

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

КОЛЕСНИЧЕНКО СЕРГІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

УДК 347.451:625.7(477)

ДИСЕРТАЦІЯ
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ ДОГОВОРИ У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

081 – Право

08 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

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

_____ С.В. Колесниченко

Науковий керівник:

КРИВЕНКО Юлія Василівна

кандидатка юридичних наук, доцентка

Одеса-2025

АНОТАЦІЯ

Колесниченко С.В. Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг. – Кваліфікаційна праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» (галузь знань 08 – «Право»). – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2025.

Дисертація спрямована на комплексне вирішення наукових і практичних завдань та дослідження цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг. Дисертаційна робота є комплексним науково-теоретичним дослідженням цивільно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг в умовах гармонізації законодавства України до права Європейського Союзу.

Вибір предмета наукової роботи зумовлений як відсутністю цілісного теоретичного дослідження цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг, так і практичними проблемними питаннями, які виникають у процесі формування системи цивільно-правових договорів та зумовлені специфікою будівництва автомобільних доріг.

Досягнення завдань щодо прискорення економічного зростання, поліпшення життя населення, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів та послуг передусім залежить від стану дорожньої галузі та розвитку мережі автомобільних доріг, оскільки з ними пов'язане життя та діяльність суб'єктів. Система доріг нашої держави повинна розвиватися таким чином, щоб не просто забезпечувати потреби в перевезеннях, а й створювати сприятливі умови для нових напрямів діяльності.

Перший розділ дисертаційної роботи присвячений загальнотеоретичним і методологічним аспектам дослідження. У дослідженні автор зазначає, що ключовим критерієм при формуванні системи цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг є саме галузева відповідність норм права, які регулюють ті чи інші види договорів. За цим критерієм всі цивільно-

правові договори стосовно будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг можна розділити на галузеві, міжгалузеві, комплексні. До галузевих слід віднести договори, правове регулювання яких здійснюється нормами цивільного права як галузі законодавства. Як міжгалузеві виступають договори, правове регулювання яких здійснюється нормативно-правовими актами інших галузей законодавства. При цьому, в роботі визначено особливості предмета цивільно-правових договорів щодо будівництва автомобільних доріг та зроблено висновок про комплексне регулювання відповідних відносин нормами публічно-правового та приватноправового характеру. У дисертаційному дослідженні зазначено, що застосування актів різної галузевої приналежності пов'язані з низкою труднощів. По-перше, законодавець не використовує єдиної термінології. По-друге, йдеться про джерела правового регулювання, які мають неоднакову юридичну силу.

У роботі зазначено, що посилення інтересу до теоретичного осмислення договірної проблематики у сфері будівництва автомобільних доріг пов'язане передусім із динамічним суспільним розвитком, ускладненням характеру і структури суспільних взаємозв'язків, стрімким розширенням сфери договірних відносин та остаточним набуттям договором значення універсального регулятора. Перелік цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг не є вичерпним. Автором запропоновано поділ цивільно-правових договорів, що використовуються в будівництві автомобільних доріг на такі види: цивільно-правові договори, що забезпечують проєктування та інформаційне моделювання автомобільних доріг; договір будівельного підряду як основний регулятор відносин у сфері будівництва автомобільних доріг; цивільно-правові договори, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами.

«Загальні положення щодо договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг» було розглянуто у другому розділі.

У підрозділі 2.1. «Розвиток законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг» проаналізовано історичний розвиток законодавчих норм

у сфері будівництва автомобільних доріг, починаючи від епохи Стародавнього Риму і до сучасного етапу. Надається екскурс в історію виникнення та формування договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг. Викладені історичні факти та правовий огляд законодавства щодо цивільно-правових договорів у сфері будівництва доріг.

У підрозділі 2.2. «Поняття, сутність та значення договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг» зазначено, що при формуванні законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг важливу роль відіграють договірні конструкції. Дане поняття неодноразово використовувалося в юридичній літературі, і, незважаючи на те, що абсолютної ясності з приводу його сутності досі немає, але до новел його віднести не можна.

Доведено, що особливий міжгалузевий характер типових договірних конструкцій у галузі будівництва автомобільних доріг визначає можливість включення до їх змісту спеціальних стимулюючих умов, що забезпечують, зокрема, впровадження більш високих стандартів при проектуванні та будівництві; застосування енергозберігаючих методів та технологій; закріплення уніфікованих вимог у галузі технічного та авторського нагляду, що, звичайно, позитивно позначиться на якості будівельної галузі в цілому та розвитку цивільного обігу. Типізація договірних зв'язків у будівництві автомобільних доріг стала результатом процесів стандартизації та уніфікації методів проектування та будівельної діяльності.

Обґрунтовується необхідність формування спеціальних регуляторів будівельної діяльності – системи типових договірних конструкцій, побудованих на основі предметної, суб'єктної та функціональної диференціації.

У третьому розділі «Структурні особливості цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг» автор визначає межі дії правового регулювання суспільних відносин, а саме: відносин у сфері будівництва автомобільних доріг. Тож для цього необхідно визначити їх об'єктний і суб'єктний склад.

У підрозділі 3.1. «Автомобільні дороги як об'єкти права: поняття та класифікація» проаналізовано відносини, які складаються щодо автомобільних доріг загального користування, підлягають комплексному правовому регулюванню. При цьому значна роль має бути відведена спеціальному законодавству про автомобільні дороги, оскільки є самостійний предмет регулювання – відносини, що складаються в режимі загального користування щодо специфічних об'єктів права – автомобільних доріг. Визначення об'єкта правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, пов'язане з чітким та однозначним визначенням основних понять, пов'язаних із будівництвом та його правовим регулюванням. Аналізуючи сегмент законодавства, автор зазначає, що немає однозначної відповіді на низку важливих питань про необхідність та можливість визнання поняття «автомобільної дороги», визначення права власності на автомобільні дороги та реєстрації автомобільної дороги як об'єкта нерухомості.

Автором зазначено, що право власності на споруду-дорогу як на самостійний об'єкт цивільних прав може виникнути в тому випадку, якщо вона створена саме як об'єкт нерухомості у встановленому порядку та індивідуалізована як об'єкт нерухомості.

Запропоновано доповнити Закон України «Про автомобільні дороги» положеннями, що конкретизують статус автомобільних доріг загального користування як об'єктів права, лінійних об'єктів нерухомості. Важливо зазначити, що публічні автомобільні дороги загального користування, які включені до мережі автомобільних доріг загального користування, вилучені з цивільного обороту. Слід зауважити, що це об'єкти, обмежені в цивільному обороті і щодо них не можливі юридично значущі дії, а саме: передача за договором в експлуатацію на платній основі різним власникам – як публічним, так і приватним. Обґрунтованим є положення щодо об'єктів служби дорожнього сервісу, які, на думку автора, не є складовою автомобільної дороги, а відповідно земельні ділянки, на яких вони розташовані, не є частиною смуги

відведення. Проаналізована поточна судова практика з досліджуваного питання.

У підрозділі 3.2. «Суб'єктний склад цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг» визначено, що юридична особа найчастіше має спеціальний статус у сфері будівництва автомобільних доріг, відповідно до якого має специфічне найменування. Це забудовник; технічний замовник; особа, яка виконує інженерні дослідження; особа, яка здійснює підготовку проєктної документації; саморегульована організація в галузі інженерних пошуків, архітектурно-будівельного проєктування, будівництва, реконструкції, капітального ремонту об'єктів капітального будівництва або її член, або їх представники.

Суб'єктний склад правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, на нашу думку, має комплексний характер, оскільки в даному випадку відбувається взаємодія як суб'єктів приватного права, так і суб'єктів публічного права (це держава, публічно-правові утворення) між собою. У цій взаємодії і проявляється комплексність. З одного боку, суб'єкт цивільно-правових відносин майнового характеру може перебувати в договірних відносинах з іншим суб'єктом приватного права (це приватний характер взаємозв'язків). З іншого боку, суб'єкт правовідносин майнового характеру може бути пов'язаний з правовими відносинами з іншими суб'єктами публічного права (замовник при взаємодії з органами державної влади, наприклад, при отриманні дозволу на будівництво або на введення об'єкта в експлуатацію.) Спільним для цих двох аспектів взаємодії є наявність договору в основі виникнення правовідносин.

Четвертий розділ визначає «Основні види цивільно-правових договорів, що використовуються в будівництві автомобільних доріг» автор підкреслює, що перехід країни до ринкових відносин докорінно змінив ситуацію у сфері будівництва автомобільних доріг. Для виходу з кризової ситуації, в якій опинилася сфера будівництва автомобільних доріг, передусім необхідно, з урахуванням новітніх підходів, удосконалити механізми договірного регулювання взаємовідносин у цій галузі.

Цивільно-правові договори, що забезпечують проєктування та інформаційне моделювання автомобільних доріг проаналізовані в підрозділі 4.1., визначені особливості цивільно-правових договорів, що застосовуються у відносинах, пов'язаних із будівництвом автомобільних доріг. На основі порівняльно-правового аналізу, а також з використанням методології правового регулювання виявляється, що нормативне регулювання договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг не враховує всього різноманіття економічних зв'язків та не містить збалансованого механізму реалізації прав та обов'язків суб'єктів будівельного процесу. З погляду цивілістики визначено, що договірні конструкції, які застосовуються для забезпечення інформаційного моделювання, є змішаними, ускладненими міжгалузевими зв'язками приватного та публічного права (в частині змісту умов про відповідність технічним стандартам, вимогам містобудівного, природоохоронного, енергетичного законодавства тощо). Вимоги, зокрема, пов'язані з екологічною безпекою, енергоємністю, є невід'ємними елементами практично всіх світових стандартів BIM.

Оскільки в найближчому майбутньому сфера проєктування та будівництва вийде на якісно новий рівень розвитку внаслідок впровадження методів інформаційного моделювання, це вимагатиме адаптації цивільно-правових договірних регуляторів, які супроводжують відповідну діяльність. Однією з форм оптимізації приватно-правового регулювання BIM є створення системи типових договорів на основі стандартів та положень національного законодавства.

У підрозділі 4.2. «Договір будівельного підряду як основний регулятор відносин у сфері будівництва автомобільних доріг» доведено, що договір будівельного підряду є базовим договором цивільно-правового регулювання досліджуваних відносин. Всі інші договори в рамках системи договорів по відношенню до договору будівельного підряду є такими, що забезпечують вплив на формування його елементних особливостей, обумовлених специфікою об'єкта, що будується, і будівельної діяльності;

- У рамках цивільно-правового регулювання відносин, що виникають при здійсненні діяльності з будівництва автомобільних доріг, характерні риси елементних особливостей конструкції договору будівельного підряду, які виявляються через специфіку зазначених об'єктів як складних об'єктів цивільних прав, самої будівельної діяльності та будівельних робіт.

Підрозділ 4.3. «Цивільно-правові договори, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами» визначає, що в розрізі приватноправових аспектів діяльності за участю інженерів необхідно звернутися до цивільно-правових засобів регулювання відносин – договорів. У вітчизняному цивільному законодавстві відсутні спеціальні договори, які забезпечують участь інженерів та інших провідних фахівців у будівництві. Структура договірних зв'язків вибудовується шляхом включення до договору будівельного (генерального) підряду умов про участь інженера або укладанням спеціальних правочинів між замовником та інженерною організацією. Як модель регламентації правовідносини з інженером практично також використовується договір про надання послуг. Застосовуються і змішані (комплексні) договори, що поєднують елементи договорів постачання, підряду, надання послуг.

Сформульовані висновки, пропозиції та рекомендації в дослідженні зможуть бути використані в науково-дослідній роботі (під час проведення подальших наукових пошуків при дослідженні цивільно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг); у правотворчій діяльності (в ході вдосконалення цивільного законодавства України, адміністративного, містобудівного); у правозастосовній діяльності (при вирішенні судових спорів, пов'язаних невиконанням, або неналежним виконанням цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг); у навчально-методичній роботі (при вивченні навчальних дисциплін «Цивільне право України» та «Містобудівне право», а також під час підготовки навчальних посібників, методичних рекомендацій, інших навчально-методичних матеріалів підручників і монографій).

Ключові слова: приватне право, публічне право, об'єкти цивільного права, організаційні правовідносини, майнові правовідносини, організаційний договір, римське право, військове та цивільне будівництво, договірні конструкції, договірна система в будівництві, цивільно-правовий договір, договір підряду, інвестиційний договір, надання послуг.

SUMMARY

Kolesnychenko S.V. Civil Law Contracts in the Field of Motor Road Construction. – Qualifying work with manuscript rights.

Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 "Law" (field of knowledge 08 – "Law"). – National University "Odesa Law Academy", Odesa, 2025.

The dissertation aims at comprehensive resolution of scientific and practical tasks and investigation of civil law contracts in the field of motor road construction. The dissertation work represents a complex scientific-theoretical study of civil law regulation of relations in the sphere of motor road construction under conditions of harmonization of Ukrainian legislation with European Union law.

The choice of the scientific work's subject matter is determined both by the absence of comprehensive theoretical research on civil law contracts in motor road construction and by practical problematic issues that arise in the process of forming a system of civil law contracts and are caused by the specificity of motor road construction.

Achievement of tasks regarding acceleration of economic growth, improvement of population's living standards, and enhancement of competitiveness of domestic goods and services depends significantly on the state of the motor road industry and development of the motor road network, since the life and activities of various entities relate to them. The motor road system of our state should develop in such a way as to not merely satisfy transportation needs but also create favorable opportunities for new directions of activity.

The first chapter of the dissertation work is devoted to general theoretical and methodological aspects of the research. In the study, the author notes that the system-forming feature in building a system of civil law contracts in motor road construction is the sectoral affiliation of norms regulating corresponding contractual constructions. According to this criterion, all civil law contracts relating to construction activities in motor road construction should be divided into sectoral, inter-sectoral, and complex ones. Sectoral contracts should include those whose legal regulation is carried out by

civil law norms as a branch of legislation. Inter-sectoral contracts are those whose legal regulation is performed by normative legal acts of other branches of legislation. The work defines peculiarities of the subject matter of civil law contracts regarding motor road construction and concludes about complex regulation of corresponding relations by norms of both public and private law character. The dissertation research notes that application of acts of different sectoral affiliation is associated with several difficulties. First, the legislator does not use unified terminology. Second, it concerns sources of legal regulation that have unequal legal force.

The work emphasizes that increased interest in theoretical understanding of contractual issues in motor road construction is primarily connected with dynamic social development, complication of the nature and structure of social interconnections, rapid expansion of the sphere of contractual relations, and final acquisition by contract of the significance of a universal regulator. The list of civil law contracts in motor road construction is not exhaustive. The author proposes division of civil law contracts used in motor road construction into the following types: civil law contracts ensuring design and information modeling of motor roads; construction contract as the main regulator of relations in the field of motor road construction; civil law contracts ensuring construction management and provision of services by specialists.

"General provisions regarding contractual constructions in motor road construction" was examined in the second chapter.

In subsection 2.1 "Development of legislation in the field of motor road construction," the formation of legislation in motor road construction from Ancient Rome to the present is analyzed. An excursion into the history of emergence and formation of contractual constructions in motor road construction is provided. Historical facts and legal review of legislation regarding civil law contracts in motor road construction are presented.

In subsection 2.2 "Concept, essence and significance of contractual constructions in motor road construction," it is noted that contractual constructions play an important role in forming legislation in motor road construction. This concept

has been repeatedly used in legal literature, and even though there is still no absolute clarity regarding its essence, it cannot be classified as a novelty.

It is proven that the special inter-sectoral character of typical contractual constructions in motor road construction determines the possibility of including special stimulating conditions in their content, which ensure, in particular, implementation of higher standards in design and construction; application of energy-saving methods and technologies; establishment of unified requirements in the field of technical and author's supervision, which will certainly have a positive impact on the quality of the construction industry as a whole and development of civil circulation. Typification of contractual relations in motor road construction became the result of standardization and unification processes of design methods and construction activities.

The necessity of forming special regulators of construction activity is substantiated -- a system of typical contractual constructions built based on subject matter, subjective and functional differentiation.

In the third chapter "Structural features of civil law contracts in motor road construction," the author determines the boundaries of legal regulation of social relations, namely relations in motor road construction, for which it is necessary to define their objective and subjective composition.

