно до його цільового призначення, тобто немає чіткої спрямованості на тільки користування таким майном. А ознака спрямованості дозволяє відмежувати договір найму (оренди) від інших зобов'язань [110, с. 191]. Наприклад, у нашому випадку, автомобільна дорога як будівельний майданчик передається підряднику для проведення на ній відповідних робіт: будівництва, ремонту або реконструкції. Підрядник може перебувати і виконувати свою роботу на вказаній автомобільній дорозі лише у строк, визначений у договорі з замовником. Також підрядник не отримує у користування цю автомобільну дорогу для проїзду, адже автомобільна дорога є специфічним об'єктом, балансоутримувачем якої є органи публічної влади, а така дорога не може перебувати у приватній власності та тим більше надаватися у користування одним особам, в той час, як закрити для проїзду іншим (тільки якщо мова не йде про дороги оборонного значення, адже тут про оренду взагалі мова не йдеться).

Транспортне будівництво є складним багатоетапним процесом і кожен етап може регулюватися різними договорами або одним, який включає у собі всі етапи. Йде мова про те, коли виникає необхідність у проведенні будівельно-ремонтних робіт

і балансоутримувач вирішує як буде відбуватися цей процес. Тобто виконання вказаних видів робіт супроводжується іншими роботами. Йде мова про монтажні, інженерні, проєктні, пошукові роботи, тощо. Варто зазначити, що договорам підряду на проєктні та пошукові роботи ЦК України виділяє окреме місце у системі договорів підряду.

Доцільно акцентувати свою увагу на виявленні спільних та відмінних ознак між досліджуваним нами договором та договором на проведення проєктних та пошукових робіт.

Щодо договору будівельного підряду, підряду на проведення пошукових робіт, підряду на проведення проєктних робіт, то замовником у них можуть бути як фізичні, так і юридичні особи. Хоча, якщо йде мова про договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, то замовником виступають балансоутримувачі таких доріг, а це – органи публічної влади. Фізичні особи у такому випадку можуть бути інвесторами або тими, хто буде проводити оплати за виконання робіт.

З огляду на це, загальними ознаками порівнюваних підрядних договорів В.К. Гуцуляк вказує такі як: а) регулювання відносин з виконання робіт, зміст яких зводиться до того, що один суб'єкт (підрядник) зобов'язується виконати певну роботу та передати її результат іншій особі (замовнику), яка повинна прийняти та оплатити її результат; б) виконання робіт відповідно до завдання замовника; в) метою підрядних договорів є задоволення інтересів замовника шляхом набуття у власність конкретного результату виконаної роботи; г) предметом таких договорів є матеріалізований результат роботи підрядника; г) закріплення на законодавчому рівні загальної для всіх видів договору підряду конструкції «генерального підряду», за якою робота може виконуватися підрядником або особисто, або за допомогою інших осіб (субпідрядників), якщо особисте виконання роботи не передбачено договором; д) ризиковий характер цих договорів [42, с. 171]. До перелічених ознак науковець додавав ще сторін, проте вище ми зазначали, що фізичні особи не можуть бути

замовниками. Також до таких ознак можна додати строковість, адже будь-яка робота зазвичай виконується за якийсь строк.

Під час проведення розмежування досліджуваних договорів В.К. Гуцуляк відзначає притаманні окремим договорам підряду спеціальні ознаки, які допомагають відмежовувати їх від інших підрядних договорів, що відображаються у: а) особливостях суб'єктного складу; б) особливостях укладення договору; в) специфічності предмета договору підряду; г) наявності переддоговірних зобов'язань підрядника (обов'язок щодо надання необхідної і достовірної інформації про запропоновану роботу, про ціну і форму оплати та інших відомостей); г) в умовах, які визначаються ще до укладення договору і з якими погоджується замовник (визначення ціни у прейскурантах, тарифах і кошторисах, які можуть коригуватися домовленістю сторін).

У цьому контексті варто вказати на той факт, що під час приготування до будівельних, ремонтних робіт чи реконструкції автомобільної дороги, потрібно провести підготовчі роботи, а саме – виділити види робіт та їх послідовність, намалювати план-схему об'єкта і які роботи та на якій ділянці (частині) необхідно провести. Частково проектно-кошторисну документацію договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги можна прийняти за договір підряду на проектні та пошукові роботи, та основна відмінність між цими договорами вбачається у предметі цих договорів (наявність спеціальних ознак результату робіт), особливому характері виконуваних робіт, нормативно-правових актах, що регулюють дані правовідносини, спеціальному суб'єктному складі, формі їх укладення [42, с. 171]. Результатом робіт згідно договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги буде власне зведений об'єкт будівництва, завершення ремонту або проведена реконструкція, а будь-які проекти чи плани є засобами для виконання роботи. А ось у договорі на проведення проектних та пошукових робіт якраз-таки проект є кінцевим результатом. Як зазначає М. С. Біленко, основна відмінність між цими договорами вбачається в їх предметі, зокрема у спеціальних ознаках їх результату. Результат договору

будівельного підряду відображається у збудованому і готовому до експлуатації об'єкті будівництва у вигляді будинків і споруд або ж реконструкції (відновлення, перебудови, реставрації) об'єктів нерухомості [17, с. 39]. У досліджуваному випадку таким об'єктом є автомобільна дорога, проте суть від цього не змінюється.

Варто зазначити, що договір підряду нерідко плутають із договором про надання послуг. Порівняльній характеристиці вказаних договорів присвячувалося чимало робіт, а також у навчальних посібниках або підручниках із вивчення дисципліни «Цивільне право» зазвичай містяться розмежувальні ознаки договору про виконання робіт та договору про надання послуг. Проте, на практиці ці питання все одно не втрачають своєї актуальності.

Яскравим прикладом зазначеної суперечності в межах державних закупівель є договір про закупівлю послуг щодо експлуатаційного утримання та поточний дрібний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення Львівської області (1820,2 км) (ДК 021:2015:45230000-8). У тексті вказаного договору у п.1.1 щодо предмета договору зазначено, що Підрядник зобов'язується у порядку та на умовах, визначених цим Договором, своїми силами і засобами на власний ризик та/або із залученням субпідрядника надавати в установлений цим Договором термін, згідно з Графіком надання послуг (Додаток 3), що є невід'ємною частиною даного Договору, послуги з експлуатаційного утримання та поточного дрібного ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення Львівської області (1820,2 км) та згідно Технічної специфікації викладеної в оголошенні, а Замовник зобов'язується прийняти згідно із цим Договором та чинним законодавством України належним чином надані послуги після перевірки фізичних та вартісних показників та сплатити їх вартість по мірі [66].

Згідно цього договору сторони безпосередньо у тексті визначають статус один одного як підрядника та замовника, тобто це вказує на підрядні правовідносини. Водночас, назва договору нашої думки на думку про те, що це начебто договір про надання послуг. Також додатком до договору є графік надання послуг. Незважаючи на це, визначення сторін у договорі, вказівка на те, що підрядник своїми силами і

засобами, на власний ризик та/або із залученням субпідрядника, відсилає нас до договору підряду. Тобто у самому тексті сторони зазначають ознаки підрядного договору, але називають це послугами. Також у описі класифікатора і його коду зазначено про те, що буде здійснюватися будівництво трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг; вирівнювання поверхонь. Це означає, що договір укладається з метою отримання результату, а саме – будівництва трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг, вирівнювання поверхонь. Головною ознакою усіх договорів підряду є уречевлений результат, який передається замовнику. Разом із результатом передаються права на нього. Саме цим договір підряду і відрізняється від договору з надання послуг, за яким послуга не має певного об'єктивного результату [211]. Тобто замовника цікавить саме результат – збудований об'єкт чи вирівняна поверхня, а не процес такої діяльності.

Щодо ознак договору про надання послуг, то по-перше, найперша і найголовніше ознака – це відсутність уречевленого результату. Основний результат при наданні послуг виражається у нематеріальній формі, однак має економічну цінність та корисний ефект для замовника [69, с.100]. По-друге, корисний ефект послуги споживається замовником негайно в процесі її надання. По-третє, основний інтерес для замовника при наданні послуги виявляється у самій діяльності виконавця. У силу характеру послуги досягнення результату виконавцем не гарантовано, а тому, укладаючи відповідний договір, замовник має знати, що він приймає на себе ризик отримання негативного результату [69, с. 120]. По-четверте, послуга не існує окремо від виконавця. Її цінність полягає у діяльності виконавця, яка оплачується незалежно від її результату. Таким чином, можна задати закономірне питання: яка цінність у процесі будівництва трубопроводів чи ліній зв'язку, якщо замовника цікавить наявність уже готових трубопроводів або ліній зв'язку.

Корисність ефекту від послуги, відсутність матеріального результату та «не гарантованість» його досягнення цілком можуть вважатись тими критеріями, які

визначають місце договорів про надання послуг в системі договорів, адже даний фактор притаманний виключно договорам про надання послуг [227, с. 72].

Отже, предметом договору надання послуг завжди є дії виконавця, як такі. Для предмета договору підяду поряд з діями підрядника необхідний уречевлений кінцевий результат праці, який виражається у створенні чи зміні речі за завданням замовника. За договором підяду цінність для замовника є результатом робіт. На відміну від договорів з надання послуг, завершення виконання робіт завжди оформлюється Актом готовності об'єкта до експлуатації, який засвідчує передання однією стороною і беззастережне і безапеляційне прийняття іншою стороною результату цієї роботи.

В додаток до цієї тези, слід звернути увагу, що серед вітчизняних науковців існує погляд про наявність потрійної природи у предметі договору підяду, згідно якої предмет договору підяду складається з процесу виконання роботи, її результату та передачі цього результату замовнику [246, с.15]. Проте, неможливо погодитися із такою позицією, адже саме результат є відмінною ознакою договорів підяду від договорів про надання послуг.

Ще однією відмінністю, на яку варто звернути увагу в рамках нашого дослідження, є відмежування цивільно-правових договорів підрядного типу від трудових договорів. Так, питання такого відмежування є предметом багатьох наукових дискусій на протязі достатньо довгого періоду часу. Якщо ж розглядати це питання більш конкретно, на прикладі договору підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, то на доданок до загальноприйнятих теоретичних відмінностей слід звернути увагу й на деякі специфічні відмінності.

На думку В. Антошкіної та Н. Васильченко, однією зі спільних ознак об'єктів є те, що ці договори є двосторонніми, оскільки укладаються між двома сторонами: трудовий договір укладається між працівником та роботодавцем, цивільно-правовий договір укладається між особою, яка зобов'язується виконати певну роботу, та замовником – особою, за замовленням якої виконуються певні роботи [8, с. 280]. З

такою тезою не можна погодитись повною мірою, адже цивільні договори можуть бути і багатосторонніми.

Трудовий договір, на відміну від цивільно-правового договору, має, так би мовити, персональний характер. Оскільки предметом трудового договору є реалізація здатності людини до праці, то зрозуміло, що ця властивість за трудовим договором може бути реалізована тільки самою людиною, і доручити реалізацію своєї здатності до праці іншій особі людина не може [124, с. 340]. Звідси випливає, що на стороні працівника у трудовому договорі завжди виступає індивідуальна людська особистість, тобто фізична особа, яка особисто реалізує притаманну їй фактичну здатність до праці. Так реалізується й увесь комплекс пов'язаних з цим фактом трудових прав і обов'язків. Сторонами цивільно-правового договору, навпаки, можуть виступати як фізичні, так і юридичні особи. При цьому замовника не хвилює питання, хто виконуватиме обсяг роботи за договором. Підрядник може виконувати обсяг роботи самостійно або може передоручити виконувати його субпідряднику. Замовника хвилює тільки термін та кінцевий результат виконаної роботи [118, с.118].

Слушною вважаємо думку Г.І. Чанишевої, яка зазначає, що уклавши трудовий договір, працівник включається до штату організації та зобов'язаний підлягати правилам внутрішнього трудового розпорядку, затвердженим на конкретному підприємстві, або ж виконувати розпорядження роботодавця — фізичної особи. Трудові відносини регулюються правовими нормами різного рівня — від централізованого до локального. Недодержання таких правил розглядається як порушення трудової дисципліни, за що працівника може бути притягнуто до дисциплінарної відповідальності. У трудових правовідносинах роботодавець має дисциплінарну владу щодо працівника аж до звільнення. За порушення трудових обов'язків, що призвело до заподіяння майнової шкоди роботодавцеві, останній вправі притягнути працівника до матеріальної відповідальності та самостійно стягнути шкоду у розмірі середньомісячного заробітку працівника. У цивільних правовідносинах роботодавець не володіє дисциплінарною владою стосовно

працівника. У разі заподіяння майнової шкоди стягнення проводиться у судовому порядку [247, с.208].

Коли мова йде про проведення таких робіт працівниками служб автомобільних доріг, то це може здатися договором підряду. Справа в тому, що сама по собі діяльність працівниками служб автомобільних доріг та підрядників може здаватися ідентичною. Вони можуть використовувати однакові матеріали, однакові методики та засоби. Таким чином, виникає питання: а якщо характер діяльності, предмет та засоби є однаковими, то в чому тоді полягає відмінність? Однак ключова відмінність полягає в тому, що за трудовим договором працівник особисто виконує трудову функцію, зобов'язаний дотримуватися у процесі праці правил внутрішнього трудового розпорядку організації, виконувати певний захід праці. За порушення цих обов'язків на працівника може бути накладено заходи дисциплінарної відповідальності. Роботодавець, у свою чергу, зобов'язаний надати працівникові роботу з обумовленої трудової функції, створити нормальні умови праці, забезпечити охорону праці, виплачувати зарплату вчасно та у встановленому обсязі. Предметом досліджуваного договору підряду є кінцевий результат, а не процес його досягнення. Обидві сторони – незалежні й рівноправні. Замовник не має піклуватися про умови праці, надавати робоче місце й обладнання, оплачувати лікарняні. Виконавець самостійно організовує роботу і відповідає за її вчасне виконання [41]. Це і відрізняє трудовий договір від договору підряду.

Крім того, у сфері будівництва можуть укладатись договори про спільну діяльність (договори простого товариства), згідно з якими кожна із сторін договору вносить вклади (надає земельну ділянку, вносить кошти, здійснює роботи, постачає будівельні матеріали та ін.) з метою досягнення спільної мети – створення об'єкта нерухомості, право власності на об'єкт нерухомості, що створюється, виникає у особи, яка має у власності або на іншому праві земельний ділянку, на якій він збудований, з моменту державної реєстрації цього права в Єдиному державному реєстрі речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень.

Спільна діяльність, на відміну від досліджуваного підрядного договору, може здійснюватися двома способами: без об'єднання вкладів учасників (частина 2 статті 1130 ЦК України); на основі об'єднання вкладів учасників (ідеться про просте товариство). За договором простого товариства сторони беруть зобов'язання об'єднати вклади і діяти спільно, маючи на меті отримання прибутку або досягнення іншої мети (стаття 1132 ЦК України). Договір про спільну діяльність укладається у простій письмовій формі (частина 1 статті 1131 ЦК України) і не підлягає нотаріальному посвідченню. Сторонами договору можуть бути юридичні та фізичні особи, кількість сторін законом не обмежується. Тобто учасників може бути більше двох. Це можуть бути держустанови або підприємства приватної форми власності. Стандартними істотними умовами договору є: предмет, ціна і строк дії. Крім того, сторони договору про спільну діяльність мають право визначати на власний розсуд інші істотні умови договору [102]. За договором про спільну діяльність учасники мають діяти для досягнення певної мети. Причому мета ця повинна бути спільною. Наприклад, за договором будівельного підряду ключова мета замовника — отримати побудований об'єкт нерухомості, а мета підрядника — одержати гроші за свою роботу. Водночас, за договором про спільну діяльність щодо будівництва об'єкта нерухомості загальною метою учасників повинен бути побудований об'єкт. І вже потім настане черга ділити результат спільної діяльності — розподіляти право власності на цей об'єкт згідно з установленими в договорі про спільну діяльність умовами [93].

Варто сказати, що сьогодні для економії ресурсів як альтернативу договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги особи врегульовують свої правовідносини шляхом укладання договорів на експлуатаційне утримання автомобільної дороги. Уже кілька років на розгляді у Міністерстві інфраструктури України є питання щодо затвердження проєкту Типової форми договору (контракту) про утримання автомобільних доріг загального користування.

Як зазначається у пояснювальній записці до проєкту виконавець договору при наданні послуг та виконанні робіт з утримання автомобільних доріг має право незалежно від замовника буде вирішувати які роботи проводити, як їх проводити, де і коли. Фінансування доріг, згідно з проєктом буде здійснюватися коштом державного бюджету. Замовник контролює наявність дефектів елементів складових дороги та фактичний час, витрачений на їх усунення, а також якість надання послуг та виконання робіт [106].

Так як нормативно положення такого договору ще не закріплено, для характеристики і співвідношення його із договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги можна розглянути договір із тендерної документації на сайті «Прозорро». Наприклад, якщо проаналізувати договір на експлуатаційне утримання автомобільних доріг місцевого значення Хмельницької області на 2021-2022 роки, то згідно пункту 1.1 щодо предмету договору визначено, що виконавець зобов'язується у порядку та на умовах, визначених цим договором своїми силами і засобами на власний ризик та/або із залученням субпідрядних організацій надати послуги з експлуатаційного утримання автомобільних доріг місцевого значення Хмельницької області, згідно з технічним завданням замовника, та в обумовлений цим договором термін...[65]. Таким чином, можна прослідкувати певні подібності із підрядним договором, тобто ознаки – виконання роботи на власний ризик, своїми силами і засобами, із можливістю залучення субпідрядних організацій. Спільною ознакою для договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги та договору на експлуатаційне утримання автомобільних доріг є об'єкт робіт – автомобільна дорога.

Водночас, варто відмітити, що експлуатаційне утримання доріг є певним триваючим у часі процесом, який хоч і має проміжний результат (проведення будівельно-ремонтних робіт, інженерно-монтажних), проте корисний ефект утримання дороги споживається замовником негайно і постійно в процесі її надання. Таким чином, можна справедливо відмітити, що сторони, у цьому випадку, вказавши

сторони договору про надання послуг – замовника і виконавця, звертаючись до принципу свободи договору, поєднали між собою обидві договірні конструкції (типи договорів) – договору про виконання робіт та договору про надання послуг.

У цьому контексті варто вказати, що Шаповалова О.В. досліджуючи договір підряду на капітальне будівництво вказала, що для того, щоб договір мав юридичну чинність, він повинен відповідати наступним умовам: зміст договору не може суперечити положенням закону, інших правових актів, що є обов'язковими для сторін, а також моральним засадам суспільства [250, с. 19]. Щодо договору на експлуатаційне утримання автомобільної дороги, то він не суперечить положенням законодавства, а також моральним засадам суспільства, тому має місце бути.

Варто звернути увагу на міжнародний досвід Філіппін, де сьогодні є розповсюдженою тенденцією є укладення договорів на утримання доріг. Головною причиною їх популярності є прагнення підвищити ефективність за умов наявності хороших кваліфікованих підрядників щодо утримання доріг та достатньої конкуренції. Це призводить до скорочення витрат в інших регіонах, зокрема сьогодні такі скорочення сягають 30%–50%. Такі договори у всьому світі є змішаними або гібридними, в рамках яких більшість робіт і послуг оплачуються на основі ефективності [5, с. 1]. Проте, водночас, за відсутності очікуваної конкуренції між підрядниками, яка мала б призвести до зниження вартості виконаних робіт, у тому числі, через оптову закупівлю матеріалів за більш вигідними цінами, передбачувана економія не відбудеться, а будівельно-ремонтні роботи одного виду у цього підрядника можуть вартувати дорожче, ніж у іншого.

У кожному випадку, сторони самостійно обирають варіант договірного врегулювання. Тому, для якісного регламентування договору про експлуатаційне утримання доріг та можливості захисту сторонами своїх прав у випадку їх порушення, необхідно чітко закріпити можливість існування такого договору та його умов, зокрема, про відповідальність. Крім того, це необхідно для усунення проблем із неоднаковим застосуванням нормативних положень та плутанням такого договору із договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію)

автомобільної дороги, який є так би мовити «чистим» підрядним із усіма притаманними йому ознаками та своїми особливостями в силу специфіки діяльності.

На підставі вищезазначеного, можна стверджувати, що вивчення системи цивільно-правових договорів допомогло визначити те, що договір підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги займає особливе місце у цій системі, зокрема серед підрядних договорів. Досліджуваний нами договір відрізняється від інших йому подібних завдяки своїм специфічним ознакам. Також було проведено класифікацію договорів будівельного підяду для розмежування окремих видів робіт та доведення, що незважаючи на фактичне здійснення підрядником різних видів робіт в межах одного договору, такого як, наприклад, договору підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, адже для його виконання потрібно пройти багато етапів, предметом договору буде результат, що визначає його як підрядний. Відтак, значення проведеної класифікації полягає у відображенні різноплановості робіт під час досягнення кінцевого результату у договорі підяду.

Таким чином, у цьому підрозділі було проаналізовано співвідношення досліджуваного договору з іншими змістовно дотичними договорами, зокрема, договором підяду на проведення проєктних та пошукових робіт, договором купівлі-продажу, найму, договором про надання послуг, договором про спільну діяльність, трудовим договором та договором про експлуатаційне утримання доріг. Цей аналіз дає можливість зрозуміти, що договір підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є багатоетапним і містить у собі, крім основної роботи – будівництва (капітального ремонту, реконструкції), також і додаткові підготовчі роботи для забезпечення основної. Така підготовка може включати передачу підряднику і обладнання будівельного майданчика, закупівлю матеріалів, об'єднання зусиль з іншими підрядниками тощо і це іноді сприймається як окремі договірні правовідносини. Також необхідність проведеного розмежування між трудовим договором і договором підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги зумовлена неоднаковістю сприйняття

працівниками і роботодавцями служби автомобільних доріг виконання будівельно-ремонтних робіт на дорогах, їх оплати та відповідальності за невиконання такої роботи. Дослідження такого договору та проведення його співвідношення з іншими цивільно-правовими договорами надає можливість подальшого вдосконалення договірної врегулювання правовідносин у сфері будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг.

1.3 Джерела правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги

У контексті аналізу широкого масиву норм, що лежать в основі регулювання вітчизняної будівельної сфери взагалі, і зокрема, будівництва автомобільних доріг, доктринальний огляд джерел правового регулювання досліджуваних відносин виступає одним з визначальних чинників всебічного висвітлення їх цивільно-правової специфіки. Науковий аналіз таких джерел відкриває можливість розуміння не лише напрямів вдосконалення зовнішнього правового середовища у досліджуваній сфері відносин, але й допомагає розкриттю внутрішньої правової природи підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг. Враховуючи потужний динамічний розвиток цивільного законодавства України, дослідження та критичний аналіз таких джерел права стає стратегічно важливим завданням для розкриття юридичної природи підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. Більше того, дослідження багатоманітної джерельної бази сприяє створенню концептуального фундаменту для подальшого наукового аналізу договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг. Складна система взаємовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг неминуче вимагає високого рівня нормативно-правової врегулюваності. Ця необхідність логічно обумовлює наявність великої кількості розгалужених нормативно-правових актів, спрямованих на систематичне та комплексне регулювання відповідних суспільних відносин. Отже, однією з ключових особливостей джерел правового регулювання відносин у сфері

будівництва автомобільних доріг є їх різнорідний характер. Як вже зазначалось, сфера будівництва автомобільних доріг знаходиться під значним нормативно-правовим впливом як норм приватно-правового характеру, так і норм публічно-правового спрямування. Ця специфічна властивість досліджуваної сфери правового регулювання обумовлюється важливим значенням транспортної інфраструктури для функціонування та розвитку будь-якого суспільства і потребою в комплексному регулюванні відносин, що виникають у процесі будівництва вітчизняних автомобільних доріг. На практиці існування великої кількості розгалужених (а іноді навіть колізійних) норм може призводити до виникнення певної правової невизначеності, коли учасники цивільно-правових відносин не можуть точно і однозначно визначити, які норми застосовувати в конкретній ситуації.

Узагальнюючи концептуальні наукові погляди, висловлені в юридичній науці щодо джерел права, можна відзначити, що найбільш поширеною та загальноприйнятою серед правників є концепція юридичного позитивізму, що визначає джерело права, переважно, через його форму та зміст. Властивість, що характеризує сучасне вітчизняне право зумовлена усталеною і притаманною всім галузям (сферам) права тенденцією до збільшення джерел права, включення до їх переліку нових видів і зміни їхнього співвідношення [101, с. 58-63]. Незважаючи на призначення, змістове наповнення та напрямки формування джерел цивільного права у досліджуваній сфері, всі вони є складовими єдиної системи формалізованих у нормативно-правових актах чи інших допустимих у приватному праві регуляторах нормативних та позанормативних приписів, використання яких і забезпечує правове регулювання досліджуваних дорожньо-будівельних відносин. У цьому контексті заслуговує на підтримку наукова позиція щодо розуміння джерел цивільного права як зовнішньої об'єктивної форми вираження і закріплення цивільно-правових норм загальної та індивідуальної дії шляхом державного (зовнішнього) та внутрішнього (саморегулювання) регулювання учасниками цивільних відносин [101, с. 60]. У системі джерел чинного цивільного права України важливе місце займають

нормативно-правові акти, які в сукупності складають систему вітчизняного цивільного законодавства.

Так, загальновідомо, що відповідно положенням статті 4 ЦК України система джерел цивільного законодавства включає наступні: Конституція України; Цивільний кодекс України; закони, що приймаються відповідно до Конституції України та Цивільного кодексу України, акти Президента України, постанови Кабінету Міністрів України та нормативно-правові акти інших органів державної влади та органів влади Автономної Республіки Крим. Як уже зазначалося вище, на сучасному етапі розвитку доктрини цивільного права спостерігається чітка тенденційне спрямування до формування концепції розширеного розуміння джерельної бази цивільного права. Зокрема, Р. А. Майданик досліджуючи сучасні тенденції праворозуміння системи і видів джерел цивільного права України зазначає, що систему джерел цивільного права становлять первинні і похідні джерела цивільного права. Та пропонує до первинних (базових) джерел цивільного права віднести законодавство, нормативно-правовий договір, правові звичаї, загальні правові засади (принципи) цивільного права, моральні засади суспільства. До похідних (вторинних) джерел цивільного права: судові прецеденти (національних і міжнародних судів) та джерела внутрішнього регулювання (саморегулювання) цивільних відносин їх учасниками — цивільно-правовий договір і односторонній правочин у визначених законом випадках, локальний цивільно-правовий акт (статути, регламенти тощо) [101, с.60]. У цілому погоджуючись з наведеною системою джерел цивільного права, яка обумовлена поступовим зближенням до європейського праворозуміння, дискусійним вбачається визнання моральних засад суспільства у якості первинного джерела цивільного права. Категорія «моральні засади» може бути різним чином інтерпретована в різних соціокультурних контекстах, що може призвести до невизначеності та різнобою в їхньому застосуванні.

Враховуючи все вищезазначене, в рамках даного наукового дослідження при формуванні системи джерел нормативно-правового регулювання цивільних відносин у сфері підряду на будівництва (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільних

доріг доцільним вбачається використання ієрархії, що визначена та закріплена чинним ЦК України.

Конституція України є Основним Законом України та основою цивільного законодавства України та визначає основоположні засади правового регулювання цивільних відносин. Будучи основою цивільного законодавства України, Конституція України закріплює фундаментальні принципи та основоположні засади у цивільно-правовій сфері, такі як, права осіб на недоторканність права власності [85, ст. 41], право на здійснення підприємницької діяльності [85, ст. 42], право на судовий захист прав та законних інтересів [85, ст. 55] тощо.

Цивільний кодекс України. Перш за все, необхідно зауважити, що дослідження питання будівництва автомобільних доріг з точки зору цивільного права і цивільного законодавства має свою специфіку. Зокрема, у статті 9 ЦК України визначено специфіку нормативно-правового регулювання підприємницьких відносин. Зокрема, згідно вказаної норми законом можуть бути передбачені особливості регулювання майнових відносин у сфері господарювання [244]. Важливо відзначити, що на рівні чинного ЦК України не визначено порядок вирішення колізій, які виникають між ним та спеціальними законами. З цього можна зробити висновок, що у випадку колізій спеціальний закон за принципом *a lex specialis derogat generalis* (лат. «спеціальний закон скасовує дію загального закону»), визнається пріоритетним нормативно-правовим актом, що регулює господарські відносини. Враховуючи складність правової природи відносин у сфері підяду з будівництва автомобільних доріг, важливо зауважити, що лєвова доля питань їх нормативно-правового регулювання покладається на спеціальні закони та підзаконні нормативно-правові акти. Такий підхід обумовлений необхідністю врахування специфіки цих відносин та використання спеціального нормативно-правового інструментарію для їхнього ефективного регулювання. Досліджуючи комплекс відносин у сфері підрядних договірних відносин з будівництва автомобільних доріг, можна констатувати, що однією з суттєвих ознак усіх цих відносин є їх підприємницький характер. Так, сторонами договору будівельного підяду є замовник і підрядник. Однак, на рівні

чинного ЦК України та Господарського кодексу України (далі - ГК України) не закріплено чіткого визначення, хто саме може бути замовником і підрядником за даним договором. Аналіз частини 1 статті 317 ГК України щодо регулювання підрядних відносин у капітальному будівництві, вказує на підрядника як суб'єкта господарювання [36]. Більш того, відповідно до частини 3 статті 837 ЦК України для виконання окремих видів робіт [244], встановлених законом, підрядник (субпідрядник) зобов'язаний одержати спеціальний дозвіл. Насамперед такі обмеження стосуються окремих видів підприємницької діяльності підрядника, що підлягають ліцензуванню відповідно до Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності». Крім цього, необхідно зазначити, що й на стороні замовника у досліджуваній договірній конструкції виступає специфічний, з точки зору цивільного права, суб'єкт. Однак, більш ґрунтовно специфіку та особливості суб'єктного складу досліджуваної договірної конструкції буде розглянуто у подальшому.

Іншою особливістю регулювання підрядних відносин у сфері будівництва на рівні ЦК України як справедливо зауважує А.Б. Гриняк, є те, що багато норм носять відсилочний характер. Так, у главі 61 ЦК України в цілому міститься 20 відсилок до інших законів чи актів цивільного законодавства [39, с. 59]. Схожа ситуація простежується й на рівні ГК України, який при цьому здебільшого дублює положення ЦК України. Такий підхід законодавця до регулювання відносин у сфері будівництва автомобільної дороги фактично надав значення основних джерел спеціальним нормативно-правовим актам, зокрема, законами та підзаконним нормативно-правовим актами, що регулюють відносини у сфері дорожнього господарювання.

Триваючу у наукових колах суперечку щодо доцільності існування на сучасному етапі розвитку правового суспільства окремого ГК України варто вирішити на користь його скасування. Варто зазначити також і те, що положення загальних і спеціальних нормативно-правових актів, враховуючи доктринальні постулати загальної теорії права, співвідносяться між собою на засадах не стільки підпорядкованості, скільки субсидіарності. Це означає, що при регулюванні

досліджуваних договірних відносин у сфері дорожнього будівництва повинні мати пріоритет у застосуванні нормативні приписи чинного спеціального вітчизняного законодавства, а якщо для забезпечення досконалої регламентації цих відносин їх недостатньо, то субсидіарно підлягають врахуванню приписи загальних нормативно-правових актів. З цього логічно слідує, що у тих випадку коли спеціальним законодавством встановлено інший порядок укладення, виконання, зміни або припинення договору підяду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, то до таких відносин мають застосуватися відповідні нормативні положення спеціального законодавства. Водночас, враховуючи договірний характер цивільних правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, прийнятним вбачається застосування до них й загальних положень про правочин, визначених в розділі 4 книги першої ЦК України та загальних положень про договір, зазначених розділом 2 книги п'ятої ЦК України [244].

Разом з Цивільним кодексом України та Господарським кодексом України (що підлягає скасуванню) до джерел правового регулювання відносин будівельного підяду слід віднести і Земельний кодекс України. Адже відповідно до положень статті 1 Закону України «Про автомобільні дороги» з метою розміщення автомобільної дороги в установленому порядку надаються земельна ділянка (смуга відведення). Отже, будівництво автомобільної дороги завжди розпочинається з вибору, виділення та погодження необхідної та придатної для дорожнього будівництва земельної ділянки. Виділення земельної ділянки для майбутнього дорожнього будівництва потребує обов'язкового погодження з власниками земельної ділянки чи відповідними уповноваженими особами [232, с.194]. Зокрема, у відповідності з положеннями частин 1 та 2 статті 151 Земельного кодексу України особи, що зацікавлені у вилученні (викупі), виборі земельних ділянок, мають обов'язок погодити з власниками землі і землекористувачами, а також органами державної влади або органами місцевого самоврядування, згідно з їх повноваженнями, розміри земельних ділянок, передбачені для вилучення (викупу), умови їх вилучення (викупу), а також розміри земельної ділянки, передбачені для її

передачі (надання), умови її передачі (надання) з урахуванням комплексного розвитку території, який би забезпечував нормальне функціонування на цій ділянці і прилеглих територіях усіх об'єктів та умови проживання населення і охорону довкілля [74].

Закони України. Окремі питання будівництва автомобільних доріг в Україні врегульовано цілою низкою законів. До них, зокрема, можна віднести: Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 р. № 2862-IV [166], Закон України «Про ціни і ціноутворення» від 21.06.2012 р. № 5007-VI [208], Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 № 1562-XII [177], Закон України «Про публічні закупівлі» від 25.12.2015 р. № 922-VIII [204], Закон України «Про оборонні закупівлі» від 17.07.2020 р. № 808-IX [201], Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-XII [178], Закон України «Про архітектурну діяльність» від 20.05.1999 р. № 682-XIV [168], Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. № 3038-VI [205], Закон України «Про основи містобудування» від 16.11.1992 р. № 2780-XII [202], Закон України «Про будівельні норми» від 05.11.2009 р. № 1704-VI [169], Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. № 1560-XII [196], Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015 р. № 222-VIII [198] тощо. Ці нормативно-правові акти в тій чи іншій мірі визначають основоположні правові, організаційні, соціальні та економічні засади здійснення всього комплексу дорожньо-будівельних робіт в Україні.

Закон України «Про автомобільні дороги» є основним нормативно-правовим актом, який регулює відносини у сфері будівництва, реконструкції автомобільних доріг в Україні. У преамбулі цього Закону, встановлено, що він визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг [165]. Очевидно, що у ході аналізу специфіки локального механізму регламентації договірних відносин будівельного підряду, варто обов'язково враховувати приписи вказаного базового нормативно-правового акту. Зазначений законодавчий акт нормативно визначає порядок

планування та фінансування здійснення нового будівництва вітчизняних автомобільних доріг, їх капітального ремонту реконструкції, визначає правові засади подальшого утримання автомобільних доріг, порядок користування вітчизняними автомобільними дорогами, містить положення щодо забезпечення безпечної експлуатації автомобільних доріг тощо.

У Законі України «Про основи містобудування» визначено правові, економічні, соціальні та організаційні засади містобудівної діяльності в Україні. Цей Закон спрямований на формування повноцінного життєвого середовища, забезпечення при цьому охорони навколишнього природного оточення, раціонального природокористування та збереження культурної спадщини [202]. У контексті регулювання відносин з будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги цей Закон розглядає автомобільну дорогу як елемент дорожньо-транспортної інфраструктури. Це означає, що будівництво, капітальний ремонт чи реконструкція автомобільних доріг повинні здійснюватися з урахуванням наявних вітчизняних потреб у подальшому розвитку наявної транспортної інфраструктури, а також з дотриманням вимог містобудівної документації та положень вказаного Закону України.

Закон України «Про архітектурну діяльність» [168] визначає правові та організаційні засади здійснення архітектурної діяльності, повноваження, суб'єктний склад органів містобудування та архітектури, загальні засади здійснення окремих робіт (послуг), пов'язаних із створенням об'єктів архітектури (авторський та технічний нагляд) тощо. Дороги та дорожні розв'язки повинні ергономічно вписуватись в міську інфраструктуру для забезпечення безпечного та комфортного її використання на благо жителів відповідного населеного пункту.

Закон України «Про ціни і ціноутворення» займає особливе місце серед переліку нормативно-правових актів, що регулюють відносини у сфері будівництва автомобільних доріг і визначає основні засади формування цінової політики, регулює відносини, що виникають у процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері

ціноутворення. Специфікою договірних відносин будівництва автомобільної дороги є те, що абзацем 3 частини 2 статті 7 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що розроблення та затвердження методик і правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства. При обчисленні вартості будівництва об'єктів (крім автомобільних доріг загального користування), що будуються із залученням бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, кредитів, наданих під державні гарантії, та вартості розроблення містобудівної документації (крім вартості робіт із землеустрою, що проводяться при розробленні містобудівної документації, яка одночасно є документацією із землеустрою) застосовуються кошторисні норми України щодо ціноутворення у будівництві, затверджені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері містобудування та архітектури [208]. Такий підхід, перш за все, обумовлений прагненням вітчизняного законодавця забезпечити центральний орган виконавчої влади, що формує та реалізує державну політику в сфері дорожнього господарства - Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (дали - Мінінфраструктури), можливістю формувати та впливати на визначення вартості будівництва автомобільних доріг загального користування з урахуванням галузевої специфіки. Більш того, основна новація полягає в тому, що наша держава поступово впроваджує міжнародний підхід оцінки вартості будівельних проєктів за міжнародною класифікацією - Construction and Engineering Standard Method of Measurement (CESMM). Такий крок дозволяє нам адаптуватися до глобальних стандартів і наближати наше будівельне законодавство до міжнародних норм. До того такий підхід в Україні реалізовували лише міжнародні фінансові організації, наприклад Світовий банк.

Закон України «Про публічні закупівлі» визначає основоположні правові та економічні засади здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення

потреб держави, територіальних громад та об'єднаних територіальних громад [204]. Основні напрямки правового регулювання Закону включають: визначення суб'єктного складу публічних закупівель, предмету публічних закупівель, порядку та загальних умови здійснення закупівлі, видів процедур закупівлі, встановлення умов настання відповідальності за порушення вимог цього закону тощо .

Як бачимо нормативні положення наведених вище законів, перш за все, врегульовують відносини, які мають адміністративний характер та господарський характер, однак їх значення для цивільно-правових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг полягає в тому, що саме положеннями наведених нормативно-правових актів визначається статусну специфіку учасників цих відносин, правовий режим самого об'єкта дорожнього будівництва, особливості порядку укладання, зміни та розірвання досліджуваного договору.

Нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України. Специфічна властивість постанов КМУ перш за все знаходить свій прояв у тому, що вони відносяться до підзаконних нормативно-правових актів, а їх нормативні положення не повинні суперечити нормам Конституції та іншим чинним законам України. Постанови КМУ приймаються в розвиток положень Конституції та чинних законів України і таким чином забезпечують уніфікованість правового регулювання своєрідних груп цивільних відносин на всій території нашої держави.

Центральне місце серед джерел нормативно-правового регулювання цивільно-правових відносин з будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільної займає Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві» від 01.08.2005 р. № 668 (далі – Загальні умови) положень [182]. Цей документ визначає загальнообов'язковий для всіх суб'єктів порядок укладення та виконання договорів підряду на проведення робіт з нового будівництва, реконструкції, реставрації та капітального ремонту об'єкта будівництва. Сторони договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги повинні дотримуватись положень, визначених законодавством України та Загальними умовами.

Варто зазначити, що Кабінет Міністрів України своїми постановами врегульовує цілу низку окремих питань у сфері будівництва, які певною мірою поширює свої дію і на будівництво автомобільних доріг, а також регулює локальні питання щодо саме будівництва, ремонту, реконструкції автомобільних доріг. До підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють відносини у сфері будівництва автомобільних доріг, можна віднести наступні Постанови Кабінету Міністрів України: «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони» від 30.03.1994 р. № 198 [181], «Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів» від 13.04.2011 р. № 461[126], «Деякі питання виконання підготовчих і будівельних робіт» від 13.04.2011 р. № 466 [50], «Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України» від 10.09.2014 р. № 439 [187], «Про затвердження Порядку здійснення державного архітектурно-будівельного нагляду» від 19.08.2015 р. № 698 [189], «Про затвердження єдиних вимог щодо проєктування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» від 28.12.2016 р. № 1065 [180], «Про оптимізацію органів державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду» від 13.05.2020 р. № 219 р. [201] тощо.

Крім цього, з початком повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України та введенням в нашій країні правового режиму воєнного стану, було внесено низку окремих локальних змін щодо регулювання відносин у будівництві та розпису асигнувань державного бюджету України, зокрема: «Про здійснення Державним агентством автомобільних доріг окремих заходів правового режиму воєнного стану в Україні» від 12.04 2022 р. № 292-р [195], «Деякі питання здійснення дозвільних та реєстраційних процедур у будівництві в умовах воєнного стану» від 24.06. 2022 р. № 722 [53], «Деякі питання дорожнього господарства» від 15.07.2022 р. № 803 [52], «Деякі питання фінансового забезпечення підтримки функціонування

дорожнього господарства та транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану» від 09.12.2022 р. № 1382 [56] тощо.

Розглядаючи специфіку нормативно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг в Україні, варто відзначити, що вплив на формування нормативно-правового механізму будівництва автомобільних доріг віднедавно почало здійснювати Міністерство інфраструктури. Зокрема, мова йде про накази Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України: «Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування» від 02.05.2022 р. № 273 [191], «Про затвердження Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування» від 07.10.2022 р. № 753 [184], «Про внесення змін до Порядку розроблення проєктної документації на будівництво об'єктів» від 10.03.2023 № 140 [175] тощо. Крім того, на сьогодні продовжують зберігати чинність Наказ Міністерства будівництва, архітектури і житлово-комунального господарства України «Про затвердження Примірною договору підряд у капітальному будівництві» від 27.10.2005 р. № 3 [192] та наказ Державної служби автомобільних доріг в Україні «Про затвердження Примірною договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги» від 28.04.2009 р. № 188 [193].