In subsection 3.1 "Motor roads as objects of law: concept and classification," relations that develop regarding public motor roads are analyzed and are subject to complex legal regulation. At the same time, a significant role should be assigned to special legislation about motor roads, since there is an independent subject of regulation -- relations that develop in the regime of general use regarding specific objects of law -- motor roads. Definition of the object of legal relations in motor road construction relates to clear and unambiguous definition of basic concepts related to construction and its legal regulation. Analyzing this segment of legislation, the author notes that no unambiguous answer has been given to several important questions about the necessity and possibility of recognizing the concept of "motor road,"

determining ownership rights to motor roads, and registration of motor roads as real estate objects.

The author notes that ownership rights to a motor road-structure as an independent object of civil rights may arise in the case when it is created specifically as a real estate object in the established procedure and individualized as a real estate object.

It is proposed to supplement the Law of Ukraine "On Motor Motor roads" with provisions that specify the status of public motor roads as objects of law, linear real estate objects. It is important to note that public motor roads included in the network of public motor roads are excluded from civil circulation. It should be noted that these are objects limited in civil circulation and legally significant actions are not possible regarding them, namely: transfer under contract for paid operation to various owners, both public and private. The provision regarding motor road service objects is justified, which in the author's opinion are not a component of the motor road, and accordingly the land plots on which they are located are not part of the right-of-way strip. Current judicial practice on the investigated issue is considered.

In subsection 3.2 "Subjective composition of civil law contracts in motor road construction," it is determined that a legal entity most often has special status in motor road construction, according to which it has a specific name. These are: developer; technical customer; person performing engineering research; person preparing project documentation; self-regulated organization in the field of engineering surveys, architectural and construction design, construction, reconstruction, major repair of capital construction objects or its member or their representatives.

The subjective composition of legal relations in motor road construction, in our opinion, has a complex character, since in this case interaction occurs between both subjects of private law and subjects of public law (the state, public legal entities) among themselves. Complexity manifests itself in this interaction. On one hand, a subject of civil legal relations of property character may be in contractual relations with another subject of private law (this is the private character of interconnections).

On the other hand, a subject of legal relations of property character may be connected with legal relations with other subjects of public law (customer when interacting with state authorities, for example, when obtaining construction permits or permits for putting an object into operation). Common to these two aspects of interaction is the presence of a contract as the basis for emergence of legal relations.

The fourth chapter defines "Main types of civil law contracts used in motor road construction." The author emphasizes that the country's transition to market relations fundamentally changed the situation in motor road construction. To overcome the crisis in motor road construction, it is primarily necessary, taking into account new approaches, to improve the process of contractual regulation of relations in motor road construction.

Civil law contracts ensuring design and information modeling of motor roads are analyzed in subsection 4.1, where peculiarities of civil law contracts applied in relations connected with motor road construction are determined. Based on comparative legal analysis and using legal regulation methodology, it is revealed that normative regulation of contractual relations in motor road construction does not consider the entire diversity of economic connections and does not contain a balanced mechanism for implementing rights and obligations of construction process subjects. From the civilistic perspective, contractual constructions applied to ensure information modeling are determined to be mixed, complicated by inter-sectoral connections of private and public law (regarding content of conditions about compliance with technical standards, requirements of urban planning, environmental protection, energy legislation, etc.). Requirements related to environmental safety and energy consumption are integral elements of practically all global BIM standards.

Since in the near future the sphere of design and construction will reach a qualitatively new level of development due to implementation of information modeling methods, this will require adaptation of civil law contractual regulators that accompany corresponding activities. One form of optimization of private law regulation of BIM is creation of a system of standard contracts based on standards and provisions of national legislation.

In subsection 4.2 "Construction contract as the main regulator of relations in motor road construction," it is proven that the construction contract is the basic contract of civil law regulation of the studied relations. All other contracts within the contract system in relation to the construction contract are those that ensure influence on formation of its elemental features determined by the specificity of the object being constructed and construction activity.

Within the framework of civil law regulation of relations arising in motor road construction activities, characteristic features of elemental peculiarities of construction contract construction are manifested through the specificity of indicated objects as complex objects of civil rights, construction activities themselves, and construction works.

Subsection 4.3 "Civil law contracts ensuring construction management and provision of services by specialists" determines that in terms of private law aspects of activities involving engineers, it is necessary to turn to civil law means of regulating relations - contracts. Domestic civil legislation lacks special contracts that ensure participation of engineers and other leading specialists in construction. The structure of contractual relations is built by including conditions about engineer participation in construction (general) contract or by concluding special transactions between the customer and engineering organization. As a model for regulating legal relations with an engineer, service provision contract is also practically used. Mixed (complex) contracts combining elements of supply, contract, and service provision contracts are also applied.

The formulated conclusions, proposals and recommendations in the study can be used in scientific research work (during further scientific research in studying civil law regulation of relations in motor road construction); in law-making activities (in the course of improving Ukrainian civil legislation, administrative, urban planning legislation); in law enforcement activities (when resolving court disputes related to non-performance or improper performance of civil law contracts in motor road construction); in educational and methodological work (when studying academic disciplines "Civil Law of Ukraine" and "Urban Planning Law," as well as during

preparation of textbooks, methodological recommendations, other educational and methodological materials, textbooks and monographs).

Keywords: private law, public law, objects of civil law, organizational legal relations, property legal relations, organizational contract, Roman law, military and civil construction, contractual constructions, contractual system in construction, civil law contract, contract agreement, investment contract, service provision.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). *Право та державне управління*. 2022. № 4. С. 271-276. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf
2. Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг. *Часопис цивілістики*. 2023. Вип. 51 С. 40-44. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/51/9.pdf>
3. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). *Часопис цивілістики*. 2024. Вип 52. С. 46-50. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/52/9.pdf>
4. Колесниченко С. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С.199-204. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/26.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Колесниченко С. В. Історико-правові аспекти договору підряду. *Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT*: матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). Одеса: Фенікс, 2021. С. 45-50. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2bf82944-5518-44f4-acb1-1e7ec6839638/content>
2. Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг: правове регулювання. *Приватне право в умовах війни* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 15 листопада 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 142-144. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/4574788e-f3a7-40f3-bf69-9a634fa886c8>
3. Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. *Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір* : матер. Всеукр.

наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). Одеса, 2025. С. 313-315.
URL: <https://hdl.handle.net/11300/29348>

4. Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права. *Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.). Одеса: Фенікс, 2024. С. 254-256. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f201703d-0f89-4ea6-9c6f-0f3c078559f8/content>

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження приватноправових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг.....	20
Розділ 2. Загальні положення про договірні конструкції у сфері будівництва автомобільних доріг	48
2.1. Розвиток законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг.....	48
2.2. Поняття, сутність та значення договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг.....	67
Розділ 3. Структурні особливості цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг	85
3.1. Автомобільні дороги як об'єкти права: поняття та класифікація.....	85
3.2. Загальна характеристика суб'єктного складу цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.....	107
Розділ 4. Основні види цивільно-правових договорів, що використовуються в будівництві автомобільних доріг: порівняльно-правовий аспект	119
4.1. Цивільно-правові договори, що забезпечують проектування та інформаційне моделювання автомобільних доріг.....	119
4.2. Договір будівельного підряду - основний регулятор відносин у сфері будівництва автомобільних доріг	139
4.3. Договори, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами.....	155
ВИСНОВКИ.....	175
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	188
ДОДАТКИ.....	219

ВСТУП

Актуальність теми дисертаційного дослідження. Швидкісні автомобільні дороги мають понад столітню історію. За відносно короткий період вони стали невід'ємною частиною сучасної інфраструктури, хоча на початкових етапах їх запровадження викликало жваві дискусії в суспільстві щодо доцільності та необхідності таких споруд. Виникає питання: хто, коли і за яких обставин розпочав проектування та будівництво доріг, що дали змогу автомобілям долати сотні кілометрів на годину?

Будівництво автомобільних доріг, яке здійснюється в нашій державі, входить до будівельного виробництва, яке відрізняється тим, що об'єкти та будівництва розосереджені по всій території країни. Кожен об'єкт цього виду будівництва характеризується безліччю економічних, технічних та експлуатаційних параметрів, які подібні з параметрами інших об'єктів, але мають свої особливості та потребують спеціального правового регулювання.

Будівництво автомобільних доріг – один із ключових напрямів діяльності публічної влади. Дороги – це класичний взірець суспільного блага, характерною ознакою якого є суспільний характер користування. На будівництво доріг витрачаються величезні суми бюджетних ресурсів, за якістю дорожнього покриття визначають якість державного та муніципального управління; стан та структура дорожніх мереж є найважливішою умовою розвитку економіки країни.

Цей вид будівництва здійснюється під контролем всіх рівнів публічної влади, відповідно до принципу поділу доріг по центрах відповідальності за їх будівництво та експлуатацію.

Будівництво автомобільних доріг та штучних споруд на них задовольняє потребу автомобільного транспорту, а через нього потреби населення в пасажирських перевезеннях, промисловості та сільського господарства – в перевезеннях вантажів. Із зазначеної специфіки цієї групи будівельного виробництва випливає специфічність цивільно-правових договорів. Звідси й

доцільність побудови єдиної системи договорів, що містить усі дані, які характеризують специфіку: економічні та нормативно-правові показники, технічні та експлуатаційні параметри щодо цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Актуальність дослідження цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг пов'язана також з їх властивостями бути інструментами зниження ризиків та адаптації до соціально-економічних змін. Як показали 2020-2024 роки, для економіки в цілому та сектору будівництва, зокрема будівництва автомобільних доріг, вкрай важливо відповідати викликам, пов'язаним із виникненням непередбачуваних ситуацій, які суттєво змінюють умови діяльності.

Важливим аспектом актуальності слід визначити підписану в червні 2014 Угоду про асоціацію з ЄС [259]. Відповідно постало питання щодо «здатності національної транспортної системи України інтегруватися в європейську транспортну систему, стати її частиною і тим самим забезпечити як національні потреби України в перевезеннях, так і потреби ЄС, як її стратегічного партнера. Але сухопутні транспортні артерії України – її дороги, побудовані за радянських часів, вичерпали свій ресурс і потребували стовідсоткового відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, а мережа доріг очікувала на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення і зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі».[95]

Вивчення та використання досвіду європейських країн поглиблює актуальність дослідження. Слід зазначити, що розвиток дорожньої мережі та транспортної інфраструктури визначає інтенсивність економічних зв'язків та є однією з найважливіших умов розвитку країни. Активне зростання економіки держави може бути обмежене і навіть зупинене інфраструктурними обмеженнями, в основі яких лежить низька якість доріг та низька пропускна спроможність інфраструктурних об'єктів дорожньої мережі (мостів, тунелів). У більшості країн ЄС формування мережі автомобільних доріг здійснювалося в

рамках довгострокових державних програм, що встановлюють показники розвитку дорожньої мережі та відповідні цим показникам обсяги фінансування. Євросоюз розглядає питання формування трансєвропейської дорожньої мережі та відповідної транспортної інфраструктури з можливістю інтеграції до неї нових країн-членів ЄС. Пріоритетні проекти розвитку дорожньої мережі фінансуються за рахунок держави або за участю держави, в тому числі в рамках проєктів державно-приватного партнерства. [105, С. 52]

Розпочата у березні 2020 року програма «Велике будівництво», мета якої покращення транспортної, освітньої, соціальної та спортивної інфраструктури актуалізувала практичну складову дослідження. Відповідно до теми нашого дослідження, акцентуємо увагу на «великому будівництві автомобільних доріг». Програма передбачала оновлення 25 тисяч кілометрів доріг (всього у країні 170 тисяч км доріг). [49, С. 17] Розвиток дорожнього господарства в рамках програми мав здійснюватися поетапно з визначенням системи заходів на кожному етапі та результатів реалізації етапів з оцінкою економічної ефективності реалізації програми та належного правового забезпечення. Складовою частиною економічних відносин є будівництво, реконструкція та ремонт автомобільних доріг у державі. Питома вага цього виду будівництва в державному комплексі становила близько 70%.

На жаль, військова агресія російської федерації не дозволила виконати заплановане, внаслідок чого були припинені ряд робіт (наприклад, ремонт доріг Одеса-Рені, М-33 (Одеса-Білгород-Дністровський-Монаші) та шлях до морського порту. Для відновлення будівництва доведеться залучати додаткові кошти, адже необхідно буде розрахувати новий кошторис та коригувати проєктну документацію, та укласти додаткові договори. [79]

Слід наголосити, що за останні роки уряд суттєво збільшив витрати на ремонт і будівництво автомобільних шляхів та взявся за наведення ладу в автодорожньому господарстві, як в населених пунктах, так і на автомагістралях нашої країни. Однак враховуючи застарілість цієї проблеми і масштаби країни,

стає очевидним, що її розв'язання вимагатиме величезних коштів впродовж значного періоду часу. [108, С.193]

Дослідження тих чи інших договірних правовідносин, що виникають у сфері будівництва автомобільних доріг, визначено необхідністю багатовимірного обліку різних умов та обставин, що впливають на правові зв'язки в даній сфері.

З метою обґрунтування актуальності даного дослідження доцільно проаналізувати низку взаємопов'язаних чинників, що впливають на формування системи цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Будівництво автомобільних доріг перебуває перед довготривалими системними викликами, що відображають як світові тенденції, так і внутрішні бар'єри розвитку. На перший план виходять завдання ефективного управління різними стадіями будівельного процесу, диверсифікації методів будівництва автомобільних доріг, впровадження цифрових технологій, зменшення ресурсомісткості, підвищення функціональності об'єктів будівництва автомобільних доріг.

Система правового регулювання будівництва автомобільних доріг, що склалася, пов'язана з надмірним державним втручанням, нагромадженням і протиріччями правових норм. Нормативна технічна база з проєктування та будівництва автомобільних доріг містить значну кількість нормативних документів, зокрема правил, міжнародних та національних стандартів, які потребують усунення прогалин та формування нових сучасних стандартів.

Слід зауважити, що однією з характерних тенденцій розвитку договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг є зростання ролі механізмів саморегулювання—інституційного, галузевого, локального тощо, — а також посилення процесів стандартизації професійної діяльності. Це, зокрема, виявляється у впровадженні розгалуженої системи типових договорів, які розробляються професійними об'єднаннями інженерів і будівельників.

З огляду на викладене, у межах цивільно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг актуалізується потреба у формуванні

національної системи цивільно-правових договорів, яка б враховувала провідні засади *lex constructionis*, специфіку внутрішнього права, а також усталені звичаї й практику правозастосування.

На жаль, в Україні поки що не склалося диференційованої договірної регламентації відносин у будівництві автомобільних доріг за участі різних фахівців; малорозвинений інститут кваліфікованих інженерів і архітекторів, які мають компетенцію застосування міжнародних типових форм у сфері будівництва автомобільних доріг; не сформовано договірні механізми управління будівництвом та реалізації авторського нагляду. Крім того, не приділяється належної уваги інженерним дослідженням при підготовці проєктної документації, що в кінцевому підсумку призводить до зниження замовником вартості робіт та зниження якості результатів інженерних досліджень.

Основні проблеми правозастосування зумовлюються недостатнім нормативно-правовим та договірним врегулюванням низки питань, що виникають у практиці застосування цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг. Суди стикаються з одними і тими ж проблемами, пов'язаними з тлумаченням договірних умов про ціну та її зміну, проведенням додаткових робіт, про терміни виконання робіт, про приймання та ін.

Зокрема це стосується пошуку науково обґрунтованих рекомендацій щодо розробки договірних форм, пов'язаних з проєктуванням та будівництвом, висвітленням теоретичних та прикладних аспектів інформаційного моделювання, виробленням положень про цивільно-правові інструменти управління будівництвом у сфері будівництва автомобільних доріг та ін.

Ступінь розробленості теми дослідження. Сфера будівництва завжди являла для цивілістичної науки особливий інтерес, а ось сфера будівництва автомобільних доріг, у силу певної специфіки, почала досліджуватися нещодавно. Слід зазначити, що держава потребує такого розвитку мережі автомобільних доріг, який би забезпечував постійне узгодження темпів

розвитку з інтенсивним зростанням автомобілізації населення та бізнесу при підвищенні технічного рівня мережі автомобільних доріг.