При укладанні договорів підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, особливого значення набули розроблені та затверджені у встановленому законом порядку типові та примірні договори. Досліджуючи правову природу типових договорів, слід погодитися, що кваліфікуючою юридичною ознакою типових договорів, як нормативно-правових актів, є обов'язковість їх застосування. Поряд з цим типовий договір може включати як обов'язкові, так і диспозитивні рекомендаційні положення, що саме по собі не позбавляє типовий договір ознак нормативності, якщо він затверджений компетентним органом та зареєстрований як нормативно-правовий акт. [39, с. 74]. У

нормативно-правовому регулюванні підрядних відносин у сфері будівництва типові договори, що розроблені міжнародними промисловими організаціями та об'єднаннями підприємців, відіграють виключне значення [17, с. 67]. Одним із яскравих прикладів таких договорів у досліджуваній сфері будівництва автомобільних доріг є типові контракти FIDIC (Міжнародна організація інженерів консультантів). Цілком очевидно, що типові договори FIDIC здійснюють регулювання відносин в галузі будівництва в тій частині, що не суперечить імперативним нормам чинного законодавства України. При цьому застосування типових контрактів FIDIC можливе в тому разі, якщо обидві сторони висловили свою волю на їх застосування. Будучи за своєю юридичною природою кодифікованими збірками міжнародних звичаїв ділового обороту, типові договори будівельного підряду FIDIC характеризуються одноманітністю у застосуванні, загальновідомістю та загальновизнаністю у професійному середовищі міжнародних підрядників, професійних забудовників, інженерів та консультантів, що спеціалізуються на експорті своїх робіт та послуг у місця проведення будівництва на міжнародному рівні [231, с.194]. Однак, їх основна відмінність від норм права, на наш погляд, полягає у тому, що вони не санкціонуються на рівні держави та можуть застосовуватися учасниками правовідносин відносин через основоположний принцип свободи договору та автономії волі сторін, що є одним з широко визнаних принципів міжнародного приватного права.

Поряд з цим, необхідно зазначити, що органи державної влади мають право з власної ініціативи затверджуватися примірні договори. Відповідно положенням статті 179 ГК України примірний договір – це такий договір, який орган управління рекомендує застосовувати суб'єктам господарювання під час укладання договорів [36]. Сторони мають право за взаємною згодою змінювати ті чи інші умови, передбачені в примірному договорі, або його доповнювати. За своєю нормативно-правовою природою примірні договори містять типовий перелік певних умов, які мають міститися у окремих договорах. Такі сталі умови мають також знаходити своє віддзеркалення й у примірному договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт,

реконструкцію) автомобільної дороги. Водночас, досить архаїчною видається позиція науковців, що примірний договір доцільно відносити до правового ненормативного акту з огляду на те, що вказаний договір містить умови, які не є нормативними й виступають виключно рекомендаціями для сторін договору щодо питань, які доцільно узгодити для врегулювання всіх істотних умов їх взаємовідносин [234, с. 197-120]. Однак, видається обґрунтованою позиція правників, які наголошують, що примірний договір є правовим актом ненормативного характеру, оскільки він затверджується відповідними державними органами, проходить реєстрацію в Міністерстві юстиції України й поширює свою дію на невизначене коло осіб на території всієї держави. Таким чином ми можемо вести мову про нормативно-правовий акт, який містить диспозитивні норми, викладені в особливій формі [38, с. 45]. Аналогічна висновок було зробленою В. Г. Олюхою [200, с. 17]. Враховуючи наведене, правова природу примірного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги характеризується умовним дуалізмом. З одного боку він має ознаки договору, а з іншого – нормативно-правового акта. При цьому при укладенні досліджуваного договору замовники повинні враховувати обов'язкові положення, визначені наказами Державного агентства автомобільних доріг України (та чинних наказів органів, правонаступником яких воно є щодо забезпечення виконання та контролю робіт з будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільних доріг. Підсумовуючи вищезазначене, примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги носить рекомендаційний характер, оскільки визначає бажану для законодавця модель поведінки сторін. Цей висновок підтверджується і на рівні сучасних цивілістичних досліджень [39, с. 77]. Водночас, недодержання таких рекомендаційних норм не тягне за собою настання негативних наслідків для учасників підрядних правовідносин. Так сторони у такому договорі мають право не лише змінювати за погодженням між собою окремі диспозитивні умови, передбачені примірними договорами, а й врешті-решт, виходячи з правового тлумачення змісту

статті 6 ЦК України, не враховувати передбачені примірні умови й врегульовувати відносини між собою на власний розсуд [234, с.200].

Що стосується судової практики, як джерела регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг, та в цілому необхідно зазначити, що на сучасному етапі формування доктрини цивільного права з цього питання й досі існує плюралізм наукових поглядів. Однак, слід зауважити, що наразі спостерігається поступовий відхід від пануючої точки зору щодо неможливості віднесення судової практики до джерел цивільного права [99, с. 52; 101 с. 53]. Перш за все, треба звернути увагу на те, що судовий прецедент і судова практика, хоча і достатньо близькі за правовою сутністю категорії, проте, не є тотожними. Так, правова сутність судового прецеденту полягає у наданні рішенням суду нормативного характеру у конкретній справі, тобто суди наділені функціями правотворчості. Судовий прецедент поступово формує норми законів та характеризується казуїстичністю. Правову категорію «судова практика» зазвичай використовують для позначення багаторазового, уніфікованого розв'язання судами однієї й тієї ж категорії справ [239, с. 42].

Перш за все необхідно зазначити, що Конституційного Суду України, який відповідно до положень статей 150, 151-2, 152 Конституції України законодавчо проголошено єдиним органом конституційного правосуддя в Україні. Підтвердженням того, що рішення Конституційного Суду України є джерелом цивільного договірної права, включаючи сферу нормативного забезпечення будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг, є те, що вирішуючи питання про конституційність нормативно-правових актів або окремих їх положень, він може вносити низку змін до чинного законодавства України, чим забезпечує охорону та захист прав суб'єктів цивільних правовідносин. Відповідно нормативним приписам статті 151-2 Конституції України рішення та висновки Конституційного Суду України є обов'язковими, остаточними і не підлягають оскарженню [85].

Щодо судової практики у контексті вітчизняного праворозуміння, то судова практика формується накопиченням окремих судових рішень з подальшим узагальненням судової практики ВС [45, с. 37]. У останніх вітчизняних дослідженнях

зазначається, що судова практика на відміну від судового прецеденту не вважається обов'язковою для застосування під час вирішення аналогічних судових справ. А ось судовий прецедент будучи рішенням винесеним судом у конкретній справі, носить обов'язковий для всіх судів тієї ж або нижчої інстанції при вирішення аналогічних справ характер, тобто є юридично еквівалентним закону [122, с.159]. У цілому підтримуючи такий підхід, необхідно зауважити, що існують конкретні випадки, коли судова практика вважається обов'язковою для висновки застосування під час вирішення аналогічних судових справ. Зокрема, у статті 13 Закону України «Про судоустрій і статус суддів» законодавцем імперативно закріплено, що висновки щодо застосування норм права, викладені у постановках Верховного Суду, є обов'язковими для всіх суб'єктів владних повноважень, які застосовують у своїй діяльності нормативно-правовий акт, що містить відповідну норму права. Більш того, висновки щодо застосування норм права, викладені у постановках Верховного Суду, обов'язково повинні враховуватись іншими судами при застосуванні таких норм права [206]. Втім, враховуючи, що сутність судового прецеденту полягає у наданні рішенням суду нормативного характеру у конкретній справі і подальшій обов'язковості його застосування судами нижчих інстанцій, постанови ВС, у яких містяться правові позиції, які по своїй юридичній природі тяжіють більш до судового прецедента, а ніж до судової практики і можуть певною мірою відноситися до джерел цивільно права і до джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. У цьому контексті необхідно враховувати, що рішення ЄСПЛ можна розглядати як особливу форму прецеденту, створену наднаціональним органом і обов'язкову для самого наднаціонального органу та держав-учасниць Конвенції, а також держав, що перебувають під юрисдикцією держав-учасниць Конвенції [215, с. 144]. При цьому, відповідно до Закону України «Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини» суди під час розгляду справ застосовують Конвенцію та практику Суду як джерело права [170]. Однак, цей Закон регулює відносини, що виникають у зв'язку з обов'язком держави виконати рішення Європейського суду з прав людини у справах

проти держави України. Таким чином, з теоретичної точки зору, у вітчизняному законодавстві встановлено, що рішення ЄСПЛ можна розглядати як джерело права, у тому числі й цивільного, у тих випадках, коли мова йде про рішення ЄСПЛ у справах проти України, однак як відомо, практика пішла іншим шляхом і вимагає обов'язково враховувати будь-які рішення ЄСПЛ. Такий підхід обумовлюється прагненням забезпечити вітчизняну практики правозастосування, в той же час вбачається дискусійним, адже як правило позиції ЄСПЛ формуються з обов'язковим урахуванням й національного законодавства, тож можуть бути нерелевантними для застосування на рівні вітчизняної практики. Підсумовуючи ці міркування, можна зазначити, що до джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги можна віднести рішення ЄСПЛ та правові позиції ВС.

Слід звернути увагу на ще один особливо ефективний інструмент регулювання суспільних відносин, який усуває бар'єри в правовому регулюванні внутрішніх відносин окремих країн Євросоюзу - Директиви ЄС, що за своєю юридичною природою розглядаються як норми прямої дії. Наприклад, якщо директива посилається на Євронорму та/або на технічний регламент, це автоматично стає підставою для визнання цього документа обов'язковим для всіх держав-членів Союзу. Тому, якщо країни Європейського Союзу не мають єдиного підходу до вирішення того чи іншого питання, то Директива є найефективнішим правовим документом, який регулює цю проблему [2, с. 24–25]. Саме директиви зобов'язують держави імплементувати принципи, викладені в цих директивах, у національне законодавство. Прикладом директиви у сфері правового регулювання договірних відносин з будівництва автомобільних доріг є Директиви Європейського Парламенту і Ради 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 р. про управління безпекою дорожньої інфраструктури (Офіційний вісник ЄС L 319, 29.11.2008), Директиви Європейського Парламенту і Ради 2019/1936 від 23 жовтня 2019 року про внесення змін до Директиви 2008/96/ЄС щодо управління безпекою дорожньої інфраструктури, Договір про функціонування Європейського Союзу (Офіційний вісник ЄС 326, 26.10.2012), Резолюцію Європейського

Парламенту від 27 вересня 2001 року про безпеку європейських доріг 2011-2020 (Офіційний вісник ЄС с 56 Е, 2602,2013) та Повідомлення Комісії від 20 липня 2010 року «До Європейської зони безпеки дорожнього руху: політика орієнтації на безпеку дорожнього руху 2011-2020» (COM(2010) 389 final) тощо.

В умовах євроінтегративних прагнень українського суспільства особливе місце серед джерел цивільного договірного права займають Модельні правила європейського приватного права – DCFR. Так DCFR мають сприяти вивченню і розумінню приватного права у державах-членах ЄС. Мета Принципів полягає в тому, щоб продемонструвати подібність між національними системами приватного права, які можна розглядати як регіональні прояви спільної європейської спадщини. Метою DCFR є чітка демонстрація існування європейського приватного права [13, с.89]. Загалом DCFR розроблено з метою уніфікації приватного права у Європі.

Саме така складна і структурована система джерел нормативно-правового регулювання дозволяє регулювати відносини між державою і сторонами договірних підрядних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг. Досліджувані цивільно-правові відносини мають комплексний характер в аспекті регулювання нормами декількох галузей права, а саме цивільного, адміністративного, господарського, земельного, трудового, екологічного права тощо. Що стосується адміністративно-правового регулювання, то воно властиве відносинам у сфері будівництва автомобільних доріг при здійсненні публічної закупівлі. Крім того, держава здійснює регулювання діяльності учасників у сфері будівництва автомобільних доріг, через Кабінет Міністрів України та центральні органи виконавчої влади в межах їх повноважень.

Що ж стосується господарсько-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг, то до таких джерел можна віднести перш за все ГК України, Закон України України «Про ліцензування видів господарської діяльності» тощо. Крім того, велике значення у сфері будівництва доріг відіграють й норми екологічного законодавства України в частині забезпечення вимог щодо охорони

довкілля, такі норми містяться, зокрема, в Законах України «Про оцінку впливу на довкілля», «Про об'єкти підвищеної небезпеки» тощо.

Окреме місце в системі джерел підрядних відносин у сфері будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг займає будівельне законодавство України як система нормативних актів, що регулюють відносини в сфері будівництва загалом. Якість будівельних робіт забезпечується також встановленням ліцензійних умов, будівельних норм, обов'язкової сертифікації будівельної продукції, тощо [17, с. 59]. Закон України «Про будівельні норми» містить важливі положення, які стосуються основних вимог до будівель і споруд, однак положення застосовуються і у сфері будівництва автомобільної дороги [204, с.194].

Отже, можна виділити наступну класифікацію нормативно-правових актів, що регламентують відносини у сфері будівництва автомобільних доріг, та виділити такі їх групи: нормативно-правові акти, що встановлюють умови укладання та порядок виконання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; нормативно-правові акти, що визначають особливості укладання та виконання умов договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; міжнародні рекомендаційні акти, з яких здійснюється правове регулювання досліджуваних видів договорів. Спеціальні норми права, що регулюють будівництво автомобільних доріг, включають: 1) норми, що встановлюють перелік організаційно-правових умови, за наявності яких договір будівництва підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, можливо укласти. Тобто визначають склад юридичних фактів, необхідних та достатніх для укладання такого договору; 2) правові норми, що регламентують порядок укладання та виконання договору на будівництво підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, що визначають межі індивідуального договірного регулювання правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг. Таким чином, фрагментарний огляд джерел правового регулювання відносин у сфері нормативного забезпечення будівництва вітчизняних автомобільних доріг дозволяє констатувати їх вертикальне та

горизонтальне ієрархічне підпорядкування. У межах вертикального підпорядкування відповідні нормативні джерела переважно забезпечують правове регулювання відносин між державою в особі відповідних державних органів, що виступають замовниками за досліджуваним договором та суб'єктами підприємництва, що мають статус підрядників. Нормативні приписи вказаних джерел забезпечують правове регулювання відносин адміністративно-правового, господарсько-правового, земельно-правового та екологічно-правового характеру та спрямування.

Висновки до розділу 1

1. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги належить до сфери транспортного будівництва, об'єктом будівництва у якому є автомобільна дорога, а тому, зважаючи на комплекс ознак виконуваних робіт, статусно-суб'єктний склад та інші змістові особливості та характеристики, досліджуваний договір є підвидом договору будівельного підряду.

2. Будівництво (капітальний ремонт, реконструкція) автомобільної дороги включає в себе діяльність підрядника із проведення відповідних робіт щодо спорудження комплексу інженерних споруд та/або складових автомобільної дороги, серед них – земляні роботи і спорудження відповідного дорожнього покриття та дорожніх конструкцій, необхідні реставраційні роботи, капітальний і поточний ремонт чи реконструкцію для прокладання, розширення автомобільної дороги або її обслуговування у межах належно оформленої смуги відведення.

3. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги характеризується загальними юридичними ознаками договору, ознаками, що є спільними для договорів підряду та всіх видів договору будівельного підряду та має специфічні ознаки, притаманні лише досліджуваному договору.

4. Особливостями договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є те, що однією із сторін договору завжди виступає юридична особа публічного права, а кінцевий результат виконання умов договору - завершене будівництво, капітальний ремонт або проведена реконструкція

об'єкта таких робіт - відповідного відрізка автомобільної дороги, при цьому із обов'язковим урахуванням вимог державних, галузевих або відомчих будівельних норм та стандартів.

5. Сформульовано поняття договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, за яким одна сторона (підрядник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) самостійно здійснити комплекс профінансованих за рахунок державного або місцевого бюджету чи коштів інвестора транспортних будівельних робіт по спорудженню нового лінійного комплексу інженерних споруд, ремонту існуючого або проведення його реконструкції у відповідності з наданою замовником проєктно-кошторисною документацією, а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконані роботи.

6. Договори будівельного підряду можна поділити на генеральний підрядний договір, субпідрядний договір, будівельно-проєктний договір, договір на проведення окремих видів робіт на конкретних об'єктах, інженерний договір, які є взаємопов'язаними і вказують на різноманітність робіт, які можуть виконуватися у межах умов відповідних договорів підряду.

7. Типові форми договорів FIDIC, враховуючи їх походження, є самостійним, незалежним від міжнародного та національного права джерелом нормативного регулювання підрядних відносин у сфері будівництва доріг, які мають свою правову природу та сутність, являючи собою збірку кодифікованих звичаїв та звичаїв ділового обороту.

8. Визначено, що якщо спеціальним законодавством встановлено інший порядок укладення, виконання, зміни або припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, то до таких відносин мають застосуватися відповідні положення спеціального законодавства. Водночас, враховуючи договірний характер цивільних правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, логічним вбачається застосування до них й загальних положень про правочин, визначених в розділі 4 книги першої ЦК України, та загальних положень про договір, зазначених розділом 2 книги п'ятої ЦК України.

9. Вважаємо, що можна зробити наступну класифікацію нормативно-правових актів, що регламентують відносини у сфері будівництва автомобільних доріг, та виділити такі їх групи: нормативно-правові акти, що встановлюють умови укладання та порядок виконання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; нормативно-правові акти, що визначають особливості укладання та виконання умов договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; міжнародні рекомендаційні акти, з яких здійснюється правове регулювання досліджуваних видів договорів.

10. Спеціальні норми права, що регулюють будівництво автомобільних доріг, включають: 1) норми, що встановлюють перелік організаційно-правових умов, за наявності яких договір будівництва підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, можливо укласти. Тобто, визначають склад юридичних фактів, необхідних та достатніх для укладання такого договору; 2) правові норми, що регламентують порядок укладання та виконання договору на будівництво підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, що визначають межі індивідуального договірного регулювання правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг.

11. Сфера цивільно-правового регулювання договірних відносин у сфері будівництва вітчизняних автомобільних доріг характеризується поєднанням публічно-правових та приватно-правових засобів регламентації досліджуваного сегмента суспільних відносин.

РОЗДІЛ 2

УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ТА ЙОГО ЕЛЕМЕНТИ

2.1. Порядок укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги

Перш за все, треба зазначити, що у найбільш загальному приватно-правовому розумінні порядок укладання цивільно-правового договору необхідно розглядати як нормативно визначений, вольовий спосіб дій суб'єктів договірних правовідносин, спрямований на виникнення договірної зобов'язання та визначення його змісту [16, с. 12]. Заслуговує на підтримку думка професорки М. М. Великанової про те, що порядок укладення цивільно-правового договору хоча і залежить від способу його укладення, проте передбачає чітко визначену послідовність зміни стадій, через які проходять сторони, узгоджуючи волю та формулюючи умови договору. Укладення договорів у сфері приватно-правового регулювання як правило відбувається за загальною схемою «оферта–акцепт». Поряд з цим, зазначена правниця підкреслює, що використання такої загальної схеми застосовується у випадку, коли сторонам, по-перше, не потрібно спеціального узгодження основних умов договірних зобов'язань і по-друге, виконання даного договору є неускладненим за змістом та невеликим за обсягом [24, с. 61]. Без подальшого поглиблення у наукову дискусію з питання визначення порядку укладення договору, необхідно зазначити, що усталеним у вітчизняній цивілістичній доктрині є сформований висновок про те, що для укладення цивільно-правових договорів необхідно наявність наступних елементів: оферти - пропозиції вступити в договір; акцепту - прийняття цієї пропозиції та так званої перфекції - покриття оферти акцептом. Однак, варто зазначити, що сучасним науковим поглядам властива певна модернізація усталеного праворозуміння про процес укладення договору, так деякі науковці пропонують розширити перелік стадій укладання договору та включити: 1) переддоговірні контакти сторін; 2)

оферта; 3) розгляд оферти; 4) акцепт оферти [249, с. 105]. Переговорні контакти сторін все більше отримують самостійне юридичне значення, що породжує необхідність розглядати їх в якості самостійної підстави виникнення прав і обов'язків їх учасників, а звідси і сферою застосування відповідальності за порушення переддоговірних обов'язків [223, с. 55].

Важливо відзначити, що в сучасних наукових доробках підходи до розуміння базових понять «оферта» та «акцепт» є більш варіативними порівняно з напрацюваннями минулого. Зокрема, в умовах належно функціонуючого конкурентного середовища попит учасника цивільного обороту може бути задоволений шляхом обрання найбільш оптимального для нього контрагента. Це відкриває можливість пропонувати оферту як запрошення до прийняття пропозиції, адресоване не одній, а кільком особам. Безумовно, належне укладення договору відіграє у досліджуваних відносинах важливу роль, оскільки коректне складання його умов та дотримання всіх формальностей забезпечує зменшення чи навіть повне усунення потенційних ризиків у майбутньому. Ці ризики можуть призвести до істотних майнових втрат для сторін договору і викликають складнощі в застосуванні можливих юридичних інструментів для захисту прав та законних інтересів учасників цивільно-правових відносин [32, с.41].

За загальним правилом, оферта може бути здійснена в усній чи письмовій формі, а також у формі конклюдентних дій. Між тим статусна специфіка сторін та деякі інші особливості досліджуваного договору виключають його укладення шляхом вчинення конклюдентних дій. Оферта в усній формі може бути здійснена під час безпосереднього спілкування сторін, у тому числі по телефону, листуванні, використаннім відео-месенджерів (наприклад «Skype», «Zoom» тощо) [213, с. 56]. Особливо така форма комунікації отримала підтримку та стала однією з провідних після початку пандемії коронавірусної хвороби у 2019 році, спричиненої SARS-CoV-2. Пропозиція укласти договір (оферта) є волевиявленням пропонуючої сторони (оферента), яка має бажання укласти договір на визначених умовах [213, с.56]. М. С. Біленко у своєму дослідженні договорів будівельного підряду, виокремлює

наступні ознаки, притаманні оферті: а) її може зробити кожна зі сторін майбутнього договору; б) має містити істотні умови договору; в) має бути адресована конкретній особі, оскільки, реклама або інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано у рекламі або інших пропозиціях; г) має виражати намір особи, яка її зробила, вважати себе зобов'язаною у разі її прийняття. При цьому оферта може бути відкликана до моменту або в момент її одержання адресатом [17, с. 119]. У цивілістичній доктрині існують дві різновекторні концепції щодо розуміння правової сутності оферти. Прихильники першої наукової концепції, здебільшого науковці радянського періоду, розглядають оферту як односторонній правочин. Однак, на сучасному етапі розвитку вітчизняної цивілістичної доктрини перша концепція все більше піддається критиці. Так, В. В. Васильєва робить висновок, що оферта та акцепт як правові феномени неможливо розглядати у якості одностороннього правочину. На переконання зазначеної тези правниці наводить наступні аргументи: по-перше, за прямою вказівкою закону у разі відсутності безумовної згоди на прийняття пропозиції оферент і акцептант міняються місцями. Зазначений процес відбувається в межах одного соціального зв'язку, з приводу одного і того ж самого предмета. Та обставина, що акцепт може мати місце при наявності оферти, не виключає зміни ролей учасників цивільно-правових відносин. При цьому у ході вчинення двох односторонніх правочинів, які є складовими відповідного юридичного складу, що призводить до встановлення правовідношення, така зміна не завжди можлива, підкреслює науковиця, а якщо це все ж відбувається, то має місце вчинення учасником іншого правочину, який не залежить двох уже вчинених [23, с. 70–71]. Таким чином, здійснення потенційною стороною договору акцепту оферти має наслідком факт настання бажаного для обох сторін юридичного факту - договору. У зв'язку з цим оферта та акцепт є стадіями процедури укладення договору, неухильне дотримання яких має правовим наслідком виникнення договірних правовідносин [214, с. 100].

Розгляд досліджуваного договору у якості документу та юридичного факту дозволяє зробити висновок про те, що він являє собою співпадіння волі і волевиявлення його сторін, тобто неподільний конгломерат змісту і форми, у зв'язку з чим остання являє собою нормативно визначений спосіб фіксації сторонами змісту (умов) договору [116, с. 150]. Ретельний аналіз нормативних положень статей 6 та 627 ЦК України дозволяє зробити висновок, що сучасне вітчизняне цивільне законодавство надає широку можливість сторонам бути вільними в укладенні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору з урахуванням вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства України, звичаїв ділового обороту, вимог добросовісності, розумності та справедливості. У той же час, якщо звернутися до міжнародного досвіду, у тому рахунку європейського, то треба зазначити, що відповідно до приписів статті 2:101 Principles of European Contract Law контракт вважається укладеним якщо: а) сторони мають намір бути юридично зобов'язаними; б) вони досягли відповідної домовленості без будь-яких подальших вимог [164].

Поряд із цим, необхідно обов'язково враховувати, що сама по собі свобода сторін вільно визначати умови договору не є абсолютною та має певні нормативно-правові обмеження, які ґрунтуються першочергово на актах чинного цивільного, господарського та у певних випадках адміністративного законодавства України. Крім того, закріплений на рівні міжнародного та вітчизняного законодавства диспозитивний підхід до форм вираження правової конструкції оферти, як пропозиції укласти договір та акцепту як прийняття цієї пропозиції, зумовлюється стрімкими трансформаційними процесами у сфері суспільних комунікацій, що забезпечуються потужним технологічним прогресом. У результаті цього створюються привабливі умови для учасників цивільно-правових відносин укладати договори із застосуванням сучасних комунікаційних технологій.

Розкриття суті практичного аспекту розуміння процесу укладення договорів у сфері дорожнього будівництва вимагає виокремлення та деталізації визначення порядку та способу їх укладення. Цей аспект є особливо важливим в контексті дослідження договірної конструкції підряду на будівництво (капітальний ремонт,

реконструкції) автомобільної дороги та спрямований на юридичне розуміння та правовий аналіз специфіки правового регулювання досліджуваних суспільних відносин. Процедура укладення досліджуваного договору підкоряється загальному порядку укладення цивільно-правових договорів, який визначено у главі 53 ЦК України «Укладення, змін і розірвання договору». Аналізуючи нормативні положення, закріплені у главі 53 ЦК України можна визначити загальні принципи укладення досліджуваного договору:

1. Пропозицію щодо укладення договору може внести будь-яка зі сторін. Важливо, щоб ця пропозиція була конкретною та містила перелік всіх необхідні суттєвих умови договору. Це формує основну структуру договірної конструкції та встановлює основні права і обов'язки сторін.

2. Строкову пропозицію можна вважати взаємоузгодженою у випадку коли позитивна відповідь на неї надійшла протягом встановленого у ній проміжку часу. Якщо строк у пропозиції не встановлений, то пропозицію можна вважати взаємоузгодженою, коли особа, яка зробила пропозицію, одержала відповідь протягом строку, встановленого актом цивільного законодавства, а якщо цей строк не встановлений, - протягом нормально необхідного для цього часу. Щодо безстрокової усної пропозиції, то вона вважається взаємоузгодженою, якщо особа, якій її висловлено, негайно повідомила про свою згоду на укладення договору.

3. У випадку, коли відповідь на пропозицію щодо укладення договору передбачає настання інших, ніж було запропоновано, умов, таку відповідь необхідно розглядати як відмову від одержаної пропозиції і водночас нову пропозицію особі, яка зробила попередню пропозицію.

Окреслені вище загальні принципи укладення досліджуваного договору відіграють важливу роль і визначають основні засади та правила взаємодії сторін під час його укладення. Однак, необхідно враховувати, що ця загальна модель укладення цивільно-правових договорів часто піддається впливу та коригується на рівні спеціального законодавства України, що визначає специфіку укладення договорів у сфері дорожнього будівництва. Зважаючи на специфіку відносин у конкретних

сферах суспільного життя, особливості порядку укладення, зміни та припинення окремих цивільно-правових договорів, може встановлюватися спеціальними галузевими нормативно-правовими актами.

Розглядаючи порядок укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, необхідно зазначити, що він загалом повністю підпорядковується загальному порядку укладання договору будівельного підряду. Цей порядок визначений нормами глави 53 ЦК України і включає пропозицію однієї особи укласти договір (оферта) та прийняття пропозиції особою, якій було запропоновано укласти договір будівельного підряду (акцепт). Аналіз чинного цивільного законодавства України у досліджуваній царині дозволяє констатувати можливість укладання договорів будівельного підряду у звичайному порядку, тобто шляхом вступу майбутніх контрагентів у прямий контакт, узгодження ними всіх необхідних умов майбутнього договору та його підписання. Однак аналіз спеціального законодавства України у передбачених законом випадках імперативно передбачає необхідність проведення спеціальної публічної процедури публічних закупівель роботи з будівельних підрядних робіт. Поряд з цим, як зазначає А. О. Недошовенко, в межах загального порядку виділяє декілька способів укладання договору будівельного підряду, зокрема: договір будівельного підряду може бути укладений шляхом проведення переговорів, надсилання проєкту договору, складання декількох документів (обмін листами, телеграмами, факсограмами), за допомогою інформаційно-телекомунікаційних систем, вчинення акцептантом дій відповідно до вказаних у пропозиції умов договору тощо [111, с.57]. Заслуговує на увагу запропонований А. Б. Гриняком перелік стадій укладення договору підряду: а) організаційної, у ході якої здійснюється узгодження кандидатури виконавця майбутнього договору (виняток становлять виконавці, що є юридичними особами, заснованими повністю або частково на державній власності, або ж монополісти на відповідному ринку виконання підрядних робіт), розробляється проєкт майбутнього підрядного договору, здійснюються інші заходи переговорного процесу; б) стадії формування змісту договору, у ході якої визначаються статусні характеристики

сторін та визначається їх фахові та організаційні можливості щодо виконання підрядних робіт; в) стадії укладення договору, на якій узгодження волі сторін остаточно формалізується [39, с.266].

Слід враховувати, що спеціальний порядок укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкції) автомобільної дороги залежить від обраного потенційними контрагентами чи визначеного законом способу укладання договору. Механізм укладання договору характеризується низкою особливостей, які і визначають специфіку порядку укладання договору при застосуванні відповідних способів [48, с. 306]. Такими особливостями може бути обмеження кола осіб, з якими потенційний замовник може укласти договір (наприклад, укладання договору про закупівлю будівельних робіт за процедурою торгів з обмеженою участю відповідно до розділу VI Закону України «Про публічні закупівлі»), кількість стадій укладання договору, а також до форми вираження акцепту та/або оферти [115, с. 137]. Як вже зазначалось у попередніх підрозділах, специфічний суб'єктний склад досліджуваної договірної конструкції договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкції) автомобільної дороги полягає в участі на стороні замовника органів державної влади чи органів місцевого самоврядування, що обумовлено надзвичайно високим рівнем соціальної значущості самого об'єкта будівництва. Це, у свою чергу, обумовлює обов'язкові умови укладання договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виключно шляхом застосування імперативно передбаченої спеціальної публічної процедури. Відповідно до пункту 1 частини першої статті 3 Закону України «Про публічні закупівлі» цей Закон застосовується до замовників за умови що вартість предмета закупівлі товару (товарів), послуги (послуг) дорівнює або перевищує 200 тисяч гривень, а робіт - 1,5 мільйона гривень. Тут слід зазначити, що у розумінні Закону України «Про публічні закупівлі» такі будівельні роботи як будівництво, капітальний ремонт, реконструкція та розроблення проєктно-кошторисної документації на об'єкти будівництва відносяться до категорії «роботи» (стаття 1 пункт 1 підпункт 27 Закону України «Про публічні закупівлі»), у свою чергу до послуг законодавець відносить будь-який предмет закупівлі, крім

віднесених до товарів і робіт. Так, під категорію «послуги» підпадають, зокрема, поточний ремонт, поточний ремонт з розробленням проєктної документації (стаття 1 пункт 1 підпункт 27 Закону України «Про публічні закупівлі») [204]. Відповідно пункту 7 розділу II наказу Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства № 1572 від 17.08.2020 р. [185] визначення предмета закупівлі робіт здійснюється замовником згідно з пунктом 27 частини першої статті 1 Закону «Про публічні закупівлі» [204] та відповідно до порядку, встановленого Уповноваженим органом за об'єктами будівництва та з урахуванням ДСТУ Б.Д. 1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва», прийнятий наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 05.07.2013 № 293, а також галузевих будівельних норм ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт», затверджених наказом Державної служби автомобільних доріг України від 23.08.2011 № 301.

Отже, у випадку, коли вартість предмета закупівлі робіт з будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільної дороги дорівнює або перевищує 1,5 мільйона гривень правове регулювання підрядних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг здійснюється відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» [204, ст. 3]. Таким чином, цивільно-правовий механізм укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги згідно з положеннями чинного законодавства України встановлює у передбачених законом випадках обов'язковість дотримання спеціального порядку, який характеризується наявністю специфічного не завжди характерних для сфери цивільно-правового регулювання публічно-правових засобів регулювання суспільних відносин. Чинним законодавством України встановлюється можливість проведення публічних закупівель конкурентними (відкриті торги; торги з обмеженою участю; конкурентний діалог) або неконкурентними (переговорна процедура) процедурами (стаття 13 Закону України «Про публічні закупівлі»). Також чинне законодавство

України передбачає спрощену процедуру закупівлі (стаття 14 Закону України «Про публічні закупівлі»). Відповідно нормативним положенням частини 1 статті 40 Закону України «Про публічні закупівлі» переговорна процедура закупівлі використовується замовником як виняток і відповідно до якої замовник укладає договір про закупівлю після проведення переговорів щодо ціни та інших умов договору про закупівлю з одним або кількома учасниками процедури закупівлі [204]. Таким чином, обраний замовником спосіб укладання договору будівельного підряду на будівництво (реконструкцію, капітальний ремонт) автомобільної дороги визначатиме порядок, кількість та зміст стадій його укладання, перелік третіх осіб, які братимуть участь у процесі укладання договору тощо. Професорка Н. С. Кузнецова висловлює позицію, згідно якої конкурсний спосіб укладення державних контрактів в умовах повноцінних ринкових відносин вважається найбільш прийнятним, оскільки істотно знижує зловживання з боку державних органів. Досліджуючи міжнародних досвід правового регулювання підрядних відносин, професорка Н. С. Кузнецова зазначає, що у провідних країнах ЄС застосовуються три типи торгів: 1) загальні конкурентні торги; 2) вибіркові конкурентні торги; 3) спеціалізовані торги. Найбільш поширеними є вибіркові конкурентні торги, коли замовник вибирає із обмеженого кола претендентів того підрядника, який виявився найбільш надійним і досвідченим. На спеціалізованих торгах замовник має справу з одним підрядником, який володіє набором таких якостей, як: виключні будівельні можливості, значний досвід і тісний зв'язок із замовником, завдяки якому він і отримує підряд [91, с. 79]. На нашу думку, для договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, зважаючи на необхідність забезпечення стабільності цивільного обороту, найбільш оптимальним є конкурентний спосіб укладення договору. Однак, як свідчить практика, замовники далеко не завжди обирають цей шлях. У цьому сенсі показовою є позиція Великої Палати Верховного Суду, описана в постанові від 02 серпня 2023 року у справі № 924/1288/21 [139]. Так, дослідивши всі обставини справи щодо визнання недійсною закупівлі та про визнання недійсним договору про закупівлю послуг

з обслуговування наземних видів транспорту (експлуатаційне утримання автомобільних доріг місцевого значення Хмельницької області на 2021-2022 роки) за переговорною процедурою закупівлі, суд акцентує увагу на таких моментах. Згідно із частиною першою статті 40 Закону України «Про публічні закупівлі» переговорна процедура закупівлі використовується замовником як виняток. Суд підкреслив, що укладаючи договір про закупівлю за переговорною процедурою, замовник зобов'язаний документально довести підстави застосування такої процедури, у тому числі й у разі відсутності конкуренції з технічних причин, як однієї із обставин, що надають можливість замовнику застосовувати переговорну процедуру закупівлі. При цьому суд зазначає, що встановлення у «Єдиних правилах ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони», затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198 (далі - Правила № 198) єдиним підприємством, що може здійснювати експлуатаційне утримання доріг місцевого значення Хмельницької області виключно ДП «Хмельницький облавтодор» не є достатньою підставою для обґрунтування проведення переговорної процедури закупівлі. Суд зазначає, що Правила № 198 є підзаконним нормативним актом, яким до того ж не застережена виключність здійснення ремонту й утримання дорожніх об'єктів саме організаціями Укравтодору та неможливість виконання цих дій іншими суб'єктами господарювання [139]. Переговорний порядок закупівель характеризується своєю специфікою серед інших закупівельних процедур та зумовлює необхідність обґрунтованості його застосування та обов'язкового документального підтвердження такої необхідної в конкретному випадку та за конкретних умов.

У цьому контексті варто зазначити, що частиною першою статті 20 Закону України «Про публічні закупівлі» закріплено, що відкриті торги є основною процедурою закупівлі [204]. Професор А. Б. Гриняк, досліджуючи весь масив підрядних договорів, робить слушний висновок про те, що торги при укладенні підрядних договорів варто розуміти як специфічну форму розміщення замовлень на виконання різного роду робіт, при якій їх організатори шляхом відповідних

оголошень запрошують виконавців (підрядників) до участі в конкурентній боротьбі за можливість виготовити та передати замовнику необхідний йому результат [39, с. 276]. Таким чином, на сучасному етапі розвитку цивілістичної доктрини саме відкриті публічні торги можна розглядати як основну, найбільш безпечну, оптимальну та відкриту процедуру закупівлі робіт у сфері будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги, що є перевіреною часом універсальною правовою процедурою укладання договору будівельного підряду. Разом з цим, необхідно враховувати, що з початком повномасштабної військової агресії Російської Федерації проти України, вітчизняним законодавцем було прийнято низку новел у галузі публічних закупівель. Зокрема, було затверджено, особливий порядок закупівель за бюджетні кошти на період дії воєнного стану в Україні. Відповідно до постанови Кабінету міністрів України «Про затвердження особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України «Про публічні закупівлі» на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» [186] договори, які укладають замовники, поділяються на дві категорії: якщо вартість менша, ніж встановлені межі для проведення відкритих торгів; якщо наявні окремі підстави, визначені у пункті 13 Загальних умов. Втім, для обох категорій вказаних договорів, навіть без застосування процедури публічних закупівель, все ж передбачено внесення інформації про таку закупівлю до річного плану та оприлюднення звіту щодо договору про закупівлю, укладеного без використання електронної системи закупівель. Отже, необхідно зазначити, що вітчизняний законодавець у будь-якому випадку передбачає відкладне звітування про виконання прямих договорів. Слід звернути увагу і на те, що метою захисту національних інтересів України та забезпечення потреб безпеки і оборони відповідно пункту 1 Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання здійснення оборонних закупівель товарів, робіт і послуг в умовах воєнного стану» № 169 від 28 лютого 2022 року (у редакції від 28.02.2022 р.) оборонні та публічні закупівлі товарів, робіт і послуг також здійснювалися без застосування процедур закупівель та спрощених закупівель,

визначених Законами України «Про публічні закупівлі» та «Про оборонні закупівлі». На замовника покладено обов'язок забезпечувати оприлюднення укладеного договору в електронній системі закупівель протягом п'яти робочих днів після його підписання, з можливістю продовження зазначеного строку на час неналежного функціонування електронної системи закупівель. У випадку порушення зазначених вимог договір визнавався нікчемним. Згодом, зазначена постанова зазнала трансформаційних змін і була доповнена [54]. Отже, на період дії воєнного стану постановою Кабінету Міністрів України № 169 від 28 лютого 2022 року замовники мали право протягом певного періоду у передбачених законом випадках укласти прямі договори. Постанова Кабінету Міністрів України № 169 від 28 лютого 2022 року втратила чинність 11 листопада 2022 року.

Поряд з цим, відповідно до Закону України «Про оборонні закупівлі» закупівля товарів, робіт і послуг оборонного призначення, що містить відомості, що становлять державну таємницю, а також у разі закупівлі товарів, робіт і послуг оборонного призначення здійснюється за закритими закупівлями незалежно від вартості такої закупівлі (частина 1 статті 2 Закону України «Про оборонні закупівлі») [165]. Таким чином, оборонні замовники, враховуючи конфіденційність та безпеку вітчизняних військових об'єктів, мають можливість не розголошувати чутливі інформацію щодо загальної суми та обсягів закупівель, місць доставки та адрес постачальників тощо. Однак обов'язковою інформацією для вказівки є цінова інформація за одиницю товару, роботи або послуги в рамках закупівель.

У контексті основного напрямку здійснення цього дослідження виникає актуальне в сучасних умовах питання, чи можна віднести закупівлю робіт з будівництва, капітального ремонту чи реконструкції автомобільної дороги до будівництва, капітального ремонту, реконструкції об'єктів і споруд оборонного та спеціального призначення. Відповідно нормативних положень статті 2 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [207], одним з основних завдань єдиної транспортної системи України в особливий період є технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд

оборонного значення. Відповідно до положень статті 5⁻¹ Закону України «Про автомобільні дороги» автомобільними дорогами оборонного значення є автомобільні дороги, необхідні для забезпечення оборони і безпеки України, з'єднання військових та інших спеціальних об'єктів, які призначені в умовах воєнного стану для військових перевезень, перевезень, пов'язаних з евакуацією населення, перевезень, пов'язаних з евакуацією вантажів, народногосподарських перевезень. З метою забезпечення оборони і безпеки України автомобільні дороги незалежно від форми власності та значення можуть бути віднесені до автомобільних доріг оборонного значення. Порядок використання автомобільної дороги оборонного значення та її відновлення, проведення заходів щодо її технічного прикриття в період дії воєнного стану, а також перелік автомобільних доріг оборонного значення затверджуються Кабінетом Міністрів України. Таким чином, можна зробити висновок, що порядок проведення процедури публічних закупівель робіт з будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільної дороги також залежить від того, чи відноситься автомобільна дорога, щодо якої необхідно здійснити будівельні роботи, до автомобільних доріг оборонного значення.

У сучасній юридичній літературі окрема увага приділяється дослідженню проблеми визначення основних стадій проведення відкритих торгів та їх правової природи. Так В. В. Мілаш зазначає, що під час укладання договору з особою, яка є переможцем конкурсу з визначення приватного партнера у відносинах державно-приватного партнерства, права й обов'язки сторін виникають із юридичного складу, першим елементом якого є сповіщення про проведення конкурсу, другим – проведення конкурсу та визначення переможця; третім – укладення договору про державно-приватне партнерство [105, с. 157]. Л. М. Долгополова, виокремлювала наступні стадії укладення договору на торгах: 1) оголошення про проведення торгів, що є одностороннім правочином, одним із правових наслідків якого є запрошення робити оферти; 2) подання особами, які вирішили взяти участь у торгах, заявок, тобто оферт; 3) акцепт оферт учасника, який запропонував найкращі умови договору, шляхом підписання протоколу про результати торгів; 4) укладення договору між

переможцем і власником майна [63, с.183]. Поряд з цим, на дискусійних майданчиках серед сучасних цивілістів вже досить тривалий час розглядається питання визначення правової природи розміщення замовником публічного повідомлення про проведення закупівлі чи то у якості публічної оферти, чи то одностороннього правочину організатора закупівлі [10, с.77-88]. І. І. Банасевич зазначила, що виходячи з тлумачення змісту частини 2 статті 641 ЦК України у випадку, коли оголошення про проведення відкритих торгів (тендерів) адресоване невизначеному колу осіб, таке оголошення неможливо вважати офертою, так як воно, виходячи зі змістовного наповнення є тільки запрошенням робити пропозиції укласти договір. І навіть більше, правниця робить висновок про те, що запрошення до участі в закритих торгах, тобто в торгах з обмеженою участю, хоч і адресоване конкретним претендентам, але не містить істотних умов договору, а отже не може розглядатися у якості публічної оферти [10, с. 78]. У підтримку такого висновку можна зазначити, що аналіз нормативних положень статті 21 та статті 22 Закону України «Про публічні закупівлі» дійсно дає підстави констатувати інформаційну спрямованість основного призначення оголошення про проведення відкритих торгів, адже завдання його оприлюднення полягає перш за все у повідомленні необмеженого кола зацікавлених осіб про наміри замовника укласти відповідний договір [14, с.138]. Водночас, повертаючись до стадій укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги необхідно розглянути й інший підхід. Зважаючи на складність узгодження всіх істотних умов договору, що як наслідок породжує довгостроковість переговорного процесу між потенційними контрагентами, сторони, виходячи із взаємного інтересу, з метою встановлення певних гарантій щодо укладення договору в результаті цих переговорів, можуть укласти попередній договір [239, с. 186]. Так, О.А. Беяневич стверджує, що укладання договорів із застосуванням процедури торгів (аукціонів) здійснюється у два послідовних етапи: перший етап полягає у встановленні умов попереднього договору; на другому етапі надається юридична сила основному договору [15, с.24]. У свою чергу, етап укладання попереднього договору, як слушно зазначає правниця,

включає стадію оферти, яка починається з публікації інформації, що є запрошенням до оферти, адресованим невизначеному колу осіб, де оферентами є всі особи, які виявили у встановленому порядку бажання взяти участь в аукціоні; та стадію акцепту, тобто визначення за результатами торгів найкращої цінової пропозиції (найкращого акцепту) та визначення переможця торгів, що фіксується у протоколі торгів [1]. Відповідно нормативним положенням частини 1 статті 635 ЦК України попереднім є договір, сторони якого зобов'язуються протягом певного строку (у певний термін) укласти договір у майбутньому (основний договір) на умовах, встановлених попереднім договором. Тобто, загальновідомим є висновок про те, що укладання попереднього договору породжує спільний для контрагентів обов'язок – укласти в майбутньому договір на узгоджених раніше умовах. Отже, необхідно розрізняти два договори між сторонами. Цивільно-правові зв'язки, що виникають за попереднім договором, є за своєю сутністю та специфікою зобов'язанням особливого роду – з одного боку, організаційним, з іншого – немайновим, хоча і спрямоване в деяких випадках на створення майнового зобов'язання [219, с.7]. На цьому етапі, дійсно, укладання договорів за результатами торгів відповідає меті та порядку укладання попереднього договору, адже безумовно, укладання договору за результатом торгів за змістом полягає в діях замовника, необхідних для того, щоб реалізувати основні цивільно-правові відносини, у досліджуваному випадку, укласти договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Після проведення аукціону та визначення переможця публічної закупівлі між замовником та переможцем (учасником торгів) встановлюється правовий зв'язок у вигляді права переможця на підписання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги та кореспондуючого йому обов'язку замовника торгів. Проте, одну з базових кваліфікуючих ознак попереднього договору за цивільним законодавством України визначено у частині 2 статті 635 ЦК України. Окрім зобов'язуються сторін протягом певного строку (у певний термін) укласти договір у майбутньому, є пряма вказівка законодавця про наслідки необґрунтовано ухиляється контрагентів від укладення основного договору, передбаченого

попереднім договором. Так, відповідно до частини 2 статті 635 ЦК України сторона повинна відшкодувати другій стороні збитки, завдані простроченням, якщо інше не встановлено попереднім договором або актами цивільного законодавства. Деяко інший підхід закріплено у ГК України. Так, стаття 182 ГК України встановлює, що за попереднім договором суб'єкт господарювання зобов'язується у певний строк, але не пізніше одного року з моменту укладення попереднього договору, укласти основний господарський договір на умовах, передбачених попереднім договором». Разом з тим, у разі, якщо сторона, яка уклала попередній договір, одержавши проєкт договору від іншої сторони, ухиляється від укладення основного договору, друга сторона має право вимагати укладення такого договору в судовому порядку. Водночас, положення частини 6 статті 33 Закону України «Про публічні закупівлі» передбачає, що замовник укладає договір про закупівлю з учасником, який визнаний переможцем процедури закупівлі, протягом строку дії його пропозиції. При цьому законодавець імперативно встановлює граничні темпоральні строки обов'язку замовника укласти договір з переможцем публічних закупівель [204]. Як зауважує Верховний Суд, конструкція замовник «укладає», а не «замовник має право укласти» свідчить, що дана норма покладає саме обов'язок і саме на замовника укласти договір з переможцем торгів, проєкт та істотні умови якого вже узгоджені сторонами [140]. Поряд з цим, необхідно враховувати, що законодавцем встановлюється можливість для замовника відмовитися від укладання договору шляхом застосування процедури відміни тендеру (частина 1 статті 32 Закону України «Про публічні закупівлі»). Зокрема, замовник відмінює тендер у разі: відсутності подальшої потреби в закупівлі товарів, робіт чи послуг; неможливості усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства у сфері публічних закупівель, обов'язково із описом таких порушень, які неможливо усунути [204]. Зовсім інша ситуація складається з правом відмовитися від укладання договору переможця публічної закупівлі. Частиною 7 статті 33 Закону України «Про публічні закупівлі» прямо передбачається можливість переможця публічної процедури відмовитися від укладання угоди, а також цією статтею визначається порядок дій замовника у випадку

відмови переможця. Так, замовник відхиляє тендерну пропозицію такого учасника, визначає переможця процедури закупівлі/спрощеної закупівлі серед тих учасників, строк дії тендерної пропозиції яких ще не минув, та приймає рішення про намір укласти договір про закупівлю у порядку та на умовах, визначених цією статтею [204]. У цьому контексті варто зазначити, що у сучасних наукових дослідженнях вже пропонували впровадження на рівні цивільного законодавства України юридичну конструкцію одностороннього попереднього договору, за яким одна сторона зобов'язується укласти основний договір на умовах, визначених попереднім договором, в разі пред'явлення відповідної вимоги іншою стороною, проте, сама позбавлена можливості вимагати від свого контрагента укладення такого договору [219, с.152-153]. Таким чином, спираючись на проведений аналіз чинного законодавства України у сфері публічних закупівель робіт будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги характеризується перш за все складним багатоетапним процесом укладення договору. У межах проведення процедури публічних торгів зазвичай передбачається кілька етапів, таких як публікація оголошення про торги, подання пропозицій учасниками, оцінка пропозицій, визначення переможця, укладення договору тощо. Учасники публічних торгів укладають договір на умовах, що визначаються організатором торгів. Цей договір є основою для створення правових зобов'язань між організатором і учасниками торгів. Організація та проведення публічних торгів повинні відповідати вимогам чинного законодавства України. Це включає в себе правила процедур, умови та обмеження, які повинні бути дотримані. Невиконання цих норм може призвести до настання несприятливих юридичних наслідків. Після визначення переможця та прийняття його пропозиції, учасники торгів зазвичай укладають договір з організатором торгів або замовником. Цей договір встановлює суб'єктивні цивільні права і обов'язки сторін і є юридично зобов'язуючим. Конфіденційність і захист інформації полягає у тому, що організатори торгів та учасники можуть мати доступ до конфіденційної інформації під час процедури торгів.

Розглянемо порядок укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги з точки зору цивільного права. Для надання легітимності будь-якому цивільно-правовому договору, необхідно наголосити, на необхідності здійснення та фіксації волевиявлення потенційних контрагентів у певній формі. Письмова оферта, може знаходити вираз у багатоманітності форм її вираження: проєкт договору, лист, що передані за допомогою традиційного поштового зв'язку, електронної пошти чи факсом, а також телеграма [47, с. 92]. Звичайний порядок укладення договорів підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги підпадає під дію правових норм, які визначають порядок укладення цивільно-правових договорів з урахуванням норм основного та спеціального законодавства України, зокрема глави 61 ЦК України, глави 33 ГК України, Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві» тощо. У статті 207 ЦК України встановлено вимоги до письмової форми правочину, так правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони, або надсилалися ними до інформаційно-телекомунікаційної системи, що використовується сторонами. У разі якщо зміст правочину зафіксований у кількох документах, зміст такого правочину також може бути зафіксовано шляхом посилання в одному з цих документів на інші документи, якщо інше не передбачено законом [244]. На підставі цього робиться висновок про те, що якщо законодавець визначає, що сторони врахувавши письмову форму правочину, якщо вони обмінялися листами, телеграмами, то це свідчить не лише і не стільки про форму, а про належність порядку укладання договору [21, с.164]. Відповідно до аналізу нормативних положень статті 205 ЦК України вітчизняний законодавець визначає дві форми вчинення правочину – усна та письмова (електронна), якщо інше не встановлено законом. У положеннях статті 208 ЦК України встановлено, що у письмовій формі належить вчиняти правочини між юридичними особами; правочини між фізичною та юридичною

особою, крім правочинів, передбачених частиною першою статті 206 цього Кодексу; правочини фізичних осіб між собою на суму, що перевищує у двадцять і більше разів розмір неоподаткованого мінімуму доходів громадян, крім правочинів, передбачених частиною першою статті 206 цього Кодексу; інші правочини, щодо яких законом встановлена письмова форма. У частині 1 статті 639 ЦК України встановлено, що договір може бути укладений у будь-якій формі, якщо вимоги щодо форми договору не встановлені законом [244]. Таким чином, виходячи з аналізу норм ЦК України, присвяченим регулюванню підрядних відносин з будівництва (параграф 3 розділ 61 ЦК України), законодавець виходить з принципу свободи договору та встановлює можливість укладання договору будівельного підряду в усній формі. У той же час, слід зауважити, що у судовій практиці щодо цього питання відсутній уніфікований підхід. Зокрема, у одних випадках суд вказує на можливість укладання договору будівельного підряду в усній формі (постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Другої судової палати Касаційного цивільного суду від 24.01.2019 року у справі № 754/13498/15-ц) [141], а в інших (постанова Північного апеляційного господарського суду від 19.10.2021 р. у справі № 910/21095/20) наголошує на необхідність укладання договору будівельного підряду у письмовій формі зі складанням проектно-кошторисної документації.

Необхідно зазначити, що хоча укладення договору будівельного підряду в усній формі не забороняється чинним цивільним законодавством України, проте фактично така можливість існує у випадку короткострокових, невеликих за обсягом та організаційними зусиллями будівельних робіт. У інших випадках такий підхід вбачається вкрай проблематичним та практично неможливим. По-перше, погодити і зафіксувати в усній формі таку складну за змістовим наповненням домовленість сторін, зокрема, її розгалужений предмет, істотні умови, а також відповідальність сторони або сторін не завжди неможливо. По-друге, ці роботи за своїм функціональним характером, як правило, є триваючими і здійснюються протягом певного проміжку часу, а не лише у момент його укладення. Згідно цивільного законодавства України право сторін на вибір форми договору зумовлює певні

особливості, оскільки законодавство чітко їх визначає та встановлює наслідки недотримання форми правочину (статті 215, 220 ЦК України). За таких обставин вести мову про свободу сторін у виборі форми договору дещо проблематично [70, с.74].

Порядок укладання договору у сфері будівництва (а тим паче, капітального будівництва), та, найперше, будівництва у сфері автомобільних доріг передбачає необхідність наявності сукупності багатьох юридичних та організаційних передумов, а також необхідності погодження комплексу істотних умов договору будівельного підряду. Саме тому укладення договору будівельного підряду у сфері будівництва (а, тим паче, капітального будівництва), у письмовій формі є логічно-обґрунтованим, відповідає, насамперед, інтересам його сторін та вимогам стабільності цивільного обороту. Поряд з цим, слід зазначити, що нормативні положення частини 1 статті 639 ЦК України законодавцем сформульовано таким чином, що встановлення обов'язкових вимог до форми договорів можливе лише на рівні закону, що призводить до висновку, про неможливість встановлення форми договору для окремих видів договорів на рівні підзаконних нормативно-правових актів. Мова йде, передусім, про Загальні умови укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2005 р. № 668 [182]. Так, у контексті дослідження договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, відповідно до пункту 5 Загальних умов договір будівельного підряду укладається у письмовій формі. Більш того, відповідно до пункту 11 Загальних умов договір підряду вважається укладеним з моменту його підписання сторонами і скріплення підписів печатками, а також нотаріального посвідчення, якщо це передбачено законом або домовленістю сторін. Таким чином, виникає ситуація, коли на рівні вітчизняного цивільного законодавства сторони не обмежені у можливості самостійно обрати форму договору підряду, проте відповідно до підзаконного нормативного регулювання форма укладання відповідних правових відносин чітко визначена. Поряд із цим, в контексті досліджуваної проблеми, постає питання з приводу

настання наслідків порушення вимог щодо письмової форми правочину. Недодержання сторонами письмової форми правочину, яка встановлена законом, не має наслідком його недійсність, крім випадків, встановлених законом. Отже, з метою удосконалення чинного цивільного законодавства України, слід підтримати сформульований у науці висновок про необхідність визначення належної форми договору будівельного підряду шляхом внесення зміни до частини 1 статті 639 ЦК України, та викласти частину 1 статті 639 ЦК України в такій редакції: «Договір може бути укладений у будь-якій формі, якщо вимоги щодо форми договору не встановлені актами цивільного законодавства» [111, с. 59].

Про укладання договору будівельного підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги свідчить не лише його підписання, а й факт скріплення печатками. Як правило, такий договір включає власноручний підпис уповноваженої особи, а також печатку цієї юридичної особи. Печатка установи на договорі підтверджує повноваження особи, яка підписала договір, але відсутність печатки установи на договорі не робить договір автоматично недійсним. Взагалі значення печатки установи на договорі не можна переоцінювати. Відповідно до чинного законодавства України наявність чи відсутність печатки на договорі ніяк не пов'язана з його дійсністю чи недійсністю. До того ж, треба погодитись, з тезою про те, що пункт 11 Загальних умов у частині скріплення підписів сторін печатками не відповідає положенням частини 1 статті 181 ГК та частині 2 статті 207 ЦК [92, с. 60]. Більш того, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення порядку відкриття бізнесу» від 15.04.2014 р. № 1206 - VII вимога щодо обов'язкового використання печатки суб'єктами господарювання була виключена з положень більшості законодавчих актів [174]. Крім того, згідно з частиною 1 статті 58-1 ГК України використання суб'єктом господарювання печатки не є обов'язковим, наявність або відсутність відбитка печатки суб'єкта господарювання на документі не створює юридичних наслідків [36]. Отже, норма частин 1,3 статті 581 ГК України абсолютно чітко вказує: навіть за наявності печатки суб'єкт господарювання не зобов'язаний її застосовувати.

А. О. Недошовенко вказує, що сторони переддоговірних правовідносин застосовують судовий порядок укладення договору будівельного підряду лише у разі виникнення переддоговірного спору [113, с. 52]. Такий висновок підтверджується й актуальною судовою практикою. Зокрема, у постанові Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 30.09. 2021 року у справі № 906/1205/20 зазначено, враховуючи те, що предметом розгляду справи є переддоговірний спір, то відповідно, і договірне зобов'язання між сторонами виникає саме на підставі судового рішення. При цьому, суд акцентував увагу на тому, що передати переддоговірний спір на вирішення суду можливо лише тоді, коли хоча б одна із сторін є зобов'язаною його укласти через пряму вказівку закону, або на підставі обов'язкового для виконання акта планування. В інших випадках спір про укладення договору чи з умов договору може бути розглянутий господарським судом тільки за взаємною згодою сторін або якщо сторони зв'язані зобов'язанням укласти договір на підставі існуючого між ними попереднього договору [151]. Зі свого боку суддя Верховного Суду та доктор юридичних наук В. Я. Погребняк підкреслює, що у ЦК України проблемі вирішення переддоговірних спорів присвячена стаття 649, яка, незважаючи на це, не наділяє суд безпосередньо налагоджувати договірні відносини між учасниками цивільних правовідносин [128,с.54]. Водночас, у пункті 4.24 Постанови КГС ВС від 31.10.2019 у справі № 916/1134/18 зазначено, що серед способів захисту, передбачених у статті 16 ЦК України, не зазначено такого способу захисту як зобов'язання особи до укладення відповідних договорів [138].

Укладення договору за рішенням суду яскраво демонструє відхід від традиційного сприйняття цивільно-правової природи договору. Тобто, сучасне цивільне законодавство України ґрунтується здебільшого на принципах забезпечення вільних, так званих волонтарних договорів. Як зазначає В. Л. Яроцький, примус хоча і може бути застосовано в певній мірі до учасника цивільного правовідношення, проте у межах механізму правовстановлення такий примус не підміняє волевиявлення відповідної особи [255, с. 221–230]. При цьому, чинне господарське законодавство України прямо передбачає можливість забезпечення волевиявлення потенційного

учасника цивільного правовідношення щодо вступу у зобов'язальні правовідносини шляхом укладення такого договору за рішенням суду про укладення договору (стаття 187 ГК України). Відсутність відповідних норм у положеннях чинного цивільного законодавства України і одночасна наявність таких норм у положеннях чинного господарського законодавства України яскраво характеризує ту обставину, що цей спосіб визнання права на вступ у зобов'язальні правовідносини не властивий механізму регулювання приватноправової сфери суспільних відносин, тобто фактично відбувається прилаштування цивільно-правової конструкції під специфіку правовідносин, учасниками яких виступають суб'єкти, на яких поширюються імперативні положення чинного законодавства України.

Поряд з цим С. М. Бервено вказує, що судовий порядок укладання договору необхідно розглядати у якості окремої стадії укладання договору. Вчений зазначає, що специфіка такої стадії укладання полягає у тому, що волевиявлення сторін затверджується судовим рішенням та вступає в дію з моменту набрання чинності самого рішення суду [16, с. 9]. Таким чином, судовий порядок укладання договору у межах регулювання суспільних відносин у господарсько-правовій сфері можливий у виключних випадках і передбачає: 1) наявність переддоговірного спору; 2) наявності згоди іншого потенційного контрагента або настання випадків передбачених законом, за наявності яких розбіжності, що виникли між потенційними контрагентами у процесі укладання договору можуть бути вирішені судом.

Іншою важливою особливістю укладання досліджуваного договору, незалежно від способу його укладення, є наявність організаційно-правових передумов укладання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. У найбільш загальному розумінні передумови укладання договору будівельного підряду включають сукупність організаційно-правових та майново-правових умов, які сприяють або є необхідними для укладання чи подальшого виконання договору будівельного підряду [111, с. 26]. У зв'язку з тим, що не всі передумови, які є необхідними для укладення договору будівельного підряду, безпосередньо впливають на порядок його укладення, важливо ретельно

аналізувати основні передумови, які можуть виникнути у контексті укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, і визначити їхній вплив на процес укладення та виконання договору. Врахування цих передумов допоможе забезпечити якісне та ефективне виконання робіт з будівництва автомобільних доріг та дотримання всіх необхідних юридичних та технічних вимог. У випадку, коли мова йде саме про нове будівництво, капітальний ремонт та реконструкції автомобільної дороги, розпочинати необхідно з вибору земельних ділянок та погодження питань, пов'язаних з вилученням (викупом) та вибором земельних ділянок для розміщення об'єктів. Суспільні відносини, що виникають у процесі вибору земельної ділянки врегульовано Земельним кодексом України [74], Законом України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [172]. Відповідно до частин першої та другої статті 151 Земельного кодексу України юридичні особи, зацікавлені у викупі земельних ділянок, що перебувають у власності громадян чи юридичних осіб, для суспільних потреб та з мотивів суспільної необхідності, зобов'язані до початку проведення проєктних робіт погодити з власниками землі, крім викупу земельних ділянок з підстав, що допускають можливість їх примусового відчуження з мотивів суспільної необхідності, і органами державної влади, Верховною Радою Автономної Республіки Крим, Радою міністрів Автономної Республіки Крим або органами місцевого самоврядування, згідно з їх повноваженнями, місце розташування об'єкта, розмір земельної ділянки та умови її викупу з урахуванням комплексного розвитку території, який би забезпечував нормальне функціонування на цій ділянці і прилеглих територіях усіх об'єктів та умови проживання населення і охорону довкілля. Вибір місця розташування земельних ділянок здійснюють відповідні сільські, селищні, міські, районні, обласні ради, Верховна Рада Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, Кабінет Міністрів України відповідно до їх повноважень щодо вилучення та передачі (надання) цих ділянок. Основні умови, порядок розробки,

розгляду та затвердження, містобудівних документів встановлено у Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» [205]. Відповідно статті 8 цього Закону планування територій здійснюється на державному, регіональному та місцевому рівнях відповідними органами виконавчої влади, Верховною Радою Автономної Республіки Крим, Радою міністрів Автономної Республіки Крим та органами місцевого самоврядування. Планування та забудова земельних ділянок здійснюється їх власниками чи користувачами в установленому законодавством порядку. Рішення з питань планування та забудови територій приймаються сільськими, селищними, міськими радами та їх виконавчими органами, районними, обласними радами, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями в межах визначених законом повноважень з урахуванням вимог містобудівної документації.

Право на початок виконання будівельних робіт на об'єктах будівництва, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками або підлягають оцінці впливу на довкілля згідно із Законом України «Про оцінку впливу на довкілля», підключення об'єкта будівництва до інженерних мереж та споруд надається замовнику та генеральному підряднику чи підряднику, якщо будівельні роботи виконуються без залучення субпідрядників після отримання дозволу на виконання будівельних робіт. Відповідно нормативним положенням частини 1 статті 2 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» дозвіл на виконання будівельних робіт видається органами державного архітектурно-будівельного контролю на безоплатній основі протягом десяти робочих днів з дня реєстрації заяви, що додається до Реєстру будівельної діяльності (стаття 22² цього ж Закону). Особливості проведення державної експертизи містобудівної документації, порядок та строки такої експертизи визначено у Порядку проведення експертизи містобудівної документації, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 р. № 548 [190], механізм фінансування державного бюджету капітального будівництва з метою забезпечення цільового та ефективного використання державних коштів визначається «Порядком державного фінансування капітального будівництва, який затверджений

постановою Кабміну України від 27.12.2001 р. № 1764 [176]. Що ж стосується проектної та кошторисної документації, то вона затверджуються згідно із Порядком затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 р. № 560 [188], та Порядком затвердження титулів будов (об'єктів), будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, що затверджений раніше іншою постановою Містобудування та територіальне планування Кабінету Міністрів України від 08.09.1997 р. № 995 [203].

Отже, однією з поширених передумов укладання договору будівельного підряду є наявність у замовника прав на земельну ділянку, оскільки проведення нового будівництва неможливе без наявності необхідної земельної ділянки (будівельного майданчика). Втім, характеризуючи специфіку договірної конструкції на будівництво саме автомобільної дороги, необхідно зауважити, що відповідно нормативним положенням підпункту 4 пункту 1 статті 34 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» реконструкція, реставрація або капітальний ремонт об'єктів будівництва без зміни зовнішніх геометричних розмірів їхніх фундаментів у плані, реконструкція або капітальний ремонт автомобільних доріг у межах земель їх розміщення і нове будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури відповідно до містобудівної документації на замовлення органів державної влади чи органів місцевого самоврядування на відповідних землях державної чи комунальної власності можуть здійснюватися за відсутності документа, що засвідчує право власності чи користування земельною ділянкою.

Відповідно до порядку «Про Порядок затвердження титулів будов (об'єктів), розробки, узгодження, проведення комплексної державної експертизи, затвердження інвестиційних програм і проектів будівництва об'єктів дорожнього господарства» затвердженого наказом Державної служба автомобільних доріг України від 05.06.2023 р. фінансування капітальних вкладень із залученням коштів Державного бюджету України, республіканського бюджету Автономної Республіки Крим, місцевих бюджетів, а також коштів підприємств, установ та організацій державної

власності, крім випадків, передбачених законодавством України здійснюється лише за наявності погоджених та затверджених в установленому порядку титулів будов (об'єктів) [203]. Титул будови (об'єкта) визначає основні техніко-економічні показники будови (об'єкта). Відповідно до пункту 83 Загальних умов фінансування робіт (будівництва об'єкта) проводиться за планом, який є невід'ємною частиною договору підряду. План фінансування будівництва складається на підставі титулу будови (об'єкта), проекту організації будівництва з урахуванням календарних графіків виконання робіт і порядку проведення розрахунків за виконані роботи. Таким чином, одним з документів на підставі яких складається план фінансування будівництва є титул будови (об'єкта) [111]. Разом з тим, у випадку належності дій учасників досліджуваних правовідносин щодо набуття визначених законом правових підстав та врахування унормованого порядку набуття правового титулу на земельну ділянку інші обставини є несуттєвими для подальшого розвитку зобов'язання у сфері будівництва автомобільної дороги. Цей висновок поширюється також на випадки отримання підрядником ліцензії та сертифікатів і факт погодження центральним органом виконавчої влади проекту будівництва автомобільної дороги відповідно до вимог чинного законодавства України, оскільки для укладання та подальшого належного виконання умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги процес отримання ліцензії чи погодження програми будівництва не впливає, правове значення має саме результат вчинення відповідних дій, тобто наявність отриманих у встановленому законом порядку проектних та дозвільних документів.

2.2. Предмет та інші істотні умови договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги

У вітчизняній цивілістиці, логічно, протягом останнього часу на досить високому науковому рівні доведено доречність диференціації всіх умов цивільно-правового договору на істотні, звичайні та випадкові, при цьому останні в цивілістичній літературі отримали альтернативну назву - ініціативні [73, с. 278 ; 132,

с. 737 ; 229 , с. 25–27; 225 , с. 35]. Зважаючи на ключову і вирішальну роль істотних умов у формуванні основних положень договору, розглянемо їх специфіку пізніше і розпочнемо дослідження із аналізу звичайних та випадкових умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Звичайні умови закріплюються у приписах нормативних актів чинного цивільного законодавства України і є обов'язковими для сторін, тож під час укладення договору вони лише деталізуються на рівні конкретної договірної домовленості. У цьому контексті В. В. Луць зазначає, що звичайні умови зазвичай не підлягають погодженню сторонами, адже вони, як правило, закріплюються в приписах актів чинного цивільного законодавства України або інших нормативних документах і у зв'язку з цим набувають правового значення елементів змісту відповідних зобов'язань сторін на підставі такого юридичного факту як укладення відповідного договору [96, с.30]. На підставі зазначеного, науковці роблять висновок, що погодження і закріплення у договорі звичайних умов взагалі є необов'язковим [133,с.52]. Втім, виходячи з диспозитивного методу правового регулювання цивільних відносин, сторони договору мають право погодити звичайні умови та текстуально адаптувати їх відповідно до своїх потреб, виклавши їх у змісті договору в редакції, що не суперечить вимогам закону в широкому розумінні. Не виключена також можливість додати звичайні умови до змісту договору без особливих текстуальних змін, відтворивши відповідні нормативні положення чинного цивільного законодавства України [73,с.278].

Згідно зі слушною думкою, висловленою у вітчизняній науковій юридичній літературі, до випадкових умов договору можна віднести: 1) умови цивільно-правового договору, які погоджені сторонами з певними відступами від нормативних положень диспозитивних норм чинного цивільного законодавства України; 2) умови цивільно-правового договору, які сформовані сторонами та містять правила їх майбутньої договірної поведінки, що не унормована на рівні законодавчих приписів чинного цивільного законодавства України [242,с.642]. Показово, що Яковлев Д.О. робить висновок про те, що другий вид випадкових умов цивільно-правового

договору не відповідає суті дефініції істотних умов договору згідно абзацу другого частини першої статті 638 ЦК України [253, с.121]. Вказана невідповідність полягає у тому, що у вищезазначеній нормі вітчизняний законодавець відносить до істотних умов договору умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди. У цьому контексті необхідно враховувати декілька моментів, по-перше поділ умов на істотні, звичайні та випадкові (ініціативні) носить здебільшого доктринальний характер. Адже, спираючись на практику правозастосування та здоровий глузд, очевидним є той факт, що з моменту, коли одна із сторін ініціює включення умови (що не суперечить вимогам чинного законодавства України) та включення якої прямо не встановлено на нормативно-правовому рівні, вона набуває обов'язкового значення для сторін і потребує обов'язкового взаємного узгодження. По-друге, вбачається можливим розглядати випадкові (ініціативні умови) договору в залежності від моменту їх включення у зміст договору. Тобто до моменту включення та подальшого узгодження сторонами, окремі умови договору можуть відноситися до випадкових (ініціативних). Разом з тим, з моменту коли випадкові умови включаються сторонами у зміст цивільно-правового договору, то з урахуванням того, що сторонами таким умовам надається важливе значення, їх необхідно розглядати як істотні умови відповідно нормативним положенням частини першої статті 638 ЦК України. Разом з цим, важливо відзначити, що у контексті цивільно-правових договорів конкретного типу існує обов'язкова умова узгодження всіх істотних умов. Відсутність хоча б однієї із таких істотних умов призводить до настання певних юридичних наслідків, а саме визнання цивільно-правового договору укладеним.

Аналіз нормативних положень частини першої статті 638 ЦК України дозволяє стверджувати, що, по-перше, істотні умови договору, це такі умови, щодо яких досягнення згоди між сторонами договору у належній формі є необхідним та достатнім для того, щоб такий договір вважався укладеним. У цьому сенсі необхідно зазначити, що хоча чинне цивільне законодавство України прямо не встановлює

правових наслідків неузгодження істотних умов договору, судовою практикою сформувалась достатньо однозначна позиція, відповідно до якої недосягнення згоди хоча б щодо однієї з істотних умов цивільно-правового договору тягне за собою визнання такого договору неукладеним. Продовжуючи аналіз вищезазначеної норми, можна зробити висновок про те, що вітчизняний законодавець істотні умови цивільно-правових договорів поділяє на істотні умови про предмет чи інші умови договору; істотні умови, які визначені законом як істотні; істотні умови, які є необхідними для договорів даного виду; істотні умови, щодо яких за заявою однією з сторін має бути досягнуто згоди.

Розпочинаючи науковий аналіз істотних умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, перш за все, необхідно зазначити, що на рівні чинного Цивільного кодексу України у параграфі 3 «Будівельний підряд» Глави 61 «Підряд» ЦК України законодавець нормативно не закріпив окремий перелік істотних умов договору будівельного підряду. Поряд з цим, у доктринальних джерелах детально розглядається цивільно-правова сутність договорів даного типу та виокремлюється наступна тріада головних істотних умови договору будівельного підряду: умови про предмет, про строк та про ціну [21, с. 373-374; 61,с.415].

Проблематика розгляду предмета досліджуваного договору має важливе значення розгляду договірних відносин цього виду. Разом з цим усталені доктринальні положення про предмет договору на сучасному рівні становлення цивілістичної доктрини не характеризуються досконалістю та теоретичною визначеністю. Ретельний аналіз нормативних приписів чинного ЦК України свідчить про те, що на законодавчому рівні поняття цієї юридичної категорії не закріплене, що має наслідком дискусії серед науковців з цього приводу. Такий підхід вітчизняного законодавця породжує плюралізм наукових підходів [232, с.143-150]. Так Голубева Н. Ю. зазначає, що предметом цивільно-правового договору є речі, результат робіт, права та майнові інтереси, що впливає з положень ЦК України [33, с. 17]. Мірзоян А. А. розглядає предмет договору як фактичні або юридичні дії [107, с. 246]. У

випадку комплексного підходу в якості предмету договору можливо розглядати як дію, так і матеріальне благо [72, с. 283]. Уникнути дискусій та остаточно поставити крапку у визначенні з підходом до встановлення предмета цивільно-правового договору можна шляхом нормативно закріплення на рівні положень статті 638 ЦК України положення, яке б чітко визначало сферу застосування та зміст категорії «предмет договору».

Вирішення проблематики співвідношення «предмету» та «об'єкта» договору лежить у площині розмежування цивільно-правового договору як юридичного факту та правочину та цивільно-правового договору як зобов'язальне правові. Поряд з цим, у договорі можливо виділити юридичний об'єкт – поведінку його сторін та матеріальний об'єкт – речі або інші блага, на які спрямована ця поведінка. Зазначений підхід є доктринально усталеним і визнаний більшістю сучасних правників, зокрема [57, с. 11].

Якщо звернутися до філософського визначення досліджуваних конструкцій, то під предметом розуміється категорія, що охоплює певну сукупність явищ правової реальності, задіяну в процесі людської діяльності та пізнання. В гносеологічному аспекті протиставлення предмета і об'єкта є невиправданим. Адже у вказаному аспекті різниця між предметом і об'єктом полягає в тому, що предмет охоплює головні, найбільш істотні (в гносеологічному розумінні) властивості та ознаки [232, с. 146]. Таким чином, предмет є відносно цілісною, самодостатньою категорією, що завжди може бути виділена з-поміж інших предметів та предметно індивідуалізована серед загальної їх кількості [232, с. 146].

Наведені підходи деяких провідних вітчизняних цивілістів щодо розглядуваної проблематики дозволяють зауважити необхідність розмежування категорій «предмет» досліджуваного договору та «об'єкт» договірних правовідносин. Для уникнення термінологічної плутанини вбачається, що слід розрізняти елементи змісту договірної зобов'язання як правовідношення та елементи змісту цивільно-правового договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Договірні зобов'язальні правовідносини, як і будь-які

аналогічні правовідносини, складаються з наступних елементів: суб'єкти, об'єкт та зміст (суб'єктивні цивільні права та обов'язки). У свою чергу цивільно-правовий договір, як домовленість двох або більше сторін щодо встановлення, зміни або припинення цивільних правовідносин, повинен містити таку його істотну умову як предмет. Юридичним об'єктом договірною зобов'язання як правовідношення є певна позитивна поведінка зобов'язаної та управленої особи, внаслідок якої вона впливає на матеріальні об'єкти: «речі та інше майно, у тому числі й майнові права; роботи та послуги; результати інтелектуальної діяльності, зокрема виняткові права на них; нематеріальні блага; інформацію» [232, с. 146]. У цьому контексті слушною у позиція А. Б. Гриняка, який зазначає, що юридичним об'єктом договірних підрядних відносин є вчинення позитивних дій підрядником, спрямованих на виконання ним певної роботи, за завданням замовника. Тоді як предметом договору підряду слід визнавати такий юридичний наслідок (результат робіт) як явище навколишнього світу, що виступає як істотна умова договору, права і/або обов'язки щодо якого передаються за договором, на який спрямована узгоджена воля сторін [32, с. 150].

У контексті цього наукового дослідження необхідно зазначити, що ЦК України не містить визначення предмету договору будівельного підряду. Аналіз нормативних положень законодавчого визначення договору будівельного підряду (частина 1 статті 875 ЦК України) дає змогу зробити висновок, що за договором будівельного підряду підрядник зобов'язується збудувати і здати у встановлений строк об'єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проєктно-кошторисної документації, а замовник зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проєктно-кошторисну документацію, якщо цей обов'язок не покладається на підрядника, прийняти об'єкт або закінчені будівельні роботи та оплатити їх. Буквальне тлумачення зазначеної норми має наслідком створення нестабільності та невизначеності як на доктринальному рівні, так і у ході правозастосування. Відсутність чіткого визначення предмету договору будівельного підряду ускладнює практику правореалізації та правозастосування, оскільки сторони договору та інші учасники цивільних правовідносин можуть мати різні уявлення про

правову сутність відповідного виду договору через відсутність чіткого законодавчого визначення предмета договору. Це може призвести до ускладнення вирішення спірних питань, що виникають у ході виникнення та розвитку цих правовідносин.

Вивчення дотичної до розглядуваної проблематики юридичної літератури дозволяє виокремити декілька доктринальних підходів щодо визначення предмету договору будівельного підряду. Одну групу правників представляють ті, хто вважає, що предметом підрядного договору на капітальне будівництво виступає закінчений будівництвом та готовий до здачі будівельний об'єкт. Інші правники наполягають на тому, що в даному договорі є лише єдиний предмет, що складається з двох елементів – виконані роботи та їх уречевлений результат. Третя група правників є прихильниками думки про те, що предметом підрядного договору виступає виключно діяльність підрядника, яка полягає у зведенні та здачі будівельного об'єкта. Четверту групу правників представляють ті, хто вважає наявність у договорі одночасно двох об'єктів: як робіт, так і їх уречевленого результату. До п'ятої групи правників належать ті, хто визнає предметом договору не окрему дію підрядника, а готовий об'єкт будівництва. Шосту групу складають правники, які визнають можливим або існування альтернативних об'єктів, або комплекс загальнобудівельних чи спеціальних робіт.

Вказані теоретичні підходи варто об'єднати в межах трьох основних концептуальних підходів до окреслення предмета договору будівельного підряду:

- концепція унітарного (єдиного) предмету договору. Прихильники цієї концепції доводять, що предметом договору будівельного підряду може бути один із трьох варіантів: 1) закінчене будівництво і готовий до здачі об'єкт будівництва; 2) предмет складається із двох елементів – виконання робіт та їх результату; 3) діяльність підрядника з побудови об'єкта будівництва ;

- дуалістична концепція предмету договору. У межах цієї концепції існує два предмети договору будівельного підряду: матеріальний, що являє собою результат робіт, і юридичний – діяльність сторін за договором будівельного підряду;

- концепція альтернативного предмету договору будівельного підряду. Її прибічники визнають існування альтернативних предметів договору будівельного підряду: або закінчений об'єкт будівництва, або комплекс загально-будівельних чи спеціальних робіт [232, с. 147].

Усі перераховані вище наукові концепції певною мірою заслуговують на увагу. Проте, слід зазначити, що дії підрядника та їх результат виступають як взаємопов'язані елементи структури зобов'язальних правовідносин. У цьому випадку діяльність підрядника в межах розглянутих правовідносин є здійснення закріплених у договорі та належних йому суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Ця обставина дозволяє визнати, що у зобов'язальних правовідносинах важливе значення для ідентифікації договору підряду на капітальне будівництво має саме діяльнісна характеристика предмета. Одночасно уречевлений результат цієї діяльності є об'єктом договірної зобов'язального правовідношення, тобто річчю, задля створення якої і провадиться дана діяльність підрядника. Разом з тим, для правильного розуміння предмета договору підряду, слід зазначити, що така ознака предмета як уречевленість, враховуючи розвиток та ускладнення інформаційних відносин, є неоднорідною [39, с. 146]. Основним обов'язком підрядника є виконання всіх передбачених договором будівельних робіт, завершальною стадією яких є здача об'єкта в експлуатацію, а результат підрядних робіт, зважаючи на предмет договору будівельного підряду, - це закінчені будівельні роботи відповідно до такого договору. Таким чином, основний інтерес замовника у підрядних правовідносинах з будівництва, у тому рахунку, й будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги полягає саме у отриманні якісного результату таких будівельних робіт з метою подальшої експлуатації у встановленому законом порядку автомобільної дороги.

Аналіз судової практики у сфері укладення та виконання умов досліджуваного договору свідчить перш за все про дієвість концепції унітарного (єдиного) предмету договору будівельного підряду у вигляді результату будівельних робіт, а не процесу виконання робіт чи діяльності підрядника, спрямованої на створення об'єкта та його

здачу [162, 142, 143, 137]. З іншого боку, судами різних інстанцій неодноразово зазначається, що у розумінні частини 1 статті 875 ЦК України «основним предметом договору будівельного підряду є результат будівельних робіт - завершений будівництвом об'єкт або закінчені будівельні роботи відповідно до проектно-кошторисної документації на замовлення замовника» [244], при цьому додатковим предметом будівельного підряду є нерозривно пов'язані із місцезнаходженням об'єкта проектні та пошукові роботи щодо розробки за завданням замовника проектної або іншої технічної документації та/або виконання пошукових робіт [163,147,144,155]. Іншою специфічною особливістю договірної конструкції підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги слід визнати специфічний характер самого об'єкта будівництва, як вже зазначалося в попередніх підрозділах.

Враховуючи законодавчо закріплене визначення автомобільної дороги, можна виділити такі її характерні ознаки: по-перше, договір будівельного підряду викликає жваві дискусії. Предметна визначеність договору будівельного підряду знаходить прояв у врегулюванні цивільно-правових відносин між замовником та підрядником щодо передання готового результату робіт у певній, конкретно визначеній уречевленій формі та подальшій оплаті цього досягнутого бажаного для сторін результату. Питома вага суб'єктивних цивільних прав та суб'єктивних цивільних обов'язків, що формують зміст договору з виконання будівельних робіт, спрямовані перш за все на отримання належного та якісного результату таких робіт. Найбільш бажаним наслідком переважної більшості будівельних робіт є досягнення індивідуально-визначеного матеріального результату у вигляді створення нового або переробки та/чи удосконалення існуючого об'єкта матеріального світу [232]. Поряд з цим, договір будівельного підряду, у тому числі, підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, з урахуванням його специфіки, є змішаним договором з окремими елементами інших договорів. Змішаний характер досліджуваного договору визначається нерозривно пов'язаним із місцезнаходженням об'єкта дорожнього будівництва виконанням проектних та пошукових робіт щодо

розробки за завданням замовника проєктної або іншої технічної документації та/або виконання пошукових робіт та наданням супутніх послуг [232].

Запропонований підхід обґрунтовується вивченням та аналізом практичних аспектів укладення та виконання договорів на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Очевидно, що предмет досліджуваного договору не обмежується виключно будівельними роботами по спорудженню автомобільної дороги. У всіх підрядних договорах цього виду безпосереднє виконання підрядником визначених умовами договору дій щодо спорудження (будівництва, капітального ремонту, реконструкції) об'єкта будівництва (автомобільної дороги) визначається переважно їх предметом. Однак дуже часто в договорі передбачається здійснення інших комплексних робіт підрядника, що супроводжують процес побудови автомобільної дороги. Так, проаналізувавши зміст договору № 314—2 на виконання робіт з капітального ремонту шляхопроводу на км 544863 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-10-1 9 Феневичі-Бородянка-Макарів-Бишів, Київська область (з розробкою проєктної документації) варто зазначити, що крім вказівки на безпосередньо капітальне будівництво шляхопроводу та розробки проєктної документації до договору підряду включаються й інші роботи. Мова йде про: інженерно-геологічні, топографо-геодезичні, гідрологічні, екологічні вишукування та спеціалізоване обстеження шляхопроводу, (за необхідністю) виконання науково-дослідних та дослідно-експериментальних робіт, виконання будівельно-монтажних робіт, у тому числі спорудження/демонтаж тимчасових будівель та споруд; закупівлю, одержання, складування, збереження необхідних для виконання робіт матеріалів, устаткування і інших ресурсів підрядником, усунення недоліків, передача замовнику комплектів виконавчої та іншої документації, обумовленої діючим на дату передачі законодавством. Цей комплекс юридично вагомих дій включає також кінцеву задачу завершеного і готового до експлуатації об'єкта. Приймає його комісія, яку скликає Замовник після одержання повідомлення від Підрядника про готовність об'єкта до здачі та експлуатації та виконання зобов'язань протягом гарантійного строку за умови належного виконання

підрядником у встановлені контрактом строки та в межах контрактної ціни за свій ризик, своїми силами та силами узгоджених замовником субпідрядних організацій усіх робіт омовільна дорога є комплексним об'єктом загальнонаціональної транспортної інфраструктури; по-друге, автомобільна дорога має спеціальне призначення - забезпечення організації дорожнього руху [232].