Законодавче трактування поняття «будівельної діяльності» у сфері будівництва автомобільних доріг визначає можливість її здійснення як на основі уже існуючих договірних конструкцій, так і з метою створення, впровадження нових видів. Відповідно, ми можемо стверджувати, умовно висловлюючись, про застосування основних договорів у сфері будівництва автомобільних доріг: ті, які є підставою для здійснення будівельної діяльності і предметом яких є організаційно-майнові відносини і ті, які спрямовані на сферу будівництва автомобільних доріг. Вказане спонукає до системного дослідження договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг з метою виявлення правових критеріїв їх класифікації, формування загальних та спеціальних ознак окремих видів. Розкриття таких питань вимагає звернення до загальних положень щодо цивільно-правового договору, договору будівельного підряду як основного регулятора відносин, оскільки саме він визначає специфіку досліджуваних договірних конструкцій.

Складні питання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг учені досліджували в контексті визначення поняття та загальної характеристики цивільно-правового договору загалом та його окремих видів, з урахуванням особливостей предмета.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до науково-дослідної програми кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія» «Проблеми реалізації і захисту цивільних прав та інтересів з погляду антропологічного підходу в цифрову еру» на 2021-2025 рр. як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» – «Правове та соціальне життя людини у людиноцентристському вимірі в цифрову еру» на 2021-2025 рр. (державний реєстраційний номер 0122U000266).

Мета і завдання дисертаційного дослідження. Метою дисертаційного дослідження є формування комплексної наукової уяви щодо цивільно-правових договорів, що застосовуються у сфері будівництва автомобільних доріг, а також розроблення науково-теоретичних пропозицій для застосування цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Зазначена мета визначила постановку таких **завдань**:

визначити теоретико-методологічні засади дослідження приватноправових та публічно-правових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг;

проаналізувати цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг у межах приватного і, передусім, цивільного права;

узагальнити результати наявних наукових досліджень щодо встановлення та реалізації договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг;

обґрунтувати належність договорів у сфері будівництва автомобільних доріг до категорії цивільно-правових договорів;

дослідити генезис цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг;

визначити поняття та ознаки договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг ;

провести класифікацію договорів у сфері будівництва автомобільних доріг;

проаналізувати автомобільні дороги як об'єкти правовідносин;

визначити та охарактеризувати суб'єктний склад цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг ;

проаналізувати цивільно-правові договори, що забезпечують проектування та інформаційне моделювання автомобільних доріг;

визначити договір будівельного підряду, який виступає основним регулятором відносин у сфері будівництва автомобільних доріг;

дослідити особливості договорів, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами у сфері будівництва автомобільних доріг.

Об'єкт дослідження становлять суспільні відносини у сфері договірної регулювання будівництва автомобільних доріг.

Предметом дослідження є цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг.

Теоретична база дослідження представлена працями вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі цивільного, господарського права, теорії права, інших галузевих дисциплін.

Загальні положення, що формують основи цього дослідження, базуються на працях видатних українських вчених, таких як: Авраменко С.М., Боднар Т.В., Бурлака О.С., Гудима М.М., Дейко Ж.О., Дзера О.В., Довгерт А.С., Берназ-Луковецька О.М., Кузнецова Н.С., Лукасевич-Крутник І.С., Майданник Р.А, Підопригора О.А., Погрібний С.О., Резніченко С.В., Сафончик О.І., Харитонов О.Є., Харитонova О.І., Ціленко В.А., Маковій В.П., Теремецький В.І., Яворська О.С., Яроцький В.Л. та ін.

Так як в юридичній доктрині переважно досліджувалися та досліджуються окремі цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг, наприклад Турченко І.В. «Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України», то проведення комплексного цілісного цивілістичного дослідження дозволить уникнути низки теоретичних та практичних проблем.

Методологія дослідження. Методологічна основа дослідження ґрунтується на комбінуванні загальнонаукових та приватнонаукових методів. Із загальнонаукових методів застосовувалися аналіз, синтез, дедукція, функціональний метод, структурний метод, діалектичний, міждисциплінарний метод досліджень, метод прогнозування та ін., прийоми наукового пізнання, характерні вузькоспеціалізованим сегментам цивілістики.

Зокрема, завдяки функціональному методу дослідження вдалося визначити та охарактеризувати договори, які використовуються на кожному етапі будівництва автомобільних доріг, а саме: цивільно-правові договори, які укладаються та виконуються на етапі проєктування, та інформаційне

моделювання автомобільних доріг; безпосередньо на етапі будівництва договір будівельного підряду є основним регулятором відносин у сфері будівництва автомобільних доріг; договори, що забезпечують управління та надання послуг спеціалістами під час будівництва автомобільних доріг (підр. 2.2, 4.1, 4.2, 4.3). Діалектичний метод дослідження дозволив виявити єдність та диференціацію договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг, встановити спільність та відмінності цілей суб'єктів у сфері будівництва автомобільних доріг, що визначають види та зміст договорів (підр. 3.1, 3.2). За допомогою методу прогнозування виявлено тенденції цивільно-правового регулювання у сфері будівництва автомобільних доріг та тенденції розвитку доктрини в досліджуваній сфері відносин (розд. 1). Міждисциплінарний метод дозволив використовувати напрацювання та термінологію різних галузей наукових знань, наприклад, економічної науки, менеджменту, соціології, технічних наук (розд. 1, підр. 2.2, 3.1.). Метод класифікації використовувався для розкриття видових особливостей цивільно-правових договорів, диференціації фахівців, що беруть участь у будівництві автомобільних доріг, розмежуванні юридичних процедур (розд. 1, підр. 3.2, 4.3.). Порівняльно-правовий метод дослідження дозволив побачити функціональне ранжування договорів у сфері будівництва автомобільних доріг, що застосовуються в міжнародному приватному праві, а також запропонувати механізми удосконалення договірної регулювання у сфері будівництва автомобільних доріг, що зарекомендували себе у світовій практиці (підр. 2.1, 2.2, 4.1.). Недосконалість чинного законодавства актуалізує проблеми пошуку шляхів його вдосконалення, що неможливо без проведення як синхронного, так і діахронного порівняльного аналізу. Дослідження історії становлення та розвитку цивільно-правових договорів видається надзвичайно затребуваним у сучасних умовах. Історико-правовий аналіз досвіду регулювання відповідних правовідносин дозволяє сформулювати шляхи вирішення наявних протиріч у нормативному регулюванні (підр. 2.1.). Міжгалузевий метод юридичних досліджень застосовувався для виявлення міжгалузевих зв'язків цивільного права та інших галузей права, і навіть

правових утворень, на які впливають договірні відносини у сфері будівництва автомобільних доріг (розд. 1, підр. 2.2). Розкриття організаційних та зобов'язальних зв'язків суб'єктів сфери будівництва автомобільних доріг дозволило вивчити внутрішню будову та динаміку договірних відносин, вийти за межі традиційних підходів у розумінні цивільно-правових договорів та обґрунтувати їх прикладне втілення у багатостадійних правовідносинах будівництва (підр. 3.2).

Нормативну основу роботи склали регулюючі діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг норми цивільного законодавства України, норми інших галузей права, норми міжнародного права, норми, які містяться в зарубіжних джерелах.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших досліджень правової природи цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг та правового регулювання відносин, що виникають із цих договорів.

Сформульовані в цьому дослідженні висновки конкретизуються в таких найважливіших наукових положеннях, які мають ознаки новизни та виносяться на захист.

вперше:

сформульовано авторське визначення «будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг» як «діяльності, спрямованої на виконання робіт з проєктування, здійснення вишукувальних та будівельно-монтажних робіт, реконструкції, капітального ремонту, забезпечення експлуатації, а також інших робіт, нерозривно пов'язаних з будівництвом автомобільних доріг»;

сформульовано авторське визначення терміна «автомобільна дорога», під яким розуміється «індивідуально визначена, неподільна річ, що відноситься до об'єкта нерухомості, підлягає державній реєстрації та призначена для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів».

З метою кваліфікації автомобільної дороги як самостійного об'єкта нерухомості, що підлягає державній реєстрації, необхідним є дотримання

вимог, встановлених для створення об'єктів нерухомості, тобто отримання дозволів на будівництво та введення об'єкта в експлуатацію, а також дотримання містобудівних і будівельних норм і правил, наявність документів, що підтверджують дотримання встановлених вимог для об'єктів будівництва.

доведено, що до інвестиційного договору застосовують положення договору будівельного підряду (такий висновок ґрунтується на аналізі чинного законодавства та судової практики у сфері будівництва автомобільних доріг). Це є неприпустимим та потребує внесення відповідних змін до книги 5 ЦК України і доповнення її окремим розділом «Інвестиційний договір» (яка б містила правове визначення інвестиційного договору (контракту), його суттєві умови, права та обов'язки сторін, цивільно-правову відповідальність тощо).

Під «інвестиційним договором у сфері будівництва» слід розуміти «цивільно-правовий договір, відповідно до якого одна сторона (інвестор) зобов'язується за рахунок власних або залучених коштів здійснювати витрати на будівництво об'єкта, а інша сторона (замовник) зобов'язується відповідно до наданих інвестором повноважень виконати комплекс заходів щодо реалізації інвестиційного проєкту»;

доведено, що в законодавстві не встановлено, в якій формі має бути укладено договір будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг. Оскільки предмет договору будівельного підряду визначається технічною документацією, вартість роботи – кошторисом, але на стадії виконання обов'язково оформляються письмові документи (акти приймання результату робіт), запропоновано включити до ст. 875 ЦК України пункт 4 наступного змісту: «Договір будівельного підряду укладається в письмовій формі шляхом складання єдиного документа, підписаного сторонами з додатком необхідної технічної та іншої документації щодо предмета договору. Недотримання форми договору будівельного підряду тягне за собою його недійсність»;

встановлено, що особливість правового регулювання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг повинна бути пов'язана, по-

перше, зі специфічним об'єктом – автомобільними дорогами; по-друге, із наявністю міцного зв'язку будівництва автомобільних доріг з інструментами державного регулювання; по-третє, з безпекою будівництва автомобільних доріг для людини та навколишнього середовища;

обґрунтовано, що розвиток інформаційних технологій сприяє появі принципово нового підходу у проєктуванні автомобільних доріг, яке полягає у створенні комп'ютерної моделі будівельного об'єкта. Така модель несе в собі всі відомості про майбутній об'єкт (BIM моделювання (Building information modeling) – інформаційне моделювання в будівництві);

запропоновано розробити структуру договору будівельного підряду як регулятора правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг для уніфікації правовідносин щодо укладання та виконання договору, що дасть змогу підвищити ефективність реалізації зазначених договорів та усунути існуючі прогалини у правовому регулюванні.

Структура договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг має містити такі складові елементи:

список конкретного виду робіт, методи їх виконання;

строки початку та закінчення робіт, а також терміни завершення окремих етапів робіт, терміни приймання результату робіт (відповідно до ст. 846, ЦК України);

ціну договору чи способи її визначення, умови оплати (аванс, розмір, строки надання відповідно до ст. 854, 879 ЦК України);

наявність, склад і передачу належним чином оформленої технічної документації, а також інформацію про суб'єктів, які надають таку інформацію (відповідно до ст. 8,84,55 Містобудівного кодексу України);

наявність висновку єдиної комплексної державної експертизи щодо проведення будівництва автомобільної дороги;

забезпечення матеріалами та обладнанням, необхідними для будівництва, їх якості та покладання ризиків їх загибелі або пошкодження (відповідно до ст. 839, 840, 841,842,880 ЦК України);

страхування суб'єктами договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг встановлених ризиків (ст. 881 ЦК України);

заборона відступлення прав вимоги за договором будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг;

гарантійний строк та склад майна (частин результату роботи), на яке гарантійний строк поширюється, а також конкретний термін усунення недоліків підрядником та ін. (ст. 884 ЦК України);

обґрунтовано, що правовий режим земельних ділянок, призначених та (або) використовуваних для розміщення лінійних об'єктів, обумовлений суттєвими ознаками лінійних об'єктів та особливостями їх розміщення й включає закріплені у принципах та нормах права вимоги, по-перше, до земельних ділянок (утворення земельних ділянок, цільового призначення та дозволене використання земельних ділянок); по-друге, до видів та змісту суб'єктивних цивільних прав на земельні ділянки, а також суб'єктів даних прав;

встановлено необхідність законодавчого закріплення єдиного розуміння терміна «замовник» (як сторони договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг, якою є держава, територіальна громада, що ініціює будівельний проєкт, прагне досягти мети будівництва найкращої якості з найменшими витратами; замовник одночасно може бути інвестором та (або) споживачем будівельної продукції), позначення предмета та функцій його діяльності, розмежування прав та обов'язків сторін, а також інших осіб, які беруть участь у будівельній діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг;

доведено, що основним складовим елементом автомобільної дороги є земельна ділянка, яка цивільним та земельним законодавством відносить її до нерухомого майна. На практиці часто виникають проблеми з визначенням правового статусу доріг, які забезпечують проїзд до будівель, до багатоквартирних будинків, доріг, що знаходяться всередині дворів, оскільки для утримання та ремонту цих об'єктів буває складно визначити їхню приналежність. Судова практика зазначає, що такі дороги за своїм

функціональним призначенням становлять благоустрій території та покращують корисні властивості земельної ділянки;

удосконалено:

висновок про те, що предмет договору будівельного підряду має дві складові – об'єкт будівництва як результат роботи підрядника та безпосередньо будівельні роботи. При цьому кількість кілометрів автомобільних доріг не є істотною умовою договору будівельного підряду, оскільки охоплюється поняттям «об'єкт будівництва», оскільки у предметі договору будівельного підряду сторони завжди переслідують матеріальний результат, а не сам процес будівництва;

висновок про те, що договірні конструкції у сфері будівництва автомобільних доріг є правочинами та сукупністю пов'язаних з ними юридичних актів, юридичних процедур, що визначають умови організації та здійснення діяльності суб'єктів з проєктування, зведення, реконструкції, модернізації, реставрації, ремонту автомобільних доріг, а також здійснення інших дій, що забезпечують будівельну діяльність;

Договірні конструкції, по-перше, є частиною загального механізму цивільно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг; по-друге, забезпечують динаміку зобов'язальних відносин; по-третє, утворюють правові засоби досягнення цілей суб'єктів; по-четверте, виступають спеціальним методом пізнання та способом розвитку наукової доктрини, нормативного матеріалу та практики правореалізації;

тезу про те, що публічний сервітут, який встановлюється щодо земельних ділянок для розміщення лінійних об'єктів (публічний сервітут з окремою метою), не відповідає ознакам легального сервітуту та є самостійним обмеженим речовим правом; використання терміна «сервітут» у назві та легальному визначенні публічного сервітуту не відображає природу зазначеного права;

тезу про те, що виділення в сучасній доктрині публічно-договірного зобов'язання як наслідку синтезу приватного та публічного права є наступним

ступенем історичного та догматичного розвитку даної правової категорії та її впливу на формування системи договорів у сфері будівництва автомобільних доріг;

доведено, що особливості правового статусу державних органів та органів місцевого самоврядування як суб'єктів у сфері будівництва автомобільних доріг, полягають у тому, що реалізація ними містобудівних функцій тягне за собою необхідність використання органами публічної влади цивільно-правових засобів, що призводить до необхідності участі у відносинах, регульованих цивільним законодавством, та зумовлює необхідність їх виступу як самостійного суб'єкта цивільного права;

набуло подальшого розвитку:

теза про те, що правове регулювання будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг носить міжгалузевий характер. При цьому цивільно-правове регулювання діяльності у сфері будівництва виражається у визначенні правового становища учасників цивільного обороту, в порядку укладання, зміни, розірвання договору, питань строку будівництва тощо. Що ж до інших відносин, що складаються у сфері будівництва автомобільних доріг, то вони, залежно від предмета правового регулювання, підпадають під досить широке коло нормативно-правових актів у галузях адміністративного права, містобудівного права, земельного права, податкового права, трудового права, екологічного права та ін.;

теза про те, що предметом цивільно-правового регулювання поруч із майновими і особистими немайновими відносинами є організаційні відносини й нетотожні їм відносини управління; обидва ці види проявилися у зв'язку зі зміною економічної парадигми з адміністративного права на цивільне. Зазначене обґрунтовується тим, що до функцій управління можна віднести організаційну функцію, що є підставою визнання даних відносин організаційними;

теза щодо системності договірних конструкцій, які опосередковують створення автомобільних доріг як об'єктів нерухомого майна, яка впливає із

визначеної природи права, передбачає наявність теоретико-методологічної концепції, яка повинна спиратися на систематизацію основних цивільно-правових договорів, що підтвердили життєздатність в умовах сучасної договірної практики;

теза про те, що особливості предмета цивільно-правових договорів щодо будівництва автомобільних доріг, порядку їх укладання та виконання свідчать про комплексність регулювання відповідних відносин нормами публічно-правового та приватноправового характеру.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що висновки і пропозиції, сформульовані в дисертації, можуть бути використані у: науково-дослідній діяльності – як основа для подальшого наукового дослідження цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг; правотворчій сфері – у процесі вдосконалення національного законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг; правозастосовній сфері – при підготовці пропозицій щодо удосконалення норм ЦК України та інших нормативно-правових актів щодо регулювання відносин у сфері інвестування в будівництво автомобільних доріг; при аналізі судової практики розгляду справ договірних спорів у сфері будівництва автомобільних доріг (Акт про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження в практичну діяльність); навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право», «Договірне право», «Проблеми договірного права» та ін., розробці навчальних планів і програм, підготовці підручників, навчальних посібників, практикумів із зазначених дисциплін.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною завершеною науковою роботою, що закладає основи теоретичного осмислення правового регулювання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Апробація результатів дослідження. Дисертацію підготовлено та обговорено на кафедрі цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія». Основні результати дисертаційного дослідження

доповідалися та обговорювалися на науково-практичних конференціях і круглих столах, зокрема на: Всеукраїнській науковій конференції «Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ» (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.); Всеукраїнській науковій конференції «Приватне право в умовах війни» (м. Одеса, 15 листопада 2022 р.); Всеукраїнській науковій конференції «Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право як концепт в умовах війни: людський вимір» (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.); Всеукраїнській науковій конференції «Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану» (м. Одеса, 25 травня 2024 р.).

Публікації. Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, сформульовані в дисертації, викладені у 8 публікаціях, у тому числі 4 статтях, опублікованих у наукових періодичних фахових виданнях категорії «Б», перелік яких затверджено МОН України та 4 тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації зумовлені метою і завданнями дослідження. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації складає 229 сторінок, з яких 187 сторінок – основний текст, список використаних джерел - 31 сторінка (324 найменування) та додатки на 11 сторінках.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження приватноправових відносин у сфері будівництва автомобільних доріг

У зв'язку з кардинальними змінами, які відбулися в нашій країні у 90-х роках минулого століття (зміна політичної системи суспільства, форми державного устрою), монополістична роль держави в регулюванні суспільних відносин була помітно скорочена, проте послужила основою створення передумов домінування регулятивних функцій органів державної влади практично у всіх сферах життя суспільства, включно і будівництва автомобільних доріг.

Конструкції дорожніх споруд, вимоги до них, методи їх будівництва зазнали значних змін у процесі розвитку людського суспільства та становлення матеріальної культури. Деякі ідеї, що реалізуються дотепер у дорожньому будівництві, виникли ще в давнину, а потім відродилися з появою нових вимог до транспорту. Винахід автомобіля став поворотним моментом у розвитку транспорту, що й призвело до розвитку дорожньої мережі та інфраструктури для автомобільного транспорту.

Будівництво автострад та магістралей у XX столітті стало важливим елементом автомобільної інфраструктури в багатьох країнах світу. Транспортне будівництво має багату історію, починаючи з винаходу перших автомобілів та закінчуючи сучасними технологіями та інноваціями в автомобільній індустрії. Поява перших автомобілів наприкінці XIX століття, таких як транспортний засіб на паровій тязі Карл Бенц у 1885 році, відкрило нову еру транспорту. [85, С. 23]

З розвитком автомобільної промисловості виникла потреба в розбудові інфраструктури, яка б забезпечувала пересування автотранспорту. Будівництво доріг, мостів, автострад та паркувань для автомобілів стало невід'ємною частиною розвитку автомобільного транспорту, а разом з ним і дорожньої інфраструктури. Слід зазначити, що одним із пріоритетних напрямів державної політики є створення розгалуженої транспортної інфраструктури, яка

відповідає вимогам часу та відіграє роль найважливішого чинника успішного розвитку країни.

Правовідносини у сфері будівництва автомобільних доріг охоплюють дуже широке коло суспільних відносин, що виникають у процесі розвитку дорожнього будівництва та забудови додаткової інфраструктури, та включають різноманіття видів діяльності задіяних суб'єктів.

Важливим моментом є те, що діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг характеризується публічно-правовим та приватноправовим аспектами. Весь масив концепцій про дуалізм права можна досить умовно поділити на матеріальні, в яких критерієм розмежування приватного та публічного права є зміст суспільних відносин, предмет регулювання правової норми, формальні ознаки, де в основі поділу лежить сукупність прийомів та способів регулювання правовідносин, нігілістичні, що заперечують дуалізм системи права як наукову категорію, вважаючи всю систему права в залежності від світогляду автора правом публічним або, навпаки, приватним, змішані, в яких йдеться про необхідність поєднання різних критеріїв розмежування для з'ясування сутності дуалізму права та теорії конвергенції, де наголошується на взаємозв'язку, приватного і публічного, і практичні аспекти проникнення норм приватного та публічного права одне до одного при збереженні їх самостійності. [24, С. 77; 276, С. 91]

Для більш глибокого аналізу необхідно звернутися до питання визначення дуалізму приватного права. Слід дослухатися до думки В.М. Махінчука – дуалізм приватного права – явище, яке виникло історично на теренах римського приватного права та обумовлене факторами, що, насамперед, були притаманні класичному римському приватному праву та були неприйнятними для нової системи права народів (*Jus gentium*) Римської імперії, що створювалася. [130]

Незважаючи на процеси взаємопроникнення публічного і приватного права, на думку Р.А. Майданника, дуалізм права продовжує існувати. Зрозуміло, в сучасних умовах не можна провести чіткої межі між публічним і приватним правом, розташувавши по ту чи іншу його сторону галузі

позитивного права. У багатьох традиційних галузях містяться норми і тієї, й іншої юридичної природи. Однак незважаючи на дедалі більшу складність визначення характеру правових приписів, завжди можна встановити, про яку норму – публічно-правову чи приватноправову – йдеться. [123]

У свою чергу Р.М. Римарчук зазначає, що до початку XX ст. феномен дуалізму приватного права процвітав, був дійсно класичний, маючи у сфері торгівельних відносин перевагу перед правом цивільним, але з часом трансформувався в дуалізм кодексів – цивільного і торгового. Потім почалися процеси кодифікації приватного права в рамках єдиного кодексу, що свідчило про тенденцію подальшого розвитку приватного права шляхом уникнення дуалізму. Для України дуалізм приватного права ніколи не був характерним у силу специфічних історичних умов розвитку підприємницької діяльності і її законодавчої регламентації. Отже, при вирішенні проблеми системи права – сутність останньої полягає в тому, щоб науково сприяти практичному удосконаленню її структури. У зв'язку з цим у загальній системі права, де існують три основні ланки галузей – профілюючі (базові), спеціальні і комплексні, які характеризуються поєднанням різнорідних інститутів профілюючих і спеціальних галузей, спостерігається формування своєрідних сфер комплексного характеру, юридично опосередковуючих нові «прошарки соціальності» (екологічне, земельне, господарське право) і до того ж зростає тенденція їх переростання в основні галузі». [217, С. 121]

З урахуванням вищевизначеного, слід зазначити, що приватне та публічне право є абсолютно різними сферами, протилежними гранями права, два різних юридичних світи, однак, слід підтримати точки зору більшості науковців відносно того, що ці дві протилежності мають і точки дотику. Традиційно вважається, що відносини влади та підпорядкування характерні лише для публічно-правових галузей права. [232; 62; 64; 297; 266] Тим часом, як зазначає професор Джудіт Келлехер Шафер, «до традицій цивільного права слід зарахувати чітке розмежування між приватним та публічним правом». [318]

Взаємодія та переплетення публічного та приватного права продовжує викликати зацікавленість. Ці питання ретельно досліджуються Є.О. Харитоновим, який зазначає, що «приватне право разом з правом публічним у сукупності утворює єдину загальну (наднаціональну) систему об'єктивного права, що є складовою частиною цивілізації (культури). При цьому поділ права на публічне і приватне є не просто класифікаційним розмежуванням, це якісно різні сфери правового регулювання. З перших стадій розвитку цивілізації право так і розвивається у складі двох відносно самостійних сфер публічного і приватного права. При цьому якість права в цілому визначається розвитком кожної з них. Недооцінка суспільством будь-якої з цих сфер призводить до деформації всієї правової системи, її однобічності. На основі такого розуміння суті приватного і публічного права можна встановити їхнє значення для регулювання тих чи інших відносин, характер співвідношення публічних або приватних елементів у їхньому регулюванні. [268, С. 160]

Р.А. Майданник в одному з досліджень зазначає, що «розширення використання публічно-правових засад у сфері регулювання відносин власності, договірних зв'язків, з одного боку, та одночасно застосування приватноправових інститутів для реалізації публічних цілей – з іншого боку, ускладнили проблему розмежування публічного і приватного права». [123, С. 29]

Поділ права на публічне і приватне, на думку С. П. Погребняка, «має починатися із розмежування відносин, що регулюються публічним і приватним правом. Так, у найбільш загальному вигляді публічне право можна визначити як підсистему права, яка регулює відносини, пов'язані з діяльністю держави і місцевого самоврядування. Ці публічно-правові відносини слід умовно поділити на три великих блоки: 1) відносини, пов'язані з діяльністю держави і місцевого самоврядування, що виникають між суб'єктами владних повноважень – органами державної влади (місцевого самоврядування), їх посадовими особами, іншими суб'єктами при здійсненні ними владних функцій (у тому числі в порядку делегування); 2) відносини, пов'язані з діяльністю держави і

місцевого самоврядування, що виникають між суб'єктом владних повноважень й іншими суб'єктами права; 3) відносини між іншими суб'єктами права, коли вони прямо стосуються діяльності держави і місцевого самоврядування. У свою чергу приватне право можна визначити як підсистему права, що регулює такі аспекти відносин між суб'єктами права, які прямо не стосуються діяльності держави (місцевого самоврядування). Ці відносини є приватноправовими». [12, С. 103]

Однак варто зазначити, що дорожнє будівництво в Україні здійснюється із застосуванням низки особливостей, притаманних виключно цій сфері. Отже, для здійснення будівництва автомобільних доріг характерні управлінські та організаційні відносини.

Відносини управління у сфері будівництва автомобільних доріг необхідні для задоволення майнових інтересів суб'єктів цивільного права. Слід звернути увагу, що дискусійним залишається питання допустимості застосування в цивільному праві принципу підпорядкування одних осіб іншим, оскільки, відповідно до ст. 1 ЦК України, цивільне законодавство ґрунтується на визнанні рівності учасників регульованих відносин. [287] Дані висновки базуються на тому, що однією з функцій управління слід вважати організаційну, що є підставою визнання даних відносин організаційними.

Ю.В. Пирожкова зазначає, що «пережиті сучасним суспільством зміни в політико-правовій системі, впровадження ринкової системи господарювання, зміна моделей взаємовідносин громадянського суспільства і держави відповідно трансформують суспільні відносини і розвиток соціуму в цілому, висуваючи перед загальносоціальними функціями права нові завдання». [164, С. 179]

Характеризуючи вплив адміністративного права на цивільне слід визначити, що в сучасних умовах наростання взаємопроникнення приватного та публічного права, стирання міжгалузевих кордонів, навіть при здійсненні функцій державного примусу значна роль відводиться цивільно-правовому механізму.

Вважаємо, що ідея конвергенції як система уявлень про взаємовплив та взаємопроникнення публічного та приватного права є перспективною, оскільки заперечує протиставлення цих правових сфер та стверджує необхідність пошуку оптимального поєднання публічних та приватних засад у правовому регулюванні.

Наполягаючи на необхідності поєднання приватних та публічних інтересів, Вікторія Анатійчук зазначає, що «протиставлення публічних і приватних інтересів у державному регулюванні правовими засобами є неприпустимим, оскільки саме шляхом упорядкування публічно-правового регулювання приватноправових відносин можливе досягнення оптимального співвідношення публічних і приватних інтересів». [6]

З філософського погляду диспозитивний та імперативний методи є протилежностями, антиноміями. До того ж відомо, що спроби прямого з'єднання цих протилежностей успіху не приносять, бо одна протилежність здатна знищити або поглинути іншу. Однак у філософській науці ще в гегелівські часи була поставлена проблема «зняття» протиріч і поєднання протилежностей. Тоді ж народилася дійсно геніальна ідея: якщо якісь елементи є протилежностями та їх пряме зіставлення позитивного результату не дає, то вирішити протиріччя можна за допомогою залучення «серединного» або «третього» елемента, який володіє якостями, що знімають суперечності. [236, С. 49]

Методи правового регулювання визначаються різноманіттям відповідних суспільних відносин, які не можуть будуватися однаково. Вони відображають публічно-правовий та приватноправовий аспекти у правовому регулюванні, які взаємопов'язані один з одним. Імперативне регулювання зазвичай притаманне публічно-правовим галузям права, відповідно, диспозитивне – галузям, які належать до розряду приватноправових. Однак трансформуючись з базових методів правового регулювання на галузеві, кожен із методів набуває специфічного забарвлення, унікального набору прийомів і способів правового регулювання, властивих лише даній галузі права. [247, С. 13]

До його характерних рис можна віднести ряд заборон та обмежень, наявність нерівності між суб'єктами правового регулювання, відсутність варіативності в поведінці суб'єктів (можливий лише один алгоритм дій, при порушенні якого застосовуються заходи негативної юридичної відповідальності). Саме імперативний метод переважає при регулюванні відносин між суспільством і державою, коли держава всією повнотою влади змушує людей підкорятися її волі. [159, С. 7]

Цивільно-правові відносини соціально значущі, необхідні для суспільства. Більшість їх є майновими і в економічній сфері суспільства, забезпечують економічний результат, розвиток нашого суспільства та матеріальне благополуччя його громадян. Приватні інтереси суб'єктів мають різні вектори спрямованості, які нерідко суперечать один одному. З одного боку, є підприємці, які є одними з основних рушіїв розвитку суспільства, що мають інтерес максимізувати економічний результат (отримати прибуток) шляхом здійснення економічної діяльності; з іншого боку, громадяни, які виступають як споживачі та учасники трудових (підрядних) відносин, мають інтерес отримати матеріальні блага, витративши мінімальну кількість коштів, отримати суттєву оплату виконаної ними роботи, яка б дозволила їм забезпечити гідний рівень життя тощо. [23, С.98]

Створення умов реалізації в бажаному вигляді всіх існуючих приватних інтересів уявляється недосяжним. Завдання держави полягає в тому, щоб знайти компроміс між різноспрямованими інтересами та забезпечити розумне задоволення інтересів усіх учасників суспільних відносин шляхом формування загальнообов'язкових правил. Для цивільно-правових відносин, як і будь-яких інших правовідносин, важливе значення має визначеність і стабільність правового регулювання. Існування норм права, що вказують, які варіанти поведінки можуть вибрати суб'єкти і які у них виникають права та обов'язки, забезпечує схожість у розумінні правовідносин і тих наслідків, які настають.

Підтримуємо точку зору Є.О. Харитонова з приводу того, що предметом цивільно-правового регулювання, поряд із майновими і особистими

немайновими відносинами, входять як організаційні відносини, так і нетотожні їм відносини управління. [275, С. 243]. У продовження вищевикладеного, слід звернути увагу на слушну думку Ю.В. Пирожкової, що «спільність цивільно-правових організаційних та управлінських відносин проявляється в тому, що обидва ці види проявилися у зв'язку зі зміною економічної парадигми з адміністративного права на цивільне». [163, С. 83] Крім того слід додати, що відносини управління необхідні остільки, оскільки направлені на задоволення майнових інтереси суб'єктів цивільного права. Дані висновки базуються на тому, що однією з функцій управління слід вважати організаційну, що є підставою визнання даних відносин організаційними. Функція організації заснована на формуванні та вдосконаленні організаційної структури управління. Функція проявляється через побудову систем управління, виділення рівнів управління, встановлення постійних та тимчасових взаємин між рівнями управління.

Публічний порядок визначається як «об'єктивно існуючий в суспільстві, збалансований стан соціальних інтересів, що утворюють природним чином ієрархію, яка склалася, де окремі (приватні) інтереси не повинні суперечити загальним, а якщо це трапляється, то на законних підставах приватна справа повинна бути обмежена і поставлена під контроль заради загальних, державних інтересів». [36, С. 123]

На сьогодні переважаючою тенденцією світового правового розвитку є конвергенція у сфері права, яка передбачає взаємовплив та взаємопроникнення публічного та приватного права.