У сучасній вітчизняній цивілістичній доктрині заслуговує на увагу думка, висловлена Т. М. Чепігою, згідно з якою автомобільну дорогу пропонується розглядати як майновий комплекс [248]. Проте необхідно зауважити, що на сьогодні поняття майнового комплексу, на відміну від поняття цілісного майнового комплексу, законодавцем не закріплено. Це термінологічне словосполучення зустрічається на рівні окремих результатів наукових пошуків та закономірно характеризується дискусійністю його наукового розуміння.

Питання про місце автомобільних доріг у класифікації речей як об'єктів цивільних прав та їх правовий режим у юридичній науці не розглядалося на рівні окремого комплексного дисертаційного дослідження. На нашу думку, автомобільна дорога за своїм правовим режимом підлягає віднесенню до категорії необоротоздатних нерухомих речей. Немає жодних сумнівів, що категорія речей є загальноновживаною для науки цивільного права і виступає як родове поняття щодо автомобільних доріг. Безумовно, автомобільна дорога наділена властивостями складної речі у цивільно-правовому розумінні частини 1 статті 188 ЦК України. Адже вона є певною кількістю поєднаних спільним призначенням матеріальних предметів; використовується за загальним призначенням; між окремими предметами, що входять до складної речі, є функціональний зв'язок; характеризується ознакою інтегративності, під якою розуміється виникнення у комплексу нових якостей, які не притаманні окремим його компонентам. Під речами усталено розуміють об'єкти матеріального світу, що знаходяться у сфері діяльності людей та можуть бути предметом фізичного панування особи над ними. Автомобільна дорога за своїми характеристиками та призначенням є складним та комплексним явищем правової реальності, та наділена такими характеристиками нерухомої речі у розумінні частини

1 статті 181 ЦК України як: неподільність, тісний зв'язок із землею, неспоживність, індивідуальна визначеність. Виходячи з проведеного аналізу варто зробити висновок про те, що автомобільні дороги в Україні являють собою необоротоздатні нерухомі складні речі, що мають нормативно визначений правовий режим комплексних майнових об'єктів транспортної інфраструктури, будівництво, ремонт та реконструкція яких охоплюється сферою цивільно-правового регулювання [232, с. 500-501].

Не менш важливе значення для подальшого вдосконалення механізму регулювання цивільних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг в нашій державі має розуміння категорії «будівництво» та визначених його включенням термінологічних словосполучень. Категорія «будівництво» відповідно нормативних положень Закону України «Про архітектурну діяльність» [168] та Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» [205] охоплює нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт будівель і споруд. Абзацом другим пункту 2 Порядку виконання підготовчих та будівельних робіт, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 р. № 466 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 серпня 2015 р. № 747), передбачено, що будівельні роботи - роботи з нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту; у формі заяви про надання дозволу на виконання будівельних робіт передбачено зазначати вид будівництва (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт). Тобто поняття «будівництво» та його види («нове будівництво», «реконструкція», «реставрація», «капітальний ремонт») співвідносяться як ціле і частини, а отже терміном «будівництво» охоплюються всі його види. Найбільш повне визначення поняття «будівництво автомобільних доріг» закріплено в абзаці 2 частини 2 статті 39 Закону України «Про концесію», відповідно до якого під будівництвом автомобільних доріг слід розуміти «комплекс дорожньо-будівельних та проєктних робіт, пов'язаних із новим будівництвом та (або) реконструкцією, та (або) капітальним ремонтом автомобільної дороги» [197]. З цього можна зробити висновок, що термін «будівництво автомобільних доріг» охоплює

більше, ніж просте будівництво, реконструкцію або капітальний ремонт автомобільної дороги. Він охоплює комплекс дорожньо-будівельних та проєктних робіт. Такий підхід вітчизняного законодавця суттєво впливає на формування змісту договірної конструкції будівельного підряду автомобільної дороги, оскільки спектр будівельних та пов'язаних із будівництвом робіт, які можуть бути включені до обсягу робіт «будівництва доріг», є значно ширшим. Відповідно до положень нормативно-технічних норм п.3.1.24 Державних будівельних норм України В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги» реконструкція автомобільної дороги це «перебудова існуючої автомобільної дороги, що пов'язана із підвищенням її техніко-економічного рівня та пропускної спроможності шляхом зміни її основних технічних параметрів. У результаті реконструкції дороги її категорія обов'язково підвищується (крім доріг I категорії, де I-б переводиться в I-а або збільшується кількість смуг руху)» [49]. Це означає, що основною метою реконструкції автомобільної дороги є зміна технічних параметрів для поліпшення якості дорожньої інфраструктури. Що стосується ремонту автомобільної дороги, як виду будівельних робіт, то тут ситуація виглядає певною мірою суперечливо. З 01.01.2022 набрав чинності ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання» (далі — ДСТУ 8747) [64], який імперативно встановлює лише два види ремонтних робіт автомобільної дороги: капітальний та поточний. Поряд з цим, залишаються чинними ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування» (далі — ГБН) [30]. Аналіз положень вищезазначених ГБН свідчить, що нормативно передбачено проведення капітального ремонту та поточного ремонту. При цьому, поточний ремонт поділяється на поточний середній та поточний дрібний ремонт (п. 4.2 ГБН). Згідно пункту 3.2 Розділу 3 вказаних ГБН до капітального ремонту належить «запланований обсяг робіт без підвищення категорії дороги з комплексного відновлення чи підвищення транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг і інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів, з врахуванням зростання інтенсивності руху та осьових навантажень, до діючих нормативних вимог з урахуванням категорій

і значення доріг». Своєю чергою відповідно пункту 3.4 ДСТУ 8747 визначення капітального ремонту за своїм змістом збігається з визначенням, що зазначене у ГБН. Не заглиблюючись в аналіз всього масиву чинних актів законодавства України що регулюють відносини у сфері будівництва, необхідно зазначити, що вітчизняний законодавець відмовився від таких видів будівництва як поточний середній ремонт та поточний дрібний ремонт, адже чинними нормативно-правовими актами не врегульовано процедури, які застосовуються до його виконання [236, с.30-33]. Однак, описана вище ситуація, зумовлює правову невизначеність і породжує складнощі у регулюванні цивільно-правових відносин у сфері будівництва автомобільної починаючи з моменту формування чітких вимог замовника до моменту прийняття виконаних будівельних робіт. У зв'язку з вищезазначеним можна зробити висновок про існуючу нагальну необхідність термінологічного узгодження та уніфікації чинних законодавчих актів України щодо видів будівництва відповідно із Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» та узгодження видів робіт у дорожньому господарстві із їх переліком, наведеним у ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання» [236, с.30-33].

Наступною істотною умовою договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є ціна. Як вже зазначалося, для порядку укладання даного договору ціна відіграє визначальне значення. Вітчизняним законодавцем закріплено основні способи формування ціни у договорі підряду, так відповідно нормативним положенням статті 843 ЦК України ціна роботи може бути прямо зафіксована у змісті договору або передбачено спосіб її визначення, у випадку, якщо у договорі підряду не встановлено ціну роботи або способи її визначення, ціна встановлюється за рішенням суду на основі цін, що звичайно застосовуються за аналогічні роботи з урахуванням необхідних витрат, визначених сторонами. Ціна роботи у договорі підряду включає відшкодування витрат підрядника та плату за виконану ним роботу. У той же час, відповідно стаття 844 ЦК України ціна у договорі підряду може бути визначена у кошторисі. Ціна роботи може бути визначена

шляхом складання кошторису, кошторис стає частиною договору, якщо кошторис складено підрядником; замовником погоджено складений підрядником кошторис. Відповідно частини 2 статті 844 ЦК України кошторис на виконання робіт може бути приблизним або твердим. При цьому, вітчизняним законодавцем встановлена презумпція твердого кошторису.

Якщо звернутися до норм спеціального законодавства України, то відповідно п. 5 Загальних умов ціна договору віднесена до переліку істотних умов договору підряду на виконання робіт з капітального будівництва. Договори підряду на виконання робіт з капітального будівництва характеризуються складним порядком виникнення, зміни та припинення (встановлення конкретної вартості робіт або позначення способу визначення цієї вартості в майбутньому; регламентування порядку платежів у випадках правомірного значного перевищення приблизної вартості підрядних робіт; заборона на порушення питання про зміну твердого кошторису; презумпція наступної оплати вартості підрядних робіт; підстава для компенсації замовником вартості виконаних підрядником робіт до консервації будівництва) [130, с. 9]. При цьому відповідно абзацу 3 пункту 21 Загальних умов - у разі укладення договору підряду за результатами торгів (тендеру) від договірної ціни та вимоги до кошторису визначаються у тендерній документації замовника. Договірна ціна у цьому випадку повинна відповідати ціні, зазначеній у тендерній пропозиції підрядника, що став переможцем торгів (тендеру) [182].

На рівні положень чинного ЦК України не закріплене легальне визначення кошторису. Законодавче поняття кошторису наведено у п. 3 Загальних умов, так кошторис – це зведені витрати, зведені кошторисні розрахунки, об'єктні та локальні кошторисні розрахунки, об'єктні та локальні кошториси, кошториси на окремі види робіт, кошториси на проєктні та пошукові роботи, інші розрахунки витрат на будівництво, складені за встановленою формою, на основі яких визначається загальна кошторисна вартість будівництва і договірна ціна. Таким чином, кошторис залежить від вартості сукупних робіт, що виконуються підрядником за завданням замовника із зазначенням вартості окремих видів робіт та одиниць вимірювання обсягів робіт, за

які встановлюється фіксована оплата. Виходячи з фактичних обсягів робіт та кошторисної вартості цих робіт визначається ціна договору будівельного підряду. Відповідно абз. 14 п. 3 Загальних умов договірної ціна - визначена на основі кошторису узгоджена сторонами і обумовлена у договорі підряду ціна (вартість) робіт.

Важливою характеристикою ціни досліджуваного договору у контексті її зв'язку з кошторисом є необхідність її узгодження його сторонами. Відповідно до положень ДСТУ Б Д1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва», що наразі втратили чинність, договірна ціна – кошторис, яким визначається вартість робіт, повинна бути узгоджена сторонами (замовником та підрядником) та обумовлена в договорі підряду [191]. Такий підхід був підтриманий і у Настанові з визначення вартості будівництва, затвердженій Наказом Міністерства розвитку громад та територій України 01 листопада 2021 року № 281 [183]. Останні зміни у нормативно-правовому регулюванні відносин у сфері будівництва, хоча і є суттєвими та відповідають певною мірою європейським стандартам, підтримують підхід, відповідно до якого договірна ціна визначається кошторисом вартості підрядних робіт, який узгоджений замовником, і використовується при проведенні взаєморозрахунків [191]. Слід враховувати, що роль кошторису не вичерпується лише визначенням вартості робіт, а й проявляється у закріпленні їх видів та переліку згідно з технічною (проектною) документацією, через що кошторис безпосередньо пов'язаний із визначенням не лише ціни, а й предмета договору будівельного підряду [146].

Однак, необхідно враховувати той факт, що відповідно з положеннями ст. ст. 844, 843 ЦК України ціна будівництва та кошторис не підлягають беззастережному ототожненню. З чого можна зробити логічний висновок про різні сфери термінологічного застосування цих двох правових категорій. Він обумовлений, перш за все, тим, що кошторис у договорі будівельного підряду необхідно розглядати як форму визначення та документальної фіксації ціни договору, тобто документ, який містить відомості про ціну договору. Поряд з цим, ціна договору підряду може бути

зафіксована в договорі без складання кошторису, якщо такої вимоги прямо не встановлено у нормативних положеннях чинного законодавства України чи сторони договору за власним бажанням не обрали форму фіксації ціни договору у кошторисі. Таким чином, враховуючи положення чинного законодавства України у досліджуваній сфері, проведений аналіз співвідношення категорій кошторис та ціна договору дозволяє зробити висновок про те, що кошторис та ціна не є тотожними поняттями. В той же час, кошторис у досліджуваних договірних правовідносинах за своєю правовою природою є формою визначення ціни договору. Такий висновок підтверджується і на рівні сучасної цивілістичної доктрини [39, с.159].

Повертаючись до розгляду ціни договору як істотної умови досліджуваної договірної конструкції, необхідно зазначити, що відповідно п. 21 Загальних умов договірної ціна у договорі підряду визначається на основі кошторису як приблизна або тверда. Договірна ціна вважається твердою, якщо інше не встановлено договором. У п. 22 Загальних умов, встановлено умови визначення ціни договору приближною, так якщо під час укладання договору підряду через невизначеність витрат чи інші обставини остаточно встановити договірну ціну неможливо, сторони у договорі підряду самостійно визначають приблизну договірну ціну, а також порядок її коригування в процесі виконання робіт (будівництва об'єкта). Приблизна договірна ціна може уточнюватись та коригуватись в процесі виконання робіт, здійснення витрат підрядника тощо [182]. Поряд з цим, на рівні податкового законодавства України законодавець розрізняє контракти з фіксованою ціною та контракти за ціною формулою «витрати плюс». Контракт з фіксованою ціною - це договір про будівництво, який передбачає фіксовану (тверду) ціну всього обсягу робіт за будівельним контрактом або фіксовану ставку за одиницю кінцевої продукції будівництва (кв.м, кількість місць тощо). Відповідно контракт за ціною формулою «витрати плюс» - це договір про будівництво, який передбачає ціну як суму фактичних витрат підрядника на виконання будівельного контракту та погодженого прибутку (у вигляді процента від витрат або фіксованої величини)[179]. Контракти з твердою ціною (Fixed Price Contract (FPC)), зазвичай, застосовуються в тих випадках,

коли проєкт ретельно розроблений, роботи по ньому виконуються в чіткій послідовності, підрядник може здійснювати жорсткий контроль за ходом робіт і має в своєму розпорядженні достатні ресурси для того, щоб нести відповідний ризик. Цей тип контрактів включає контракти з твердою фіксованою ціною (Firm Fixed Price (FFP)); контракти з фіксованою ціною, що передбачає її коригування (Fixed Price Economic Price Adjustment (FPЕРА)) [6]. Переважна більшість договорів закупівлі будівельних робіт у вітчизняній практиці є контрактами з твердою ціною, тому основна частина проблем, що виникають у розглядуваній сфері, зміст претензій і судових спорів пов'язаний саме з внесенням змін до договорів будівельного підряду з твердою ціною. Питома частка ризику під час укладання контракту цього типу лягає на підрядника, оскільки будь-які відхилення від зазначених у контракті умов впливає на об'єм його витрат, при цьому можливість отримання прибутку зменшується.

Контракти з відшкодуванням витрат (cost-reimbursable contract), передбачають відшкодування підряднику частини витрат, пов'язаних із виконанням проєкту. Найбільш розповсюдженими типами контракту з відшкодуванням витрат є: контракт із відшкодуванням витрат плюс винагорода Cost Plus Fee (CPF) або Cost plus percentage of costs (CPPC.); контракт із відшкодуванням витрат плюс фіксована винагорода Cost plus fixed fee (CPFF), контракт із відшкодуванням витрат плюс винагорода за результати Cost plus incentive fee (CPIF) [4].

Варто зазначити, що більш універсальний порядок ціноутворення закріплений у типових контрактах червоної книги FIDIC Red Book 2017 [3]. Зокрема, у зазначених типових формах договору підряду на будівництво (а) ціна контракту (Contract Price) визначена як вартість робіт згідно з підпунктом 12.3 [Оцінка вартості робіт] і підлягає коригуванню, збільшенням (включаючи вартість або вартість плюс прибуток, на які Підрядник має право відповідно до цих умов) та/або зменшенням відповідно до Контракту. Якщо інше не зазначено в Контракті, інженер оцінює кожен елемент роботи шляхом застосування узгодженого або визначеного вимірювання відповідно до підпунктів 12.1 [Роботи, що підлягають вимірюванню] та 12.2 [Метод вимірювання], а також відповідний курс або ціну товару. Для кожного елемента

роботи має бути відповідна ставка або ціна курс або ціна, зазначена для такої позиції в технічному обсязі чи іншому Розкладі або, якщо такий пункт відсутній, визначений для аналогічної роботи. Нова ставка або ціна є відповідною для предмета роботи, якщо: (а) товар не ідентифікований, і немає ставки чи ціни на цей товар зазначені в технічному обсязі чи іншому розкладі та не зазначені ставка або ціна є відповідними, оскільки предмет роботи не схожий або не виконується за подібних умов, як будь-який елемент у контракті; (б) (і) виміряна кількість товару змінюється більш ніж на 10% від кількості цього пункту в технічному обсязі.

Повертаючись до ціни як істотної умови договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за чинним законодавством України, необхідно зазначити, що відповідно п. 4.2. Наказу Державної служби автомобільних доріг в Україні «Про затвердження Примірного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги» від 28.04.2009 р. № 188 [192] договірна ціна робіт є динамічною, а також може встановлюватись твердою та періодичною і підлягає коригуванню у зв'язку із чітко-визначеними підставами, а саме: зміною умов і строків виконання робіт; коригуванням Замовником проєктних рішень, яке зумовило зміну в обсягах робіт і витратах на їх виконання; виявленням безперечних помилок у проєктно-кошторисній документації; змінами в оподаткуванні, що викликають зміни вартості робіт; ухваленням нових нормативних і законодавчих актів, які впливають на вартість робіт; інфляційними процесами; обставинами непереборної сили; зміною, після укладення договору підряду, цін на ресурси, які забезпечує Підрядник при виконанні робіт. з) зміна ціни відбувається в бік зменшення; и) з дати набрання чинності договору в межах передбачених строків його виконання відбулися зміни ставок обов'язкових платежів, що безпосередньо вплинули на ціну договору пропорційно таким змінам; і) відбулася зміна кон'юнктури ринку на товари, послуги, що повинно бути підтвержене документально; ї) наявні підстави, передбачені порядком, визначеним будівельними нормами, встановленими органами державної влади. Таким чином, виходячи з положень наведеного вище примірного договору, договірна ціна може

бути динамічною, твердою та періодичною і підлягає коригуванню у певних випадках.

Однак, слід враховувати, що Законом України «Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування» від 16 листопада 2021 року № 1881-ІХ [173] внесено зміни до чинного вітчизняного законодавства, відповідно до яких, зокрема, розроблення та затвердження методик і правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державну політику у сфері дорожнього господарства. Так у п. 1 Розділу II Наказу Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затвердженого Міністерством інфраструктури України від 02 травня 2022 року № 273 закріплено, що вартість дорожніх робіт та послуг визначається:

на стадії проєктування - у складі кошторисної частини проєктної документації або кошторисної документації, складеної за дефектним актом відповідно до ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проєктної документації на будівництво»;

на стадії визначення ціни пропозиції учасника процедури закупівель та узгодження договірної ціни - в твердій договірній ціні за УПВ;

на стадії проведення взаєморозрахунків - в порядку, обумовленому в договорі. При цьому вартість дорожніх робіт та послуг на всіх стадіях, визначених пунктом 1 розділу II цих Правил, включає прямі, загальновиробничі, адміністративні витрати, прибуток, кошти на покриття ризиків, кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, податки, збори, обов'язкові платежі, інші витрати [191]. Наведена норма встановлює порядок визначення вартості дорожніх робіт та послуг на різних стадіях процесу будівництва та закупівель. Важливо враховувати, що вартість дорожніх робіт і послуг на всіх зазначених стадіях включає в себе різні складові: прямі витрати: - витрати, які безпосередньо пов'язані з

виконанням робіт. Загальновиробничі витрати- витрати на загальне управління та виробництво. Адміністративні витрати- витрати, пов'язані з управлінням та адмініструванням. Прибуток - прибуток, який очікується від виконання робіт. Ризики - кошти для покриття можливих ризиків, які можуть виникнути під час виконання робіт. Додаткові витрати - витрати, пов'язані з інфляційними процесами. Податки, збори, обов'язкові платежі: Різні види податків і зборів, які обов'язково сплачуються. Інші витрати - це додаткові витрати, які можуть виникнути під час виконання робіт. Проте, слід мати на увазі, що такий порядок ціноформування стосується виключно будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільних загального користування. Ціна як істотна умова договору підряду на будівництво (реконструкцію, ремонт) автомобільної дороги характеризується певною специфікою, що виражається перш за все в наступному. Ціна в досліджуваному договорі є грошовим еквівалентом вартості виконаних будівельних робіт, а також пов'язаних з будівництвом робіт; іншою специфічною властивістю ціни даного договору є її нерозривний зв'язок з предметом цього договору. При цьому, за певних визначених законом умов ціна може змінюватися, а недотримання цих умов тягне за собою певні негативні правові наслідки. Зв'язок ціни з предметом договору підряду на будівництво (реконструкцію, ремонт) автомобільної дороги визначається наявністю кошторису, яким встановлюється вартість всього комплексу будівельних робіт відповідного об'єкта будівництва. Кошторис пов'язаний не лише з умовою про ціну, а й з умовою про предмет договору. Цей висновок обґрунтовується тим, що підрядник повинен виконати всі роботи, зазначені як у технічному завданні, так і в кошторисі. Таким чином, ціну договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги необхідно розглядати як фіксовану в певний спосіб, визначену на основі кошторису та взаємоузгоджену між сторонами договору грошову суму, що підлягає перерахуванню підрядникові за закінчений та прийнятий в експлуатацію об'єкт дорожнього будівництва (реконструкції, ремонту), що включає економічно обґрунтований прибуток та необхідні документально підтверджені поточні витрати підрядника.

Поряд з цим, слід звернути увагу на те, що у відповідності з положеннями статті 877 ЦК України підрядник зобов'язаний здійснювати будівництво та пов'язані з ним будівельні роботи відповідно до проєктної документації, що визначає обсяг і зміст робіт та інші вимоги, які ставляться до робіт та до кошторису, що визначає ціну робіт. Окрім цього, відповідно до пункту 2 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 р. № 560 під терміном «проєкт будівництва» слід розуміти проєктну документацію на будівництво об'єктів та комплексів (будов), розроблену для нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту на таких стадіях проєктування, як техніко-економічне обґрунтування, техніко-економічний розрахунок, ескізний проєкт, проєкт, робочий проєкт.

Таким чином, кошторис, разом з технічною документацією, що визначає обсяг, зміст робіт та інші технічні вимоги, що пред'являються до будівельних робіт, утворює проєктно-кошторисну документацію, яка є невід'ємним елементом договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Технічна документація при виконанні будівельних робіт є набором підготовлених відповідно до вимог нормативних документів схем, креслень, графіків, розрахунків тощо, а також інших документів, необхідних для виконання підрядних робіт з будівництва автомобільної дороги.

Однією з ключових істотних умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є строк виконання будівельних робіт. Договір будівельного підряду, як договір, що пов'язаний з виконанням робіт, особливо при великих обсягах будівництва, вимагає зрозумілого та чіткого визначення строків виконання будівельних робіт та робіт пов'язаних з будівництвом. Це забезпечує систематичність та якість виконання таких робіт, їх своєчасне їх завершення, а також дає можливість замовнику або уповноваженій ним особі приймати управлінські рішення та здійснювати контроль за всіма технологічними процесами у межах будівництва автомобільної дороги. Чітке дотримання встановлених строків у договорі будівельного підряду має важливе правове значення

та сприяє ефективному регулюванню цивільно-правових відносин між сторонами договору, забезпечуючи якість процесів будівництва та управління ними.

Слід відзначити, що аналізуючи положення глави 61 ЦК, Гриняк А.Б. розглядає наступні види строків, що притаманні підрядним правовідносинам: строки виконання підрядних робіт, строки прийняття підрядних робіт, гарантійні строки, строки виявлення недоліків виконаних робіт, строки позовної давності для вимог, пов'язаних із усуненням дефектів виконаних робіт, строки належної експлуатації, пільгові строки [39, с. 164].

У пункті 5 Загальних умов до істотних умов договору на капітальне будівництво імперативно віднесено: строки початку та закінчення робіт (будівництва об'єкта) та гарантійні строки якості закінчених робіт (експлуатації об'єкта будівництва). Відповідно до пункту 17 Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, строки виконання робіт(будівництва об'єкта) встановлюються договором підряду і визначаються датою їх початку і закінчення [182]. Поряд з цим, календарний графік виконання робіт, в якому визначаються дати початку та закінчення всіх видів (етапів, комплексів) робіт, передбачених договором підряду обґрунтовано визначений законодавцем невід'ємною частиною договору підряду. В. М. Коссак звертає увагу, що строки виконання робіт, встановлюються через дати їх початку та завершення, тобто через конкретні терміни [86, с.144]. Датою закінчення робіт (будівництва об'єкта) вважається дата їх прийняття замовником. Виконання робіт (будівництво об'єкта) може бути закінчено достроково тільки за згодою замовника.

У контексті дослідження договору підряду на будівельного (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги застосування строків у договорі характеризуються певної специфікою. Перш за все, мова йде про технічну складність та послідовність виконання будівельних робіт. Будівництво автомобільної дороги вимагає послідовності та точності у виконанні різних видів робіт, таких як підготовчі роботи, укладка дорожнього покриття, розмітка та інші. Тому встановлення чітких строків для кожного етапу є критичним для успішного завершення будівельного

проєкту. Саме тому, у п. 17 Загальних умов зазначено, що невід'ємною частиною договору підряду є календарний графік виконання робіт, в якому визначаються дати початку та закінчення всіх видів (етапів, комплексів) робіт, передбачених договором підряду. У той же час аналіз судової практики показує, що відсутність у договорі підряду окремо погоджених строків виконання кожного з видів (етапів) робіт та їх вартості не позбавляє замовника права на застосування до підрядника відповідальності передбаченої договором, виходячи з загальної вартості невиконаних робіт та з урахуванням загального терміну їх виконання [161].

Іншою характерною особливістю досліджуваних договорів є вимоги до якісного виконання підрядником ремонтно-будівельних робіт у межах відповідного договірної зобов'язання. У контексті цивільного права, правовий визначення поняття якості робіт відрізняється від економічного, філософського чи технічного в тому розумінні, що всі встановлені належним чином вимоги щодо якості ремонтно-будівельних робіт є обов'язковими при виконанні підрядником договірної зобов'язання. При цьому, якість робіт визначається не лише у внутрішніх параметрах результату, сформованих під час виконання ремонтно-будівельних робіт, але й у відповідності вимогам, передбаченим у договорі та завданнях до нього, а також у відповідності з обов'язковими нормативно-правовими актами на різних рівнях. Такий підхід забезпечує врахування усіх вимог і державних стандартів, що мають відношення до якості ремонтно-будівельних робіт, у контексті цивільно-правового регулювання цієї сфери [39, с. 200]. Ця особливість знаходить своє підтвердження у визначенні істотною умовою договору на капітальне будівництво гарантійного строку якості закінчених робіт (експлуатації об'єкта будівництва).

Поряд з цим відповідно до положень частини 1 статті 884 ЦК України підрядник гарантує досягнення об'єктом будівництва визначених у проєктно-кошторисній документації показників і можливість експлуатації об'єкта відповідно до договору протягом гарантійного строку, якщо інше не встановлено договором будівельного підряду. Гарантійний строк становить десять років від дня прийняття об'єкта замовником, якщо більший гарантійний строк не встановлений договором або

законом. У той же час необхідно враховувати, що навіть у випадку встановлення гарантійного строку експлуатації автомобільної дороги десять років від дня прийняття замовником виконаних будівельних робіт необхідно враховувати, що такий гарантійний строк розповсюджується у випадку подальшого належного використання (з урахуванням норм інтенсивності руху, навантаження та кліматичних умов) замовником об'єкта будівництва.

Таким чином на рівні положень чинного цивільного законодавства нормативно врегульовано гарантійні строки експлуатації об'єкта. Поряд з цим, у пункті 103 Загальних умов визначено, що гарантійні строки якості закінчених робіт, експлуатації змонтованих конструкцій встановлюються у договорі підряду з урахуванням вимог до цих робіт і конструкцій, визначених у проєктній документації (далі - гарантійний строк якості) [182]. Гарантійний строк експлуатації об'єкта будівництва становить десять років від дня його прийняття замовником, якщо більший гарантійний строк не встановлений договором підряду або законом (далі - гарантійний строк експлуатації). Варто зважати на те, що судова практика стосовно розуміння гарантійного строку у підрядних договорах сформована неоднозначно. Так, у Постанові ВСУ від 16.03.2016 року по справі № 3-112гс16 судом зазначається, що діючим законодавством встановлено гарантії якості у правовідносинах будівельного підряду шляхом встановлення гарантійного строку експлуатації об'єкта будівництва, незалежно від того, як цей строк названо у договорі: гарантійний строк експлуатації чи гарантійний строк об'єкта. Таким чином, суд визнає, що гарантії якості у будівництві визначаються через категорію «гарантійного строку експлуатації об'єкта будівництва». Однак, далі суд робить висновок, що договір може містити й обидва ці поняття, розділені на складові частини, таким чином допускаючи можливість їх поділу [150]. Іншим яскравим прикладом у цьому контексті є рішення Вищого господарського суду України від 25.01.2017 р. у справі № 910/1309/16. Так, судом було акцентовано увагу на тому, що положеннями статті 884 ЦК України врегульовано гарантійний строк експлуатації об'єкта будівництва, а не гарантійний строк якості виконаних робіт. Суд зазначив, що ці два поняття не є тотожними.

Встановлення гарантійних строків якості закінчених робіт, експлуатації змонтованих конструкцій, законодавцем покладено на сторін договору підряду на власний розсуд, оскільки норми чинного законодавства України, що регулюють відносини підряду, не містять імперативних приписів стосовно гарантійного строку якості закінчених робіт [148].

Таким чином, вказане вище виносить на поверхню важливу проблему співвідношення категорій гарантійні строки якості закінчених робіт та гарантійний строк експлуатації об'єкта будівництва. Як бачимо, така невизначеність досить часто викликає непорозуміння при встановленні переліку істотних договору будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги та визначенні гарантійних строків пред'явлення замовником вимог, пов'язаних з неналежною якістю виконаних робіт з будівництва автомобільної дороги. Слід підтримати позицію науковців щодо необхідності розмежування гарантійного строку експлуатації об'єкта дорожнього будівництва та гарантійного строку якості виконаних робіт. Так, гарантійний строк експлуатації об'єкта будівництва охоплює лише можливість належного використання вказаного об'єкта за призначенням і не стосується інших вимог щодо якості виконаних робіт. Визначення якості дорожнього будівництва можливо шляхом інспектування відповідності дорожньо-будівельних робіт технічним нормам та стандартам та узгодженості їх кінцевого результату змісту проєктно-кошторисної документації.

Відповідно п. 79 Загальних умов саме на замовника покладається обов'язок здійснювати контроль за ходом, якістю, вартістю та обсягами виконання робіт відповідно до частини першої статті 849 ЦК України та у порядку, передбаченому договором підряду [182]. Оскільки контроль якості виконання будівельних робіт законодавцем покладений на замовника, тому і відповідальність за неякісне дорожнє будівництво несе замовник. Відповідно пункту 77 Загальних умов з метою контролю за відповідністю робіт та матеріальних ресурсів установленим вимогам замовник забезпечує здійснення технічного нагляду за будівництвом у порядку, встановленому законодавством. Відповідно пункту 28 Загальних умов замовник має

право делегувати в установленому законодавством порядку повноваження щодо здійснення технічного нагляду і контролю третій особі, зокрема спеціалізованій організації (консультаційній, проектній, інжиніринговій тощо) або ліцензованим спеціалістам, які мають відповідні дозвільні документи, з обов'язковим зазначенням у досліджуваному договорі підряду їх повноважень [182].

Крім цього, у Загальних умовах, крім строків, що імперативно віднесені законодавцем до істотних умов, передбачається узгодження й інших строків, таких як: строк повідомлення замовника про здійснення підрядником експертної перевірки, випробувальних робіт, матеріалів, конструкцій виробів, установлення тощо, які застосовуються під час виконання робіт (абзац 10 пункт 31 Загальних умов); строк повідомлення підрядником замовника про обставини, що зумовлюють необхідність значного підвищення приблизної договірної ціни (більше ніж це визначено договором підряду) (пункт 23 Загальних умов); строк введення в експлуатацію об'єкта будівництва (абзац 2 пункт 41 Загальних умов); строк протягом якого замовник повинен повідомити підрядника про прийняте ним рішення стосовно внесення змін до договору у зв'язку з виявленням обставин, що загрожують знищенням або пошкодженням об'єкта будівництва (абзац 1-2 пункт 42 Загальних умов); строки платежів) (пункт 102 Загальних умов) тощо [182]. Слід зауважити, що хоча такий масив строків не можна віднести до істотних умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги фіксація їх у імперативному порядку у тексті договору необхідна для забезпечення інтересів не лише контрагентів у цих цивільно-правових відносинах, а й суспільства в цілому.

У цьому контексті слід зазначити, що до істотних умов договору підряду на капітальне будівництво відповідно частині 5 статті 318 ГК України відносяться: найменування сторін; місце і дату укладення; предмет договору (найменування об'єкта, обсяги і види робіт, передбачених проектом); строки початку і завершення будівництва, виконання робіт; права і обов'язки сторін; вартість і порядок фінансування будівництва об'єкта (робіт); порядок матеріально-технічного, проектного та іншого забезпечення будівництва; режим контролю якості робіт і

матеріалів замовником; порядок прийняття об'єкта (робіт); порядок розрахунків за виконані роботи, умови про дефекти і гарантійні строки; страхування ризиків, фінансові гарантії; відповідальність сторін (відшкодування збитків); врегулювання спорів, підстави та умови зміни і розірвання договору. Крім цього, у пункту 5 Загальних умов визначено і інші істотні умови, зокрема: «порядок забезпечення виконання зобов'язань за договором підряду; порядок залучення субпідрядників; вимоги до організації робіт; порядок здійснення замовником контролю за якістю ресурсів; умови здійснення авторського та технічного нагляду за виконанням робіт; порядок усунення недоліків [182].

Такий підхід законодавця до значного розширення переліку істотних умов договору та в певній мірі зарегульованістю договірних відносин обумовлений метою забезпечення більшої чіткості, визначеності та захищеності інтересів учасників договірних відносин. Розширення цього переліку сприяє детальнішому визначенню прав та обов'язків сторін у підрядних договорах у сфері будівництва, що створює основу для більш точних, комплексних та безпечних договорів між контрагентами. Поряд з цим, такий підхід суперечить усталеному у сучасній доктрині цивільного право підходу, відповідно до якого перелік істотних умов договору будівельного підряду повинен складатися з дійсно необхідних для його укладення умов, які будуть відображати його інституціональну сутність [217, с.366].

Імперативно зафіксований перелік істотних умов договору підряду з капітального будівництва у положеннях Загальних умов у тій чи іншій мірі постійно піддається критиці у сучасній вітчизняній цивілістичній доктрині.

Так, Недошовенко А. О. пропонує виключити з цього переліку: відповідальність сторін за порушення умов договору підряду, порядок врегулювання спорів, порядок внесення змін до договору підряду та його розірвання, умови щодо здійснення авторського та технічного нагляду. Такий підхід обґрунтовується: по-перше достатньою мірою урегульованості на рівні цивільного і господарського законодавстві України По-друге аналіз судової практики свідчить, що відсутність вказаних умов у договорі будівельного підряду не зумовлює неможливість

притягнення винної у вчиненні договірною правопорушення сторони до відповідальності, вирішення договірного спору чи внесення змін до договору [111, с.110-111]. Недоцільним та помилковим з точки зору праворозуміння є віднесення до істотних умов, а також в якості умов взагалі: найменування та реквізити сторін [217, с. 9 ;121 ;121 с. 405] та місце і дата укладення договору підряду [121, с.93- 94]. Так, безумовно найменування та реквізити сторін є загальною індивідуалізуючою інформацією про сторони договору. Більш того, така інформація не потребує спеціального узгодження контрагентами та може змінюватися за волею третіх осіб (наприклад, зміна банківських реквізитів однієї зі сторін). Найменування та реквізити сторін не мають регулятивного впливу на умови договору та поведінку сторін, а служать лише інформаційними та координаційними цілям [111, с.93-94]. З точки зору цивілістичної доктрини та практики укладення та виконання досліджуваного виду договорів, вказана аргументація вбачається обґрунтованою. З іншої сторони, імперативна і детальна фіксація законодавцем істотних умов договору підряду безпосередньо в його змісті свідчить про те, що вітчизняний законодавець спеціально намагається охопити весь зміст договору підряду з метою охорони та захисту прав та інтересів сторін договору підряду на капітальне будівництво. Разом з тим варто приймати до уваги і те, що відповідно до положень чинного цивільного законодавства України, що закріплюють принцип свободи договору, сторони можуть передбачити в досліджуваному договорі й інші положення, що підлягають узгодженню.

2.3. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт) автомобільної дороги

Усталеним та загальновідомим у сучасній вітчизняній доктрині цивільного права є твердження про те, що специфіка будь-якого договірною правовідношення розкривається через його основні елементи. На сучасному етапі розвитку доктрини цивільного права існує плюралізм та різноманітність теорій щодо кількості таких елементів та їх видів. Найбільш оптимальним та пріоритетним за своєю

функціональністю та широтою охоплення серед них є так званий «триланковий підхід». Згідно з останнім, основними змістовно-елементним наповненням будь-якого правовідношення є його: суб'єкти (учасники, сторони), об'єкт (майнове чи немайнове благо, з приводу якого вони виникають) та зміст (суб'єктивні цивільні права та суб'єктивні цивільні обов'язки). Свого часу відомий американський та радянський правник О. С. Іоффе до елементів договору підряду на капітальне будівництво відносив суб'єктів, об'єкт, права та обов'язки сторін. У контексті зазначеного слід погодитись з вітчизняною правницею І. В. Жилінковою, яка зазначала, що у тому випадку, коли структура правовідношення вміщує три основні елементи (суб'єкт, об'єкт, зміст), то кожен із цих елементів, у свою чергу, також є сенс аналізувати як складне системне утворення. При цьому елементний склад кожної із складових цієї системи існує не окремо, а знаходиться у тісному юридичному зв'язку та взаємозалежності з іншими її компонентами, складові якої вони визначають, тобто правовідношення [67, с. 15]. Такий підхід вбачається найбільш юридично виваженим та за своєю суттю цілком відповідає та не суперечить принципу «леза Оккама», відповідно до якого не варто множити сутності без нагальної на те необхідності.

У цілому ж, варто констатувати, що при визначенні основних елементів договірної конструкції будівельного підряду, у тому числі, договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, підходи вітчизняних та закордонних правників та правниць здебільшого узгоджені з загально-цивілістичними постулатами, законами формальної логіки та загалом не входять у суперечність зі здоровим глуздом. Навіть у тому випадку, коли термінологічне словосполучення «елементи договору будівельного підряду» не використовується у цивілістичних дослідженнях, аналіз договірної конструкції будівельного підряду здійснюється перш за все і переважно з відповідними аналітичними оцінками та глибоко осмисленими висновками щодо суб'єктів, об'єкту, суб'єктивних цивільних прав та суб'єктивних цивільних обов'язків його сторін. Очевидно, що такий підхід обумовлюється відсутністю у чинному цивільному законодавстві України визначення

на нормативно-правовому рівні поняття «елементи договору», хоча, наприклад, категорія «істотні умови» (та інші, що стосуються того чи іншого договору) нормативно закріплена у статті 638 ЦК України.

Безумовно, суб'єктний склад учасників будь-якого договірною правовідношення є базовою та невід'ємною характеристикою кожного цивільно-правового договору. Адже саме суб'єктний склад правовідношення, що виникає на підставі укладення будь-якого договору, визначає коло уповноважених осіб, що мають право його укладати і, як наслідок, встановлювати, змінювати чи припиняти цивільні права та обов'язки. Водночас, приступаючи до розгляду питання визначення суб'єктного складу договірної конструкції будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, варто прийняти участь у існуючій дискусійній науковій полеміці стосовно розмежування у категоріально-понятійному апараті зобов'язального права наступних правових категорій: «суб'єкт правовідносин», «суб'єкт зобов'язання», «сторона договору», «учасник договору». Адже, як зазначається у літературі, у сучасних правових дослідженнях на рівні розмежування та визначення співвідношення окремих термінологічних категорій та словосполучень часто має місце змішування та ототожнення цих понять [35, с.84-85].

Аналіз правової категорії «суб'єкт правовідносин (правових відносин)» знаходиться у тісному юридичному зв'язку з правовою категорією «суб'єкт права», проте не підлягає повному та беззастережному ототожненню з нею. Як відомо з інструментальної теорії права, суб'єкти права – це потенційні учасники правовідносин, особи, які можуть бути лише носіями юридичних прав та обов'язків. При цьому більшість теоретиків-правознавців зазвичай співвідносять вказані елементи їх статусної характеристики із змістом правової категорії «правосуб'єктність». У сучасній вітчизняній загально-правовій доктрині «суб'єкт правовідносин (правових відносин)» усталено розглядається як учасник відповідної вузькоспеціалізованої сфери суспільних відносин у відповідному територіально визначеному соціумі, який виступає носієм суб'єктивних юридичних прав та суб'єктивних юридичних обов'язків. При цьому акцентується увага на тому, що

категорії «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин» не можуть беззастережно статусно ототожнюватись. Цей висновок обґрунтовується наступним. По-перше, правовідносини в межах будь-якої галузі вітчизняного права не є єдиним правовим засобом опосередкування механізму реалізації приписів норм права, по-друге, не кожен учасник відповідних галузевих відносин має правосуб'єктність, по-третє, кожен пересічний громадянин є у чинному законодавстві України визнається суб'єктом права, але не в кожному випадку є учасником правовідносин» [71, с. 338]. У цьому контексті, екстраполюючи ці висновки на досліджувану сферу, необхідно враховувати, що «суб'єкт правовідносин (правових відносин)» – це завжди суб'єкт цивільного права, який реалізує свою правосуб'єктність. Він є повноцінним учасником не абстрактних, а конкретних цивільно-правових зв'язків, тобто суб'єкт правовідносин (суб'єкт правових відносин) вже наділений конкретними суб'єктивними правами та суб'єктивними обов'язками і потенційно через їх активацію може реалізувати свою правосуб'єктність. Таким чином, можна зробити цілком виправданий і логічний висновок, що категорія «суб'єкт права» є ширшою ніж категорія «суб'єкт правовідносин (правових відносин)» та включає в себе останню. Отже, будь-який «суб'єкт правовідносин (правових відносин)» – це завжди суб'єкт права, але не кожний суб'єкт права – є суб'єктом конкретних правовідносин (правових відносин).

Що стосується оперування у зобов'язальному праві такими категоріями, як «суб'єкт зобов'язання», «сторона зобов'язання», «учасник зобов'язання» необхідно констатувати, що на рівні окремих цивілістичних та інших галузевих наукових досліджень часто зустрічається одночасне застосування вищенаведених категорій у синонімічному значенні. Така ситуація певним чином обумовлена тим, що у вітчизняному цивільному законодавстві поряд із терміном «суб'єкти» застосовуються терміни «учасник», «сторона», «особа». Варто зазначити, що такий підхід не завжди є виправданим, адже в ідеалі кожен термін чи термінологічне словосполучення повинні застосовуватись в межах цивілістичного доробку кожного правника у необхідному контексті та без допущення смислових перекручувань.