О.В. Волошенюк підкреслює, що ідея «конвергенції як система уявлень про взаємовплив та взаємопроникнення публічного та приватного права є перспективною, оскільки заперечує протиставлення цих правових сфер та стверджує необхідність пошуку оптимального поєднання публічних та приватних засад у правовому регулюванні». [36, С. 126]

Звертаючись до питання конвергенції приватних і публічних інтересів у сучасному цивільному праві, бачимо активне проникнення публічного права в

область приватного. Хоча в період розробки, базуючись на постулаті, що цивільне право – це лише приватне право, неодноразово обговорювалася необхідність відмови від збереження публічного інтересу, тобто від норм, що враховують інтереси держави та всього суспільства, і категорично наполягати на виключно приватно-правовій природі цивільного права в нинішніх реаліях щонайменше наївно.

В.В. Васильєв визначає, що «формальними проявами імперативності цивільно-правових норм є їх категоричність у визначенні суб'єктивних цивільних прав та обов'язків, а також використання таких термінів як «забороняється», «не допускається». [30]

У класичних пострадянських наукових джерелах, відповідаючи на це питання, по суті виходять із презумпції імперативності норм цивільного права, яка спростовується тільки тоді, коли в законі прямо вказується на право сторін передбачити в договорі інше. Застосування цього постулату означає, що більшість норм ЦК України щодо договорів мають імперативний характер, адже вони не містять такого застереження.

Проте в сучасних умовах ведення підприємницької діяльності, наявність будь-якої імперативної норми в законодавстві щодо договорів має бути підкріплена переконливими політико-правовими аргументами: патерналістський захист слабкої сторони договору, захист суспільних інтересів, моральних засад суспільства тощо. Однак аналіз норм ЦК України свідчить, що жодних раціональних політико-правових підстав для надання нормам імперативного характеру та обмеження свободи договору не наводяться. [231]

Державне управління дорожнім будівництвом в Україні здійснюється із застосуванням низки особливостей, притаманних виключно цій сфері.

З 2018-2021 років ситуація в державному управлінні дорожнього будівництва покращилася, змінилася система управління автомобільними дорогами, значно збільшилися обсяги фінансування будівництва, реконструкції та ремонтів автошляхів, що дозволило зайти на український ринок низці провідних будівельних та інжинірингових компаній з усього світу;

запроваджено інститут незалежного технічного нагляду за будівництвом та ремонтом автомобільних доріг та залучено інженерів-консультантів для реалізації значної кількості важливих інфраструктурних проєктів. [229, С. 199]

Згідно із законом України «Про автомобільні дороги» органами, що здійснюють управління автомобільними дорогами загального користування, є Міністерство інфраструктури України, Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), а також Рада міністрів АР Крим, обласні та Севастопольська міська державні адміністрації.

Міністерство інфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури дорожнього господарства. [188]

Будівництво доріг – найважливіша умова розвитку як країни в цілому, так і її регіонів, і визначається станом будівельної бази та наявністю міжгалузевих зв'язків.

Дорожнє будівництво – це складний процес, який потребує ретельного планування, який має не просто вписуватися в плани розвитку регіону, а й випереджати його соціально-економічний розвиток. Спочатку ідея побудувати трасу «Північ-Південь» виникла ще у 60-х роках минулого століття, генеральним планом розвитку міста передбачалося будівництво магістралі селище Котовського, яке тоді ще будувалося, з міською вулицею Балківською. На початку 70-х років було навіть розпочато будівництво об'єкта, але з економічних та технічних причин реалізувати задум так і не вдалося. Пізніше були неодноразові спроби повернення до цієї ідеї, але з тих же причин проєкт так і не був реалізований. Враховуючи транспортний зв'язок, що склався на сьогодні, та нинішній розвиток міста, пропонується абсолютно новий варіант проходження траси. Для міста Одеси цей проєкт дуже важливий із кількох причин.

По-перше, великий житловий масив селище Котовського, в якому живе біля 370 тисяч осіб, пов'язаних із центром однією магістраллю – Миколаївською дорогою. У результаті дослідження транспортних зв'язків міста встановлено, що пасажиропотік між цим селищем та іншими районами міста складає близько 34% від усього пасажиропотоку міста. Існуюча інтенсивність транспортного потоку на цій ділянці дороги вже перевищує пропускну спроможність вулиць навіть за сприятливих погодних умов, а за форс-мажорних обставин, як-то: випадання великої кількості опадів, аварійні ситуації чи ремонтні роботи, житловий масив Котовського залишається практично відрізанним від центру міста, утворюються затори на дорогах, уповільнюється рух міського транспорту. Такі затримки в автомобільному русі призводять до того, що мешканці селища запізнюються на роботу, екстрені служби не можуть вчасно приїхати на дзвінки і т.ін.

По-друге, інтенсивні потоки транспорту, з'єднуючи великі спальні райони та центр, проходять через архітектурно-історичну частину міста. У центральній частині через історично сформовані особливості планування ширина проїжджої частини вулиць мала, вони не обладнані стоянками для машин та мають безліч регульованих та нерегульованих перетинів в одному рівні. Все це призводить до зниження швидкості транспортних потоків, скупчення автомобілів вздовж тротуарів.

Для відведення інтенсивних транспортних потоків від архітектурно-історичної частини міста, забезпечення надійного транспортного зв'язку між житловими масивами та центральною частиною Одеси, покращення екології вулиць, зменшення витрат часу та матеріальних ресурсів на проїзд містом, необхідно побудувати швидкісну магістраль безперервного руху «Північ-Південь». Будівництво даного об'єкта буде поштовхом до економічного розвитку депресивних районів міста та передмістя, вплине на появу та розвиток нових житлових та бізнес районів міста, покращиться безпека та комфортність руху. [238]

Як було нами зазначено, в законодавстві відсутнє поняття «будівельна діяльність». У п. 1 ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» відсутнє визначення будівництва, але наданий перелік видів діяльності, що відносяться до будівництва: «будівництво – нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт об'єкта будівництва» [207]. Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» суб'єктом, який здійснює будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт об'єктів капітального будівництва, і навіть виконання інженерних пошуків, підготовку проєктної документації їхнього будівництва, реконструкції, капітального ремонту є замовник. Зазначимо, що містобудівному законодавству термін «підрядник» невідомий. При цьому замовник може бути одночасно підрядником, а може виступати замовником за договором будівельного підряду.

Отже, на наш погляд, у цивільному праві можна виявити відносини влади та підпорядкування як елементи предмета правового регулювання, а не елементи методу публічно-правових галузей.

На жаль, законодавець, використовуючи різні заходи впливу, прагне встановити баланс інтересів держави та осіб, які здійснюють будівництво, єдині правила поведінки для всіх учасників процесу створення об'єктів дорожнього будівництва та здійснювати подальше регулювання відносин у зазначеній сфері.

Визначені особливості предмета цивільно-правових договорів щодо будівництва автомобільних доріг, порядку їх укладання та виконання дозволяють зробити висновок про комплексне регулювання відповідних відносин нормами публічно-правового та приватно-правового характеру. Проте застосування актів різної галузевої приналежності пов'язані з низкою труднощів. По-перше, законодавець не використовує єдиної термінології. По-друге, йдеться про джерела правового регулювання, які мають неоднакову юридичну силу. Відповідно виникає питання щодо співвідношення положень нормативно-правових актів, що може стати предметом подальших досліджень.

Крім того, на думку Ю. Мицу, «якщо говорити про тенденції подальшого розвитку вітчизняного зобов'язального права, то найактуальнішим видається завдання не втратити магістрального шляху, приватно-правової парадигми. Не можна, як би це не видавалося зручно, плодити привілеї для окремих учасників, спотворюючи ідею формальної рівності осіб у приватному праві. Створення будь-яких привілеїв (а тим більше – привілеїв надмірних) для будь-кого (держави, органів місцевого самоврядування, банків, органів системи гарантування вкладів тощо) порушує баланс інтересів учасників цивільних правовідносин, перетворюючи цивільне право на царину права публічного, ведучи до «запублічення приватного права». [133]

Аналізуючи проблеми сьогодення В. В. Круглов зазначає, що «сучасні виклики вимагають визначення цілей, які відповідають багатоаспектним потребам суспільства, а саме: ... будівництво й обслуговування критичної інфраструктури, забезпечення сталого розвитку, що передбачає значне навантаження на державний бюджет. Вищевказані завдання обумовлюють необхідність шукати нові підходи до методології управлінської діяльності та формування сучасних механізмів державного регулювання соціально-економічної сфери держави. Підходи...мають на меті партнерську взаємодію держави, приватного та громадського секторів, створення демократичних механізмів прийняття рішень, прозорість і підзвітність державних органів, передачу окремих функцій держави приватним суб'єктам. Поступово вони еволюціонували в сучасну модель, що у західній практиці одержала назву Public-Private Partnership (PPP), а в українському контексті розглядається як державно-приватне партнерство». [114, С. 7]

Дослівним перекладом терміна «державно-приватне партнерство» є англійський термін «public-private partnership (PPP), який давно застосовується у зарубіжних державах . У Франції такий досвід співробітництва держави та бізнесу вперше було реалізовано ще 1552 р. під час будівництва каналу за концесійним принципом. У Великій Британії вартість об'єктів приватної фінансової ініціативи, яка є там основною формою ДПП, протягом останніх

років становить 30 млрд фунтів стерлінгів. За даними британського уряду, такі проєкти забезпечують 17% економії для бюджету країни. [58]

Аналіз міжнародного досвіду показав, що в багатьох інших країнах, при будівництві автомобільних доріг, що експлуатуються на безоплатній основі, активно розвиваються моделі ефективних партнерських взаємин держави та приватного бізнесу.

Державно-приватне партнерство – це юридично оформлена система взаємовідносин сторін-партнерів, спрямована на спільну реалізацію інвестиційних проєктів, заснована на справедливому розподілі необхідних організаційних, фінансових, виробничих та інших ризиків, і забезпечує сторонам належний результат. [100, С. 315]

Поняття державно-приватного партнерства відбиває прагнення приватного бізнесу та держави до співробітництва, з одного боку вона дозволить сконцентрувати зусилля держави на виконанні своїх основних соціальних завдань, з іншого, участь приватно-підприємницької ініціативи забезпечить найбільшу економічну ефективність управлінських рішень. Реалізація інфраструктурних проєктів із застосуванням механізмів ДПП здатна забезпечити кожному регіону економічне зростання, залучення інвестицій, створення нових робочих місць.

У свою чергу Закон України «Про державно-приватне партнерство» визначає, що «державно-приватне партнерство застосовується у сфері будівництва та/або експлуатації автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури». [194; 323]

Умовами державно-приватного партнерства, згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство», є:

- рівність перед законом державних та приватних партнерів;
- заборона будь-якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів;
- узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;

незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності чи належать Автономній Республіці Крим, переданих приватному партнеру;

визнання державними та приватними партнерами прав і обов'язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;

справедливий розподіл між державними та приватними партнерами ризиків, пов'язаних з виконанням договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства;

визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків, встановлених законом. [82]

Так, за допомогою регулятивних повноважень органів виконавчої влади, здійснюється регламентація процесу створення автомобільних доріг на всіх етапах будівельної діяльності: від визначення питань використання для будівництва автомобільних доріг земельних ділянок, розробки проєктної та містобудівної документації та її застосування до здійснення введення автомобільної дороги в експлуатацію.

М.П. Городиський підкреслює, що «однією з відмінних рис будівництва автомобільних доріг є договірне розмаїття відносин. Так, при укладанні договорів враховуються інтереси сторін, індивідуальний характер виконання будівельномонтажних робіт та ін.» [53, С. 56]

Будівельна діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг проявляється у специфіці об'єктів та суб'єктів суспільних відносин і це безпосередньо впливає на договірні конструкції, які використовуються.

Сфера будівництва автомобільних доріг передбачає встановлення відносин не тільки між замовником та підрядником, а й відносин за участю публічних органів. Згідно із традиційними уявленнями учасники публічно-правових відносин є нерівними, вони вступають у вертикальні (владні) відносини (відносини субординації). Таке становище є природним, оскільки

обумовлюється особливостями об'єктів, предметів і суб'єктів цих відносин. [174, С. 7]

Як вже нами зазначалося вище, такий критерій як суб'єкт дозволяє виокремити види договорів у сфері будівництва автомобільних доріг на державно-приватні партнерства та договори, які не є такими.

Договірна проблематика досить докладно досліджена в межах приватного і, передусім, цивільного права. Поширення приватноправових засад на публічну сферу багато в чому пов'язане саме з розширенням сфери договірного регулювання, освоєння ними нового правового простору. Договори відносяться до публічного права, дозволяючи координувати інтереси, позиції та дії держави, владних структур, громадських організацій, різних верств суспільства. Права, обов'язки та відповідальність учасників відносин, що ґрунтуються на імперативних нормах права, не підлягають заміні, зміні, повному або частковому виключенню зі складу правовідносин за одностороннім волевиявленням або за домовленістю суб'єктів. Дана ознака походить від імперативного методу правового регулювання і властива не тільки публічним, а й приватно-правовим відносинам, врегульованим із застосуванням імперативних норм.

Причиною розширення договірного регулювання та проникнення його в управлінські відносини є демократизація нашого суспільства, усвідомлення ефективності використання в цій сфері засобів узгодження та координації замість владних повноважень. Використання в деяких випадках класичних інструментів приватного права, яким є договір, дозволяє більш ефективно вирішувати питання й у публічно-правовій сфері. Однак якщо розглядати відносини щодо управління лише як відносини влади і підпорядкування, суворій субординації суб'єктів, то для договору не залишається місця. Тому вся теорія управління в даний час підлягає істотному коригуванню, необхідно розглядати управління не тільки як вплив, але й як взаємодію. Відповідно договір – універсальна правова конструкція. Договір використовується в різних сферах діяльності людини. Залежно від виду суспільних відносин, що

регулюються за його допомогою, від сфери діяльності, де дана конструкція застосовується, вона наповнюється конкретним змістом. [65, С. 17-18]

Водночас є низка теоретичних та практичних проблем, пов'язаних із використанням договірної інструментарію у публічно-правовій сфері. Публічно-правові (адміністративні) договори «відомі цивільній практиці нашої країни», але теоретично розроблені слабше: «поза увагою дослідників... залишалися й залишаються принципово важливі питання, що стосуються договорів і договірно-правових відносин у сфері публічного права». Що ж до загальної теорії договорів, то автори констатують: «незважаючи на те, що юридична практика дає велику базу, основу для абстрагування, лише деякі автори дозволяють собі виходити за межі уявлень про договір як про вузькогалузовий інститут». [160, С. 12]

Не претендуючи на всебічний аналіз досліджуваної теми, обмежимося аналізом цивільно-правових договорів щодо яких приватно-правове регулювання поєднується з публічно-правовим. Це пов'язано з тим, що відносини, які виникають під час здійснення діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг, мають різну галузеву приналежність.

В адміністративному праві об'єктом окремого дослідження стали елементи договірної регулювання. [17, С. 105; 8, 97] При цьому вчені, які займаються розробкою зазначеної теми, як правило, аналізують лише конструкцію договору, не беручи до уваги інший ракурс цього питання, а саме не акцентуючись на дослідженні договірної зобов'язання, яке є смисловою квінтесенцією даного правового інституту. [179, С. 68] Слід зазначити, що «ознаками адміністративного договору є необхідні (ті, що визначені Кодексом адміністративного судочинства України) та додаткові (ті, що стосуються всіх адміністративних договорів або частини з них). [252, С. 199]

До необхідних учені відносять такі: 1) обов'язковою стороною в ньому є суб'єкт владних повноважень (іншою стороною чи іншими сторонами можуть бути як суб'єкти владних повноважень, так і інші учасники правовідносин);

2) його змістом (предметом) є права й обов'язки сторін, пов'язані з реалізацією принаймні однією з цих владних управлінських функцій суб'єкта владних повноважень. [55, С. 147]

У свою чергу, до додаткових ознак адміністративного договору належать такі: – суб'єкт владних повноважень, укладаючи відповідний договір, діє для задоволення не особистих потреб як фізичної чи юридичної особи, а публічних інтересів (потреб); – суб'єкт владних повноважень, як правило, під час укладання такого договору зв'язаний вимогами (процедурами, обмеженнями тощо), визначеними законодавством як у частині вибору контрагента, так і в частині встановлення суттєвих умов договору; – суб'єкт владних повноважень укладає договір на реалізацію своєї адміністративної правосуб'єктності, а не цивільної (для адміністративної правосуб'єктності статус фізичної чи юридичної особи для суб'єкта владних повноважень не має значення); – суб'єкт владних повноважень зазвичай укладає договір на підставі рішення, прийнятого на виконання владного управлінського повноваження; – договір може встановлювати умови, які не властиві цивільним договорам і спрямовані на оптимальне забезпечення публічного інтересу». [72, С. 247]

Відсутність нормативного регулювання адміністративних договорів не створює належної правової підстави щодо укладання адміністративних договорів. Проте під час розгляду справ з приводу адміністративних договорів суддям, у зв'язку з відсутністю законодавчого урегулювання цих питань, залишається керуватися аналогією з ЦК України, наприклад щодо укладання, виконання, припинення, скасування чи визнання нечинними адміністративних договорів, аналогією права чи правовою доктриною. Однак у такому випадку слід наголосити, що така доктрина не є сталою та однозначною, що зумовлено різноманітністю підходів до визначення цього поняття та його сутності. Застосування у всіх випадках ЦК України для врегулювання публічно-правових відносин також не видається правильним. [215, С. 128]

Посилення інтересу до теоретичного осмислення договірної проблематики у сфері будівництва автомобільних доріг пов'язане передусім із динамічним

суспільним розвитком, ускладненням характеру і структури суспільних взаємозв'язків, стрімким розширенням сфери договірних відносин та остаточним набуттям договором значення універсального регулятора. В. Крат аналізуючи договір як універсальний регулятор приватних відносин, зазначає, що «він (договір) покликаний забезпечити їх регулювання, і має бути направлений на встановлення (набуття, зміну чи припинення) приватних прав і обов'язків та інших наслідків». [112] Зокрема КЦС вказав, що: «у силу різних причин не виключені в цивільному обороті ситуації, за яких примірники одного й того ж договору матимуть відмінні (не ідентичні) редакції. За допомогою такого універсального регулятора приватних відносин як договір, його сторони можуть регулювати застосування, зокрема: парафування (підписання кожної зі сторінок договору) з метою забезпечення ідентичності примірників договору; визначення того, який із примірників договору має пріоритет при різних редакціях примірників договору. У разі наявності таких правил у договорі, то саме за їх допомогою має вирішуватися «конкуренція» примірників договору стосовно тих чи інших умов. У випадку, коли сторони не врегулювали в договорі парафування (підписання кожної із сторінок договору) та визначення того, який із примірників договору має пріоритет при різних редакціях примірників договору, то найбільш розумним та прийнятним є висновок, що сторони не домовилися щодо тих умов, які відрізняються, і в цьому разі відносини сторін мають регулюватися нормами актів цивільного законодавства» (постанова від 18.05.2022 у справі №613/1436/17). У постанові КЦС від 12.05.2022 у справі №756/15123/18 зазначено: «договір як універсальний регулятор приватних відносин, покликаний забезпечити їх регулювання та має бути направлений на встановлення, зміну або припинення приватних прав та обов'язків. За допомогою такого універсального регулятора приватних відносин як договір, його сторони можуть регулювати застосування у своїх відносинах юридично значущих повідомлень (зокрема, порядок надсилання, визначати, коли повідомлення вважатиметься отриманим).

В іншій постанові (від 10.05.2022 у справі №755/5802/20) КЦС зазначив: «договір як універсальний регулятор приватних відносин покликаний забезпечити їх регулювання та має бути направлений на встановлення, зміну або припинення приватних прав та обов'язків». [112]

Щодо звернення до питання визначення нормативно-правового договору, то слід зазначити, що він є особливим типом правового договору. Це означає, що йому властиві ті риси, які характеризують будь-який договір у сфері права. Ці ознаки правового договору прийнято називати універсальними. Першою серед таких універсальних ознак можна назвати погоджувальний характер договору. Фіксує цю ознаку як базову, більшість існуючих у вітчизняній науці визначень договору вказують на те, що договір є домовленістю, що виражає волю сторін. Показово, що саме погоджувальний характер нормативного договору зумовив його поширення як джерела права в контексті суспільно-політичної реальності останніх десятиліть. Наступною ознакою договору (зокрема, нормативного правового договору) є його добровільний характер. Воля сторін, які укладають договір, формується вільно і вільно виявляється зовні. Добровільний характер нормативного правового договору передбачає, що сторони мають право вільно, без будь-якого насильства над їх волею визначати зміст нормативного правового договору (у частині встановлення, зміни чи скасування правових норм). Звичайно, автономія волі сторін не є абсолютною. Вона обмежується положеннями чинного законодавства, а саме тієї його частини, якій повинен відповідати нормативний договір, що укладається, за своїм місцем у системі джерел (форм) права конкретної правової системи.

Третя ознака договору взагалі та нормативного правового договору зокрема полягає у його юридичній дозволеності. У випадку нормативного правового договору це означає, що в діючій системі джерел (форм) права передбачається (або прямо передбачається) існування такого договору як самостійного способу закріплення правових норм.

Четверта універсальна ознака договору в тому, що він має взаємно обов'язковий характер. Це означає обов'язковість виконання умов, передбачених договором усіма його сторонами. Зворотна ситуація призвела б до втрати змісту укладання договору. [241, С. 11]

Досліджуючи питання будівництва автомобільних доріг, вважаємо за необхідне звернутися до окремих економічних питань, які дозволять повністю розкрити тему. Одним із таких питань є інвестиційна діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг.

З урахуванням економічної складової, інвестиційну діяльність (інвестування) можна визначити як введення інвестицій у цивільний оборот шляхом вкладення в об'єкти інвестиційної діяльності з метою отримання прибутку та досягнення іншого позитивного ефекту у визначений термін. Суб'єктами інвестиційної діяльності, що здійснюється у формі капітальних вкладень є інвестори, замовники, підрядники, користувачі об'єктів капітальних вкладень та інші особи. Інвестори здійснюють капітальні вкладення на території України з використанням власних та (або) залучених коштів відповідно до чинного законодавства. Інвесторами можуть бути фізичні та юридичні особи, які створюються на основі договору про спільну діяльність та не мають статусу юридичної особи об'єднання юридичних осіб, державні органи, органи місцевого самоврядування, а також іноземні суб'єкти підприємницької діяльності. Наприклад, у 2021 році Україна та Франція підписали Рамкову угоду загальною вартістю 1,3 мільярда євро. Нові напрями, які ми презентували цими днями, потенційно додадуть ще мільярд інвестицій. [262]

В юридичній літературі питання правової природи інвестиційних договорів є дискусійним. До теперішнього часу триває полеміка: чи вважати інвестиційні договори актами міжнародно-правового характеру, адміністративно-правового чи відносити їх до категорії цивільно-правових договорів. Крім того, у юридичній літературі наголошується, що при здійсненні інвестицій можуть використовуватись різні види договорів, може бути

укладено не один договір, а декілька: окремі договори інвестора з виконавцем робіт; із замовником про передачу інвестицій та прав на управління ними; з користувачем – про порядок та умови експлуатації об'єкта тощо.

Законодавець визначає, що «Основним правовим документом, який регулює взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності, є договір (угода)». [202]

Прийнято виокремлювати інвестиційні договори за такими ознаками:

По-перше, інвестиційний договір, укладений між іноземним інвестором та державою для реалізації інвестиційного проєкту впродовж тривалого терміну на певній території з метою отримання вигоди інвестором та державою; по-друге, інвестиційний договір, укладений між іноземним інвестором та уповноваженим виконавчим органом державної влади приймаючої держави. У цьому випадку виконавчий орган державної влади передбачає іноземного інвестора певні дії заохочувального характеру в межах, встановлених законодавством, в обмін на залучений до місцевої економіки капітал. Даний вид інвестиційного договору за своєю юридичною природою є адміністративно-правовим договором. [83]

Віднесення інвестиційних договорів до категорії адміністративних договорів дуже вигідно для держав, що отримують іноземний капітал. Однак цей підхід небажаний для приватних інвесторів. Щодо такого підходу слід зазначити, що категорія «інвестиційний договір» у літературі розуміється досить широко – як договір, що регулює інвестиції, він може перебувати як у приватноправовій, так і публічно-правовій площинах. Особливість мають інвестиційні договори, укладені інвестором із державою. Специфіку даних інвестиційних договорів окремі автори вбачають у тому, що вони мають діагональний характер, тобто укладаються з нерівними за статусом суб'єктами: державою та приватною особою – інвестором. [300, С. 119]

Ряд вчених схильні розглядати інвестиційний договір як особливий «змішаний» тип договору, що є інститутом міжнародного права. Інвестиційні договори можна розглядати з позиції «міжнародного приватного

інвестиційного права», що поєднує приватноправове та публічно-правове регулювання відносин у національному та міжнародному праві. [51, С. 6]

Специфіку інвестиційних договорів, а також суттєві умови інвестиційних договорів як виду цивільно-правових договорів законодавцем не регламентовано. Проаналізувавши чинне законодавство, можемо зробити такий висновок: інвестиційний «договір є особливим цивільно-правовим договором, який об'єднує положення низки різних договорів, передбачених ЦК України, що допускає застосування до інвестиційного договору положень частини 2 статті 693 ЦК України, яка визначає грошові зобов'язання сторони договору повернути отриману передплату в разі невиконання зобов'язання щодо передачі майна, і таке зобов'язання є грошовим за своєю правовою природою». [287]

Однак вважаємо таке формулювання недостатнім та пропонуємо вирішення даного питання. Аналіз чинного законодавства та судової практики показує, що до інвестиційного договору у сфері будівництва автомобільних доріг застосовують положення договору будівельного підряду, що на наш погляд, є неприпустимим.

Вважаємо за необхідне внести доповнення до другої частини ЦК України та доповнити її окремим розділом «Інвестиційний договір». Під інвестиційним договором у сфері будівництва слід розуміти цивільно-правовий договір, відповідно до якого одна сторона (інвестор) зобов'язується за рахунок власних чи залучених коштів здійснювати витрати на будівництво об'єкта, а інша сторона (замовник) зобов'язується відповідно до наданих інвестором повноважень виконати комплекс заходів щодо реалізації інвестиційного проєкту, у тому числі ввести об'єкт будівництва в експлуатацію. У цій главі ЦК потрібно дати правове визначення інвестиційного договору, його істотні умови, відобразити права та обов'язки сторін, передбачити цивільно-правову відповідальність. На жаль, держава не передбачає в законодавчих актах конкретну відповідальність територіальних громад за реалізацію інвестиційних проєктів. Маються на увазі випадки, коли територіальні громади чи інші уповноважені органи суб'єктів беручи участь в інвестиційній діяльності, не

здійснюють належний контроль за забудовником та дотриманням ним ходу проведення будівельних робіт, а також реалізації майнових прав на об'єкт, який будується. Відсутність належного контролю з боку зазначених органів призводить до порушень термінів введення об'єкта будівництва в експлуатацію, затягується процес реалізації (підписання акта) інвестиційного контракту.

Слушною на наш погляд є точка зору О.С.Бурлаки, яка зазначає, що «питання залучення інвестицій шляхом укладання концесійних договорів, зокрема на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг, є дієвим та ефективним способом покращення транспортної інфраструктури в Україні з мінімальними затратами власне державних коштів, що дозволяє розглядати питання належності договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг до категорії цивільно-правових договорів». [28, С. 69]

В умовах технічної відсталості та нестатку державних коштів актуальною проблемою залишається залучення інвестицій вітчизняних та іноземних компаній. Коли передача державних об'єктів у приватну власність неможлива, договір на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг стає найкращим варіантом розвитку та модернізації цих об'єктів. Вона передбачає передачу в експлуатацію об'єктів державної власності у приватні руки на тривалий строк з метою зменшення тиску на державний бюджет та модернізації цих об'єктів. [310, С.161]

Концесійний правочин є альтернативною, більш збалансованою формою взаємовідносин держави та приватного інвестора. Держава в даному випадку здійснює опосередковане цільове фінансування конкретних об'єктів, залишаючись їх власником, а інвестор, вступаючи з державою в договірні відносини, забезпечує додаткові гарантії та умови, характерні для цивільного обороту.

Враховуючи відмінності у тлумаченні концесій (концесійні договори) у країнах Європейського Союзу Європейська комісія в Нових правилах єдиного ринку, прийнятих у 1999 р., визначає концесію як систему відносин, при якій публічна влада доручає третій стороні (приватній або змішаній компанії)

управління об'єктами інфраструктури або іншими публічними службами за умови прийняття цією стороною підприємницького ризику та обов'язків з експлуатації устаткування. Публічно-правове трактування концесії в цьому визначенні проявляється у двох основних моментах, а саме:

по-перше, концедентом визначена публічна влада, яка доручає управління третій стороні, публічним службам та публічним об'єктам. Іншими словами, вона наділяє правом управління не будь-яку підлеглу їй особу (публічну юридичну особу – орган чи установу), а особу, яка не перебуває в неї в підпорядкуванні, – третю особу, представлену приватною або змішаною компанією;

по-друге, як об'єкт такого непрямого управління прямо визначаються публічні служби та об'єкти.

Специфіка договору концесії полягає в тому, що і держава в ньому представлена не просто як контрагент, а як влада, що не характерно для цивільно-правових договорів (будівельного підряду та ін.), враховуючи це, слід визначити наявність у ньому цивільно-правових і публічно-правових елементів.

Слід зазначити, що в адміністративному праві країн ЄС наявність цивільно-правових елементів в адміністративних (публічних) договорах концесії вважається цілком природним, але від цього ці договори не втрачають свого публічно-правового характеру. [277, С. 173]

Концесійні договори – це договори *sui generis* (особливого роду), наприклад, так звані інвестиційні договори. Впровадження цивільно-правової моделі концесійного договору, надання концесії цивільно-правового статусу, що, по суті, веде до зміни акцентів у системі державно-приватного партнерства з публічно-правового статусу – «держава-бізнес» на приватно-правову – «бізнес-держава». О.С.Бурлака зазначає, що «договір на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг має яскраво виражену цивільно-правову природу та змішаний характер, оскільки містить елементи інших цивільно-правових конструкцій, а саме найму (оренди), підряду, надання послуг». [28, С. 68]

Концесійний договір укладається державою лише на об'єкти державної власності, що істотно відрізняє концесію як форму непрямого управління від цивільно-правового договору комерційної концесії (франчайзингу). [263, С. 257]

Концесійний договір підлягає врегулюванню спеціальним законодавством, заснованим насамперед на публічно-правових методах регулювання. У разі відсутності необхідних норм у спеціальному законодавстві повинні застосовуватися норми цивільного права та цивільного законодавства, причому лише в тій частині, в якій вони не суперечать спеціальним нормам, що мають публічно-правовий характер. «Аналізуючи концесійне законодавство України, в тому числі законодавство, яке регулює концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг, перше, що варто відзначити, – це відсутність логіки законодавчого процесу в розробці, прийнятті та подальшому вдосконаленні законодавства. Так, концесійне законодавство України було сформоване в кінці 90-х (у 1999 р. були прийняті Закони України «Про концесії» та «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»). Проте через 10 років в Україні на законодавчому рівні було запроваджено механізм державно-приватного партнерства, а концесія була визнана лише однією з форм ДПП. При цьому Законом про ДПП не було передбачено чіткого механізму взаємодії чинного концесійного законодавства та нового законодавства у сфері ДПП. У підсумку це призвело до того, що державні партнери, попри можливість застосування прогресивного ДПП, вважають за краще обійти цей механізм, вважаючи його занадто складним, витратним за часом і ресурсами (використання ДПП передбачає проведення глибокого аналізу ефективності проєкту, що вимагає прорахунку за численними параметрами).