Обґрунтовано та об'єктивно заслуговує на підтримку позиція Р. О. Стефанчука. Останній, досліджуючи співвідношення понять «особа», «особистість» та «особистий» з точки зору філософії та соціології, зазначає, що термін «особа», протягом тривалого часу внаслідок тривалого та постійного терміновживання став загальноживаним в сучасній юридичній лексиці, ідентифікуючи особу-носія суб'єктивних цивільних прав та суб'єктивних цивільних обов'язків і позначаючи учасника відповідних правових відносин [224, с. 186]. Окреслена сентенція знаходить підтвердження у ході ретельного аналізу положень чинного цивільного законодавства України. Так, відповідно до положень частини 1 статті 2 ЦК України, під особами маються на увазі відповідні учасники цивільних відносин. При цьому категорія учасники цивільних відносин охоплює приватних осіб : як фізичних, так і юридичних осіб. Крім того, у частині 2 статті 2 ЦК України до учасників цивільних відносин законодавець прямо відносить державу Україна, Автономну Республіку Крим, територіальні громади, іноземні держави та інших суб'єктів публічного права [244].

На рівні цивілістичної доктрини договірного права досить часто вживаються термінологічні словосполучення «суб'єкти зобов'язання» або «сторони зобов'язання». Однак, зазначені терміни за своїм значенням та широтою охоплення відповідних категорій осіб не можна ототожнювати. Згідно з положеннями статті 509 ЦК України зобов'язанням є правовідношення, в межах якого одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші тощо) або утриматися від певної дії, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку. З цього слідує і закономірний та загальновідомий висновок про те, що основними сторонами будь-якого цивільно-правового зобов'язання є боржник (зобов'язана особа) та кредитор (управнена особа). Необхідно враховувати, що крім боржника і кредитора у зобов'язанні можуть брати участь й інші суб'єкти (також учасники зобов'язання), щодо яких зобов'язання не створює обов'язку і які не є його сторонами - треті особи. Таким чином, категорія «суб'єкти/учасники» цивільно-правового зобов'язання охоплює більш широке коло осіб ніж категорія «сторони» зобов'язання.

[33, с.16]. Цей підхід зрештою визначив спрямованість та основний зміст відповідних положень чинного цивільного законодавства України, а також є усталеним серед вітчизняних цивілістів та інших правників [255, с. 104 ; 35, с.82].

Поряд із цим підняте есенційно-термінологічне питання вирішується відмовою від вживання терміну «сторона» відносно будь-якого правовідношення. Це стосується, зокрема, і відносного цивільного правовідношення, що виникає на підставі укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, і водночас понятійно-вірним вживання терміну «сторона» відносно досліджуваної договірної конструкції. Таким чином, доречність застосування лексико-термінологічного словосполучення «сторона договору», «учасник правовідношення» чи «учасник зобов'язання» обумовлюється контекстом певного наукового дослідження.

У межах усталеного доктринального підходу першочерговими обов'язковими умовами участі суб'єктів у цивільних правовідносинах є наявність у них правосуб'єктності. Серед вітчизняних сучасних досліджень, професорка В. В. Надьон зазначає, що цивільна правосуб'єктність – це унормована на рівні положень чинного цивільного законодавства України здатність особи бути суб'єктом (учасником) цивільних правовідносин, тобто носієм дозволених прав та обов'язків; елементами правосуб'єктності є правоздатність, дієздатність і деліктоздатність [7 ,с.107]. Виходячи із універсальної правоздатності, у сучасній юридичній літературі сформувалося досить усталене бачення щодо надання фізичним особам, юридичним особам та фізичним особам-підприємцям можливості мати будь-які особисті немайнові та м'які права. Поряд з цим, треба завжди враховувати, що деякі суб'єктивні цивільні права та суб'єктивні цивільні обов'язки за своєю суттю та змістовим призначенням можуть належати виключно людині. Людина здійснює її безпосередньо і автономно. На відміну від людини, юридична особа набуває цивільної правоздатності і дієздатності та здійснює їх через свої органи, які діють відповідно до установчих документів та закону.

Відповідно статті 837 ЦК України за договором підряду одна сторона (підрядник) зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням другої сторони (замовника), а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконану роботу. У свою чергу у статті 875 ЦК України визначено, що за договором будівельного підряду підрядник зобов'язується збудувати і здати у встановлений строк об'єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проєктно-кошторисної документації, а замовник зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проєктно-кошторисну документацію, якщо цей обов'язок не покладається на підрядника, прийняти об'єкт або закінчені будівельні роботи та оплатити їх [244]. Поряд з цим, в контексті зазначеного необхідно враховувати, що предметом досліджуваної договірної конструкції відповідно до чинного законодавства України є комплекс правомірних дій по здійсненню будівництва лінійного комплексу інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів - автомобільної дороги. Будь-яке будівництво за своєю сутністю передбачає складний процес послідовних, технічно та юридично виважених дій, що мають певну логарифмічно обумовлену специфіку здійснення. Саме тому, з урахуванням рівня складності та соціальної значущості з одного боку, та підвищеної небезпечності об'єкта будівництва – з іншого, специфіка цивільно-правових відносин у сфері будівництва (ремонту, реконструкції) автомобільної дороги має бути визначена законодавцем на належному рівні нормативно-правової врегулюваності та вимагає встановлення додаткових законодавчих вимог для суб'єктів, що здійснюють будівельні, ремонтні та реконструкційні роботи у сфері забезпечення належного та безперебійного функціонування вітчизняної мережі автомобільних доріг.

У ході визначення специфіки статусно-суб'єктного складу сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги необхідно, перш за все, дослідити питання щодо того, хто ж саме із учасників цивільно-правових відносин може бути замовником, а хто - підрядником. Адже нормативні приписи параграфу 3 Глави 61 ЦК України «Будівельний підряд» є

максимально універсальними і чітко не встановлюють спеціальних чи додаткових вимог до статусних особливостей сторін договору на виконання досліджуваних підрядних робіт у сфері дорожнього будівництва. Основний зміст статей зазначеної Глави зводиться до встановлення того, хто і яким чином укладає договір будівельного підряду, якими суб'єктивними правами і суб'єктивними цивільними обов'язками наділена кожна із сторін договору та які можливі правові наслідки повинні мати місце при порушенні його умов. Остаточні висновки щодо цього варто висловити тільки після ретельного правового аналізу інших дотичних нормативних положень чинного законодавства України.

Як слідує з нормативних положень статті 10 Закону України «Про автомобільні дороги» вітчизняним законодавцем визначено вичерпний перелік органів державної влади та управління, що мають право організовувати та опікуватись будівництвом та наступною експлуатаційною підтримкою вітчизняних автомобільних доріг загального користування.

Так, до державних органів, що мають право опікуватись питаннями експлуатації вітчизняних автомобільних доріг, чинне законодавство України відносить: центральні органи виконавчої влади, Раду міністрів Автономної Республіки Крим, обласні міські державні адміністрації та Севастопольську державну адміністрацію. При цьому, слід враховувати, що вітчизняний законодавець імперативно встановлює чітко визначені напрямків юрисдикції зазначених суб'єктів владних повноважень. Так, відповідно до Положень про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 [51] Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі-Мінінфраструктури) є головним органом у системі центральних органів вітчизняної виконавчої влади, що визначає не лише основні напрямки формування дорожнього будівництва та подальшої експлуатації доріг, але й забезпечує здійснення державного контролю та управління у сфері функціонування дорожнього господарства в Україні (абзац 3 п. п. 2 п. 3 Положень про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України).

Мінінфраструктури здійснює свою юрисдикцію у досліджуваній сфері у відповідності до нормативно визначених напрямів його діяльності, у встановленому порядку керується базовими пріоритетними орієнтирами та здійснює діяльність у сфері забезпечення розробки та реалізації державної практики управління сферою дорожнього господарства в Україні. Поряд з цим, не можливо не зазначити, що одним із значних здобутків у напрямку подальшої оптимізації управлінської взаємодії системи центральних органів виконавчої влади у сфері здійснення державою дорожнього господарства в Україні стало віднедавна створення нового органу. Мова йде про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури, яке було створено на базі Державного агентства автомобільних доріг України. Воно було реорганізоване шляхом приєднання до нього Державного агентства інфраструктурних проєктів відповідно до постанови Про деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади № 29 від 13 січня 2023 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України [55].

Узагальнюючи викладене вище, необхідно сформулювати висновок про те, що в залежності від функціональної диференціації до системи органів державної влади, що здійснюють управління вітчизняними автомобільними дорогами загального користування, належать:

– Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України – функціональні напрями управлінської діяльності якого визначені організацією та поточним керівництвом функціонування сфери дорожнього господарства України у межах своєї компетенції;

– Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України – реалізує владні повноваження щодо формування та контролю за втіленням державної політики у сфері дорожнього господарства та втілювати у повсякденність управління вітчизняними автомобільними дорогами загального користування державного значення;

– Місцеві державні адміністрації, розташовані відповідно в обласних і районних центрах; Рада міністрів Автономної Республіки Крим; Севастопольська

міська державна адміністрація – безпосередньо здійснюють керівництво будівельними і ремонтними роботами, а також діяльністю по організаційному забезпеченню реконструкції та належного утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення відповідно до вітчизняних державних будівельних норм і стандартів та кошторисів щодо об'єктів та обсягів витраті виділених на відповідні проєкти бюджетних коштів, нормативно передбачених вітчизняними місцевими бюджетами.

Компетенція ще одного вітчизняного органу державної влади та управління визначена п. 1 Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 21.02.2023 № 193) [187]. Вказане Агентство є центральним органом виконавчої влади, який здійснює організаційно-управлінські функції у сфері підтримання у належному експлуатаційному стані та подальшого розвитку вітчизняного дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення. Це Агентство, на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України, здійснює управління виключно автомобільними дорогами загального користування державного значення. Для забезпечення подальшого розвитку та належного функціонування автомобільних доріг загального користування державного значення шляхом їх будівництва, реконструкції, ремонтів та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг, Агентством засновано служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях (далі – Служби). Згідно Положень про Служби, затверджених Наказами Агентства відновлення, Служби керуються Конституцією, законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, іншими нормативно-правовими актами, наказами та дорученнями Агентства, внутрішніми документами, вказаним вище Положенням, а також будівельними нормами, правилами, стандартами, іншими нормативними

документами у сфері будівництва, ремонту, облаштування, модернізації та утримання об'єктів інфраструктури. Основним предметом діяльності Служб є виконання функцій замовника робіт та послуг з будівництва, реконструкції, ремонтів та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення. З метою реалізації наданих повноважень, Службами, за результатами тендерних процедур закупівель, укладаються відповідні договори з підрядними організаціями. Так, зокрема, відповідно до п. 1.1 Положення про Службу відновлення та розвитку інфраструктури у Полтавській області, вона є державною неприбутковою організацією, яка заснована на державній власності і належить до сфери управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України [131]. Враховуючи викладене вище, територіальні служби Агентства за своєю правовою природою є територіальними органами Державного агентства і територіальними органами державної влади в цілому. Вони, в свою чергу, наділені повноваженнями вступати у договірні правовідносини з суб'єктами господарювання щодо будівництва та ремонту автомобільних доріг, які перебувають у державній власності, а також здійснювати оплату відповідних виконаних робіт у сфері дорожнього будівництва, реконструкції та ремонту. Ясність в це питання вносить в тому числі вітчизняна судова практика [235, с. 369-370]. В якості прикладу можна навести постанову Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 28.05.2020 року у справі № 912/48/19, згідно з якою Товариство з обмеженою відповідальністю «Спецтрансбуд» звернулося до суду з позовом до Департаменту дорожнього господарства Львівської обласної державної адміністрації та Служби автомобільних доріг у Кіровоградській області про стягнення заборгованості з оплати вартості виконаних робіт за договором підряду на реконструкцію автомобільної дороги Стрий-Тернопіль-Кіровоград-Знам'янка [152]. У своєму рішенні суд визнав належним відповідачем саме Департамент дорожнього господарства Львівської обласної державної адміністрації та зобов'язав стягнути з нього грошові кошти на користь позивача. Такий же висновок робить суд у постанові Касаційного

господарського суду у складі Верховного Суду від 02.06.2023 року у справі № 914/2355/21 [153].

Грунтовний аналіз нормативних положень Закону України «Про публічні закупівлі» [204] дає привід стверджувати, що на стороні замовника можуть бути лише дві групи суб'єктів. До першої групи відносяться органи державної влади, місцевого самоврядування та соціального страхування, які були створені відповідно до закону. До другої – юридичні особи публічного права (їх об'єднання), які повинні забезпечувати реалізацію функцій держави або територіальних громад, за винятком промислової чи комерційної діяльності. Водночас виникає логічне питання: хто ж все таки є замовником у договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: держава Україна, АР Крим, органи місцевого самоврядування, їх органи чи юридичні особи публічного права, що створені з метою забезпечення функцій держави ?

У вітчизняній цивілістичній доктрині питання цивільної правоздатності та дієздатності і зрештою правосуб'єктності держави України, АРК, органів місцевого самоврядування чи уповноважених ними органів характеризується невизначеністю і залишається предметом жвавих наукових дискусій. На сучасному етапі розвитку вітчизняного суспільства та державотворення встановлення та подальший розвиток відповідних суспільно-державних зв'язків у приватній сфері правового регулювання, а також сама можливість участі держави Україна у різноманітних галузево унормованих суспільних відносинах, не викликає жодних сумнівів. Цей висновок поширюється і на цивільні правовідносини, хоча питання остаточного визначення основних напрямів, суб'єктного складу та форм такої участі держави Україна у приватних відносинах (безпосередньо або через певних уповноважених суб'єктів) у вітчизняній цивілістиці й досі залишається дискусійним. Як наслідок, в сучасній юридичній доктрині сформувалось декілька основних наукових підходів. Концепція заперечення можливості безпосередньої участі держави Україна в цивільних правовідносинах. Вона виникла на більш ранніх етапах становлення приватно-правової доктрини і не знаходить широкої підтримки у сучасних

правників. Серед представників галузевих наук, що опікуються визначенням основних напрямів вирішення конкретних практичних та наукових проблем функціонування держави Україна, значне поширення та підтримку знайшла теорія визнання за державою Україна цивільної правосуб'єктності [71, с. 340]. Такий підхід певним чином знайшов безпосереднє втілення в положеннях чинного ЦК України, в межах якого держава Україна, Автономна Республіка Крим, територіальні громади, іноземні держави та інші суб'єкти публічного права прямо зазначені як учасники цивільних відносин (частина 2 статті 2 ЦК України) [244]. Поряд з цим, аналіз нормативних положень цієї ж статті, створює теоретичне підґрунтя для висновку про те, що законодавець беззастережно не відносить Державу Україна до суб'єктів права, а визначає її статус через конструкцію суб'єкта публічної влади, що приймає участь у цивільних правовідносинах і є їх учасником у визначених законодавством межах. Однак, в такому разі необхідно зважати на те, що хоча визнання держави Україна учасником цивільних відносин є важливою нормативною установкою, але це остаточно не вирішує проблему визначення безпосередніх форм участі держави Україна у сфері приватноправового регулювання, саме як учасника правовідносин, що засновані на засадах юридичної рівності. Як відзначає професорка І. В. Спасибо-Фатеева, єдиний спосіб забезпечити можливість участі держави Україна у цивільних правовідносинах – це наділити її однаковою правосуб'єктністю з іншими суб'єктами цивільного права. Це означає, що держава Україна наділена такими ж суб'єктивними цивільними правами та суб'єктивними цивільними обов'язками як і решта учасників цивільних правовідносин, зокрема, приватні особи - юридичні та фізичні особи. На думку правниці, досягти цієї мети можна одним з двох шляхів: 1) нормативно закріпити безпосередньо за державою Україна статус юридичної особи публічного права; 2) надати державі Україна право участі в цивільних правовідносинах в якості особливого їх учасника [221, с. 97]. Серед сучасних правників є чимало прихильників концепції «держава Україна – юридична особа» [125, с. 68; 87 с. 70–72; 60, с. 131], так і тих, хто підтримує теоретичну конструкцію «держава Україна – особливий учасник цивільних правовідносин» [221, с. 97; 119 с.78],

Втім, необхідно враховувати, що будучи учасником цивільних відносин, держава Україна, у переважній більшості випадків, не є безпосереднім учасником економічних відносин і може реалізовувати свою правосуб'єктність лише через органи державної влади, наділені господарсько-правовою компетенцією, маючи статус суб'єкта господарських відносин, а також у випадках, встановлених чинним законодавством України [58, с. 70]. Професор Л. Боднар зазначає, що вітчизняні державні органи державної влади і управління, а також відповідні органи місцевого самоврядування визнаються суб'єктами різноманітних груп цивільно-правових відносин, наділені статусом юридичних осіб публічного права, при цьому не втрачаючи владних повноважень у сегменті публічних відносин [20 с. 35]. Досліджуючи підрядні відносини за чинним законодавством України, до подібних висновків приходять й професор Гриняк А.Б. [39 с. 181-182].

Професор А. С. Довгерт, досліджуючи окреслену проблему, пропонує виходити з наступного: якщо орган державної влади виконує покладені на нього державою функції, то у відповідних цивільних відносинах цей орган є представником держави і набуває цивільних прав і обов'язків для держави Україна. Тобто учасником і кінцевим бенефіціаром цих відносин є держава Україна. Якщо ж орган державної влади діє у цивільних відносинах з метою матеріального та іншого забезпечення здійснення відповідних державних функцій (орендує приміщення, набуває право власності на будівельні матеріали, платить за газ, електроенергію тощо), то учасником цивільних відносин і їх кінцевим бенефіціаром виступає саме цей орган. Більше того, правник пропонує відходити від практики надання міністерствам, відомствам, іншим вітчизняним органам державної влади та місцевого самоврядування статусу юридичних осіб публічного права та піти шляхом багатьох країн світу, де в приватних правовідносинах приймають участь не ці державні органи влади і управління, а безпосередньо держава або громада, які за наявності законних підстав виступають і безпосередніми суб'єктами цивільно-правової відповідальності [246, с.118-121].

Що стосується органів місцевого самоврядування, то їх цивільно-правовий статус встановлений Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» від

21 травня 1997 р. Відповідно до частини 8 статті 27 цього закону одним із владних повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад є розміщення на підставі укладення відповідного договору замовлень на виробництво продукції, виконання робіт (послуг), необхідних для функціонування територіальної громади, на підприємствах, в установах та організаціях [199].

Отже, зважаючи на вищенаведене, можна сформулювати висновок про те, що замовником за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є наділений відповідними повноваженнями орган державної виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, на балансі якого знаходиться відповідна автомобільна дорога. Вказаний орган укладає досліджуваний договір від імені держави Україна або відповідної територіальної громади. Таким чином, замовником за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги завжди виступає відповідний орган державної влади чи орган місцевого самоврядування.

Наразі варто констатувати гостру необхідність у чіткому окресленні на рівні положень оновленого ЦК України загального нормативного підходу, відповідно до якого органи державної влади не наділяються власною правосуб'єктністю, а реалізують у цивільних правовідносинах правосуб'єктність держави Україна. Крім того, вказані нормативні положення повинні чітко і однозначно встановлювати, що державні установи і заклади виступають самостійними учасниками цивільних правовідносин і реалізують в них свою власну правосуб'єктність. Контрагентом замовника за договором будівельного підряду (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виступає підрядник. Як зазначалося вище, спеціальних вимог у параграфі, що регулює відносини будівельного підряду у ЦК до його сторін не встановлено. Однак, відповідно до частини 3 статті 837 ЦК України для виконання окремих видів робіт, встановлених законом, підрядник (субпідрядник) зобов'язаний одержати спеціальний дозвіл. Насамперед такі обмеження стосуються окремих видів підприємницької діяльності підрядника, що підлягають ліцензуванню відповідно до положень Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [198].

Відповідно до положень цього закону суб'єктом ліцензування можуть бути: юридична особа всіх форм власності або фізична особа – підприємець.

У чинній редакції Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», відповідно пункту 9 частини 1 статті 7 встановлено вимогу щодо обов'язковості отримання ліцензії при будівництві об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками за переліком видів робіт, що визначається Кабінетом Міністрів України, - з урахуванням особливостей, визначених Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» [198].

У цьому сенсі слід звернути увагу на те, що визначення правового режиму забудови територій, встановленого Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» першочергово залежить від класу наслідків будівель і споруд, які плануються побудувати. Відповідно п. 6.1 ГБН В.2.3-37641918-552:2015 клас наслідків (відповідальності) розраховується за певними критеріями. Тобто об'єкти, на яких виконуються будівельні роботи з будівництва, реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг, можуть мати значний рівень небезпеки для здоров'я і життя людей, які постійно або періодично будуть знаходитись на об'єкті або які знаходитимуться зовні такого об'єкта, матеріальних збитків чи соціальних втрат, пов'язаних із припиненням експлуатації або з втратою цілісності об'єкта. І таким чином згідно з пунктом 9 частини першої статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» та частиною першою статті 37¹ Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» господарська діяльність з будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними наслідками (СС3), підлягає ліцензуванню за переліком видів робіт, що визначається Кабінетом Міністрів України, відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» з урахуванням особливостей, визначених цим Законом [198]. У зв'язку з зазначеним, цілком логічним вбачається нормативний підхід вітчизняного законодавця щодо встановлення додаткових вимог до підрядника з обов'язкового врахування галузевої

специфіки та необхідності забезпечення гарантованої безпечності виконання всіх видів робіт на окремих об'єктах будівництва, у тому числі у зв'язку з будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом автомобільних доріг.

Варто зазначити, що здійснювати відповідні роботи за договором будівельного підряду на будівництво (реконструкцію, ремонт) автомобільної дороги може здійснювати тільки суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на здійснення відповідного виду господарської діяльності відповідно до чинного законодавства України.

При цьому у сфері визначення сторін договору підрядник робіт з будівництва автомобільних доріг знаходить прояв інша важлива проблема, а саме проблема залучення до виконання підрядних робіт у досліджуваній сфері підрядника-нерезидента. У статті 3 Закону України «Про публічні закупівлі» від 25.12.2015 № 922-VIII встановлено основні (базові) принципи здійснення публічних закупівель та недискримінація учасників, зокрема принцип недискримінації учасників закупівель, відповідно до якого учасники (резиденти та нерезиденти) всіх форм власності та організаційно-правових форм беруть участь у процедурах закупівель/спрощених закупівлях на рівних умовах. Таким чином, чинне законодавство України прямо встановлює для нерезидентів можливість брати участь у публічних закупівлях в Україні паритетно з резидентами. Це означає, що суб'єктивні цивільні права і суб'єктивні цивільні обов'язки резидентів та нерезидентів є рівними. Однак, відповідно до роз'яснення спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування (лист Держпідприємництва України від 08.08.2002 р. № 3-451-1468/4349 (v4349563-02) для отримання ліцензії на будівельну діяльність (вишукувальні та проєктні роботи для будівництва, зведення несучих та огорожуючих конструкцій, будівництво та монтаж інженерних і транспортних мереж) іноземний суб'єкт (нерезидент) повинен в установленому чинним законодавством України порядку зареєструвати представництво іноземного суб'єкта господарської діяльності в Україні. Через це представництво повністю або частково буде здійснюватись зазначена господарська діяльність, при цьому нерезидент

зобов'язаний стати на облік у державній податковій інспекції за місцезнаходженням та у Державній службі статистики України і лише після цього подати до органу ліцензування заяву на отримання ліцензії на зазначений вид господарської діяльності, копію довідки про внесення до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України інші документи, передбачені чинним законодавством України. Таким чином, чинне законодавство України формально передбачає можливість участі нерезидентів у якості підрядників за договором підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Однак, відповідно нормативним положенням статті 16 Закону України «Про публічні закупівлі» на етапі подання документів учасниками процедури публічних закупівель замовник має право вимагати подання учасниками документально підтвердженої інформації про їх відповідність кваліфікаційним критеріям. Замовник встановлює один або декілька з таких кваліфікаційних критеріїв: наявність в учасника процедури закупівлі обладнання, матеріально-технічної бази та технологій; наявність в учасника процедури закупівлі працівників відповідної кваліфікації, які мають необхідні знання та досвід; наявність документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного (аналогічних) за предметом закупівлі договору (договорів); наявність фінансової спроможності, яка підтверджується фінансовою звітністю. Такі кваліфікаційні критерії фактично дублюються у Методичних рекомендаціях щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства, затверджених Наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 17.08.2020 № 1572 [185]. Поряд з цим, у Методичних рекомендаціях детально визначено всі рекомендації щодо основних вимог під час розроблення тендерної документації при проведенні процедур закупівель, які доцільно використовувати замовникам у сфері дорожнього господарства. Проте дуже складно і навіть подекуди практично неможливо учаснику (нерезиденту) публічних закупівель робіт із будівництва (нове будівництво, капітальний ремонт та реконструкція) автомобільних доріг виконати вимоги до тендерної документації, зокрема підтвердити свій належний фахово-кваліфікаційний рівень відповідно встановленим кваліфікаційним

критеріям. Зокрема, мова йде про наявність в учасника процедури закупівлі обладнання, матеріально-технічної бази та технологій. При цьому цілком очевидно, що необхідні обладнання та матеріально-технічна база нерезидента може знаходитись поза межами України. Постає цілком логічне питання доцільності встановлення вимоги щодо вказівки місця знаходження матеріально-технічної бази та технологічного інструментарію виконавця виключно на території України ще на етапі подачі тендерної документації для участі у публічних закупівлях. На наш погляд, такий підхід для учасників (нерезидентів) необхідно змінювати на користь встановлення у якості такого критерію обов'язку та конкретних строків поставки необхідного обладнання та формування на території України необхідної для забезпечення будівництва дорожнього покриття матеріально-технічної бази, зафіксувавши цей обов'язок в умовах у проєкту досліджуваного виду договору.

Наступним наріжним камнем можливості потенційної участі нерезидента у публічних закупівлях є вимога наявності у нього, як учасника процедури закупівлі, наявності для спорудження дорожнього покриття та супроводжуючої інфраструктури певної кількості працівників відповідної кваліфікації, які мають необхідні знання та досвід. Інформація про наявність у нерезидента розглядуваного статусу заявленої кількості працівників відповідної кваліфікації, які мають знання та досвід, необхідні для виконання робіт, повинна бути документально підтверджена ним. Відповідно до п. 12 Методичних рекомендацій щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства, затверджених Наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 17.08.2020 № 1572, інформація про наявність у нього працівників відповідної кваліфікації, які мають знання та досвід, необхідні для виконання робіт, може подаватися учасником у вигляді довідки. Інформація, зазначена у довідці, може бути підтверджена копіями документів, завіреними учасником: копія трудової книжки; або копія наказу про призначення на посаду, наказу про сумісництво (за наявності); або цивільно-правова угода з особами, що будуть задіяні учасником під час виконання договору про закупівлю; або інші документи, передбачені чинним законодавством України, та які

підтверджують наявність правовідносин учасника з відповідними категоріями працівників. У якості окремої проблеми варто зазначити, що копії трудової книжки або копії наказу про призначення на посаду на практиці не завжди можливо виконати, адже у багатьох сучасних країнах ЄС та США взагалі не існує трудових книжок. В Італії, Німеччині і Франції, наприклад, співробітник добровільно може пред'явити спеціальну «робочу картку», щоб підтвердити свою кваліфікацію. Так само вимога щодо надання копії наказу про призначення на посаду також не у всіх випадках може підлягати виконанню, оскільки на відміну від чинного законодавства України, законодавство деяких європейських країн не визначає обов'язку видачі наказу про прийняття на роботу перед укладанням трудового контракту. Теж саме стосується й інших документів, що відповідають чинним вимогам українського законодавства, але не використовуються у практиці інших держав. Єдиний вихід вирішення зазначених проблем, зумовлених різними правилами оформлення трудових відносин в окремих країнах, є врахування цих правил та допустимість інших документованих доказів їх наявності з урахуванням нормативних приписів законодавства країни, в якій нерезидент отримав відповідний підприємницький статус.

Іншою проблемою участі нерезидента у вітчизняних публічних закупівлях є вимога документального підтвердження наявності досвіду виконання аналогічного (аналогічних) за предметом закупівлі договору (договорів). Адже, незважаючи на наявність досвіду у сфері будівництва автомобільних доріг у країнах третього світу, нерезиденти можуть не мати досвіду врахування високих стандартів будівництва, закріплених у відповідних Директивах Європейського союзу, аналогічних нормативних документах інших розвинених країн світу, а також наближених до них сучасних вимог чинного законодавства України, що регулює відносини у досліджуваній сфері. Відсутність такого позитивного досвіду також може мати наслідком фактичну неможливість виконання нерезидентом вищезазначеної вимоги.

Поряд з цим, протягом досить тривалого часу складалася негативна для нерезидентів тенденція невизнання наданих ними сертифікатів та іншої технічної документації на продукцію іноземного виробництва, у зв'язку з цим остання не

підлягала використанню у процесі будівництва вітчизняних доріг, оскільки не відповідала вимогам державних стандартів України (ДСТУ). Важливим кроком у подоланні зазначеної проблеми є ухвалення Національним органом стандартизації державним підприємством «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» наказу Про пакетне прийняття європейських нормативних документів CEN/CENELEC від 28 грудня 2022 р. № 285. Зокрема, наказ затверджує 20 268 європейських нормативних документів CEN/CENELEC як аналогів національних нормативних документів методом підтвердження з наданням чинності з 31 грудня 2023 року.

Зважаючи на викладене вище, підтверджується попередній висновок про те, чинне законодавство України хоча й передбачає можливість участі нерезидентів у якості підрядників за договором підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, на сучасному етапі складається не зовсім прийнятна ситуація. Вирішення поставленої проблеми може бути здійснене шляхом адаптації ліцензійних вимог для резидентів та нерезидентів відповідно до європейських стандартів в сфері будівництва автомобільних доріг з одночасним впровадженням більш гнучких правил щодо визначення наявності досвіду виконання будівельних робіт для нерезидентів.

Поряд з цим, необхідно зауважити, що відсутність ліцензії у підрядника означає, що він не може виконувати відповідні будівельні роботи для яких необхідна ліцензія, особисто, однак, він все ж таки має право виступати стороною договору з можливістю залучення ним до виконання робіт субпідрядників, які мають право на провадження виду господарської діяльності або частини виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, залишаючись стороною договору підряду та відповідаючи за належне виконання зобов'язання. Як зазначає професор В. В. Луць, договірні відносини у сфері виконання робіт можуть виникати як на підставі прямого договору між замовником і підрядником, так і шляхом укладення договору генерального підряду [100, с. 213]. Безумовно, специфічною рисою підрядних договірних конструкцій є те, що вітчизняний законодавець закріпив як загальну для

всіх видів договору підряду конструкцію «генерального підряду», а саме, систему взаємовідносин між сторонами, за якою робота може виконуватися підрядником або особисто, або за допомогою інших осіб (субпідрядників), якщо особисте виконання роботи не передбачено договором. З урахуванням цього підрядник виступає по відношенню до замовника як генеральний підрядник, а перед субпідрядником - як замовник. Чинне вітчизняне законодавство забороняє замовнику і субпідряднику пред'являти один одному претензії, пов'язані з порушенням умов договорів, укладених кожним із них з генеральним підрядником, якщо інше не встановлено договором або законом [245, с. 360]. Таким чином, хоча замовник і субпідрядник так чи інакше вступають у фактичні відносини в процесі будівництва, юридичного значення цей зв'язок за загальним правилом не набуває. У зв'язку з цим замовник, не тільки фактично не має суб'єктивного зобов'язального права вимоги, а й фактично не уповноважений протидіяти неналежному виконанню умов субпідрядних договорів. Відповідно п. 62 Постанови замовник і субпідрядник не можуть пред'являти один до одного претензії, пов'язані з порушенням умов договорів, укладених кожним з них з генеральним підрядником, якщо інше не встановлено договором або законом. Однак, ураховуючи диспозитивну форму закріпленням зазначеного положення щодо заборони взаємного пред'явлення претензій між замовником і субпідрядником, можна припустити, що сторони в договорах між собою все ж таки мають право передбачати можливість пред'явлення замовником заснованих на договірних відносинах між ними вимог безпосередньо до субпідрядника чи субпідрядника до замовника.

Нормативні приписи пункту 3 Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві», визначають правовий статус генерального підрядника та субпідрядника. Генеральним підрядником постає підрядник, який залучає до виконання робіт третіх осіб (субпідрядників), за загальним правилом одноосібно приймаючи перед замовником відповідальність за результати

їх роботи. При цьому субпідрядником постає окремий учасник досліджуваних договірних відносин, який в порядку, визначеному договором підряду та на підставі договору субпідряду, укладеного з генеральним підрядником, який залучається до виконання відповідного вузького напрямку робіт [182]. Крім того, відповідно п. 30 цієї ж постанови лише за згодою замовника підрядник має право залучати до виконання договору підряду третіх осіб (субпідрядників) [182]. Цілком логічно виваженим та науково обґрунтованим є висновок професора Гриняка А. Б. про те, що хоча у чинному ЦК України не передбачено норми про те, що замовник за згодою генерального підрядника має право за паралельним договором підряду залучати інших підрядників для виконання специфічних робіт, які генпідрядник виконати самотійно неспроможний. У таких випадках, керуючись приписами статті 6 ЦК України, за певних умов сторони можуть передбачити таку умову в договорі будівельного підряду, включаючи договір підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, оскільки такі положення не суперечать нормативним приписам чинного законодавства України [39, с. 192].

Потенційна поява ще однієї ланки у структурних зв'язках сторін договору будівельного підряду опосередковується вирішенням проблематики можливості чи неможливості залучення для будівництва вітчизняних доріг так званих «підсубпідрядників». Варто відзначити, що чинне цивільне законодавство України прямо не встановлює можливість залучення «підсубпідрядників» у договорах підряду на будівництво, але водночас не містить й заборони щодо такого залучення. Проте, важливо відзначити, що відсутність заборони в законодавстві автоматично відкриває можливість його впровадження у практику укладення та виконання досліджуваних підрядних договорів. З урахуванням вищезазначеного, необхідно розглядати потенційну можливість залучення «підсубпідрядників» до будівництва вітчизняних доріг за ініціативою субпідрядника, але з обов'язковим узгодженням та кого ускладнення суб'єктного складу досліджуваних договірних відносин з генпідрядником. З точки зору практичного підходу, розгляд питання щодо можливості створення так званих «підсубпідрядних ланок» у галузі будівництва

автомобільних доріг в Україні може бути проведено синхронно з можливістю зменшення кількості субпідрядників у масштабних будівельних проєктах. Це важливо, оскільки збільшення чисельності субпідрядників може призвести до складнішої структури договірних відносин у будівництві вітчизняних доріг.

Таким чином, окреслене вище, дозволяє зробити висновок про те, що досліджувана договірна конструкція характеризується багаторівневою структурою договірних зв'язків : а) «замовник» – «підрядник» (дотримуючись усталеної термінології професора В. В. Луця – «прямий договір»); б) «замовник» – «генеральний підрядник» – «субпідрядник» (конструкція «генерального підряду»); б) «замовник» – «генеральний підрядник» – «субпідрядник»- «підсубпідрядник» (конструкція ускладненого «генерального підряду»).

Поряд із цим, важливим учасником підрядних відносин з будівництва (реконструкцію, ремонт) автомобільної дороги виступає ще один суб'єкт - «інженер-консультант». Відповідно пункту 4¹ статті 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» інженер-консультант – це фахівець із кваліфікаційним рівнем, підтвердженим органом із сертифікації персоналу, акредитованим у відповідній сфері згідно із законом, та/або суб'єкт господарювання, що має у своєму складі таких фахівців, який здійснює управління проєктом, забезпечує організаційне і консультаційне супроводження комплексу робіт, пов'язаних із створенням об'єкта архітектури, приймає від імені замовника відповідні рішення та виконує інші функції, визначені договором [205].

У статті 11 Закону України «Про архітектурну діяльність» закріплено, що технічний нагляд забезпечується замовником та здійснюється особами, які мають кваліфікаційний сертифікат. Відповідно п.п. 77-79 Загальних умов, укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві з метою забезпечення контролю за відповідністю робіт, матеріальних ресурсів установленим вимогам замовник здійснює технічний нагляд та контроль за виконанням робіт. Відповідно п. 28 Загальних умов замовник має право залучати до управління проєктом, організаційного і консультаційного супроводження комплексу робіт, пов'язаних із

створенням об'єкта будівництва, виконання інших функцій, визначених договором про надання інженерно-консультаційних послуг, інженера-консультанта із зазначенням у договорі підряду його повноважень та зобов'язання підрядника щодо надання інженеру-консультанту доступу до будівельного майданчика, тобто замовник має право делегувати свої повноваження інженер-консультанту у частині здійснення технічного нагляду і контролю за будівництвом. Про важливість залучення інженер-консультанта у процес будівництва автомобільних свідчить і нормативні положення статті 6 Закону України «Про автомобільні дороги», так для забезпечення постійного незалежного аудиту (оцінки) технічного стану автомобільних доріг та якості дорожніх робіт можуть залучатися кваліфіковані інженери-консультанти у сфері дорожнього будівництва, акредитовані у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Порядок здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2007 р. № 903. [136] Технічний нагляд і контроль за виконанням робіт забезпечується шляхом: проведення експертизи відповідності робіт і матеріальних ресурсів установленим вимогам, у тому числі із залученням незалежних експертів; участі в експертизах (перевірках, випробуваннях) відповідності робіт і матеріальних ресурсів установленим вимогам; проведення перевірок наявності у підрядника документів (дозволів, ліцензій, сертифікатів, паспортів тощо), необхідних для виконання робіт; перевірки ведення документації про виконання договору підряду та виконання підрядником вказівок і приписів уповноважених державних органів і проєктної організації, що здійснює авторський нагляд стосовно якості виконаних робіт і матеріальних ресурсів [167].

Таким чином, на законодавчому рівні закріплено лише право замовника залучати інженер-консультанта до будівельних робіт по спорудженню автомобільної дороги. У контексті зазначеного, враховуючи міжнародний досвід у сфері будівництва автомобільних доріг, вбачається, що залучення інженера-консультанта повинно мати обов'язковий характер у випадках, передбачених законом, зокрема, коли мова йде про будівельні роботи у сфері спорудження автомобільних доріг

державного значення.

Висновки до розділу 2

1. З'ясовано, що ЦК України не містить визначення предмету договору будівельного підряду. Аналіз нормативних положень законодавчого визначення договору будівельного підряду (частина 1 статті 875 ЦК України) дає змогу зробити висновок, що за договором будівельного підряду підрядник зобов'язується збудувати і здати у встановлений строк об'єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проєктно-кошторисної документації, а замовник зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проєктно-кошторисну документацію, якщо цей обов'язок не покладається на підрядника, прийняти об'єкт або закінчені будівельні роботи та оплатити їх.

2. Аналіз чинного законодавства України в сфері регулювання відносин з оборонних закупівель дозволяє зробити висновок про те, що вони характеризуються виправданим обмеженням принципу свободи договору, що знаходить прояв у наявності імперативного елемента в процедурі укладення договору; обов'язковості дотримання процедури укладення договору; відсутності переддоговірних контактів сторін; плановості закупівель з точки зору прогнозованості укладення майбутнього договору тощо. Разом з цим, у контексті укладення договору щодо публічних та оборонних закупівель з будівельних робіт важливо забезпечити збалансований підхід до захисту як публічних, так і приватних інтересів. Особливий порядок укладення таких договорів сприяє досягненню прозорості в закупівельних процесах, що, в свою чергу, сприяє зменшенню корупційних ризиків. Такий підхід дозволяє забезпечити прозорість та відкритість використання державного асигнування.

3. Специфічний процес укладення договорів забезпечує моніторинг та перевірку процедур закупівлі, зменшуючи ризик корупційних дій у публічному секторі. З іншого боку, приватний інтерес полягає в забезпеченні отримання виконавцем робіт стабільного прибутку. Умови договору, які гарантуються державою щодо оплати та виконання цивільно-правових зобов'язань, надають

приватним виконавцям робіт у досліджуваній сфері впевненість у стабільності їхніх ділових операцій у контексті публічних та оборонних закупівель. Отже, балансування публічних та приватних інтересів в укладенні договорів щодо публічних закупівель створює сприятливий фундамент для забезпечення ефективного та економного використання державних коштів, а також стабільності та впевненості для приватного сектору у виконанні їхніх договірних зобов'язань.

4. Аналіз положень чинного законодавства України дозволяє сформулювати висновок про те, що правовідносини між переможцем публічної закупівлі та замовником, що виникають у результаті проведення відкритих торгів не можна кваліфікувати як попередній договір однозначно. Оскільки, таке правовідношення не відповідає всім ознакам, визначеним у статті 635 ЦК України. Однак, зазначеним правовідношення можливо розглядати як організаційне (немайнове) зобов'язання, яке за своєю правовою сутністю тяжіє до попереднього договору.

5. Структурно-логічний та змістовний аналіз чинного законодавства України дозволяє виділити можливість застосування наступних способів укладання договору будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: 1) загальний, який полягає у здійсненні зацікавленими особами оферти та акцепту; 2) спеціальний, який полягає в укладанні договору за результатами проведеної публічної закупівлі. При цьому, повертаючись до можливості судового порядку укладання договорів, слід звернути увагу на те, що (як уже було зазначено вище) чинне законодавство України передбачає можливість судового порядку укладання договорів у сфері підприємництва. Зважаючи на публічно-приватну специфіку відносин державних закупівель, першочергово це стосується й договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

6. Зроблено висновок про різне правове значення та сфери термінологічного застосування таких двох правових категорій як ціна та кошторис. Так, кошторис у договорі дорожньо-будівельного підряду необхідно розглядати як форму визначення та документальної фіксації ціни договору, тобто документ, який

містить відомості про ціну договору. Поряд з цим, ціна договору може бути зафіксована в досліджуваному договорі без складання кошторису. Визначено, що кошторис та ціна не є тотожними поняттями. В той же час кошторис у досліджуваних договірних правовідносинах за своєю правовою природою є формою визначення ціни договору.

7. Структурно-логічний та змістовний аналіз чинного законодавства України дозволяє виділити такі способи укладання договору будівельного підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: 1) загальний, який полягає в обміні зацікавленими особами офертою та акцептом, та характеризуються виключністю застосування; 2) спеціальний (основний), який полягає в укладанні договору за результатів проведених публічної закупівлі.

8. Переважна більшість договорів закупівлі будівельних робіт у вітчизняній практиці є контрактами з твердою ціною (Fixed Price Contract (FPC)), тому основна частина проблем, що виникають у розглядуваній сфері, зміст претензій і судових спорів пов'язаний саме з внесенням змін до договорів будівельного підряду з твердою ціною. Питома частка ризику під час укладання контракту цього типу лягає на підрядника, оскільки будь-які відхилення від зазначених у контракті умов впливає на об'єм його витрат, при цьому можливість отримання прибутку зменшується.