Таким чином, інструмент ДПП в українській версії не зміг виправдати себе, а тому його вирішили реформувати. Однак і тут не склалося – замість того, щоб нарешті-таки привести у відповідність інструмент (ДПП) та його основну форму (концесія) законодавець вирішив розвести ці процеси за часом і

за суб'єктами, позбавивши процес реформування найнеобхіднішого – логіки. Якщо з ДПП більш-менш розібралися у 2015 р. (з прийняттям Закону №817-VIII), то до концесій дійшла черга лише у другій половині 2016 р.. Тож наразі ДПП та концесії, як і раніше, існують самі по собі. Цікаво, що одним із заявлених напрямів реформування концесійного законодавства є систематизація всіх норм законів, що регулюють окремі види концесій, в один загальний закон про концесії. Тому поки що залишається лише гадати, чи буде така «систематизація» ефективною, чи не призведе вона до розмивання найголовніших відмінних рис концесій на будівництво автомобільних доріг, які, безумовно, вимагають спеціального регулювання». [95]

Таким чином, можна констатувати, що для правової моделі концесійного договору загалом властиві всі публічно-правові ознаки, характерні для моделей таких договорів у країнах із розвиненим концесійним адміністративно-правовим законодавством, що дозволяє кваліфікувати її як адміністративно-правовий договір. Водночас вітчизняний законодавець пішов шляхом мінімізації публічно-правових засад, що стосуються насамперед односторонніх прав держави як концеденту. Це, по суті, не змінює публічно-правового характеру концесійного договору, що передбачає можливість використання владних методів у цій формі непрямого публічного управління.

У зв'язку з цим можна вважати загальновизнаним твердження щодо універсальності категорії договору, реальності її використання практично в усіх або принаймні в багатьох сферах життєдіяльності суспільства й держави. [65, С.138]

Щодо впливу норм публічного права на приватне слід визначити, що в сучасних умовах наростання взаємопроникнення приватного та публічного права, стирання міжгалузевих кордонів, навіть при здійсненні функцій державного примусу, значна роль відводиться цивільно-правовому механізму

Слід зазначити, що розробка проблем цивільно-правових договорів у зв'язку з результатами досліджень з договірної тематики інших галузей права та загальної теорії правового договору, формування якої розпочалося останніми

роками, безсумнівно підвищить методологічну обґрунтованість дослідження договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Враховуючи все вищевизначене, пропонуємо проаналізувати цивільно-правові договори, що використовуються у сфері будівництва автомобільних доріг, за такими критеріями:

цивільно-правові договори, що забезпечують проєктування та інформаційне моделювання автомобільних доріг;

будівельний підряд як основний регулятор відносин у сфері будівництва автомобільних доріг ;

договори, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами.

Розділ 2. Загальні положення про договірні конструкції у сфері будівництва автомобільних доріг

2.1. Розвиток законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг

Будівництво доріг пов'язане з розвитком суспільства. Історичний досвід показує, що формування сухопутної системи сполучення пройшло ряд етапів від стихійного прокладання стежок, облаштування шляхів для проходження військ, штучної споруди системи стратегічно важливих для розвитку країни доріг, до будівництва швидкісних автомагістралей та міжнародних транспортних коридорів. [98, С. 46]

Найдавніші кам'яні дороги зі складними конструктивними верствами, збудовані за часів мінойської цивілізації на о. Крит, відносять до 3 тис. р. до н.е. Дороги з кам'яним покриттям існували в Ассирії, Хетському царстві, імперії Ахеменідів. Але найзнаменитішими із давніх кам'яних доріг стали римські, будівництво яких припадає на період із 5 ст. до н.е. по 3 ст. н.е. [250, С. 76]

Римська імперія приділяла велику увагу розвитку дорожньої мережі, прокладаючи до кожної нової завойованої території кам'яні дороги. У період підйому могутності в імперії налічувалося близько 90 тис. км магістральних кам'яних доріг.

На початку республіканського періоду в Римі значну увагу приділяли будівництву доріг. Починаючи з IV ст. до н.е. влада Риму поширилася на північні та частково центральні області Апеннінського півострова. Південні родючі райони Італії залишалися ще недоступними Риму.

Видатний республіканський діяч Гай Гракх, обраний народним трибуном у 123 р. до н. е., вніс у сенат важливий законопроект щодо будівництва доріг. Плутарх, що описував славу епохи Гракхів, згадував особливу увагу Гая до шляхів сполучення: «Більше всього турбувався він про будівництво доріг, маючи на увазі не тільки користь, але і зручність, і красу. Дороги проводилися досконало рівними. Їх мостили тесаним каменем чи покривали шаром щільного піску. Там, де шлях перетинали струмки чи яри, будувалися мости, для яких

зводилися насипи. Насипи точно вирівнювалися по обидві сторони. Крім того, Гай проміряв кожен дорогу від початку до кінця милями й помітив відстань кам'яними стовпами. Поближче один до одного були розставлені по обидві сторони дороги ще камені, щоб вершники могли сідати з них на коня, не потребуючи допомоги стременного». [119, С. 15]

Рівень розвитку міст та сільського господарства удосконалювався разом із збільшенням дорожньої мережі в Італії. Більше того, ми можемо бачити розширення великого землеволодіння, яке знаходилося на віддаленій відстані від Риму, яке належало римській еліті. Дороги перетинали більшу частину території Риму. За сім століть існування римляни проклали тверді дороги довжиною приблизно в два земні екватори. Дорожня мережа була одним із головних досягнень римської цивілізації. Слід зазначити, що сучасна картина європейського шосе дуже схожа на античну павутину римських доріг. Зрозуміло, що технологія будівництва була передовою на той час. [250, С. 118]

Однак, у Римі були не лише бруковані дороги. Також були ґрунтові та гравійні дороги. Але саме бруковані дорожні настили символізували могутність держави. Насамперед дорога була важливою стратегічною зброєю, оскільки дорожні настили дозволяли максимально швидко перекинути свої війська. Інтенсивний марш солдатів колонами, при швидкості 4-5 км/год., був можливий лише за умови якісного дорожнього покриття. Тому здебільшого римські дороги будувалися легіонерами і для легіонерів.

Насамперед, як зазначалося, римські дороги закладалися задля забезпечення безперешкодного перекидання військ на поле бою. Але так чи інакше дороги приносили користь і економіці. Прокладені шляхи сприяли міграції населення, розвитку поштових служб і, звичайно ж, сприятливо впливали на торгівлю. Вже за часів римлян на дорогах створювалися спеціальні двори для мандрівників, а також для гінців, адже там вони могли змінити коней та відпочити. Для полегшення переміщень дорогами, вздовж трас встановлювалися особливі колії. Будівництво доріг, як і містобудування взагалі проходило під керівництвом цензорів. Перший професійний римський історик

Тіт Лівій зазначав, що фінансування будівельних проєктів здійснював Сенат, який видавав цензорам кредит на будівельні роботи, у цензорів були й загальні кошти, на які вони починали будівельні роботи. При отриманні грошей характер робіт не конкретизувався, цензори самі ухвалювали рішення, витратити отримані кошти на будівництво нових об'єктів або на ремонт уже існуючих. Безпосередньо будівельними роботами плиточних доріг займалися військові або раби. Необхідно зазначити, що під час будівництва доріг виникали підрядні відносини. Про підрядні правовідносини відомо ще з римського права. У ті часи ця угода являла собою найм або обмін послугами. Природно весь перелік робіт виконували залежні члени суспільства – раби. [122, С.67]

Перші згадки про принципи будівництва римських доріг можна побачити у пам'ятці давньоримського права «Закони XII таблиць», що датується 451-450 р. до н.е. У таблиці номер VII сказано: «ширина дороги за прямим напрямком визначалася 8 футів, але в поворотах – 16 футів». [74]

Вулиці Стародавнього Риму були вузькими та звивистими. За законами XII Таблиць від V в. до н.е. вулиці не повинні були мати вже 4,75 м, а провулки та глухі кути були часто не досягали в ширину навіть і 3 м. Наслідком поєднання пішого та кінного руху на таких вулицях закономірно був високий рівень нещасних випадків. У зв'язку з цим Цезар у законі про міський благоустрій (*lex Iulia municipalis*, 45 р. до н.е.) заборонив будь-якому кінному транспорту в'їзд до Рима після сонячного сходу і до заходу сонця. Виняток було зроблено тільки для возів, які ввозили будівельні матеріали для храмів та громадських будівель та вивозили із міста сміття, а також для тріумфальних колісниць та возів, що їхали в урочистих процесіях. У деякі свята могли їхати у візках весталки, *rex sacrorum* та флавіни. [157, С.17]

Римські будівельники настільки ретельно продумували маршрут майбутньої дороги, що по деяким з них прокладено сучасні траси.

Слід зазначити, що римляни були досить розважливими та прагматичними людьми. Відповідно при проведенні будівництва розрахунок полягав у

вигідному використанні матеріалу та місця, та в розумному, ощадливому використанні коштів на споруди. Тут необхідно відзначити, що будь-які будівлі старовини, чи то храм, форум, амфітеатр, в основному були створені з того матеріалу, поклади (залежі) якого знаходилися поблизу місця будівництва. Це полегшувало завдання як будівельникам (їм не доводилося доставляти матеріал здалеку), і замовникам, яким не потрібно було платити величезні суми за транспортування матеріалу. [166, С. 54]

Найвідомішою з усіх античних доріг Риму стала Аппієва дорога. Будівництво дороги почалося 312 року до н.е. при цензорі Аппії Клавдії Цеке. Ця дорога мала важливе військове, культурне та торгівельне значення. Вона пов'язувала Рим із такими багатими регіонами як Кампанія, Апулія. Перша ділянка дороги до міста Копії була побудована до 304 р. до н. е., потім вона була продовжена до міста-порту Брундізі. Ширина дороги досягала від 4 до 6 метрів, що дозволяло роз'їхатися двом кінним екіпажам, з обох боків дороги йшли схожі на тротуар піднесення та глибокі канави для стоку дощової води. На певній відстані одна від одної знаходилися дорожні станції, які служили місцем відпочинку для мандрівників. Приблизно за 16,5 км від Риму, наприкінці дев'ятої милі, розташовувалася перша поштова станція, де змінювали коней. Стародавні будівельники створили дорогу на віки. Її конструкція складалася із чотирьох шарів. Нижній шар дороги був основою з кам'яних плит товщиною 20-30 см, які укладалися на добре ущільнене земляне полотно. Простір між плитами заповнювався піском. Другий шар завтовшки 23 см складався з бетону – битого каменю, покладеного в розчин. Третій шар завтовшки теж 23 см складався з бетону із заповнювачем із гравію. Обидва бетонні шари ретельно утрамбовувалися. Це була найскладніша і виснажлива частина роботи, яку виконували переважно раби та іноді військові підрозділи. Останній верхній шар дороги покривався великими кам'яними блоками площею 0,6-0,9 кв. м. та товщиною близько 13 см. Кожна римська миля дороги була відзначена стовпом, приблизно через кожних десять миль розташовувалися місця для відпочинку, протягом усього шляху були споруджені дорожні станції,

відкривалися різноманітні харчевні. Поблизу Риму вздовж дороги з'явилися спеціальні місця для поховань, було збудовано колумбарії та мавзолеї знаменитих римських сімейств. Тут виникли підземні катакомби, які стали місцями зборів перших християн. До нашого часу збереглися багато залишків античних споруд, великі ділянки дороги з античним покриттям, на якому залишилися сліди з глибокими коліями, вибитими колесами возів та колісниць. [270, С. 286]

Відповідно до Пейтінгерової таблиці, від Риму розходилося 12 доріг. Пейтінгєрова таблиця – римський прототип карти, створений у кінці I століття до н. е. за правління імператора Октавіана, судячи з географічних об'єктів, котрі не могли існувати в один і той же час, доповнювався інформацією принаймні до середини V століття і являє скоріше не географічну карту, а схему доріг і маршрутів із зазначенням відстаней між містами. Носить назву антиквара Конрада Пейтінгєра з Аусбурга, родина якого володіла картою з 1508 по 1714 рік. Всі ці дороги вели з одного великого міста в інше і могли з'єднуватися, наприклад, дорога Емілія доходила до Ріміні, а з Ріміні Фламінієва дорога – до Риму. [122, С. 256]

Відомий вислів «всі дороги ведуть до Риму» має під собою реальні підстави: на римському форумі знаходився позолочений стовпчик, з якого починався відлік миль усіх головних доріг Італії. Тобто хоч би як ви їхали, ви все одно потрапляли до Риму. Звідси і народилася приказка.

Все це в подальшому вплинуло на необхідність будівництва готелів і заїжджих будинків повздовж доріг. Розташовувалися вони за 40 кілометрів один від одного. Було це зроблено спеціально, виходячи з добового кінного пробігу, щоб чиновники та гінці не втомлювались у дорозі та могли відпочивати на своєму шляху. Постій надавали торговцям, чиновникам та гінцям з пред'явленням спеціального документа, що свідчить про їхній статус у суспільстві. [218, С. 28]

У цей час активно будувалися й інші придорожні об'єкти. Це були таверни, поштові станції, стабулярії та мансіонес. Таверни були важливим

елементом у житті суспільства. У таверн були приміщення для розміщення мандрівників, але головною їхньою функцією було надання послуг харчування.

У зв'язку з необхідністю поєднати державні та приватні інтереси в ході дорожнього будівництва та підтримки в робочому стані доріг римські юристи приділили велику увагу правовому забезпеченню цієї діяльності. Вони визначили поняття «публічна дорога», «приватна дорога», «путівець».

«Публічною дорогою ми називаємо ту, – вважав Ульпіан, – земля у якої... є державною. Земля біля публічної дороги є державною, прямо залишеною у певних межах ширини тим, хто мав право конфіскації (на користь держави), щоб нею всі проїжджали та ходили в обидві сторони». «Ми називаємо публічними дорогами ті, які греки називають царськими, у тому числі в нас одні дороги називаються преторськими, інші – консульськими».

«Приватними є ті, які дехто називає польовими»; «Біля приватної дороги земля є чужою, а нам належить лише право проходу чи прогону худоби». – Ульпіан так пояснив причини, якими дороги можуть бути приватними: «Дороги можуть вважатися приватними з двох підстав: (це) або ті, що знаходяться в полях і на які встановлений сервітут, так що вони ведуть на полі іншого, або ті, які ведуть до полів і яким всім дозволено ходити туди й назад і на які є виїзд з консульської дороги, яку, в такий спосіб, слідує дорога, чи шлях, чи проїзд, що веде до вілли. Отже, ті дороги, які йдуть після консульської, приводячи на вілли чи інші садиби, я також вважав публічними». [300; 149]

Саме на ці дороги поширювався преторський (заборонний) інтердикт, який забороняв на «публічній дорозі або публічному шляху здійснювати (щось) або вносити (туди) щось, через що ця дорога чи шлях є або стає гіршим». На міські дороги цей інтердикт не поширювався через те, що «турбота про них належить магістратам». І «якщо вільний прохід публічною дорогою знищено або дорога звужена, втручаються магістрати». Претор своїм едиктом надавав у такому разі відновлювальний інтердикт: «Те, що на публічній дорозі або на публічному шляху ти маєш, зробивши (або) внісши, через що ця дорога чи цей шлях є (або) стає гіршим, віднови це в початковому стані». При цьому римські

юристи вважали, що «за цим інтердиктом відповідає не той, хто щось зробив на публічній дорозі, а той, хто зробленим володіє». Аргумент вони використовували дуже простий: «...це є кориснішим, оскільки в початковий стан може повернути той, хто має зроблене (або) внесене. «Путівцем є дороги, які перебувають у селах чи ведуть у села». [86, С. 236]

Дорожня мережа Римської імперії довгий час допомагала тримати у підпорядкуванні більшу частину світу. Коли сила держави стала слабшати, велике творіння римлян обернулося проти своїх творців, орди варварів скористувалися перевагами доріг, щоб швидше пробитися до скарбів старої держави. [103]

Після остаточного краху Західної імперії у V столітті н.е. кам'яні дороги, як і багато інших здобутків Античності, були практично занедбані і занепали. Дорожнє будівництво відновилося в Європі лише приблизно через 800 років.

Варто зазначити, що будівництво доріг є однією з найдавніших форм людської діяльності. Конструкції дорожніх споруд, вимоги до них, методи їхнього будівництва та правове регулювання зазнали значних змін у процесі розвитку людського суспільства, його матеріальної культури.