9. Досліджено, що організаційно-правовими передумовами виникнення цивільно-правового зобов'язання за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виступають затверджена технічна документація та проєктно-кошторисна документація на об'єкти будівництва, а також відведення в установленому порядку земельної ділянки для виконання будівельних робіт автомобільної дороги; також одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) у встановленому законом порядку; наявність у підрядника, або залучених до будівництва дороги субпідрядників ліцензії на право здійснення будівництва автомобільних доріг; включення автомобільної дороги у перелік автомобільних доріг, на яких заплановано роботи з

будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту, із зазначенням обсягів та джерел фінансування таких робіт у розрізі балансоутримувачів.

РОЗДІЛ 3

ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПІДРЯДУ НА БУДІВНИЦТВО (КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ, РЕКОНСТРУКЦІЮ) АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ І ЗАХИСТ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ЙОГО СТОРИН

3.1. Правові підстави припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги

Як і будь-який цивільно-правовий договір, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги в одному із аспектів є зобов'язанням. Відповідно, його припинення підкоряється загальним принципам та порядку припинення цивільних зобов'язань. Підпорядкування принципу належного виконання зобов'язання зобов'язує сторони виконувати його з метою належного припинення, тобто : належними сторонами; щодо належного предмету; у належний спосіб; у належний строк (термін); у належному місці [149]. Лише у цьому випадку досліджуване зобов'язання буде вважатись належним чином виконаним та припиненим, в інших випадках мова буде йти про порушення його виконання. Показово, що А.Б. Гриняк, цитуючи М. М. Сібільова, вдало завершує думку останнього. Він стверджує, що аналізуючи питання виконання підрядних договорів, доцільно навести доволі влучну цитату про те, що головна цінність зобов'язання полягає у його виконанні [218, с.388]. Адже безпосередньо саме виконання зобов'язання – ідеальна та бажана для його сторін підстава його припинення. Кажучи іншими словами, зобов'язання для того і встановлюється, щоб бути згодом виконаним [39, с.319]. Дійсно, важко не погодитись з такими твердженнями, адже більш вдале та безконфліктне припинення зобов'язання, його виконання належними сторонами та у належний спосіб саме з цивільно-правової точки зору, важко і уявити.

Варто підтримати формулювання визначення способу виконання зобов'язання, запропоноване І.І. Банасевич, яка зазначила, що такий спосіб визначається, як

правило: а) умовами укладених договорів (навіть у тих випадках, коли він визначений положеннями актів цивільного законодавства, але сторони можуть відступити від них, не порушуючи вимог ч. 3 ст. 6 ЦК України); б) загальними положеннями ЦК України (щодо неприпустимості виконання зобов'язання частинами, виконання часткових і солідарних зобов'язань, виконання зобов'язань внесенням боргу в депозит нотаріуса тощо); в) нормами ЦК України та інших актів цивільного законодавства, що регулюють окремі види договорів [10, с.131-132].

Виконання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги здійснюється у належний спосіб відповідно до умов договору, проєктно-кошторисної документації та вимог чинного законодавства України. Підрядник зобов'язаний виконати роботу якісно, в обумовлений строк і в повному обсязі. Він також зобов'язаний дотримуватися вимог безпеки праці та охорони навколишнього середовища. У свою чергу, замовник зобов'язаний прийняти роботу та оплатити її в розмірі, передбаченому договором. Він також зобов'язаний надати підряднику всі необхідні матеріали, обладнання та інші ресурси для виконання роботи.

Стаття 526 ЦК України містить норму, відповідно до якої зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього кодексу, інших актів цивільного законодавства України, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться. Виконання зобов'язань, здійснення, зміна та припинення суб'єктивних цивільних прав у договірному зобов'язанні можуть бути зумовлені вчиненням або утриманням від вчинення однією із сторін у зобов'язанні певних дій чи настанням інших обставин, передбачених договором, у тому числі обставин, які повністю залежать від волі однієї із сторін [244]. А якщо говорити про спосіб виконання зобов'язання, то він перебуває у прямій залежності від предмета виконання [243, с.649]. Т.В. Боднар з цього приводу зауважує, що виконання, яке проведено належним чином, припиняє зобов'язання, оскільки є тим кінцевим результатом, якого бажали досягти сторони, укладаючи

договір [19, с. 11]. Дійсно, кінцевим результатом та бажаною для сторін метою будь-якого зобов'язання (окрім, мабуть, фіктивного) є його належне виконання.

А.Б. Гриняк звертає увагу на те, що підрядник зобов'язаний виконати та здати роботу як завершений результат, відповідно до договору, належним чином, у встановлений належний строк, у належному стані та з відповідною належною якістю роботи. Якщо всі ці умови належності виконання зобов'язання дотримано, то замовник повинен сплатити визначену винагороду. У разі необґрунтованої відмови замовника прийняти виконану роботу, він все ж повинен оплатити її. Отже, елементами належного виконання договору підряду перш за все є належні сторони, належний предмет, належна якість і належний строк. При цьому предметом виконання буде визначена робота на виконання замовлення об'єктивного характеру – створення нової речі або її обробка. Сам характер предмета виконання зумовлює визначення часу, протягом якого буде здійснено передання її результату [39, с. 322].

І.І. Банасевич пропонує досить цікавий підхід, відповідно до якого, розглядаючи принципи реального та належного виконання зобов'язань. Вона звертає увагу на те, що не можна забувати і про принцип взаємного сприяння, який полягає в тому, що кожна із сторін договору повинна всіляко сприяти другій стороні у виконанні нею своїх обов'язків. З практичної точки зору, а також зважаючи на інші основоположні принципи цивільного права, цей принцип заслуговує особливої уваги. Варто зробити висновок про те, що принцип взаємного сприяння взаємопов'язаний із принципом належного виконання та триєдиним принципом добросовісності, розумності та справедливості. Адже сторони досліджуваного договору, які спрямовують свої дії на допомогу одна одній, мають можливість отримати більш ефективний результат договірної співпраці. Умови такого взаємного сприяння мають юридичне значення тільки тоді, коли вони закріплені в досліджуваному договорі або передбачені спеціальними нормативними актами. разом з тим, добросовісність є орієнтиром для визначення меж належної поведінки сторін споживчих правовідносин, їх взаємних прав та обов'язків, зокрема й таких, що прямо не передбачені ні законом, ні договором. У той час, як розумність та справедливість є

зовнішнім, об'єктивним критерієм [83, с. 174]. Загалом погоджуючись з цими міркуваннями, варто зазначити, що розглядуваний принцип закріплений у ЦК України як триєдиний, а тому роз'єднання трьох його нерозривних складових може носити лише умовний характер

Так, відповідно до статті 850 ЦК України замовник зобов'язаний сприяти підрядникові у виконанні роботи у випадках, в обсязі та в порядку, встановлених договором підряду. У разі невиконання замовником цього обов'язку, підрядник має право вимагати відшкодування завданих збитків, включаючи додаткові витрати, викликані простоем, перенесенням строків виконання роботи, або підвищенням ціни роботи. Суть принципу економічності полягає у вимозі до кожної із сторін поважати інтереси контрагента за договором, а також інтереси держави і суспільства в цілому, вживати необхідних заходів для відвернення або зменшення шкоди, яка може виникнути у зв'язку із неналежним виконанням зобов'язань, своєчасно інформувати другу сторону про ці заходи тощо [10, с. 136-137]. З цим твердженням варто погодитись беззастережно.

Керуючись згаданими науковими позиціями та загальними принципами цивільного права, такими як принцип належного виконання зобов'язання, а також триєдиним принципом справедливості, добросовісності та розумності, варто сформулювати особливості виконання умов досліджуваного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги з точки зору аналізу будівництва як детально унормованого технологічного процесу. Процес будівництва автомобільної дороги завжди передбачає виконання широкого спектру робіт, включаючи земляні роботи, роботи з облаштування дорожнього полотна, роботи з водовідведення, роботи з благоустрою та інші. Процес будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги детально унормовано на рівні положень чинного (і не тільки цивільного) законодавства України. Як надзвичайно відповідальний, складний і трудомісткий, процес будівництва включає в себе ряд основних етапів. 1) Підготовка: на цьому етапі здійснюється підготовка основних положень та умов майбутнього договору підряду на будівництво

(капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги проектно-кошторисної документації, яка визначає обсяги, види і вартість робіт. Також на цьому етапі проводиться геологічне дослідження ділянки будівництва, що дозволяє оцінити склад ґрунту і визначити необхідні заходи для його зміцнення. 2) Земляні роботи: цей етап включає в себе всі роботи, пов'язані з підготовкою земляного покриття, на якому буде розташована автомобільна дорога. До таких робіт відносяться: розчищення території; виїмка ґрунту; засипка ґрунту, піску, гравію; облаштування дренажу тощо. 3) Облаштування дорожнього полотна: цей етап включає в себе всі роботи, пов'язані з улаштуванням покриття автомобільної дороги. До таких робіт відносяться: облаштування основи дорожнього полотна; улаштування асфальтобетонного покриття; улаштування тротуарів і бордюрів. 4) Інженерні мережі: На цьому етапі здійснюється прокладка інженерних мереж, необхідних для забезпечення функціонування автомобільної дороги. До таких мереж відносяться: водопостачання; освітлення; телефонія; інтернет. 5) Благоустрій: цей етап включає в себе всі роботи, пов'язані з благоустроєм та поліпшенням зовнішнього вигляду автомобільної дороги і прилеглої території. До таких робіт відносяться: висадка зелених насаджень; влаштування паркувальних зон; влаштування зупинок громадського транспорту; тощо [26].

Детальність нормативного впорядкування процесу будівництва (капітального ремонту, реконструкції) автомобільної дороги ілюструється наступним. Згідно з частиною 1 статті 9 Закону України «Про автомобільні дороги» складовими автомобільної дороги загального користування є елементи у межах смуги відведення та за межами смуги відведення [166] (раніше детально описано в підрозділі 1.1.). Відповідно до п. п. 2, 5, 10 розділу першого Загальних положень Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року №198, ремонт і утримання дорожніх об'єктів, що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюється дорожньо-експлуатаційними організаціями, які належать до сфери управління контролюючих

органів [181]. Власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації, користувачі дорожніх об'єктів та спеціалізовані служби організації дорожнього руху зобов'язані забезпечувати зручні і безпечні умови руху, сприяти збільшенню пропускнуої спроможності дорожніх об'єктів, запобігати травмуванню учасників дорожнього руху, пошкодженню транспортних засобів і дорожніх об'єктів, забрудненню навколишнього середовища. Пунктом 11 згаданих вище Правил встановлено, що власники дорожніх об'єктів або уповноважені ними органи, дорожньо-експлуатаційні організації зобов'язані постійно контролювати експлуатаційний стан усіх елементів дорожніх об'єктів та негайно усувати виявлені пошкодження чи інші перешкоди в дорожньому русі, а за неможливості це зробити – невідкладно позначити їх дорожніми знаками, сигнальними, огорожувальними і направляючими пристроями відповідно до діючих нормативів або припинити (обмежити) рух; контролювати якість робіт, що виконуються підрядними організаціями; відшкодовувати в установленому законодавством порядку збитки власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортна пригода сталася внаслідок незадовільного утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів. Відтак, можна зробити проміжний висновок про те, що контроль за якістю стану дорожніх об'єктів, які є предметом договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, є законодавчо встановленим обов'язком замовника. Однак відповідальність за збитки, завдані учасникам дорожнього руху у зв'язку з потраплянням у ДТП, обумовлене незадовільним станом автомобільної дороги, покладається на підрядника як безпосереднього винуватця неякісного виконання дорожніх робіт.

Умови будь-якого підрядного договору у сфері будівництва повинні узгоджуватись із значною кількістю вимог технічного та технологічного характеру. Не виключенням є і договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги [78]. Порушення цих вимог технічного характеру буде нести за собою негативні наслідки у вигляді порушення зобов'язання з боку підрядника. Водночас, виникає логічне питання, чи є законодавчо закріплені

вимоги (зокрема, вимоги технічного характеру) прикладом обмеження дії принципу свободи договору? Відповідь на це проблемне питання висвітлює ще одну цікаву особливість досліджуваної категорії договорів. Справа в тому, що принцип свободи договору є одним із ключових та фундаментальних принципів договірного права. Так, В.В. Владишевська та І.В. Давидова доводять слушну думку, що свобода договору є фундаментальним для приватного права принципом. Його сутність полягає в тому, що суб'єкти приватних правовідносин наділені правом укладати договори на власний розсуд. Кожна сторона має право на вільний вибір контрагента та умов укладення договору. Однак, існують обмеження, які покликані охороняти публічні інтереси, наприклад, суспільний правопорядок або слабку сторону зобов'язання. Частіше за все, вони проявляються в імперативних нормах, які містять пряму заборону на певний вид дій стосовно договору, тому свобода договору не є абсолютною. Окрім імперативних норм, свобода договору може обмежуватися суспільними уявленнями про належне та допустиме (нормами моралі), звичаями ділового обороту, вимогами розумності та справедливості [27, с. 595].

Дійсно, підрядні договори, зокрема договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, можуть підпорядковуватись суттєвим нормативним обмеженням принципу свободи договору. Це обумовлене тим, що замовником майже завжди виступає юридична особа публічного права, яка є балансоутримувачем певної автомобільної дороги. Окрім цього, свобода договору обмежується великою кількістю вимог та погоджень, які сторони не можуть проігнорувати в умовах досліджуваного договору. Передання робіт підрядником і прийняття їх замовником оформлюється актом, підписаним обома сторонами. У разі відмови однієї із сторін від підписання акту про це вказується в акті, який підписується лише другою стороною. Акт, підписаний однією стороною, може бути визнаний судом недійсним лише у разі, якщо мотиви відмови другої сторони від підписання акту визнані судом обґрунтованими. Підписання акту визначає момент передачі об'єкта у власність замовника. В ньому вказуються всі претензії до виконаних робіт. Якщо у замовника є такі претензії, але вони не

зафіксовані в акті, він втрачає право на їх задоволення в судовому порядку надалі. Відповідно до частини 6 статті 882 ЦК України замовник має право відмовитися від прийняття робіт у разі виявлення недоліків, які виключають можливість використання об'єкта для вказаної в договорі мети та не можуть бути усунені підрядником, замовником або третьою особою [10, с.139-140].

Щодо припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, він може бути припинений: за взаємною згодою сторін; за рішенням суду; у зв'язку з обставинами, за які жодна із сторін не відповідає (форс-мажор); у разі відмови однієї із сторін від договору в односторонньому порядку. За спеціальними підставами договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути припинений: у разі неможливості виконання договору через обставини, за які жодна із сторін не відповідає (неможливість виконання); у разі ліквідації замовника або підрядника; у разі банкрутства замовника або підрядника; у разі виникнення обставин, які істотно змінюють умови виконання договору (істотна зміна обставин).

ЦК України у статтях 599-609 передбачені загальні підстави припинення зобов'язання. Розглянемо кожен із цих правових підстав у контексті особливостей досліджуваного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Належне виконання (стаття 599 ЦК України), тобто виконання, здійснене належними сторонами, відповідно до предмета виконання, у передбачений строк (термін), у визначеному місці та у належний спосіб [244]. Оскільки предметом підрядних договорів виступає результат виконаних робіт, то предметом виконання виступатиме передача отриманого матеріалізованого результату (закінченої будівництвом автомобільної дороги). При виконанні замовлення підрядник є самостійним, однак замовник зацікавлений, щоб замовлення було виконано належно, тому він має право будь-коли перевіряти хід і якість роботи, яка виконується підрядником, але без втручання в його діяльність (частина 1 статті 849 ЦК України). Окрім цього, замовник зобов'язаний сприяти підрядникові у виконанні роботи у

випадках, в обсязі та порядку, встановлених договором підряду (частина 1 статті 850 ЦК України) [244]. У разі дотримання умов замовлення підрядник отримує об'єктивний результат своєї праці, який буде відповідати завданню замовника. Останнє спричинить виконання обов'язків замовника із прийняття і оплати замовлення [39. с. 330]. Слід звернути увагу, що певні особливості виконання досліджуваного нами договору було визначено вище під час їх вивчення.

Зарахування зустрічних однорідних вимог є можливим за таких умов: 1) зарахуванню підлягають лише зустрічні вимоги, тобто ті, що випливають з двох різних зобов'язань, сторонами у котрих є одні й ті особи, кожна з яких в одному зобов'язанні виступає кредитором, а у другому – боржником; 2) зустрічні вимоги мають бути однорідними (з однаковим предметом); 3) строк виконання зустрічних однорідних вимог повинен настати або є таким, що не був встановлений чи був визначений моментом пред'явлення вимоги [244]. Зарахування зустрічних однорідних вимог можливе при припинення підрядних зобов'язань, про що свідчить, зокрема, судова практика. Так, у справі 916/2294/20 за позовом Управління капітального будівництва Чорноморської міської ради Одеської області до відповідача Товариства з обмеженою відповідальністю «Південьтрансбуд», за висновком заявника, саме з вини Управління капітального будівництва Чорноморської міської ради Одеської області були призупинені роботи по будівництву мостового переходу через Сухий лиман з підходами в с. Малодолинське на автомобільній дорозі Одеса-Чорноморськ, що свідчить про виникнення у останнього обов'язку з компенсації ТОВ «Південьтрансбуд» фактичних витрат з охорони об'єкта на період зупинки робіт, зокрема, з вересня 2019 року по березень 2020 року. Додатково заявник зазначає, що його фактичні витрати з охорони об'єкта на період зупинки робіт склались з витрат за спожиту електричну енергію, витрат, пов'язаних з оплатою праці та витрат на відрядження працівників товариства за період з вересня 2019 р. по березень 2020 р., які підлягають компенсації позивачем відповідачу на підставі п.п. 6.2. договору підряду № 6/10 від 06.10.2016р. Заявник, керуючись положеннями статті 601 ЦК України, направив позивачу заяву № 28 від

21.05.2021 р. про зарахування зустрічних однорідних вимог, яка за твердженням заявника, була отримана управлінням 02.06.2021 р. На підставі зазначеного заявник робить висновок, що його зобов'язання перед Управлінням капітального будівництва Чорноморської міської ради Одеської області за договором підряду № 6/10 від 06.10.2016 р. та рішенням суду від 08.12.2020 р. є припиненими в сумі 718178,83 грн. внаслідок його виконання згідно з платіжними дорученнями та в сумі 939591,43 грн. – внаслідок зарахування зустрічних однорідних вимог згідно із заявою ТОВ «Південьтрансбуд» № 28 від 21.05.2021р [238]. Проаналізувавши обставини цієї справи, робимо висновок, що зарахування зустрічних однорідних вимог є цілком допустимою процедурою для учасників підрядних правовідносин.

Домовленість сторін стаття 604 ЦК України – новація, передання боржником відступного кредиторів та прощення боргу кредитором. Новація - заміна первісного зобов'язання новим зобов'язанням між тими ж сторонами частина 2 статті 604 ЦК України. Припинення первісного зобов'язання припиняє дію додаткових (акцесорних) зобов'язань щодо нього, якщо інше не зазначене в договорі [244]. У постанові Вищого Господарського Суду України від 31.03.2010 р. № 7/574 та Київського апеляційного господарського суду від 30.11.2009 р. № 7/574. Обставини справи полягали в такому. Будівельна компанія (позивач у справі) уклала низку договорів підряду, за одним з яких вона виступала субпідрядником, а відповідач — генпідрядником, за іншими — підрядником, відповідач — замовником. Згідно з умовами укладених договорів оплата за виконані будівельні роботи мала надійти не пізніше 10 робочих днів після підписання актів приймання виконаних робіт, оформлених відповідальними представниками сторін. Акти було належним чином оформлено та підписано, але оплата за ними в установленій строк не надійшла. Згодом сторони уклали новий договір, в якому зафіксували заборгованість за «актованими» договорами, домовилися про поетапну реструктуризацію боргу і склали відповідний графік його погашення. Коли відповідач своєчасно не розрахувався і за цим договором, позивач подав позов до суду про стягнення з нього основного боргу з урахуванням встановленого індексу інфляції, пені, 3 % річних,

збитків. При цьому штрафні санкції, інфляційне відшкодування та річні відлічувалися з моменту закінчення строків, зазначених у первісних договорах[80] .

Відповідно до статті 600 ЦК України, формою передання боржником відступного кредитором можуть бути гроші, майно, здійснення боржником на користь кредитора певних робіт чи надання йому певних послуг. Згода на це може бути передбачена сторонами заздалегідь, при вчиненні ними правочину, або досягнута між ними у процесі виконання зобов'язання, якщо вони дійдуть висновку про недоречність його виконання. Про це укладається договір, в якому ж вирішуються і питання про форму відступного, розмір, строки й порядок його передання (здійснення) [244] . На нашу думку, щодо зобов'язань, які виникають із договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги слід застосовувати загальні положення щодо припинення зобов'язань, враховуючи особливості застосування принципу свободи договору.

Прощення боргу, відповідно до статті 605 ЦК України - безоплатне звільнення боржника кредитором від його обов'язків за умови не порушення цим прав третіх осіб щодо майна кредитора [244] . Згідно з абз. «д» пп. 164.2.17 Податкового кодексу України, кредитор зобов'язаний повідомити платника податку - боржника шляхом направлення рекомендованого листа з повідомленням про вручення або шляхом укладення відповідного договору, або надання повідомлення боржнику під підпис особисто про прощення (анулювання) боргу та включити суму прощеного (анульованого) боргу до податкового розрахунку суми доходу, нарахованого (сплаченого) на користь платників податку, за підсумками звітного періоду, у якому такий борг було прощено [129]. Відтак, вважаємо такий механізм є вкрай не вигідним для застосування сторонами у підрядних правовідносинах.

Поєднання боржника і кредитора в одній особі, положеннями статті 606 ЦК України закріплено, що правонаступництво (у відносинах як між фізичними, так і між юридичними особами), коли боржник за зобов'язанням отримує у ньому право вимоги і стає кредитором щодо самого себе (боржник за договором позики після смерті свого кредитора стає його єдиним спадкоємцем) [244]. В той же час, вбачаючи наявність

спеціальних суб'єктів підрядного правовідношення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, вважаємо застосування такого механізму також неможливим.

Ще однією правовою підставою припинення досліджуваного договору є Неможливість виконання, відповідно до положень статті 607 ЦК України, у зв'язку з обставиною, за яку жодна із сторін не відповідає. Фізична неможливість виконання зобов'язання має місце у разі загибелі предмету зобов'язання (індивідуально визначеного), з випадкових причин або через дію непереборної сили (заборони та обмеження, введені шляхом прийняття органами публічної влади відповідних правових актів). Якщо правовий акт, прийнятий органом публічної влади, що зумовив юридичну неможливість виконання зобов'язання, буде визнаний судом незаконним і скасований, сторони зобов'язання мають право вимагати від зазначеного органу відшкодування завданих збитків та моральної шкоди.

Зазначена підстава в сучасних умовах є дуже актуальною, з огляду на велику кількість зруйнованих доріг через збройну агресію Російської Федерації проти нашої країни. Справа в тому, що велика кількість доріг, які знаходяться в зоні бойових дій і потребують капітального ремонту не можуть бути відремонтовані внаслідок постійних обстрілів. Не виключенням є і тимчасово окуповані території, щодо яких станом на 23.02.22 року діяли договори підряду, і, можливо, одна зі сторін приступила до виконання свого зобов'язання та здійснила певні необхідні дії для належного його виконання (наприклад, закупила необхідні матеріали), а інша – взагалі могла повністю його виконати (у випадку передплати за виконання робіт).

У таких ситуаціях все залежить від компанії-підрядника, адже з одного боку невиконання свої договірних зобов'язань «під обстрілами» є цілком законним та зрозумілим рішенням підприємців, а з іншого – цілий ряд підрядників продовжують виконання своїх зобов'язань не тільки в потенційно небезпечних районах, а навіть на щойно звільнених об'єктах[226; 25].

Ліквідація юридичної особи (як кредитора, так і боржника) - стаття 609 ЦК України. Якщо з підрядною організацію, тобто підрядником за договором підряду на

будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги все більш-менш зрозуміло і він може бути замінений на іншу підрядну організацію на будь-якому етапі робіт, то у випадку реорганізації або ліквідації юридичних осіб – замовників питання є набагато складнішим. Справа полягає у тому, що фінансування, нерідко, відбувається поетапно і, в деяких випадках, коли підрядник вже приступив до виконання свого зобов'язання (наприклад вже доставив обладнання та матеріали в локацію виконання робіт), він вже несе певні втрати матеріального характеру, не кажучи вже про розпочаті роботи. У випадку ліквідації або реорганізації юридичної особи-замовника питання покриття зазначених витрат стоїть доволі гостро, що на нашу думку є суттєвою проблемою на практиці.

Ще однією цікавою практичною проблемою, яка стосується припинення юридичної особи-замовника (на прикладі Служби автомобільних доріг певного регіону) є ситуація, коли певна служба, яка, наприклад, є балансоутримувачем автомобільної дороги, перебуває у стані припинення за рішенням органу державної влади або місцевого самоврядування, при цьому новий орган контролю цієї сфери ще не було створено відповідним рішенням. Справа в тому, що автомобільна дорога, як складний об'єкт, знаходиться в повному обсязі на балансі замовника і виникає закономірне питання: хто є розпорядником, утримувачем та експлуатантом дороги, балансоутримувача якої припинено, а нового ще не створено. На нашу думку, ефективним виходом із цієї ситуації була б тимчасова передача за передавальним актом об'єкта, який перебуває на балансі юридичної особи, що перебуває на стадії припинення, на іншого балансоутримувача з покладенням на нього обов'язку забезпечити функціонування та утримання цього майна до моменту визначення юридичної особи, якому буде в подальшому передана на баланс автомобільна дорога.

Припинення договору за взаємною згодою сторін. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути припинений за взаємною згодою сторін у будь-який час. Для цього сторони мають укласти договір про припинення договору.

За рішенням суду договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути припинений у разі: порушення однією із сторін договору своїх зобов'язань, що істотно ускладнює або робить неможливим виконання договору; невиконання однією із сторін договору своїх зобов'язань у встановлений строк, якщо інша сторона не наполягає на їх виконанні та не вимагає відшкодування збитків; виявлення обставин, які істотно змінюють умови виконання договору, і якщо сторона, яка зазнала збитків внаслідок цих обставин, не погоджується на їх відшкодування.

Припинення договору у зв'язку з форс-мажорними обставинами. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути також припинений у зв'язку із форс-мажорними ситуаціями. Форс-мажорні обставини – це обставини, які виникли поза волею сторін і які не можна було передбачити або уникнути. До форс-мажорних обставин належать: стихійні лиха; військові дії; страйки; інші обставини, які мають надзвичайний характер і які об'єктивно унеможливають виконання договору. Проте автоматично форс-мажор не застосовується. Між форс-мажорними обставинами і неможливістю виконати якесь конкретне договірне зобов'язання повинен існувати причинно-наслідковий зв'язок. Власне воєнний стан не варто розцінювати як можливість невиконання зобов'язань за договорами. Потрібно розбиратися в деталях, за потреби – збирати докази та готуватися до судового розгляду. Згідно із чинним регламентом ТПП засвідчення форс-мажорних обставин здійснюють окремо за кожним договором шляхом оформлення сертифікатів. Проте, у зв'язку з винятковою ситуацією в Україні – введенням воєнного стану – Торгово-промислова палата України підготувала та розмістила на своїй офіційній веб-сторінці загальний лист про засвідчення форс-мажорних обставин (див. лист від 28.02.2022 р. № 2024/02.0-7.1 [94; 210]).

Доводити неможливість належного виконання договірних зобов'язань через форс-мажор потрібно підряднику. Як і за іншими цивільно-правовими договорами, підрядник може скористатися можливостями: перенесення строків виконання робіт чи послуг, а також унесення змін до договору або його розірвання. Натомість

замовник може скористатися форс-мажором як підставою затримки платежів за виконані роботи чи послуги, а саме домовитися з підрядником про відстрочення або розстрочення внесення таких платежів. Зокрема, як замовник, так і підрядник повинні дотримуватися процедури вчасного повідомлення іншої сторони договору про наявні перешкоди у виконанні зобов'язань [210]. Наприклад, на початку повномасштабної війни підрядники, які ремонтували вулицю Пилипа Орлика у Львові, оголосили про форс-мажор та призупинили роботи, проте згодом ремонт по облаштуванню дороги відновили [237]. У цьому випадку підрядник скористався можливістю перенесення строків виконання робіт. Складними з точки зору їх вирішення найближчим часом стануть спори стосовно договорів будівельного підряду в тому випадку, коли об'єкт будівництва зруйновано або значно пошкоджено внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти нашої країни. Адже замовник має відшкодувати підряднику всі фактично понесені витрати попри те, що договір не буде виконаний, тобто об'єкт будівництва неможливо здати замовнику згідно з умовами договору.

Припинення договору у разі відмови однієї із сторін від договору в односторонньому порядку. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути припинений у разі відмови однієї із сторін від договору в односторонньому порядку. Для цього сторона, яка хоче припинити договір, має надіслати іншій стороні письмову відмову від договору. Морозов Є.О. зазначає, що за змістом наведених норм розірвання договору може бути вчинено як за згодою сторін, так і у разі односторонньої відмови від нього. За загальним правилом розірвання договору в односторонньому порядку не допускається, однак окремі договірні відносини допускають можливість одностороннього розірвання договору. Право сторони на одностороннє розірвання договору може бути передбачено законом або безпосередньо у договорі, а може залежати від вчинення чи не вчинення сторонами договору певних дій, так і без будь-яких додаткових умов (безумовне право сторони на відмову від договору). Одностороння відмова від договору не потребує узгодження та як самостійний юридичний факт зумовлює його розірвання. У випадках, коли права на односторонню

відмову у сторони немає, намір розірвати договір може бути реалізований лише за погодженням з іншою стороною, оскільки одностороннє розірвання договору не допускається, а в разі недосягнення сторонами домовленості щодо розірвання договору - за судовим рішенням на вимогу однієї із сторін. Подібні правові висновки викладені в постановках Верховного Суду від 16.03.2021 у справі №910/10233/20, від 01.04.2021 у справі №910/5206/20, від 13.12.2021 у справі №904/2780/19. Разом з тим, припинення зобов'язання у зв'язку з односторонньою відмовою відповідно до п. 1 ч.1 ст. 611 ЦК України передбачено як наслідок порушення зобов'язання лише в тому випадку, якщо це встановлено договором або законом. Подібних висновків дійшов Верховний Суд в постанові від 01.02.2018 у справі №910/11352/17 [109].

Деякі науковці вважають, що договір припиняється в повному обсязі внаслідок завершення строку його дії. На думку представників практичної сфери цивільного права, припинення зобов'язання слід відрізнити від закінчення строку дії договору. Закінчення строку дії договору означає, що між його сторонами у майбутньому не будуть виникати взаємні права та обов'язки, що передбачені цим договором. Але ті зобов'язання, які вже існують на момент закінчення строку дії договору, будуть існувати і після його закінчення доти, доки вони не будуть припинені на підставах, встановлених договором або законом (пункт 68 постанови колегії суддів Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 10 лютого 2021 року у справі № 908/288/20). Враховуючи вищевикладене вбачається, що закінчення строку дії договору не є підставою для припинення визначених ним зобов'язань, оскільки згідно зі статтею 599 ЦК України та частиною першою статті 202 ГК України такою підставою є виконання, здійснене належним чином [109].

Щодо розірвання договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, на думку Н.М. Процьків, хоча розірвання договору будівельного підряду регулюється загальними нормами про розірвання договору підряду, тим не менше, розірвання договору будівельного підряду має деякі особливості, пов'язані з об'єктом договору, із обов'язком по забезпеченню будівництва матеріалами, в тому числі деталями та конструкціями, а також

обладнанням, тому у випадку виявлення неможливості використання без погіршення якості виконуваних робіт наданих замовником матеріалів(деталей, конструкцій) або устаткування підрядник має право відмовитись від договору, а також вимагати від замовника оплати ціни договору пропорційно виконаній частині робіт. Але підрядник не може розірвати договір будівельного підряду на даній підставі у випадку, якщо замовник доведе, що неможливість використання матеріалів і обладнання виникла за обставин, за які відповідає підрядник. При розірванні договору підрядник передає по акту замовнику в узгодженні терміни будівельний майданчик, матеріальні ресурси по ньому, виставляє рахунок за виконані об'єми будівельно-монтажних робіт, а також проєктно-кошторисну документацію та іншу документацію, передбачену ДБН. Аналізуючи норми, які регулюють договір підряду, можна зробити висновок, що розірвання договору будівельного підряду на вимогу замовника є підставою для розірвання договору субпідряду. Таким чином, розірвання договору будівельного підряду – це акт, направлений на припинення дії частково або повністю невиконаного договору і тим самим зобов'язання, які випливають з нього, припиняються на майбутнє [209, с.148].

Отже, договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги має особливий порядок не тільки укладення, зважаючи на специфіку суб'єктного складу, а також і особливості виконання та припинення. Здебільшого ці особливості пояснюються специфікою самої договірної конструкції, зокрема, предмета такого зобов'язання. В той же час, існує ряд особливостей, які потребують суттєвого вдосконалення.

Таким чином, припинення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги характеризується тим, що він може бути припинений за взаємною згодою сторін; за рішенням суду; у зв'язку з обставинами, за які жодна із сторін не відповідає (форс-мажор); у разі відмови однієї із сторін від договору в односторонньому порядку. а спеціальними підставами договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути припинений: у разі неможливості виконання договору через обставини, за

які жодна із сторін не відповідає (неможливість виконання); у разі ліквідації замовника або підрядника; у разі банкрутства замовника або підрядника; у разі виникнення обставин, які істотно змінюють умови виконання договору (істотна зміна обставин).

3.2. Відповідальність та захист суб'єктивних цивільних прав і законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги

Будівництво автомобільної дороги є сферою людської діяльності, яка завжди пов'язана з високим ступенем відповідальності, оскільки від якості виконання дорожньо-будівельних робіт залежить безпека руху автотранспорту, а відтак і життя мільйонів людей. Якість вітчизняних автомобільних доріг безпосередньо впливає на забезпечення швидкісного руху та покращення логістичних схем, що є дуже важливим у сучасному динамічному світі. Саме тому детальна урегульованість та невідворотність цивільно-правової відповідальності сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги із одночасним правовим забезпеченням безперешкодності здійснення належних їм суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів буде слугувати загально-суспільним інтересам і стимулювати сторони до належного виконання своїх обов'язків.

Під цивільно-правовою відповідальністю розуміють окремий вид юридичної відповідальності, що полягає в застосуванні до правопорушника державного або приватного примусу (у допустимих межах самозахисту) шляхом позбавлення суб'єкта відповідальності певних благ або покладення на нього додаткових обов'язків майнового характеру. До суб'єкта відповідальності згідно положень чинного законодавства України застосовуються санкції, що завжди носять майновий характер, спрямовані на відновлення порушених суб'єктивних цивільних прав учасників цивільних правовідносин і полягають у відшкодуванні завданих збитків [84, с.161-

162]. Так як цивільно-правова відповідальність є галузевим різновидом загальної юридичної відповідальності, їй притаманні ознаки останньої, тобто негативні наслідки для правопорушника, суспільний осуд, державний примус. [29, с.134]. Специфіка цивільно-правової сфери правового регулювання полягає у допустимості приватно-правового примусу.

Цивільно-правовій відповідальності властиві такі специфічні особливості: 1) вплив на майновий стан правопорушника, адже вона ніколи не стосується його особистості, а отже, вона завжди носить виключно майновий характер; 2) вона не застосовується на користь держави : це завжди майнове стягнення на користь свого контрагента у цивільних правовідносинах; 3) у цивільній (приватній) сфері правового регулювання, на відміну від публічно-правової, відповідальність не є карою. в цивільному праві відповідальність носить компенсаційний характер, забезпечуючи потерпілій стороні компенсацію майнових втрат, які вона понесла в результаті скоєного правопорушення ; 4) відновлювальна функція : вона спрямована на відновлення майнового стану потерпілого, а її застосування, таким чином, має на меті відновлення майнової сфери потерпілого від правопорушення [74, с. 66–67].

Ю.О. Панченко цілком справедливо зазначає про те, що відповідальність за порушення є санкцією, але не будь-яка санкція є відповідальністю [123, с. 32]. Адже санкції в межах цивільно-правової відповідальності завжди носять характер додаткового майнового обов'язку, який покладається на правопорушника в силу прямої вказівки закону або передбачається положеннями договору. Одночасно, цивільно-правова відповідальність має за мету не тільки поновити майновий стан потерпілого, а й покарати правопорушника [104, с. 28]. З цим твердженням не можна беззастережно погодитись, адже караність - це перш за все атрибут складу злочину, в цивільних правовідносинах основне значення відповідальності полягає не в карі, а в забезпеченні превенції правопорушень. Це означає, що цивільно-правова відповідальність спрямована не лише на спричинення невігідних для правопорушника майнових наслідків і знаходить прояв у намаганнях відновити майнове становище потерпілого, яке існувало до порушення настільки, наскільки це

можливо за даних обставин. Вона виконує, перш за все, роль превентивного санкційного правового засобу, застосування якого дисциплінує як самого правопорушника і спонукає його утримуватись від неправомірних дій у майбутньому, так і впливає на поведінку інших учасників цивільних правовідносин, які мають можливість врахувати цей негативний досвід правопорушника і не слідувати його прикладу.

Не є виключенням і досліджувані підрядні правовідносини у сфері дорожнього будівництва, метою яких є передача підрядником готового результату замовнику за певну плату. Вказані досліджувані відносини також піддаються регулятивному впливу компенсаційної спрямованості цивільно-правової відповідальності, яка включає в себе відновлювальний компонент регламентаційного впливу на порушену майнову сферу потерпілого. Тобто окрім компенсації збитків, у досліджуваній сфері також важливу роль відіграють зусилля відповідного юрисдикційного органу (найчастіше суду) відновити становище, яке існувало до порушення права, адже для замовника важливим є саме вчасне отримання якісного результату виконання умов договору дорожньо-будівельного підряду. Зазвичай при укладенні та виконанні умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги обидві сторони зацікавлені у цьому результаті. Таким результатом у досліджуваних правовідносинах постає готовий до подальшої експлуатації якісний об'єкт завершеного будівництва, капітального ремонту чи реконструкції автомобільної дороги. Адже у випадку передачі замовнику неякісного результату робіт в результаті невиконання чи неналежного виконання умов досліджуваного підрядного договору, замовник-балансоутримувач автомобільної дороги може не тільки зіткнутися із суспільним резонансом через перекриття дороги і зупинення руху транспорту на довгий час, але і понести істотні матеріальні втрати. Для підрядника така ситуація повинна мати наслідком застосування до нього відповідних санкцій.

Договір підряду за своєю правовою природою є ризиковим. Адже підрядник несе ризик не отримати оплату в результаті випадкової загибелі предмету договору на виконання дорожньо-будівельних робіт. Хоча цей ризик в сучасних умовах істотно

нівелюється страхуванням предмета досліджуваного договору. Крім цього, підрядник заздалегідь погоджується нести прогнозований ризик можливого настання його цивільно-правової відповідальності за несвоєчасне, неякісне або з перевищенням кошторису виконання дорожньо-будівельних робіт. Саме тому він не тільки зобов'язаний, але і зацікавлений зробити все можливе, аби виконати всі умови досліджуваного договору належним чином. Водночас, на замовника також покладається обов'язок приймати іноді ризикові рішення, сприяючи забезпеченню належного виконання дорожньо-будівельних робіт і за домовленістю сторін надавати необхідні для цього ресурси та контролювати хід робіт з метою отримання позитивного та бажаного для обох сторін результату. Вказана ознака ризику має певною мірою превентивний характер, адже сторони завчасно передбачають в досліджуваному договорі майнові санкції у межах свого вектора цивільно-правової відповідальності. Для того, щоб особу притягнули до цивільно-правової відповідальності необхідно довести факт існування підстав цивільно-правової відповідальності. Таким чином, юридичною підставою цивільно-правової відповідальності є норма закону чи договору, а фактичною - факт вчинення правопорушення, у випадку недотримання вказаних норм [88, с. 31].

Розглянемо найбільш типові правопорушення, що можуть мати місце у правовідносинах дорожньо-будівельного підряду. Найчастіше сторони договірної зобов'язання порушують його умови у формі невиконання чи неналежного виконання взятих на себе обов'язків, які формують зміст договору [59, с. 15]. Одним із досить поширених видів порушення умов досліджуваного договірної зобов'язання є прострочення боржника або кредитора. Згідно зі статтею 612 ЦК України, боржник вважається таким, що прострочив, якщо він не приступив до виконання зобов'язання або не виконав його у строк, встановлений договором або законом. Прострочення боржника не настає, якщо зобов'язання не може бути виконане внаслідок прострочення кредитора. Відповідно до статті 613 ЦК України кредитор вважається таким, що прострочив, у таких випадках: якщо він відмовився прийняти належне виконання, запропоноване боржником; якщо він не вчинив дій, що

встановлені договором та актами цивільного законодавства, або дій, що впливають із суті зобов'язання або звичаїв ділового обороту, до вчинення яких боржник позбавлений можливості виконати свій обов'язок; у разі затримання передачі боржником належно виконаного кредитором через відмову останнього повернути боржникові борговий документ або видати розписку у відповідності з вимогами статті 545 ЦК України [10, с. 145]. Просрочка замовника має місце у випадку неможливості надання ним відведеної для дорожнього будівництва земельної ділянки, несвоєчасного надання ним підряднику належно затвердженої проєктно-кошторисної документації чи невиконання інших умов договору, без виконання яких підрядник не може розпочати роботи за договором. Просрочка підрядника має місце за умови несвоєчасного виконання дорожньо-будівельних робіт. Варто зауважити, що мова йде не тільки про кінцеву здачу закінченого об'єкта будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги, але і просрочка відповідного передбаченого договором проміжного етапу підрядних робіт. Таким чином, відповідальність за просрочку відповідної сторони договору застосовується в будь-який момент у ході виконання його умов, зважаючи на довготривалий характер досліджуваних договірних відносин.

Відповідальність сторін за невиконання договору полягає у тому, що сторона, яка порушила договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, зобов'язана відшкодувати своєму контрагенту збитки, завдані внаслідок такого порушення. Загальними ознаками правопорушень у сфері досліджуваних договірних підрядних відносин є: а) дія або бездіяльність учасника підрядних відносин, що проявляється в невиконанні або неналежному виконанні зобов'язання; б) невиконання або неналежне виконання відповідно до умов договору чи вимог актів цивільного законодавства безпосередніх обов'язків, що становлять зміст підрядного зобов'язання; в) порушення вимог ЦК України, ГК України, інших спеціальних нормативно-правових актів, звичаїв ділового обороту, умов підрядних договорів (протиправність); г) порушення суб'єктивного цивільного права контрагента за договором та/або інших осіб (наприклад, субпідрядників), що

знаходить вираз у невиконанні боржником передбачених договором дій або ж у формі вчинення дій, від яких він за договором міг би утриматися [39, с.349-350] . З цими висновками варто погодитись.

У своєму дослідженні договору на проведення проєктних робіт В.К. Гуцуляк визначив такі можливі порушення вказаного договору як: 1) правопорушення, пов'язані із недодержанням підрядником вимог, що містяться у завданні та інших вихідних даних для проведення пошукових робіт; 2) правопорушення, пов'язані із непогодженням результатів пошукових робіт із замовником, а в разі необхідності – з уповноваженими органами державної влади та органами місцевого самоврядування; 3) правопорушення, пов'язані із непереданням чи (або) простроченням передачі замовникові результатів пошукових робіт; 4) правопорушення, пов'язані із переданням без згоди замовника результатів пошукових робіт іншим особам; 5) правопорушення, пов'язані із неповідомленням замовника про наявність у інших осіб права перешкодити або обмежити виконання наступних (проєктних, будівельних тощо) робіт на основі переданих за договором результатів пошукових робіт; 6) правопорушення, пов'язані із ухиленням підрядника від участі у справі за позовом, пред'явленим до замовника іншою особою у зв'язку з недоліками результатів пошукових робіт [43, с. 54].

Стосовно досліджуваного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги можна провести деяку аналогію з вищевказаною характеристикою і визначити ряд правопорушень, які виникають у досліджуваних нами правовідносинах. Зокрема, варто заострити увагу на правопорушеннях, що пов'язані із недодержанням підрядником вимог, що містяться у технічних завданнях, інших технічних вимогах та будівельних нормах. У цьому контексті варто таке правопорушення назвати неналежне виконання зобов'язання, адже підрядник бере на себе обов'язок не просто виконати, а зробити це якісно, вчасно і згідно проєктно-кошторисної документації. Отже, йде мова про якість за умови дотримання всіх технічних вимог та будівельних норм, про дотримання усіх строків та не перевищення домовлених сум витрат на необхідні ресурси. Варто

зазначити, що стосовно цього виникає питання: чи лише фактична невідповідність такої діяльності є неналежним виконанням, а вже після передання робіт замовнику будь-які недоліки будуть вважатися наслідками порушення зобов'язання? Наскільки доцільно безоплатне здійснення підрядником додаткових зусиль та витрату додаткових матеріальних ресурсів для усунення виявлених недоліків робіт відносити до правових наслідків порушення зобов'язання? Не секрет, що такий наслідок не передбачений у загальних положеннях про відповідальність за порушення зобов'язань. Водночас, законодавець у ст. 611 ЦК України й не намагався надати вичерпний перелік таких наслідків, передбачивши лише деякі з них, інше залишивши на розсуд сторін [244]. Зважаючи, що суть цивільно-правової відповідальності полягає у покладенні на боржника певних додаткових майнових обтяжень, що проявляються в додатковому обов'язку щодо стягнення збитків, сплати неустойки [216, с. 6], то безоплатне здійснення необхідних додаткових пошукових робіт, на думку автора, не є додатковим обов'язком підрядника, оскільки тут йдеться про виконання останнім основного зобов'язання належним чином. Тому безоплатне здійснення необхідних додаткових робіт за досліджуваним договором дорожньо-будівельного підряду не слід розглядати як форму відповідальності [43, с.55-56]. Варто погодитись із цією тезою, адже, як було зазначено раніше, договір підряду на будівництво (капітальний ремонті, реконструкцію) автомобільної дороги не припиняється в момент підписання сторонами акту прийому-передачі результатів робіт. Окремі обов'язки, що складають зміст досліджуваних договірних правовідносин, існують ще доволі тривалий проміжок часу, зокрема, під час дії термінів гарантійного ремонту дорожнього покриття автомобільної дороги.

Загалом у досліджуваній сфері можуть мати місце наступні види правопорушень. Правопорушення, пов'язані із непогодженням результатів із замовником, а в разі необхідності – з уповноваженими органами державної влади та органами місцевого самоврядування. Правопорушення, пов'язані із непереданням чи (або) простроченням передання замовникові результатів робіт. Варто зазначити, що у цьому контексті непереданням вважається непідписання акта про передачу

автомобільної дороги у експлуатацію, що включає в собі обстеження замовником результату і у випадку виникнення недоліків, можливих вимог щодо їх усунення. В.К. Гуцуляк вказує на правопорушення, пов'язані із переданням без згоди замовника результатів пошукових робіт іншим особам [43, с. 56]. Проте, у нашому випадку передача такого результату робіт як якісно збудована, капітально відремонтована або реконструйована автомобільна дорога, іншим третім (неуповноваженим) особам, навряд чи можлива. Якщо у контексті досліджуваного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги розглянути схоже правопорушення, яке пов'язується із іншими особами, то таким може бути – відновлення руху на закритій для капітального ремонту чи реконструкції дорозі – об'єкті ремонтно-будівельних робіт без погодження із замовником. Правопорушення, пов'язані із неповідомленням замовника про наявність у інших осіб права перешкодити або обмежити виконання наступних (проектних, будівельних тощо) робіт на основі переданих за договором результатів робіт. Правопорушення, пов'язані із ухиленням підрядника від участі у справі за позовом, пред'явленим до замовника іншою особою у зв'язку з недоліками результатів робіт. Наприклад, у проєкті договору підряду на капітальний ремонт мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789 у пункті 7.4 визначено, що відповідальність за відшкодування збитків, заподіяних фізичним та юридичним особам при виникненні дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних з незадовільними дорожніми умовами, визначається згідно з чинним законодавством з урахуванням умов цього Договору, в тому числі за незабезпечення безпеки дорожнього руху згідно діючих нормативів при виконанні підрядних робіт, якщо ці порушення виникли з вини Підрядника та призвели до дорожньо-транспортної пригоди) [79]. Відтак, підрядник зобов'язаний брати участь у вирішенні подібних спорів.

Так, згідно частини 3 статті 14, частини 1 статті 16 Закону України «Про дорожній рух» учасники дорожнього руху мають право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху.

Водій має право на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху [178]. Також, частиною 1 статті 24 Закону України «Про дорожній рух» встановлено, що власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи, несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні [178].

Відповідно до статті 10 Закону України «Про автомобільні дороги» державне управління автомобільними дорогами загального користування здійснює Державна служба автомобільних доріг України, що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої направляється й координується Кабінетом Міністрів України через керівника центрального органу виконавчої влади в області транспорту і який має свої органи керування на місцях [166]. Згідно пунктів 2, 4 статті 11 Закону України «Про автомобільні дороги» до повноважень центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, належать, крім інших, організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення відповідно до державних будівельних норм і стандартів, а також переліків об'єктів та обсягів бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування, затверджених Кабінетом Міністрів України; забезпечення сталого функціонування автомобільних доріг загального користування державного значення [166]. Відповідно до ст. 13 Закону України «Про автомобільні дороги» орган державного управління автомобільними дорогами загального користування відповідає за відшкодування збитків користувачам автомобільних доріг загального користування у порядку, визначеному законом; санітарний та екологічний стан автомобільних доріг загального користування та їх смуг відведення [166]. Керуючись цією нормою, можна зробити висновок, що орган державного управління автомобільними дорогами, який може виступати замовником за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію)

автомобільної дороги несе відповідальність перед користувачами в розмірі фактичних збитків, за шкоду, нанесену, зокрема, якістю дорожнього полотна.

Відповідальність за відшкодування збитків, заподіяних фізичним або юридичним особам при виникненні дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних з незадовільними дорожніми умовами, визначається згідно з чинним законодавством, при цьому Підрядник несе відповідальність за незабезпечення безпеки дорожнього руху на переданій ділянці автомобільної дороги, якщо ці порушення виникли з вини Підрядника та призвели до дорожньо-транспортної пригоди. Підрядник бере на себе зобов'язання з врегулювання спорів при виникненні ДТП, розгляд справ у судових органах спільно з Замовником, відшкодування завданих збитків. Замовник з Підрядником ведуть облік ДТП, беруть участь у розслідуванні ДТП, в тому числі з матеріальними збитками, які виникли на переданій по акту ділянці автомобільної дороги [193].

Аналогічні умови містяться у договорах, які вже виконанні та розміщені на платформі державних закупівель «Прозорро»: На період дії Договору та протягом гарантійного періоду, Підрядник відповідно до Закону України «Про дорожній рух» та норм Глави 82 ЦК України, в повній мірі відповідає за належне утримання дороги, забезпечення умов безпеки руху і несе повну безумовну майнову та іншу юридичну відповідальність в частині відшкодування майнової (матеріальної) і нематеріальної (в т.ч. моральної) шкоди та компенсації витрат власникам транспортних засобів, іншим учасникам дорожнього руху, якщо дорожньо-транспортна пригода виникла з причини незадовільного стану автомобільної дороги, під час дії договору, а також забезпечує повне майнове відшкодування Замовнику у разі заподіяння збитків користувачами доріг та/або в процесі використання смуги відведення юридичними чи фізичними особами на автомобільній дорозі» [78].

В той же час, в рамках розгляду справи № 917/1930/19 За позовом Приватного підприємства «Тех-Маш» до Служби автомобільних доріг України у Полтавській області, третя особа, яка не заявляє самостійних вимог щодо предмета спору, на стороні відповідача Дочірнє підприємство «Полтавський облавтодор» Відкритого

акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія» Автомобільні дороги України», Приватне підприємство «Тех-Маш» (далі - позивач/ ПП «Тех-Маш») звернулося з позовною заявою до Господарського суду Полтавської області про стягнення із Служби автомобільних доріг України у Полтавській області (далі - відповідач) 750087,00 грн., в тому числі 668853,74 грн. відшкодування шкоди та 58859,06 грн. інфляційних збитків. В обґрунтування позову позивач посилається на понесення ним збитків внаслідок невиконання відповідачем своїх обов'язків щодо відповідності стану автомобільних доріг вимогам безпеки руху. Позов задоволено частково. Стягнуто із Служби автомобільних доріг України у Полтавській області на користь Приватного підприємства «Тех-Маш» 668853 грн. 74 коп. відшкодування шкоди, 10032 грн. 81 коп. судового збору [212].

Варто вказати на те, що особа може бути притягнена до цивільно-правової відповідальності за наявності певних умов, які будуть підтверджені. Загальними умовами виникнення цивільно-правової відповідальності є: наявність шкоди в потерпілого; протиправна поведінка заподіювача шкоди; причинний зв'язок між протиправною поведінкою і шкодою; наявність вини особи, яка завдала шкоду. За загальним правилом відсутність хоча б однієї із зазначених умов вказує на відсутність підстав для притягнення порушника до відповідальності [81, с.56]. Якщо про правопорушення як про протиправне діяння йшлося раніше, то, далі, необхідно звернути увагу саме на наявність шкоди. У договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги головним є результат – виконана робота і недотримання певних обов'язків щодо цього договору може призвести до завдання матеріальної та моральної шкоди не лише сторонам, а й третім особам.

І.І. Банасевич стверджує, що необхідною чи факультативною умовою цивільно-правової відповідальності є також наявність негативних наслідків (шкоди) у майновій сфері особи, права якої порушено. Якщо йдеться про застосування такої форми відповідальності, як відшкодування шкоди, то вказана умова є обов'язковою, оскільки сам факт спричинення шкоди підлягає доказуванню. Неподання доказів, які

підтверджують наявність збитків (шкоди), що спричинені порушенням зобов'язання, є безумовною підставою до відмови у задоволенні вимоги про відшкодування шкоди. У випадку застосування інших форм цивільно-правової відповідальності, наприклад неустойки, наявність негативних наслідків у майновій сфері носить факультативний характер. Як загальне правило, на вимогу про виплату неустойки за невиконання або неналежне виконання боржником зобов'язання кредитор не повинен доводити завдання йому збитків (частина 1 статті 550 ЦК України). Разом з тим, враховуючи надане суду право зменшити розмір неустойки, якщо він значно перевищує розмір збитків, ми можемо говорити про факультативний характер названої умови цивільно-правової відповідальності стосовно неустойки [9, с.100].

Важливим пунктом будь-якого договору підряду є умови про відповідальність сторін, що являють собою санкції майнового характеру, які застосовуються для відновлення порушених прав постраждалої сторони, яка сумлінно виконувала свої зобов'язання, і компенсації заподіяної їй матеріальної шкоди. Варто вказати також, що своїми діями сторони можуть завдати і шкоди діловій репутації один одного. Наприклад, коли йде мова про якість дорожнього покриття, то виконання неякісних будівельно-ремонтних робіт підрядником і спричинення цим шкоди третім особам через неможливість експлуатації автомобільної дороги чи призведення до дорожньо-транспортної пригоди чи травмування третіх осіб. Таким чином, підрядник може завдати шкоди таку особистому немайновому благу замовника як ділова репутація, адже останній зазвичай є балансоутримувачем і відповідальним за належний експлуатаційний стан автомобільної дороги. Те саме може стосуватися і підрядника, коли замовник своїми діями завдає шкоди діловій репутації підрядника, адже здійснює оплату несвоєчасно і підрядник не може взяти інше замовлення або не може вчасно розрахуватися із постачальниками матеріалів чи із субпідрядниками. У договорі сторони можуть самостійно визначити його умови, за порушення яких і наступатиме відповідальність. Вид відповідальності може бути визначений за згодою сторін, але найчастішими видами є штрафи або неустойки. Залучення юристів та адвокатів до складання договору підряду дозволить забезпечити правомірність

договору в частині одночасного застосування декількох форм відповідальності за порушення договірних зобов'язань [222].

Розглянемо відповідальність одночасно обох сторін: як замовника, так і підрядника. Стосовно відповідальності замовника, А.Б. Гриняк зауважує, що відповідальність органів державної виконавчої влади або місцевого самоврядування як замовників виконання різного роду робіт, як правило, передбачається у формі штрафних або оперативних санкцій у договорі підряду. Наразі питання відповідальності таких замовників регулюється на підставі загальних та спеціальних норм ЦК України та ГК України відповідно із деталізацією умов в укладених договорах відповідно до умов конкурсів. Дані кодифіковані акти не містять і в силу їх приватноправової спрямованості (на ГК України ця теза поширюється з певними застереженнями) навіть не допускають, як слушно зазначають Н.С. Кузнєцова та Р.А. Майданик, застосування санкцій конфіскаційного характеру. Зокрема, мова йде про санкції, що передбачалися статтею 2 Закону України «Про майнову відповідальність за порушення умов договору підряду (контракту) про виконання робіт на будівництві об'єктів» від 6 квітня 2000 р., згідно з яким у разі недотримання зобов'язання щодо стягнення неустойки сума неустойки (пені), що не була стягнена в установленому порядку з винної сторони за порушення умов договору підряду, стягувалася за рішенням суду до державного бюджету як зі сторони, що не виконала договірних зобов'язань [37, с. 95].

Замовник, який є юридичною особою, несе відповідальність за порушення умов договору підряду у таких випадках: несвоєчасна оплата виконаних робіт. У разі порушення замовником строків оплати виконаних робіт підрядник має право вимагати відшкодування своїх збитків, у тому числі, за відсотки за користування чужими коштами; внесення неузгоджених змін до проєктно-кошторисної документації. Замовник має право вносити зміни до проєктно-кошторисної документації лише за згодою підрядника. У разі внесення замовником змін до проєктно-кошторисної документації без згоди підрядника, останній має право відмовитися від виконання робіт; неприйняття результату робіт. Замовник

зобов'язаний прийняти об'єкт будівництва, проведений ремонт чи завершену реконструкцію у строк, визначений досліджуваним договором підряду. У разі відмови замовника від прийняття такого результату робіт підрядник має право вимагати відшкодування збитків.

Відповідальність замовника за договором підряду на будівництво, ремонт або реконструкцію автомобільної дороги може бути також передбачена в самому договорі. Наприклад, у договорі може бути передбачено штраф за порушення строків оплати виконаних робіт, або відшкодування збитків, завданих замовником підряднику внаслідок внесення змін до проєктно-кошторисної документації. На додаток до відповідальності за порушення умов договору підряду, замовник також може нести відповідальність за порушення законодавства у сфері будівництва. Наприклад, замовник може бути притягнутий до відповідальності за порушення вимог містобудівної документації, або за порушення правил безпеки під час ремонтно-будівельних робіт. Адже замовник передає будівельний майданчик підряднику для виконання робіт і у окремих випадках повинен здійснювати авторський нагляд за ним, якщо такий нагляд є обов'язковим згідно із законодавством [171].

Таким чином, загальна юридична відповідальність замовника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є досить широким поняттям і може включати в себе як цивільно-правову, так і адміністративно-правову відповідальність.

Разом з тим, відповідальність підрядника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги регулюється наступними нормативно-правовими актами: ЦК України; Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»; Постанова Кабінету Міністрів України від 20.04.2011 № 450 «Деякі питання здійснення державного контролю за якістю будівництва»; Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17.06.2014 № 201 «Про затвердження Порядку прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів»

Відповідно до цих нормативно-правових актів, підрядник несе відповідальність за порушення умов договору підряду у таких випадках: неякісне виконання робіт. У разі неякісного виконання робіт замовник має право вимагати від підрядника усунення недоліків робіт, або відшкодування своїх збитків; несвоєчасне виконання робіт. У разі несвоєчасного виконання робіт замовник має право вимагати від підрядника відшкодування своїх збитків, у тому числі за відсотки за користування чужими коштами; відмова від виконання робіт. У разі відмови підрядника від виконання робіт замовник має право вимагати відшкодування збитків за необґрунтовану відмову. Адже як зазначалося у підрозділі 3.1. сторони можуть в односторонньому порядку відмовитися від виконання договору, проте при наявності обґрунтованої підстави.

Відповідальність підрядника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може бути також передбачена в самому договорі. Наприклад, йде мова про закріплення у тексті договору штрафу за неякісне виконання робіт, або відшкодування збитків, завданих замовником підряднику внаслідок несвоєчасного виконання робіт. На додаток до відповідальності за порушення умов договору підряду, підрядник також може нести відповідальність за порушення законодавства у сфері будівництва. Наприклад, підрядник може бути притягнутий до відповідальності за порушення вимог будівельних норм і правил, або за порушення правил безпеки під час будівництва. Варто зазначити, що замовник також може нести цивільно-правову відповідальність за порушення правил безпеки під час будівництва, адже якщо він є балансоутримувачем і знав певні особливості об'єкта робіт – автомобільної дороги та не повідомив про це підрядника, і цей зв'язок буде доведено, на нього покладається відшкодування шкоди, завданої такими діями.

Прикладами відповідальності підрядника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є наступні випадки. У разі виявлення недоліків у роботі, які спричиняють ситуації, коли автомобільна дорога стає непридатною для експлуатації, замовник має право вимагати від підрядника їх усунення. Якщо виконавець не усуне недоліки у визначені строки,

замовник може зробити це сам або запросити іншого підрядника із компенсацією витрат на виконання цієї роботи за рахунок підрядника. У разі несвоєчасного виконання робіт підрядник зобов'язаний сплатити замовнику штраф у розмірі, передбаченому договором підряду. У випадку відмови підрядника від виконання робіт замовник має право вимагати від нього відшкодування своїх збитків, у тому числі за витрати, понесені на підготовку до будівництва. Відповідальність підрядника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги є важливою гарантією забезпечення мети функціонування автомобільної дороги, тобто дотримання безперешкодного, безпечного та швидкісного руху, що обумовлюється якістю робіт та безпеки дорожнього руху.

В той же час, відповідно до примірної угоди підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, встановлюються обов'язкові гарантійні строки для окремих елементів дорожнього покриття. Так, Підрядник гарантує якість виконаних робіт і можливість експлуатації об'єкта відповідно до умов проєкту впродовж гарантійного терміну, який визначається згідно чинного законодавства. Гарантійний термін експлуатації об'єкта починається з дати видачі зареєстрованого інспекцією державного архітектурно-будівельного контролю свідоцтва, і продовжується на час, упродовж якого об'єкт не міг використовуватися внаслідок вад, відповідальність за які несе Підрядник [192].

Стосовно гарантійних строків і позовної давності М.С. Біленко зазначає, що до вимог щодо неналежної якості роботи, виконаної за договором будівельного підряду, застосовується позовна давність в один рік, а щодо будівель і споруд – три роки від дня прийняття роботи замовником. Якщо договором підряду або законом встановлений гарантійний строк і заява з приводу недоліків роботи зроблена у межах гарантійного строку, перебіг позовної давності починається від дня заявлення про недоліки. Якщо ж відповідно до договору підряду роботу було прийнято замовником частинами, перебіг позовної давності починається від дня прийняття роботи в цілому (стаття 864 ЦК України) [18, с. 106]. Цим самим документом встановлюються інші підстави цивільно-правової відповідальності.

Важливим моментом, на який слід звернути увагу в рамках нашого дослідження, є післядоговірна відповідальність за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Яскравим прикладом позадоговірної відповідальності може бути випадок, коли на підрядника покладається обов'язок відшкодування шкоди завданої внаслідок недоліків робіт. Норми цивільного законодавства передбачають, що виконавець робіт зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану фізичній або юридичній особі внаслідок конструктивних, технологічних, рецептурних та інших недоліків робіт, а також недостовірної або недостатньої інформації про них [103, с.587].

Юридична сутність цивільної відповідальності підрядника після виконання сторонами всіх взятих на себе за договором зобов'язань має подвійну природу. З одного боку, всі умови договору між підрядником та замовником виконані, підписані акти виконаних робіт, результат переданий замовнику, проведена оплата, і зобов'язання сторін вважаються припиненими. З іншого боку, замовник або третя особа у випадку завдання їм шкоди з вини підрядника вправі звернутися до нього в будь-який час після припинення договору його виконанням. Звідси може виникнути питання про природу таких відносин, адже договірні відносини припинено, пройшло, наприклад, два роки і тут до підрядника звертаються треті особи чи сам замовник із вимогами про відшкодування збитків [43, с.55].

В юридичній літературі та у практиці правозастосування зустрічаються випадки, коли обидві сторони неналежно виконують взяті на себе договірні зобов'язання. Ці ситуації відомі як випадки обопільної затримки (*concurrent delay*) і для цілей розподілу відповідальності сторін договору будівельного підряду характеризуються такими ознаками: 1) мають місце принаймні два випадки затримки, за один з яких за договором відповідає замовник, а за інший — підрядник; 2) наслідки обох випадків затримки починаються та/або закінчуються одночасно; 3) завершення робіт затримується внаслідок настання обох випадків затримки [82].

Питання обопільної затримки у виконанні договору будівельного підряду не було вирішено ні в джерелах цивільного права України, ні в українській

правозастосовній практиці. Водночас варто очікувати, що остання підійде до цієї проблеми з огляду на загальні засади відповідальності за порушення зобов'язань, зокрема щодо того, що стосується вини як підстави відповідальності, та враховуючи вину кредитора. Така невизначеність навряд може влаштувати сторони договору підряду і мала би спонукати їх до якомога більш вичерпного визначення в договорі своїх прав та обов'язків, а також відповідальності в разі обопільної затримки. За таких обставин найкраще для сторін — прямо передбачити, чи береться до уваги прострочення з боку замовника в ситуаціях обопільної затримки [82].

Дійсно, в умовах сьогодення, коли важко спрогнозувати перспективи вчасного виконання зобов'язання, причому як підрядником через постійні обстріли з боку країни-агресора, так і замовником, через перебої у фінансуванні будівельних проєктів, як не парадоксально, але через ту саму агресію російської федерації. Саме тому, питання одночасної затримки, зокрема його регламентування та практичне застосування є безумовно актуальним та таким, що заслуговує уваги. Водночас, для притягнення особи до цивільно-правової відповідальності необхідно звернутися за захистом своїх прав і обрати ефективний спосіб захисту. Тому, окремо слід зупинитися на питанні захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін досліджуваного договору є важливим елементом динаміки цих правовідносин. Дослідження способів захисту прав сторін договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги варто почати з їх поділу на ті, що можуть застосовуватись до моменту порушення сторонами своїх договірних обов'язків, та ті, що застосовуються вже після порушення згаданих вище обов'язків. Їх варто назвати превентивними захисними мірами та власне способами захисту порушеного права.

Підвалини захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів закладаються вже на етапі укладання договору. Дійсно, договір підряду, яким чітко визначені права та обов'язки обох сторін, який включає всі найдрібніші деталі про

обсяг робіт, строки виконання, вартість робіт, умови оплати, відповідальність за виконання та якість робіт є першочерговим правовим засобом, до змісту якого будуть звертатися сторони за захистом свого порушеного права. Загальновідомо, що ознакою договору є ризик, а сам ризик, так чи інакше є суб'єктивним вибором вчасно і якісно виконати обумовлену договором роботу або нести відповідальність внаслідок його порушення.

Іншим способом захисту, який також можна віднести до цієї категорії є контроль та звітність за виконанням договірних умов, який є ключовим елементом захисту інтересів. Це включає в себе стеження за строками та термінами, контроль якості виконання робіт і дотриманням будь-яких інших вимог, вказаних у договорі. Стеження за ходом робіт і регулярна звітність між сторонами допомагають вчасно виявляти будь-які проблеми або зміни, які можуть виникнути під час будівництва. Для захисту своїх прав та інтересів договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, у межах як оперативних, так і превентивних захисних мір, сторони мають право або вимагати усунення недоліків робіт, або зменшити вартість робіт, або відмовитися від договору та вимагати відшкодування збитків.

У випадку вибору належного способу захисту своїх прав та інтересів сторона договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги може звернутися з позовом до суду. Способи судового захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги передбачені статтею 16 ЦК України. При розгляді таких справ судами враховуються такі критерії: обставини укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги ; характер суб'єктивних цивільних прав та обов'язків сторін вказаного договору, визначені цим договором; документально підтверджена якість виконаних робіт; стадія та деталі виконання умов досліджуваного договору; калькуляцію та обґрунтування розміру збитків, завданих одній із сторін договору.

Таким чином, захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги здійснюється шляхом застосування цивільно-правових засобів, зокрема, шляхом вимоги усунення недоліків робіт, зменшення вартості робіт, відмови від договору та відшкодування збитків. У разі необхідності сторони договору можуть звернутися до суду з позовом про захист своїх прав та інтересів.

Судовий захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги здійснюється шляхом застосування наступних позовів. Позов про усунення недоліків робіт як спосіб захисту застосовується у разі, якщо роботи виконані підрядником з недоліками. Позовом про усунення недоліків робіт замовник вимагає від підрядника усунути виявлені недоліки робіт безоплатно або за його рахунок. Позов про зменшення вартості робіт як спосіб захисту застосовується у разі, якщо роботи виконані підрядником з недоліками, які неможливо усунути. Позовом про зменшення вартості робіт замовник вимагає від підрядника зменшити вартість робіт пропорційно до виявлених недоліків. Позов про відмову від договору та відшкодування збитків як спосіб захисту застосовується у разі, якщо підрядник порушив умови договору підряду, зокрема, не приступив до виконання робіт або виконує їх неналежним чином. Позовом про відмову від договору та відшкодування збитків замовник вимагає від підрядника розірвати договір підряду та відшкодувати завдані збитки. Позов про відшкодування збитків як спосіб захисту застосовується у разі, якщо підрядник своїми діями або бездіяльністю завдав замовнику збитків. Позовом про відшкодування збитків замовник вимагає від підрядника відшкодувати завдані збитки, включаючи вартість неякісно виконаних робіт, вартість робіт, які замовник був змушений виконати самостійно або за рахунок інших осіб, втрати, понесені замовником внаслідок недоліків робіт, а також інші збитки, завдані замовнику внаслідок дій або бездіяльності підрядника.

Таким чином, питання відповідальності та захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний

ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги відіграє суттєву роль в реалізації договірних правовідносин. Здатність сторін досліджуваного договору захистити себе від порушення її суб'єктивних цивільних прав є запорукою розвитку економіки та інвестиційної привабливості для нашої країни. Саме тому вдосконалення правових механізмів притягнення порушників до цивільно-правової відповідальності, а також державні гарантії захисту суб'єктивних цивільних прав сторін досліджуваного договору є однією з ключових засад перспектив економічного розвитку та правового зростання нашої країни.

Висновки до розділу 3

1. Сфера правового регулювання договірних відносин підрядного типу, зокрема, правових зв'язків, що виникають на підставі належного укладення досліджуваного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, характеризуються суттєвим обмеженням дії принципу свободи договору. Це пов'язано з тим, що на стороні замовника завжди виступає суб'єкт публічного права, який є балансоутримувачем відповідної автомобільної дороги. Свобода договору суттєво обмежується великою кількістю вимог та погоджень, які сторони не можуть проігнорувати в межах досліджуваних договірних відносин. Відповідно і невиконання та неналежне виконання цих імперативних приписів має наслідком виникнення відповідальності сторони, що їх порушує.

2. Неможливість виконання, як правова підстава припинення досліджуваного договірного зобов'язання є актуальною в наш час з огляду на велику кількість зруйнованих доріг через збройну агресію Російської Федерації проти нашої країни. Велика кількість автомобільних доріг, які знаходяться в зоні бойових дій і потребують капітального ремонту, не можуть бути відремонтовані внаслідок постійних обстрілів. Не виключенням є і тимчасово окуповані території, щодо яких станом на 23.02.22 року діяли договори дорожньо-будівельного підряду, і, можливо, одна зі сторін приступила до виконання свого зобов'язання та здійснила певні

необхідні дії для належного його виконання (наприклад, закупила необхідні матеріали), а інша – взагалі могла повністю його виконати (у випадку наявності попередньої оплати за виконання дорожньо-будівельних підрядних робіт).

3. Важливою практичною проблемою, яка стосується процедури припинення юридичної особи-замовника, є ситуація, коли певна організація, яка, наприклад, повинна бути балансоутримувачем автомобільної дороги, перебуває у стані припинення її діяльності шляхом ліквідації за рішенням органу державної влади або місцевого самоврядування. Автомобільна дорога, як складний об'єкт, знаходиться в повному обсязі на балансі замовника і виникає закономірне питання: хто є розпорядником, а що ще важливіше - утримувачем та експлуатантом дороги, балансоутримувача якої припинено, а нового ще не призначено. Запропоновано ефективний вихід з цієї правової ситуації шляхом покладення цих функцій на дорожньо-експлуатаційні організації, які тимчасово отримують за передавальним актом об'єкти, які раніше перебували на балансі припиненої юридичної особи. На них пропонується тимчасово покладати обов'язок забезпечення функціонування та утримання автомобільної дороги до моменту призначення нового суб'єкта, якому буде в подальшому передана на баланс автомобільна дорога.

4. Своїми діями сторони можуть завдати і шкоди діловій репутації один одного. Наприклад, коли йде мова про якість дорожнього покриття, то виконання неякісних будівельно-ремонтних робіт підрядником і спричинення цим шкоди третім особам через неможливість експлуатації автомобільної дороги чи призведення до дорожньо-транспортної пригоди чи травмування третіх осіб. Таким чином, підрядник може завдати шкоди такому особистому немайновому благу замовника як ділова репутація, адже останній зазвичай є балансоутримувачем і відповідальним за належний експлуатаційний стан автомобільної дороги. Те саме може стосуватися і підрядника, коли замовник своїми діями завдає шкоди діловій репутації підрядника, адже здійснює оплату несвоєчасно і підрядник не може взяти інше замовлення або не може розраховатися із постачальниками матеріалів чи із субпідрядником.

5. Проблема цивільно-правової відповідальності підрядника за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги полягає у тому, що чинне цивільне законодавство України майже не містить норм, які регламентують конкретні види, умови, порядок та розміри санкцій за порушення умов договору. Відтак, встановлення конкретних санкцій за такі порушення залежить, здебільшого, від домовленості сторін. Щодо відповідальності підрядника, в межах рекодифікації цивільного законодавства пропонується викласти частину 1 статті 883 в наступній редакції «Підрядник відповідає за недоліки збудованого об'єкта, порушення строків виконання зобов'язання, порушення умов та технічних стандартів при будівництві, невиконання або неналежне виконання обов'язків встановлених безпосередньо самим договором, якщо не доведе, що ці порушення сталися не з його вини».

6. Стосовно специфіки відповідальності замовника, в рамках рекодифікації доцільно було б поєднати положення статей 885 та 886 ЦК України і викласти їх в такій редакції «У разі невиконання або неналежного виконання замовником обов'язків за договором будівельного підряду замовник сплачує підрядникові неустойку, встановлену договором або законом та відшкодовує підрядникові збитки у повному обсязі, в тому числі, у випадку, передбаченому договором, за усунення недоліків, за які підрядник не відповідає, якщо не доведе, що таке порушення договору сталося не з його вини».

7. Захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів фактично починається вже на етапі узгодження сторонами умов та укладання досліджуваного договору. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, у якому чітко визначені суб'єктивні цивільні права та обов'язки обох сторін, який включає всі найдрібніші деталі щодо характеру та обсягу дорожньо-будівельних робіт, кінцевих термінів їх виконання, вартості виконаних робіт, умов їх оплати, а також деталізований механізм цивільно-правової відповідальності за невиконання та неналежне виконання відповідних обов'язків за договором є першочерговим правовим засобом фіксації волевиявлення сторін, до

змісту якого будуть звертатися сторони у ході захисту своїх порушених прав. Судовий захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги найчастіше здійснюється шляхом застосування таких позовів як: позов про усунення недоліків робіт; позов про зменшення вартості робіт; позов про відмову від договору та відшкодування збитків; позов про відшкодування збитків.

8. Пропонується передбачити більш жорстку відповідальність сторін за невиконання вимог закону щодо форми досліджуваного договору. У зв'язку з цим, запропоновано у межах рекодифікації вітчизняного цивільного законодавства, що регулює договірні відносини будівельного підряду, частину другу статті 875 ЦК України «Договір будівельного підряду» викласти у наступній редакції : «Договір будівельного підряду на проведення нового будівництва, капітального ремонту, реконструкції (технічного переоснащення) підприємств, будівель (зокрема житлових будинків), споруд, виконання монтажних, пусконаладжувальних та інших робіт, нерозривно пов'язаних із місцезнаходженням об'єкта укладається у письмовій формі. Невиконання сторонами цієї умови має наслідком недійсність договору».

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні наведено теоретичне узагальнення і вирішення наукового завдання, яке полягає у визначенні правової природи договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України, розкритті особливостей правового регулювання договірних відносин у сфері будівництва вітчизняних автомобільних доріг, що надало можливість сформулювати низку теоретичних висновків та практичних рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети наукового пошуку.

1. Сфера цивільно-правового регулювання підрядних відносин будівництва автомобільної дороги об'єктивно характеризуються органічним включенням публічно-правових засобів їх регламентації, що жодним чином не впливає на їх загалом цивілістичну правову природу. Узгодженню умов та зрештою остаточному укладенню договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги передують ціла низка організаційних публічно-правових передумов: необхідність планування та включення виділених на майбутні будівельні роботи коштів в бюджетні асигнування на певний фінансовий рік; розробка та затвердження у визначеному законом порядку необхідної для здійснення дорожніх робіт супровідної технічної документації; розробка та погодження проектно-кошторисної документації; проведення необхідних геодезичних робіт та виділення на місцевості земельної ділянки, придатної для будівництва автомобільної дороги; виконання всіх необхідних умов для надання спеціального дозволу (ліцензії) на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги; узгодження з замовником право здійснювати будівельні роботи шляхом залучення субпідрядників тощо.

2. Варто зазначити, що не всі організаційні передумови, які є необхідними для укладення договору будівельного підряду, безпосередньо впливають на порядок його укладення. Деякі з цих передумов можуть стосуватися лише подальшого виконання робіт і не мати вирішального впливу на унормовану юридичну процедуру укладення

досліджуваного договору. Наприклад, для виконання робіт з будівництва, капітального ремонту, реконструкції автомобільної дороги для підрядника, як суб'єкта господарювання, в деяких випадках передбачається обов'язкова наявність у його робітників відповідних кваліфікаційних сертифікатів, що дають право підряднику залучати їх до виконання окремих видів дорожньо-будівельних робіт. Вказані передумови можуть і не впливати на динаміку укладення досліджуваного договору, але можуть суттєво ускладнити можливості підрядника щодо подальшого виконання його умов. З іншого боку, деякі передумови можуть мати важливий вплив як на процес укладення договору, так і на його подальше виконання. Такі передумови встановлюють додаткові вимоги, які повинні бути обов'язково враховані сторонами при укладенні та виконанні договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Прикладом таких передумов є наявність у підрядника ліцензії на проведення дорожньо-будівельних робіт.

3. Специфіка правовідносин у сфері виконання підрядних робіт на будівництво, ремонт чи реконструкцію автомобільної дороги полягає у тому, що на замовника і підрядника поширюється дія окремих приписів актів вітчизняного адміністративного законодавства. Крім цього, на замовника і підрядника розповсюджується відповідні положення нормативно-правових актів не тільки цивільного, але і трудового, господарського та природоохоронного законодавства України. Таким чином, відносини у сфері будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги між замовником та підрядником регулюються за допомогою приписів кількох галузей вітчизняного права, а відтак мають комплексний характер.

4. Недоліком сфери правового регулювання відносин у сфері будівництва, ремонту та реконструкції автомобільних доріг є окремі неузгодженості між приписами актів цивільного законодавства та положеннями відомчих нормативно-правових актів. Вказані нормативні колізії повинні вирішуватись із врахуванням приписів статті 875 ЦК України, яка є загальною для всіх договорів будівельного підряду і чітко встановлює пріоритет положень спеціального законодавства над положеннями загального, зокрема, ЦК України. При цьому відносини у сфері будівництва, ремонту

чи реконструкції автомобільних робіт врегульовуються досить широким колом положень спеціального законодавства, наприклад, Закон України «Про автомобільні дороги» та відомчі нормативно-правові акти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури. Крім того, відносини у сфері будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільних доріг врегульовуються і положеннями інших спеціальних нормативно-правових актів.

5. Суб'єктний склад відносин, що виникають з договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги має свою специфіку. Замовником у договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги виступає наділений відповідними повноваженнями орган державної виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, на балансі якого знаходиться відповідна автомобільна дорога. На стороні підрядника, у випадку, коли будівельні роботи будуть виконуватися самостійно підрядником, може бути тільки суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на здійснення відповідного виду господарської діяльності відповідно до чинного законодавства України. Певну проблему складає можливість залучення підрядників-нерезидентів як сторони договору підряду на будівництво (ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Незважаючи на відсутність прямої нормативної заборони такого залучення, на практиці мають місце певні ліцензійні обмеження, необґрунтовані вимоги до наявності місцевого досвіду, численні адміністративні обмеження та наявність можливих корупційних ризиків, участь нерезидентів у досліджуваних підрядних відносинах майже унеможливлено. Допуск нерезидентів до здійснення досліджуваних підрядних робіт лише покращить якість вітчизняних автомобільних доріг, а тому варто забезпечити рівність ліцензійних вимог для резидентів та нерезидентів, наблизивши їх до європейських стандартів в сфері будівництва автомобільних доріг. Паралельно пропонується нормативно закріпити більш демократичні механізми визначення наявності необхідного досвіду виконання дорожньо-будівельних робіт для нерезидентів.

6. Вчинення замовником і підрядником організаційних, процедурно-послідовних, взаємоузгоджених вольових дій (оферти й акцепту), в сукупності із застосуванням інших передбачених законодавством публічно-правових організаційних процедур, має наслідком укладення договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги. Саме тому в договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги оферту та акцепт розглядаємо з урахуванням як приватних, так і публічних аспектів специфіки процедури укладення розглядуваного підрядного договору. Порядок укладення досліджуваного договору варто визначити як систематичну послідовність зміни стадій та юридичних процедур, що визначені приписами чинного законодавства України. у межах якого встановлюються суб'єктивні цивільні права та обов'язки його сторін, які є результатом консолідованого узгодження ними умов договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

7. Інженер-консультант відповідно чинному законодавству України є самостійним учасником цивільно-правових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг та визначається з одного боку як суб'єкт господарювання, що має у своєму складі акредитованих фахівців, а з іншого, інженером-консультантом є фахівець у сфері будівництва. У сучасному вітчизняному законодавстві закріплено лише право замовника залучати інженер-консультанта до будівельних робіт по спорудженню автомобільної дороги. У контексті зазначеного, враховуючи міжнародний досвід у сфері будівництва автомобільних доріг, вбачається, що залучення інженера-консультанта повинно мати обов'язковий характер у випадках, передбачених законом, зокрема, коли мова йде про будівельні роботи у сфері спорудження автомобільних доріг державного значення. З метою впровадження типових контрактів FIDIC та забезпечення постійного належного контролю якості дорожніх робіт за допомогою інженера-консультанта пропонується встановлення обов'язку для замовників будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг залучати на конкурсних засадах незалежного інженера-консультанта у сфері

дорожнього будівництва на етапах закупівель, виконання робіт та гарантійного обслуговування.

8. З метою гармонізації законодавства України та країн Європейського союзу у постанові Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2005 р. № 668 «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві» передбачити альтернативну можливість застосування типових контрактів ФІДІК. на сьогодні в Україні склалася ситуація, коли фактично генеральні підрядники та замовники зобов'язані використовувати типові умови договорів підряду в капітальному будівництві, визначені зазначеною постановою, та не відступати від них, що фактично унеможлиблює застосування типових контрактів ФІДІК. У цих умовах відзначається надто зарегульована процедура визначення договірної ціни, договірної документації (наприклад, в частині проведення тендерів, адже залежно від учасників вони повинні ще й відповідати умовам Закону України «Про публічні закупівлі» від 22.12.2015 № 922-VII, який містить обмеження щодо участі у тендерах групи незалежних підприємств, які об'єднуються в різні організаційно-правові форми для реалізації певного великого будівельного проєкту; або в частині приймання виконаних робіт та в інших питаннях, які зобов'язані вирішувати суб'єкти господарювання з України). Крім того, ДСТУ БД.1.1-1:2013 передбачає ведення спеціальних форм первинних документів в будівництві, які не є притаманними для договорів ФІДІК. Уніфікація норм чинного законодавства у досліджуваній сфері та їх гармонізація з перспективною можливістю впровадження у сферу цивільно-правового регулювання типових контрактів ФІДІК значно покращить інвестиційний клімат у сфері вітчизняного капітального будівництва, що є особливо актуальним з урахуванням перспективних планів післявоєнного оновлення України.

9. У договорі підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги містяться істотні умови, які визначаються у імперативному порядку вітчизняним законодавцем. Зокрема, істотні умови договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги передбачені Загальними умовами укладення та виконання договорів підряду в капітальному

будівництві, до них віднесено: найменування сторін; місце і дату укладення; предмет договору (найменування об'єкта, обсяги і види робіт, передбачених проектом); строки початку і завершення будівництва, виконання робіт; права і обов'язки сторін; вартість і порядок фінансування будівництва об'єкта; порядок матеріально-технічного, проектного та іншого забезпечення будівництва; режим контролю якості робіт і матеріалів замовником; порядок прийняття об'єкта (робіт); порядок розрахунків за виконані роботи, умови про дефекти і гарантійні строки; страхування ризиків, фінансові гарантії; відповідальність сторін (відшкодування збитків); врегулювання спорів, підстави та умови зміни і розірвання договору. Варто зазначити, що окремі з них за своєю правовою природою більше підпадають під реквізити договору як документу (наприклад, місце і дата укладення договору), інші - фактично деталізують одну із істотних умов досліджуваного договору (наприклад, вартість і порядок фінансування будівництва об'єкта). Між тим, у цивільно-правовому розумінні до істотних умов досліджуваного договору варто віднести: предмет договору; ціну; строк.

10. Організація процесу будівництва автомобільної дороги впливає на формування суб'єктивних цивільних прав і суб'єктивних цивільних обов'язків сторін досліджуваного договору. Суб'єктивні цивільні обов'язки сторін за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги спрямовані на виконання єдиної і основної мети договору дорожньо-будівельного підряду - досягнення результату роботи. При цьому відповідний обов'язок однієї сторони породжує право іншої сторони вимагати виконання цього обов'язку. Основні обов'язки сторін сформульовані у чинному законодавстві України та полягають у тому, що замовник зобов'язаний передати підряднику затверджену в установленому порядку проектно-кошторисну документацію, якщо інше не передбачено договором; своєчасно надати підряднику на будівництво земельну ділянку; створити підряднику необхідні умови для виконання робіт; провести оплату виконаних підрядником робіт у розмірі, передбаченому кошторисом, у строки та у порядку, які встановлені законом або договором; прийняти результат виконаних підрядником робіт. У свою чергу підрядник зобов'язаний здійснювати будівництво автомобільної дороги та пов'язані з ним роботи

у суворій відповідності з технічною документацією та кошторисом; виконувати будівельні роботи належної якості; виконати отримані під час будівництва вказівки замовника чи інженера-консультанта, якщо такі вказівки не суперечать умовам договору та не є втручанням у господарську діяльність підрядника; у встановлений договором строк збудувати за завданням замовника або виконати інші будівельні роботи та здати результат виконаних робіт замовнику.

11. Одним із основних методів оптимізації вартості будівельних робіт в сфері будівництва вітчизняних автомобільних доріг в умовах ринкових відносин є конкурсна форма розміщення замовлень на дорожнє будівництво, що являє собою змагальне зіставлення ofert претендентів, з погляду їх відповідності критеріям, які викладені у тендерній документації. У даний час розроблено безліч способів оцінки ofert з використанням методів економіко-математичного моделювання, що дозволяють замовнику зробити вибір підрядника. У вітчизняній практиці проведення підрядних конкурсів найбільшого поширення отримав експертний метод оцінки параметрів ofert, основним недоліком якого є неоднозначність визначення коректності використовуваних показників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Belianevych O. Current Problems of Concluding Agreements at Tenders (Auctions). *Law of Ukraine*. 2022, Issue 5, p. 21 – 36.
2. Dankers C. Private standards in the United States and European Union markets for fruit and vegetables: implications for developing countries. Rome: Food & Agriculture Org., 2007. 150 p.
3. FIDIC Conditions of Contract for Construction - For building and engineering works designed by the employer. Second Edition, 2017. 228 p.
4. Ghassabi, A., Jani, R., Dabiri, R. The efficiency of cost-reimbursable contracts in government projects. *International Journal of Nonlinear Analysis and Applications*, 2023; doi: 10.22075/ijnaa.2023.30597.4438
5. Guide to Performance-Based road maintenance contracts. Asian Development Bank. Guides. 74 p. [URL:https://www.carecprogram.org/uploads/Guide-Performance-Based-Road-Maintenance-Contracts.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/Guide-Performance-Based-Road-Maintenance-Contracts.pdf)
6. Karl N. Llewellyn. What Price Contract?. An Essay in Perspective. *The Yale Law Journal*. Vol. 40, №. 5 (Mar., 1931), pp. 704-751.
7. Nadion V. (2014). Elements of the legal personality in the civil law. *Problems of Legality*, (125), 100–109.
8. Антошкіна В. К., Васильченко Н. В. Договірне регулювання праці в галузевих інститутах трудового та цивільного права. *Вісник Донецького національного університету, сер. В: економіка і право*. 2009. № 2. С. 277–281.
9. Банасевич І. І. Відповідальність сторін за договором будівельного підряду. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2011. Вип. 27. С. 97 – 104.
10. Банасевич І. І. Договори на виконання підрядних робіт за державним замовленням: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К.: НДІ приватного права і підприємництва АПрН України. 2007. 181 с.

11. Банасевич І. Розподіл ризиків за договором будівельного підряду. *Юридична Україна*. 2011. № 8. С. 57 – 60.
12. Басовська А. М. Відмежування договору побутового підряду від суміжних договорів. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького*. 2013. № 8. С. 156-163.
13. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) : монографія. К. : Юрінком Інтер, 2006. 592 с.
14. Беяневич О.А. Господарський договір та способи його укладення. К: «Наукова думка», 2002. 277 с.
15. Беяневич, О. А. Господарський договір та способи його укладання : Навч. посібник К. : Наукова думка, 2002. 279 с.
16. Бервено С. Цивільно-правова характеристика укладення договору. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 4. С. 10 – 13.
17. Біленко М. С. Договір будівельного підряду в цивільному праві України : моногр. К. : НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2014. 180 с.
18. Біленко М. С. Правова природа договору будівельного підряду. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип. 13. С. 104-107.
19. Боднар Т. В. Теоретичні проблеми виконання договірних зобов'язань (цивільно-правовий аспект): автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.03. Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка. К, 2005. 34 с.
20. Бондаренко Л. Цивільно-правовий аналіз юридичних осіб публічного права. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 12. С. 35 – 37.
21. Борисова В.І., Баранова Л.М., Бегова Т.І. Цивільне право : підручник у 2 т.; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т. 2. 816 с.
22. Васильєва В. А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг: Монографія. Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаніка. 2006. 337 с.

23. Васильєва В. В. Договір як підстава виникнення цивільно- правового зобов'язання. Дис. ... канд. юрид. наук. спец.: 12.00.03, К., 2012. 217 с.
24. Великанова М. М. Теоретичні питання укладення цивільно- правових договорів. *Юридичний вісник*. 2011. № 1(18). С. 57–61.
25. Відновлюємо дороги та мости для повноцінного руху по всій країні: засновник «Автостради»: Максим Шкіль Уніан новини. Інтернет-ресурс. URL: <https://www.unian.ua/special/yak-buduyut-ta-vidnovlyuyut-ukrajinski-dorogi-pid-chas-viyeni-interv-yu-iz-zasnovnikom-kompaniji-avtostrada-maksimom-shkilem-12203703.html>
26. ВІРАКАН. Інтернет-ресурс. URL: <https://virakran.com/budivnitstvo-avtomagistralej-ta-transportnih-dorig/>
27. Владишевська В.В., Давидова І.В. Категорія «свобода договору»: досвід вітчизняного та міжнародного застосування. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 1. 2023. С. 593 – 595.
28. Вознюк А.Б. Мережа доріг України та сучасні транспортні потоки. *Дороги і мости*. 2014. Вип. 14. С. 111 – 124.
29. Гащин В. Основні поняття, особливості та форми цивільно-правової відповідальності. *Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання* : матеріали V Всеукраїнської студентської науково – технічної конференції, м. Тернопіль, ТНТУ ім. І.Пулюя, 19-20 квітня 2012 р., Т. 2. С.134.
30. ГБН Г.1-218-182:2011. Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт від 01.12.2011 р. Київ, 2011. 13 с. URL: https://dnaop.com/html/32600/doc-%D0%93%D0%91%D0%9D_%D0%93.1-218-182_2011
31. Герц А. А. Класифікація договорів про надання медичних послуг. *Науковий вісник Ужгородського національного університету* : Серія: Право. Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2015. Вип. 32. Т.2. С. 16–20.
32. Глоба О. Укладення договору поставки: теорія і практика. *Юридичний журнал*. 2005. № 2 (32). С. 40 – 47.

33. Голубєва Н.Ю. Зобов'язання у цивільному праві України: методологічні засади правового регулювання: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2013. 40 с.
34. Гончаренко В.О. Безоплатні договори за цивільним законодавством України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 66. С. 92 – 98.
35. Горбачова В.С. Договір про задоволення вимог іпотекодержателя за цивільним законодавством України» дис. ... д. філософ : 081. Право. Право. 2022.с. 198.
36. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV зі змінами та доповненнями. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
37. Гриняк А. Б. Договірна відповідальність як різновид цивільно-правової відповідальності сторін у підрядних зобов'язаннях. *Приватне право і підприємництво*. С. 93-97. URL: <http://www.ppp-journal.kiev.ua/archive/2013/12/24.pdf>
38. Гриняк А. Типові та примірні договори як джерела правового регулювання підрядних договірних відносин. *Юридична Україна*. 2012. № 7. С. 43–46.
39. Гриняк А.Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03 ; Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Національної академії правових наук України. Київ, 2013. 494 с.
40. Гриняк А.Б. Оновлення параграфу 3 глави 61 Цивільного кодексу України: окремі зауваги. *Нове українське право*. Вип. 2. 2021 С.14 – 21.
41. Гришанова Н. Чим відрізняється трудовий договір від цивільно-правового: Держпраці. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/206170_chim-vdrznyatsya-trudoviy-dogovr-vd-tsivl№-pravovogo-derzhprats
42. Гуцуляк В. К. Місце договору на проведення пошукових робіт у системі договорів з виконання робіт. *Часопис Київського університету права*. 2016. №1. С. 170 – 174.

43. Гуцуляк В. К. Особливості відповідальності підрядника за порушення умов договору підряду на проведення пошукових робіт. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право.* 2016. Вип. 39(1). С. 53 – 57.
44. Даниленко С.К. Поняття цивільно-правового договору як основної складової договірною права. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/ad70dde2-2123-470e-9f79-342ece7756a0/content>
45. Дашковська О. Р. Судовий прецедент і судова практика як джерела права. *Вісник Акад. прав. наук України.* 2011. № 1. С. 34–41.
46. ДБН: Реконструкція дороги. URL: https://dbn.co.ua/blog/rekonstrukcija_dorogi/2015-11-17-1267
47. Денисюк В. В. Оферта як стадія укладення цивільно-правового договору. *Часопис цивілістики.* 2011. Випуск 14. С. 92–95.
48. Денисюк В.В. Порядок укладання цивільно-правового договору. *Актуальні проблеми держави і права.* 2012. Вип. 64. С. 305 – 312.
49. Державні будівельні норми України В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги України. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. Київ, Державне підприємство «Укрархбудінформ». 2015. 104 с.
50. Деякі питання виконання підготовчих і будівельних робіт: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.04.2011 р. № 466. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-2011-п#Text>
51. Деякі питання діяльності центральних органів виконавчої влади: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 р. № 1400. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400-2022-%D0%BF#Text>
52. Деякі питання дорожнього господарства: Постанова Кабінету Міністрів України від 15.07.2022 р. № 803. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803-2022-п#Text>

53. Деякі питання здійснення дозвільних та реєстраційних процедур у будівництві в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.06. 2022 р. № 722. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722-2022-п#Text>

54. Деякі питання здійснення оборонних закупівель товарів, робіт і послуг в умовах воєнного стану: Постанови Кабінету міністрів України від 28 лютого 2022 р. № 169. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/169-2022-п#Text>

55. Деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.01.2023 р. № 29. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/29-2023-%D0%BF#Text>

56. Деякі питання фінансового забезпечення підтримки функціонування дорожнього господарства та транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.12.2022 р. № 1382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1248-2022-п#Text>

57. Дзера О. В., Кузнєцова Н. С., Луць В. В. та інші Зобов'язальне право: теорія і практика: навч. посібн. для студентів юрид. вузів і фак. ун-тів. К.: Юрінком Інтер, 1998. 912 с.

58. Дзера Ю. М. Теоретико-правові підходи до участі держави у цивільних відносинах та її правосуб'єктності. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2010. № 1. С. 66–71. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2010_1_13

59. Диба О. Поняття та ознаки порушення умов договору підряду на проведення проектних робіт. *Підприємництво, господарство і право.* № 2. 2018. С. 14 – 19.

60. Довгерт А. С. Концепція та види юридичних осіб у проекті Цивільного кодексу України. Кодифікація приватного (цивільного) права України; За ред. проф. А. С. Довгерта. К.: Укр. центр правничих студій, 2000. С. 131 – 133.

61. Договірне право. Особлива частина : навч. посібник / Т.В. Бондар Бухарест та ін.; за ред. О.В. Дзери. Київ : Юрінком Інтер, 2009. 1200 с.

62. Додаток 4 до тендерної документації Капітальний ремонт мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789

(додаткові роботи). Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-11-17-001784-a>

63. Долгополова Л. М. Укладення договорів на торгах : монографія; Л. М. Долгополова ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків : Право, 2014. 183 с.

64. ДСТУ 8747:2017. Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання від 20.12.2017 р., ДП «ДерждорНДІ», Київ, с. 11. URL: https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/№rmdocs/dstu_8747_2017.pdf

65. Експлуатаційне утримання автомобільних доріг місцевого значення Хмельницької області на 2021-2022 роки. Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2020-12-08-002357-b>

66. Експлуатаційне утримання та поточний дрібний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення Львівської області (1820,2 км) (ДК 021:2015:45230000-8 — Будівництво трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг; вирівнювання поверхонь). Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2022-07-13-004975-a>

67. Жилінкова І. В. Комплексні цивільні правовідносини: поняття, структура, ознаки. *Право України*. Вип. 12, 2010, С. 11-17.

68. Жорнокуй Ю.М. Відповідальність за невиконання (неналежне виконання) договору про надання юридичних послуг: окремі питання. *Наше право*. 2023. № 1. С. 115-123

69. Жорнокуй Ю.М. Рівність становища замовника та виконавця щодо оплати та відповідальності за договором про надання послуг. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 1. С. 99–103.

70. Жорнокуй Ю.М. Свобода та обов'язковість виконання договору у цивільному праві України. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2022. №4(99) С. 69–80.

71. Загальна теорія держави і права: підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл.; М. В. Цвік та ін.; за ред. д-ра юрид. наук., проф., акад. АПрН України М. В. Цвіка, д-

ра юрид. наук., проф., акад. АПрН України О. В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с.

72. Зазуляк І. І. Предмет договору як його істотна умова: теоретичний аспект. Вісн. Харк. нац. ун-ту. внутр. справ. Харків. 2008. Вип. 42. С. 283–288.

73. Зазуляк І. І. Співвідношення істотних умов договору з іншими договірними умовами. Вісн. Харків. нац. ун-ту внутр. справ. 2008. Вип. 40. С. 277–284.

74. Земельний кодекс України : Закон України від 25.10.2001 р. № 2768-III зі змінами та доповненнями. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 3.

75. Іванов А.М., Іванюк А.О., Шимбарьов В.О. Сутність та правова природа ризику в договорах підряду. Юридичний науковий електронний журнал. 2021. № 11. С. 170–172.

76. Іващенко В.В. Цивільно-правова відповідальність як вид юридичної відповідальності. Юридичний науковий електронний журнал. 2019. № 2. С. 66–69.

77. Інженерно-геодезичний супровід об'єктів будівництва виконуваних підрядними організаціями на об'єктах КП «Черкасиводоканал». Prozorro. URL: <https://zakupki.com.ua/tender/5076531>

78. Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Н-14 Олександрівка-Кропивницький-Миколаїв, на ділянці км 153+196 – км 161+204, Миколаївська область (додаткові роботи). Матеріали тендерної документації. Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2021-09-24-002152-a>

79. Капітальний ремонт мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789 (додаткові роботи). Матеріали тендерної документації. Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-11-17-001784-a>

80. Карпова В. Новація в «будівельних» договорах: як уникнути помилок. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/sbuh/2010/November/issue-21/article-98482.html>

81. Коваленко І. А. Умови цивільно-правової відповідальності: загальнотеоретичний підхід. *Слово Національної школи суддів України*. 2021. № 1 (34). С. 53 – 63.
82. Кодунов М. Обопільні затримки сторін договору будівельного підряду. «Юридична практика». URL: <https://lcf.ua/thought-leadership/international-arbitration/pravo-na-zatrimku/>
83. Колісникова Г. В. Тупицька Є.О. Принцип добросовісності в регулюванні споживчих договорів у цивільному праві України. *Право України*. 2021. № 9. С.174 – 182.
84. Комарницька І., Буцяк М. Поняття, ознаки та види цивільно-правової відповідальності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. №2. С. 159 – 162.
85. Конституція України : станом на 15 січ. 2023 р. : відповідає офіц. тексту. Харків : Право, 2023. 76 с.
86. Коссак В. М. Регулювання строків у будівництві; В. М. Коссак. К.: Будівельник, 1991. 144 с.
87. Коструба А. В. Держава в системі суб'єктів цивільного права України. *Вісн. Нац. акад. прав. наук України*. Харків, 2017. № 4 (91). С. 67–77.
88. Кривенко Ю. В. Поняття та підстави цивільно-правової відповідальності. Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ : матер. Всеукр. наук. конф. МОН України, НУ «ОЮА». Одеса: Фенікс, 2021. С. 31 – 34.
89. Кривенко Ю. В., Спасова К. І. Укладання та реалізація договору підряду. *Часопис цивілістики : наук.-практ. журн.* Одеса : Гельветика, 2021. Вип. 43. С. 41 – 45.
90. Криса М.В. Договір підряду на геологічне вивчення надр за державним замовленням (цивільно-правовий аспект): дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Тернопіл. нац. екон. ун-т. К., 2018. 211 с.
91. Кузнецова Н.С. Подрядные договоры в инвестиционной деятельности в строительстве: Монография. Киевский национальный университет им. Т. Шевченко. К., 1993. 159 с.

92. Кучаковська Н. Правове регулювання договору підряду на капітальне будівництво: окремі аспекти. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 5. С. 58 – 62.
93. Кушина О. Договір про спільну діяльність: правовий аспект. URL: <https://avstudy.com.ua/dogovir-pro-spilnu-diyalnist-pravovij-aspekt/>
94. Лист Торгово-промислової палати України від 28.02.2022 р. № 2024/02.0-7.1. URL: <https://ucci.org.ua/uploads/files/621cba543cda9382669631.pdf>
95. Лідовець Р.А. Поняття договору в цивільному праві України. *Наукові записки. Серія «Право»*. Острог, 2003. Вип. 4. С. 192 – 201.
96. Луць В. В. *Контракти у підприємницькій діяльності*. Київ : Юрінком Інтер, 2001. 560 с.
97. Луць В. В. Сучасна кодифікація договірного права в Україні: здобутки і проблеми. *Вісник Академії правових наук України*. 2003. № 2 (33). № 3 (34). С. 424-437.
98. Луць В. В. Системоутворююча роль категорії «договір» у приватному праві України. *Приватне право і підприємництво*. 2018. Вип. 18. С. 10-14.
99. Луць Л. А. Перспективи становлення судового судового прецеденту як джерела права України. *Вісник Центру суддівських студій*. 2006. № 6. С. 9–15.
100. Луць В. В. *Контракти в підприємницькій діяльності : навч. посіб. 2-е вид., перероб. і допов.*; В. В. Луць. К.: Юрінком Інтер, 2008. 576 с.
101. Майданик Р. Вчення про джерела цивільного права України. *Право України*. 2017. № 6. С. 53–63.
102. Майоренко М. Договір про спільну діяльність: як відрізнити від договорів підряду та оренди. URL: <https://uteka.ua/ua/publication/commerce-12-yurydycheskye-konsultatsyy-67-dogovor-o-sovmestNoj-deyatelNosti-kak-otlichit-ot-dogovorov-podryada-i-arendy>
103. Микитей А. О. Відповідальність сторін за договором будівельного підряду. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє* : матер.

Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У 2-х т. Т. 2. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 586 – 588.

104. Мироненко В. П. Цивільно-правова відповідальність як вид юридичної відповідальності. *Юридична наука*. 2011. № 6. С. 24–30. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/jnn_2011_6_3

105. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія. Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Х.: ХНУМГ, 2014. 227 с.

106. Мінінфраструктури пропонує штрафувати підрядників за «погані дороги». Судово-юридична газета. Публікації. URL: <https://sud.ua/uk/news/publication/243840-minfrastrukturi-proponuye-shtrafuвати-pidryadnikiv-za-pogani-dorogi>

107. Мірзоян А. А. Розвиток інституту послуг. *Держава і право*. Київ, 2006. Вип. 31.- С. 242–248.

108. Мороз М. В. Строк договору найму (оренди) та особливості його поновлення. *Право та інновації*. 2016. № 4. С. 49 – 55.

109. Морозов Є.О. Договір будівельного підряду: наслідки неналежного виконання. URL: <https://alibi.dp.ua/2624-dogovir-budivelno-go-pidryadu-naslidki-nenalezhno-go-vikonannya>

110. Надьон В. В. Доктринальний підхід до правової природи договору найму (оренди). *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 190 – 197.

111. Недошовенко А. О. Укладання, зміна та розірвання договору будівельного підряду. в: дис. на здоб. наук.звання доктор філософії. Спеціальність 081 «Право». Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2021. 244 с.

112. Недошовенко А. О. Договір будівельного підряду та договір підряду на капітальне будівництво: порівняльна характеристика та особливості правового регулювання. *Часопис Київського університету права*. 2017. № 1. С. 394 – 399.

113. Недошовенко А. Судовий порядок укладення договору будівельного підряду. *Підприємництво, госп-во і право*. 2018. № 6. С. 52–60.

114. Недошовенко А.О. Елементи договору будівельного підряду. *Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право»*. 2015. № 1(11). С. 1-13.

115. Недошовенко А.О. Загальний і спеціальний порядок укладення договору будівельного підряду. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2019. Вип. 55. Т. 1. С. 133 – 138.

116. Нижний А. В. Категорія «форма цивільно-правового договору» у цивільному праві. *Університетські наук. записки*. 2008. № 3. С. 145–150.

117. Окремі види договорів у сучасному законодавстві України : колективна монографія. За заг. ред. О. С. Кізлової, О. С. Кужко, Л. В. Діденко. Одеса : Айс-Принт, 2017. 501 с.

118. Олійник К. М. Відмежування трудового договору від цивільно-правових договорів, пов'язаних із працею. *Наше право*. 2013. № 11. С. 116–119.

119. Ольшанченко В. І. Цивільно-правова відповідальність держави Україна перед суб'єктами підприємницької діяльності : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2021. 230 с.

120. Олюха В. Г. Цивільно-правовий договір: поняття, функції та система: автореф. дис... канд. юрид. наук. Київ. 2003. 20 с.

121. Олюха В.Г. Господарсько-правові засоби оптимізації капітального будівництва у сучасній Україні : дис. ... д.ю.н. : 12.00.04. Одеса, 2015. 470 с.

122. Панченко С. В. Джерела цивільного договірної права України. Миколаїв-Хмельницький: Видавництво Ірини Гудим, 2021. 266 с.

123. Панченко Ю.О. Поняття цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань. *Реалії та перспективи розбудови правової держави в Україні та світі*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., м. Суми, 29 травня 2020 р. Суми: Вид-во СумДПУ імені А.С.Макаренка, 2020. ч. 2. С. 32–34.

124. Паньонко І.М., Коваль В.А. Спільні та відмінні ознаки трудових договорів та суміжних цивільних договорів. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія : Юридичні науки. 2015. № 813. С. 337 – 342.

125. Первомайський О. О. Щодо поняття суб'єкта публічного права як учасника цивільних відносин. *Приватне право і підприємництво*. 2016. Вип. 15. С. 65–69.

126. Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.04.2011 р. № 461. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/461-2011-п#Text>

127. Пленюк М.Д. Цивільно-правове регулювання строків (термінів) у договорах про виконання робіт : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. НДІ приват. права і підприємництва НАПрН України. К., 2011. С. 10.

128. Погребняк В. Окремі проблеми волевиявлення у ході виникнення договірних суб'єктивних цивільних прав. *Історико-правовий часопис*. 2020. № 1 (15). С. 53–57.

129. Податковий кодекс України: Закон від 02.12.2010 № 2755-VI. *Голос України*. 2010. 04 груд. № 229 – 230.

130. Подцерковний О. Грошові зобов'язання учасників господарських відносин як інститут господарського права. *Підприємництво, господарство і право*. № 2. 2007. С. 7 – 12.

131. Положення про Службу відновлення та розвитку інфраструктури у Полтавській області (нова редакція): Наказ Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України № Н-130/08-02 від 31.03.2023 р. URL: https://pl.restoration.gov.ua/pro_sluzhbu/pro_nas/54804.pdf

132. Полченко С. С. Неукладений договір за законодавством України. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2010. № 4. С. 736–740. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2010_4_117

133. Пономарьова Т. С. Деякі аспекти розуміння переліку істотних умов договору. *Наук. вісн. Ужгород. нац. ун-ту. Серія «Право»*. 2014. Вип. 29, ч. 2, т. 3. С. 51–54.

134. Попов В. А., Сливна. В. А. Особливості цивільно-правової природи договору про надання правової (правничої) допомоги. *Право та інновації*. 2020. № 2 (30). С. 50-55.

135. Попов В. А., Морозова А. О. Цивільно-правовий договір як регулятор цивільних відносин: поняття, форма та особливості укладення. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія: «Юридичні науки». 2020. № 4. С.102-108.

136. Порядок здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2007 р. № 903. [URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2007-п#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2007-п#Text)

137. Постанова Верховний Суд у складі колегії суддів Другої судової палати Касаційного цивільного суду від 03.06.2019 р., № 369/3689/16-ц. [URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/82217826](https://reyestr.court.gov.ua/Review/82217826)

138. Постанова Верховний Суд у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 31.10.2019 р., № 916/1134/18. [URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/85574324](https://reyestr.court.gov.ua/Review/85574324)

139. Постанова Верховного Суду від 02.08.2023 р., № 924/1288/21. [URL : https://reyestr.court.gov.ua/Review/112939038](https://reyestr.court.gov.ua/Review/112939038)

140. Постанова Верховного Суду від 15.04.2021 р., № 910/836/20. [URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/96501255](https://reyestr.court.gov.ua/Review/96501255)

141. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Другої судової палати Касаційного цивільного суду від 10.01.2019 р., № 754/13498/15-ц. [URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/79365245](https://reyestr.court.gov.ua/Review/79365245)

142. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 31.05.2022 р., № 910/4235/20. [URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/104710999](https://reyestr.court.gov.ua/Review/104710999)

143. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 26.01.2021 р., № 910/15152/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94656774>

144. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 20.09.2022 р., № 922/2101/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106774331>

145. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 19.07.2022 р., № 922/2212/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105347507>

146. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 16.12.2021 р., № 914/3132/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101989998>

147. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Першої судової палати Касаційного цивільного суду від 19.10.2022 р., № 344/13915/21-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107011714>

148. Постанова Вищого господарського суду України від 25.01.2017 р., № 910/1309/16. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64317062>

149. Постанова ВС ОП КЦС від 01.03.2021 р., № 180/1735/16-ц. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/2023_prezent/Pract_mor_shkodi_2023_06_17.pdf

150. Постанова ВСУ від 16.03.2016 р., № 3-112гс16. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_vsu_vid_16_03_2016_roku_u_spravi_3_112gs16/

151. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 30.09.2021 р., № 906/1205/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/%20100033996>

152. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 28.05.2020 р., № 912/48/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/89539287>

153. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 02.06.2023 р., № 914/2355/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111972417>

154. Постанова КГС ВС від 05.02.2020 р., № 904/2082/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87421710>
155. Постанова КГС ВС від 21.02.2018 р., № 916/446/16. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/72486261>
156. Постанова КГС ВС від 12.10.2018 р., № 927/603/17. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/77247856>
157. Постанова КГС ВС від 29.08.2019 р., № 911/2454/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84094953>
158. Постанова КГС ВС від 31.05.2022 р., № 910/4235/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/104710999>
159. Постанова КЦС ВС від 25.02.2020 р., № 910/3920/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87838982>
160. Постанова КЦС ВС від 12.09.2019 р., № 911/2360/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84320505>
161. Постанова ОП КГС ВС від 24.01.2020 р., № 910/3362/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87426643>
162. Постанова СП КГС ВС від 18.05.2023 р., № 910/7975/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111739064>
163. Постанова Східного апеляційного господарського суду від 24.04.2023 р., № 917/1373/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110678406>
164. Принципи європейського договірної (контрактного) права | «комісія Ландо», 2002 р. URL: <https://www.lawanalytics.top/pages/pecl/formation>
165. Про оборонні закупівлі: Закон України від 17.07.2020 р. № 808-IX зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/808-20#Text>
166. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
167. Про авторський та технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07. 2007 р. № 903 зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2007-%D0%BF#Text>

168. Про архітектурну діяльність: Закон України від 20.05.1999 р. № 687-XIV зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-14>

169. Про будівельні норми: Закон України від 05.11.2009 р. № 1704-VI зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17#Text>

170. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини : Закон України від 23.02. 2006 р. № 3477-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 30. Ст. 260.

171. Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності: Закон України від 14.10.1994 р. № 208/94-ВР зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/208/94-вр>

172. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності: Закон України від 17.11.2009 р. № 1559-VI зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1559-17#Text>

173. Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування: Закон України від 16.11.2021 р. № 1881-IX зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1881-20#Text>

174. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення порядку відкриття бізнесу : Закон України від 15.04.2014 р. № 1206- VII зі змінами та доповненнями. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 24. Ст. 885.

175. Про внесення змін до Порядку розроблення проектної документації на будівництво об'єктів.: Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 10.03.2023 р. № 140. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0761-23#Text>

176. Про Державний бюджет України на 2022 рік: Закон України від 02.02.2021 р. № 1928-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1928-20#Text>

177. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 р. № 1562-ХІІ із змінами. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>

178. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ із змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

179. Про затвердження деяких національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку в державному секторі : Наказ Міністерства Фінансів України від 29.12.2011 р. № 1798. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0433-01#Text>

180. Про затвердження єдиних вимог щодо проєктування, нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2016 р. № 1065. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1065-2016-п#Text>

181. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 р. № 198. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF#Text>

182. Про затвердження Загальних умов укладання та виконання договорів підряду в капітальному будівництві: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.08.2005 р. № 668 зі змінами та доповненнями. *Офіційний вісник України*. 2005. № 31. Ч. 2. Стаття 1867.

183. Про затвердження кошторисних норм України у будівництві: Наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 01.11.2021 р. № 281. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0281914-21#n12>

184. Про затвердження Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування: Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 07.10.2022 р. № 753. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0753733-22#Text>

185. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства: Наказ Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 17.08.2020 р. № 1572. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1572915-20#n9>

186. Про затвердження особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України «Про публічні закупівлі» на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування: постанова Кабінету міністрів України від 12.10.2022 р. № 1178. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1178-2022-%D0%BF#Text>

187. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/461-2011-п#Text>

188. Про затвердження Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабміна України від 11.05.2011 р. № 560. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/560-2011-%D0%BF#Tex>

189. Про затвердження Порядку здійснення державного архітектурно-будівельного нагляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.08.2015 р. № 698. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/698-2015-п#Text>

190. Про затвердження Порядку проведення експертизи містобудівної документації: Постанова Кабміна України від 25.05.2011 р. № 548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2011-%D0%BF#Text>

191. Про затвердження Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування: Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 02.05.2022 р. № 273. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0527-22#Text>

192. Про затвердження Примірного договору підряду в капітальному будівництві: Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово- комунального

господарства України від 27.09.2005 р. № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/vr062667-05#Text>

193. Про затвердження Примірного договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: Наказ Державної служби автомобільних доріг в Україні від 28.04.2009 р. № 188. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/98972_98972

194. Про затвердження та набуття чинності галузевих виробничих норм ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та переліки робіт» № 301 від 23.08.2011: Наказ Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодор). URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/76328_76328

195. Про здійснення Державним агентством автомобільних доріг окремих заходів правового режиму воєнного стану в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2022 р. № 292-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/292-2022-p#Text>

196. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. № 1560-ХІІ зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>

197. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 р. № 155-ІХ зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>

198. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VІІІ зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>

199. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-вр. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>

200. Про оборонні закупівлі: Закон України від 17.07.2020 р. № 808-ІХ зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/808-IX#Text>

201. Про оптимізацію органів державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.05.2020 р. № 219: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/219-2020-p#Text>

202. Про основи містобудування: Закон України від 16.11.1992 р. № 2780-ХІІ зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12#Text><https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17#Text>

203. Про Порядок затвердження титулів будов (об'єктів), розробки, узгодження, проведення комплексної державної експертизи, затвердження інвестиційних програм і проектів будівництва об'єктів дорожнього господарства: Наказ Державної служби автомобільних доріг України від 05.06.2006 р. № 223. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0223466-06#Text>

204. Про публічні закупівлі: Закон України від 25.12.2015 № 922–VIII зі змінами. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/922-19>

205. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

206. Про судоустрій і статус суддів : Закон України від 02.06. 2016 р. № 1402-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016 р. № 31. Ст. 545.

207. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закону України від 20.10.1998 року. № 194-XIV зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>

208. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21.06.2012 р. № 5007-VI зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17#Text>

209. Процьків Н. М. Особливості розірвання договору будівельного підряду. Будівельне право : проблеми теорії і практики : зб. наук. праць. Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. Київ : Бескиди, 2017. Перша наук. практ. конф., Київ, 3 листопада 2017р. С. 145 - 148.

210. Радтке О. Договірні відносини у воєнний час. Що змінилося? Юрист&Закон. Видання номер 29. URL: https://uz.ligazakon.ua/magazine_article/EA015902

211. Рішення Господарського суду міста Києва від 22.09.2014 р., у справі № 910/9738/13. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/40641940>

212. Рішення Господарського суду Полтавської області від 05.02.2020 р. у справі № 917/1930/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87559403>
213. Родоман Т. О. Зміна умов договору як спосіб захисту цивільних прав та інтересів. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2018. 210 с.
214. Родоман Т. О. Оферта та акцепт як самостійні елементи в процесі укладення договору: від теорії до судової практики. *Судова апеляція*. 2016. № 3 (44). С. 92–100.
215. Сабодаш Р. Б. Практика Європейського Суду з прав людини як джерело права України. *Наше право*. № 9. 2013. С. 140–145.
216. Савицька А.М. Суть цивільно-правової відповідальності. Юридична відповідальність (цивілістичні аспекти). За ред. к.ю.н., доц. Н.І. Титової. Львів: «Вища школа», 1975. С. 5–6
217. Сенік С.В. Правове регулювання договірних відносин генеральних підрядників та субпідрядників у капітальному будівництві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Львів, 2006. 19 с.
218. Сібільов М. Договірне зобов'язання та його виконання. *Вісник Академії правових наук України*. 2003. № 2. 3 (33 – 34). С. 423 – 424.
219. Скакун Ю.Є. Попередній договір за цивільним законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2012. 171 с.
220. Слободська І.А., Стешенко Т.В. Договір будівельного підряду як регулятор відносин в сфері будівництва. *Юридичний вісник*. 2020. № 1(54). С. 120-126.
221. Спасибо-Фатєєва І. Деякі проблеми, пов'язані з участю держави Україна в цивільно-правових відносинах. *Вісн. Акад. прав. наук України*. 2006, Харків. № 4 (47). С. 96–107.
222. Спори за договором підряду. Юридична компанія Лексон. URL: <https://www.lexon.in.ua/spori-za-dogovorom-pidrjadu/>

223. Старинець К. О. Місце переддоговірних відносин у предметі цивільно-правового регулювання. *Наук. вісн. Міжнародного гуманітарного ун-ту. Сер. : Юриспруденція*. 2015. № 15, т. 2. С. 54–57.

224. Стефанчук Р.О. Про розмежування понять «особа», «особистість» та «особистий» у філософії та праві. *Проблеми філософії права*. 2006–2007. Т. IV–V. С. 184–192. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/handle/123456789/13553>

225. Сурженко О. Права та обов'язки сторін у договорі: загальне й особисте. *Юрид. радник*. 2007. № 6 (20). С. 34–37.

226. Суспільне новини. URL: <https://suspilne.media/429258-ce-desatki-milardi-v-u-sluzbi-avtodorig-harkivsini-nazvali-priblizni-zbitki-zavdanni-rosijskou-agresieu/>

227. Телестакова А. А. Правове регулювання відносин з надання послуг. Навч. пос. К.: Центр учбової літератури. 2010. 160 с.

228. Ткаченко В. С. Співвідношення будівельних норм у будівництві в контексті настання відповідальності за їх порушення. *Підприємництво, господарство, право*. 2018. № 9. С. 40–44.

229. Томчишен С. Підстави для визнання договору неукладеним. *Підприємництво, госп-во і право*. 2006. № 11. С. 24–29.

230. Троцюк Н.В. Окремі питання договору будівельного підряду. Матеріали конференцій кафедри цивільного права і процесу. С. 72-73. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/11326?locale=uk>

231. Турченко І. В. Вітчизняний та європейський досвід формування джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. *Право.ua*. № 4. 2021. С. 189–196. URL: https://pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/Pravo-ua-2021-4/Pravo_ua_2021_4_189.pdf

232. Турченко І. В. Предмет договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *Наше право*. № 4. 2022. С. 143–150. URL: https://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/NP-2022-4/NP_2022_4_143.pdf

233. Турченко І. В. Предмет договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: доктринальний підхід. *Доктрина приватного права: традиції та сучасність*: матеріали ХХ наук.-практ. конф., присвяч. 100-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР, ректора Харків. юрид. ін-ту (1962–1987 рр.) В. П. Маслова (Харків, 4 лют. 2022 р.). Харків: Право, С. 499–502.

234. Турченко І. В. Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги як джерело правового регулювання підрядних відносин в Україні. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав*: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Чингізхана Нуфатовича Азімова (Харків, 15 грудня 2021 р.). Харків, 2021. С.197–200.

235. Турченко І. В. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *«Наукові інновації та передові технології» (Серія «Управління та адміністрування», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Психологія», Серія «Педагогіка»)*. 2023. № 13(27) 2023. С. 365–376. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/7231/7272>

236. Турченко І. В. Щодо окремих аспектів визначення видів будівельних робіт за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги в Україні. *Сімдесят дев'яти економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки*: матеріали Міжнародної мультидисциплінарної наукової інтернет-конференції (м. Львів, Україна; м. Ополе, Польща, 26-27 жовтня 2023 р.). м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 2023. С. 30–33

237. У Львові відновили ремонт вулиці Орлика: що відомо. Суспільне новини. URL: <https://suspilne.media/254536-u-lvovi-vidnovili-remont-vulici-orlika-so-vidomo/>

238. Ухвала Господарського суду Одеської області від 05.02.2020 р., № 916/2294/20. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/99297351/>

239. Харитонов Є. О., Саниахметова Н. О. Цивільне право України. К.: Істина, 2003. 776 с.
240. Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Цивільні правовідносини: навчальний посібник. К.: Істина, 2008. 304 с.
241. Ходико Ю.Є. Правовий режим результату робіт та послуг як об'єктів цивільних правовідносин: їх єдність та диференціація. *Право і суспільство*. 3. 2019. С.139-144.
242. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн.; О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін. Київ : Юрінкон Інтер, 2004. Кн. 1. 736 с.
243. Цивільне право України: Підручник: У2-х кн. Кн. 1. За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. К.: Юрінком Інтер, 2002. 720 с.
244. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
245. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар.: пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій України, науковців, фахівців. Т.9, частина 1. Під редакцією І. В. Спасибо-Фатєєвої. Харків, «Смугаста типографія», 2017. 592 с.
246. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар; За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. К.: Істина, 2004. 928 с.
247. Чанишева Г. І. Співвідношення трудового договору із цивільно-правовими договорами про працю. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»* : зб. наук. пр. Одеса : Юрид. л-ра, 2012. Т. 12. С.203–213.
248. Чепіга Т.М. Комунальний майновий комплекс міста: теоретичні аспекти. *Державне управління: теорія і практика*. 2012. № 1. URL: <https://grani-print.dp.ua/index.php/home/article/view/118/66>
249. Чуєнко В. І., Соколова А. Г. Науково-практичний аналіз особливостей укладення цивільно-правових договорів через призму судової практики. *Юрид. наук.*

електрон. журн.: електрон. наук. фахове вид. 2020. № 9. С. 104–106. URL: http://www.lsej.org.ua/9_2020/26.pdf

250. Шаповалова О.В. Договір підряду на капітальне будівництво як правова форма господарських зв'язків. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2018. № 1 (35). С. 17–23.

251. Шишка Р.Б. Характеристика договорів. *Юридичний вісник*. № 4 (29). 2013. С. 121–127.

252. Якименко О. В. Конспект лекцій з дисципліни «Будівельна справа» . Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 113 с.

253. Яковлев Д. В. Договір про конфіденційність в цивільному праві України.: дис. ... д.філософ : 081. Право. Право. 2021. 223 с.

254. Янишен В. П. До питання розмежування договорів підряду та договорів про надання послуг. *Теорія і практика правознавства*. 2013. Вип. 2. С. 1–12.

255. Яроцький В. Л. Приватноправовий примус в цивільних охоронних правовідносинах. *Вісн. Нац. акад. прав. наук України*. Харків, 2018. № 1. Т. 25. С. 219–

ДОДАТОК

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ ЇЇ РЕЗУЛЬТАТІВ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Турченко І. В. Вітчизняний та європейський досвід формування джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. *Право.иа.* 2021. № 4. С. 189-196.

2. Турченко І. В. Предмет договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *Наше право.* 2022. № 4. С. 143-150.

3. Турченко І. В. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *«Наукові інновації та передові технології» (Серія «Управління та адміністрування», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Психологія», Серія «Педагогіка»): журнал.* 2023. № 13(27) 2023. С. 365-376.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Турченко І. В. Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги як джерело правового регулювання підрядних відносин в Україні. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних та сімейних прав:* матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Чингізхана Нуфатовича Азімова (м. Харків, 15 грудня 2021 р.). Харків, 2021. С.197-200.

2. Турченко І. В. Предмет договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: доктринальний підхід. *Доктрина приватного права: традиції та сучасність:* матеріали ХХ наук.-практ. конф., присвяч. 100-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР, ректора Харків. юрид. ін-ту (1962–1987 рр.) В. П. Маслової (м.Харків, 4 лют. 2022 р.). Харків: Право. 2022. С. 499-502.

3. Турченко І. В. Щодо окремих аспектів визначення видів будівельних робіт за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги в Україні. *Сімдесят дев'яти економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнародної мультидисциплінарної наукової інтернет-конференції* (м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 26-27 жовтня 2023 р.). м. Львів, Україна, м. Ополе, Польща, 2023. С. 30-33.