Появі інжинірингу ми також завдячуємо римлянам, так як «однією з перших фундаментальних праць, присвячених інжинірингу та його практичному застосуванню, стала книга римського архітектора та вченого Марка Вітрувія Полліона «Про архітектуру», що з'явилася в I столітті нашої ери. До цього без перебільшення фундаментального 10-томного твору були вміщені знання з багатьох сфер будівництва: будівельні матеріали, архітектура, тогочасні будівельні технології, гідравліка, теорія вимірів, містобудування тощо. В альбомі французького архітектора (за іншими даними – ювеліра) XIII століття Вілларда де Хоннекурта можна знайти свідчення того, що у своїй діяльності інженери Середньовіччя спиралися на знання математики, геометрії, фізичних наук та активно використовували креслення. Варто також зазначити, що, як набір знань та практик, інжиніринг розвивався за схожими принципами на території Америки та Азії. А вже як професійна діяльність та окрема

дисципліна інжиніринг практично повністю остаточно сформувався у XVIII столітті, коли з'явилися перші професійні асоціації та школи інженерного спрямування». [230, С. 53]

Україна до 20 – х років минулого століття знаходилась у складі різних імперій на периферії, тому і розвиток доріг та законодавства був обмеженим. Основна транспортна артерія – ґрунтовий Чумацький Шлях з Криму в центр і на захід України, через який поставлялась сіль, перевозились продукти і хліб занепавав через стан доріг, які ставали непроїзними в період весняного та осіннього бездоріжжя та через розвиток залізниці у 70 – 80 х рр. минулого століття. [45, С. 65]

У часи Київської Русі були зроблені перші спроби впорядкувати шляхи. До цього часу відносяться літописні згадки про перевізників, бруківки, мости і т.ін. Процес об'єднання у централізовану державу розрізнених князівств зажадав вирішення завдань щодо зміцнення політичних та економічних зв'язків між містами, а також з окраїнними гарнізонами. Перша згадка про дорожні роботи відноситься до 1015 р., коли київський князь Володимир, збираючись у похід проти свого сина Ярослава, що княжив у Новгороді, наказав «... смикати шляхи і мости мостити». Згідно з першим зводом законів Русі «Руській Правді» були тут і професійні дорожні майстри – мостники, яким присвячений один із розділів «Урок мостникам» [222, С. 147]. Роздроблення Київської держави у XII ст. на окремі князівства, що формально підкорялися Київському князю, сприяло швидкому захопленню у XIII ст. російських князівств татаро-монголами. До XII ст. між князівствами, завдяки розвитку в містах ремесел, розвивається торгівля, що позитивно вплинуло на розвиток сухопутних доріг як усередині кожного князівства, і між ними, створювало стійку дорожню мережу, особливо у південно-степовій Русі. Цьому сприяли природно-кліматичні умови і дороги, які вже існували, що з'єднували території Поволжя з Кримом і Києвом.

Крім цього, з метою забезпечення суспільних і фактично квазідержавних потреб (з позицій феодалного права), пов'язаних з ремонтом вулиць та мостів, а також їх будівництву та мощенню, можна навести таку пам'ятку права XIII

століття як «Статут князя Ярослава про порядок нагляду за благоустроєм новгородських вулиць («про мостех»), до складу якого перелік «сотень» Новгородської землі, в якому докладно регламентовано організацію здійснення фактично підрядних робіт з належного утримання головних доріг, що ведуть до річкових пристаней і торгових місць, де як підрядники виступали безпосередньо жителі, які проживають на зазначених вулицях (територіях), а замовником в особі органу влади виступав сам князь, який, зокрема, виконував функції, пов'язані із забезпеченням громадського порядку. [52, С. 688]

Період татаро-монгольського панування вніс серйозні корективи в підходи та методи влаштування дорожньої інфраструктури. Система поштового сполучення, запозичена в Китаї, була запроваджена татарами й у Північно-Східній Русі, що, власне, стало революцією в розвитку дорожньої мережі. Уздовж доріг почали розташовуватися станції ординської пошти – ями. Ямська служба не тільки призначалася для забезпечення поштового зв'язку та перевезення служивих людей, а й займалася частково шляхами.

У XVI-XVII ст. окраїнні дороги починають набувати економічного, торгового та адміністративного значення. Початком розвитку дорожньої справи імперії вважається перша чверть XVII ст. Вищою точкою світської нормотворчості XVII ст., де врегулювалися відносини щодо виконання робіт, стало Соборне уложення 1649 року. Зокрема, у статті 11 глави IX зазначеного правового акта покладался обов'язок щодо ремонту доріг, мостів, гребель на власників вотчин та маєтків, на території яких знаходилися ці об'єкти. Ця норма демонструє нам державну потребу підтримувати в належному стані транспортну інфраструктуру країни. У статтях 193, 272-273 глави X Соборного уложення 1649 регламентувалося право замовників («всяких чинів люди») на судовий захист і відшкодування шкоди, якщо підрядники («майстерні люди») неналежним чином виконають свої зобов'язання. У Соборному уложенні 1649 р. була спеціальна глава, що складалася з 20 статей, «Про мита, перевезення, і мости». [52, С. 688] У період з кінця XV століття до кінця XVII століття продовжують свій розвиток юридичні основи з упорядкування підрядних

відносин для державних потреб, де головну роль відіграла система права, заснована на становій нерівності, внаслідок чого підрядні роботи здійснювалися практично через систему договорів індивідуального найму або господарським методом використання трудових повинностей невільного населення. [103]

Також у науковій літературі наголошується, що в царських правових актах цього періоду простежуються конкретні вимоги до порядку, термінів, результату виконання підрядних зобов'язань, вказується на джерело фінансування – скарбниця, у ролі державного замовника виступає сам цар, з'являється умовний відбір підрядників, але самі підрядні торги відсутні. Додатково велася робота з упорядкування всієї дорожньої справи, була розроблена «Книга Великого Креслення», в якій вказувалися дороги та відстані між населеними пунктами. З початку XVIII століття почалося формування державної концепції дорожнього будівництва.

Закріплення у джерелах стародавнього права норм, що регламентують будівництво та ремонт мостів, міських вулиць та стін, свідчить про особливу важливість цих стратегічних об'єктів з позиції існуючих феодальних квазідержавних громадських утворень, у ролі яких виступали окремі князівства та незалежні давньоруські міста.

Юридичні відомості про найм працівника як про варіацію договору підряду для того часу, безпосередньо містяться в статтях 39, 40, 41 Псковської Судної грамоти [139, С. 335], де предметом правовідносин виступає виконання невизначеного кола робіт; врегульовані взаємини між суб'єктами правовідносин, що включають особистий найм для виконання замовлення чи робіт; визначено можливість дострокового припинення зобов'язань між найманим працівником (підрядником) та наймачем (замовником), а також пропорційна оплата виконаної роботи або відпрацьованого часу; встановлено строк позовної давності за один рік про вимоги щодо оплати виконаних робіт; регламентується процедура доведення через принесення клятви (або надання свідчень під клятвою) у ході судового спору, пов'язаного з неналежним

виконанням зобов'язань найнятим підрядником або найманим працівником та вимогою оплати за договором про виконання будь-яких робіт (особистого найму), укладеного в усній формі.

Як замовник (наймач) виступав «государ», а в ролі підрядника або виконавця (найманої особи) – «майстер», «тесляр», «наймит». Договір виконання різних робіт укладався або на певний термін, або був прив'язаний до отримання конкретного результату роботи. За сумлінне виконання своїх зобов'язань підрядник (найманий працівник) отримував винагороду і в разі спору щодо його виплати міг ініціювати публічний процес про витребування оплати виконаних зобов'язань. Отже, в законодавстві Стародавньої Русі відбиваються початкові спроби правового регламентування підрядних правовідносин, виділяються їх суб'єкти, позначається предмет і зміст робіт, і навіть заходи (способи) захисту. Даний етап характеризується відсутністю диференціації в юридичному розумінні між підрядними роботами та особистим наймом людини для виконання робіт (у сучасному розумінні аналогічний трудовому договору). Такий утилітарний підхід до виконання будь-яких робіт цілком природний для феодального періоду, оскільки на той час не було в принципі розуміння основних принципів та зобов'язань трудових та цивільних правовідносин. Відповідно всі органи влади, що діяли в цей період, наділені повноваженнями з охорони громадського порядку, застосовували зазначені правила та звичаї, що стосуються суті робіт, для вирішення квазідержавних завдань із забезпечення безпеки населення.

Початок XX століття розпочався новим етапом у будівництві доріг як загальнодержавного, так і місцевого масштабу. Це було викликано економічним та науково-технічним прогресом. Пріоритетна роль відводилася будівництву шосейних доріг, що зумовлювалося: зростанням інтенсивності руху на дорогах; збільшенням товарообігу країни, пов'язаного з активним розвитком промисловості (зокрема, сільськогосподарської); проблемами постачання армії в період воєнних дій через поганий стан, а іноді й відсутність доріг із твердим покриттям.

Революція 1917 року й громадянська війна вплинули на розвиток дорожнього будівництва.

На початку радянського періоду розвитку вітчизняної державності відбувається активний розвиток будівництва. Виконання робіт дедалі частіше провадиться підрядним методом, і до середини XX ст. господарський метод застосовується досить рідко. Отримує регламентацію договір підряду в галузі капітального будівництва, який набуває планового характеру: у зв'язку з цим норми про підряд для державних потреб фактично зливаються із загальними положеннями про договори підряду, а казенний підряд більше не виділяється в окремий вид. Стає досить гострою проблема співвідношення планового завдання і укладеного договору, оскільки її вирішення має визначити місце і роль договору підряду в галузі капітального будівництва в інституті будівельного підряду, що формується. Цивільним законодавством договір будівельного підряду, як і раніше, не виділявся як окремий вид підрядного договору. [124, С. 344]

На початку 1918 року всі питання, пов'язані з дорогами, були покладені на губернські, повітові та інші Ради. При них з'явилися дорожні секції або відділи, яким перейшли відповідні кошти, дорожнє майно та персонал. Але з весни 1918 року керівництво дорожнім господарством країни було зосереджено в Управлінні по утриманню шосе (УПШОС).

Незабаром його було передано Управлінню військово-дорожніми загонами, який був створений у роки 1-ї світової війни. Для ремонту та утримання дорожньої мережі у воєнні роки широко використовувався метод трудової повинності.

Одночасно із сільським населенням до участі в дорожніх роботах залучаються машинно-тракторні станції (МТС), радгоспи, приватні промислові, торговельні та інші підприємства, що знаходяться в сільській місцевості, з усією тягловою, механічною, живою силою та необхідним інвентарем. [67, С. 46]

У роки радянської влади створення єдиної транспортної системи розглядалося як найважливіше державне завдання, у вирішенні якого з середини 20-х років почали брати участь відомі фахівці-практики, працівники державних планових організацій, а також відомі наукові колективи.

У 1922 році за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних робітників у складі Наркомату шляхів було створене Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ), яке на той час і стало центром по організації автомобільного транспорту і будівництва шосейних доріг.

У 1925 році створюються державні акціонерні товариства «Транспорт» і «Автопромторг». Товариство «Транспорт» займалось повним комплексом транспортних робіт – прийманням вантажів на базах, доставкою їх до місця призначення і здачею власнику, «Автопромторг» – експлуатацією і ремонтом автомобілів, а також торгівлею автомобілями і запасними частинами. У цьому ж році відкрито регулярне пасажирське сполучення по окремих маршрутах України. [84]

У середині 1920-х років вся увага була звернена до проблеми стану автогужових доріг. З 1926 р. відбувається певний занепад дорожньої інфраструктури країни, вся увага приділена необхідності будівництва доріг виключно місцевого значення.

На початку 1930-х років велика увага з боку органів влади стала приділятися участі місцевого населення в будівництві та ремонті доріг.

Так, постановою Комітету у справах будівництва при Раді народних комісарів СРСР від 31.03.1939 р. були прийняті Правила про підрядні договори на проведення проєктних і пошукових робіт. У них встановлювалася система генерального підряду. Обсяг і вартість робіт на кожен наступний рік проєктування визначався в додаткових договорах. Через відсутність на той час єдиних цін на проєктні та пошукові роботи, вартість робіт визначалася на основі преїскуранта цін підрядника (проєктувальника). Правила врегульовували питання визначення якості проєкту, внесення до нього

виправлень, порядок прийняття проектно-кошторисної документації замовником, оплату та відповідальність за невиконання договору. [121, С. 7]

У передвоєнний період держава виділяла на дорожнє будівництво лише 3% свого бюджету, проте якщо уважно придивитися до рішень і постанов державних виконавчо-розпорядчих органів з цього питання, то можна виявити, що і ця частка не завжди використовувалася за прямим призначенням. Характерно, що така ж тенденція проглядається після війни, що говорить про зневагу до тих чи інших рішень зверху, або про нерозуміння значення дорожнього фактору, від якого залежить розвиток економіки. З іншого боку, надто вже ласий шматочок ці дорожні фонди, щоб не зазіхнути і не використовувати на інші, нехай і добрі цілі. У цьому вбачається класичний приклад нерозуміння суті дорожньої проблеми, її роль у ліквідації відсталості між економічними районами, її взаємозв'язку з успішним функціонуванням автомобільного транспорту, зменшення небезпеки на дорогах у процесі руху.

Перші проекти радянських автомагістралей за своїми характеристиками не поступалися кращим хайвеям США і автобанам Німеччини: «У ньому передбачалася проїжджа частина шириною 18 м з триметровою розділовою смугою, кожен п'ять кілометрів передбачалося збудувати кам'яні арки для перегону худоби... Термін введення в постійну експлуатацію – 1942».

У журналі «За кермом» за 1938 р. знаходимо опис автомагістралі «Москва-Мінськ-Київ», що будується: вона розрахована на швидкість 120 км/год, з гарною горизонтальною видимістю, плавними радіусами кривих, художньо оформленими мостами, заправками через кожні 50 км і готелями з ресторанами. На новій дорозі встановлюються тисячі технічних і вказівних знаків, впродовж магістралі автомобілісти зможуть зв'язатися по телефону з будь-яким пунктом Союзу. [119, С. 12]

Дорожнє будівництво, було призупинено внаслідок Другої світової війни. У період ведення бойових дій усі дорожньо-будівельні організації були залучені до вирішення завдань із забезпечення потреб фронту.

Після закінчення Другої світової війни відновлення зруйнованих та будівництво нових транспортних комунікацій здійснювалося за єдиним народногосподарським планом. УРСР взагалі і її автотранспортна галузь народного господарства зокрема, як це всім відомо, понесли від війни величезні втрати. Наприкінці війни в системі Наркомату автомобільного транспорту УРСР залишилось всього 21 автогосподарство, 11 із них, так як і майже всі авторемзаводи, лежали в руїнах. У квітні 1944 року кількість діючих підприємств і організацій і тих, які відновили свою роботу, уже наблизилась до довоєнного рівня.

На зміну зазначених Правил Держбуд СРСР, Держплан СРСР і Міністерство фінансів СРСР затвердив 25.05.1959 р. «Правила про договори на виконання проєктних і пошукових робіт». Вони присвячувалися регулюванню договірних відносин між проєктними та пошуковими організаціями і замовниками (державними, громадськими і кооперативними організаціями) щодо виконання проєктних і пошукових робіт. [186]

Договори укладались у формі, визначеній у додатках до цих Правил, яка, як випливало із змісту Правил, була типовим договором. Якщо проєктні та пошукові роботи проводилися для установ, під чиїм безпосереднім керівництвом перебували проєктні організації, то відносини між цими організаціями оформлялися на основі наряду-замовлення. Правилами про договори на виконання проєктних і пошукових робіт також урегульовувались умовами договору, обов'язки замовника та проєктної або пошукової організації, оплата робіт, відповідальність сторін за дотримання умов договору. Таким чином, для радянського законодавства, яке регулювало договір підряду на проведення проєктних і пошукових робіт, було характерним, з одного боку, відсутність положень про цей договір у цивільних кодексах та інших законах, а з іншого – наявність спеціальних підзаконних нормативно-правових актів, які детально регламентували такі договірні відносини.

Підрядником з будівництва автодоріг та аеродромного покриття були Міністерство транспортного будівництва СРСР та його Головне управління з будівництва автомобільних доріг.

У період існування СРСР будівництво та реконструкція доріг здійснювалися відповідно до п'ятирічного плану, який був обов'язковим до виконання. Хоча будівництво автомобільних доріг у той період характеризується відносно низьким рівнем автоматизації робіт дорожнього будівництва та екстенсивним витрачанням фінансових та матеріальних засобів, закінчення періоду розвиненого соціалізму демонструє максимальне щорічне введення в експлуатацію автомобільних доріг.

80-ті роки XX століття увійшли в історію дорожнього будівництва як роки «перебудови» та розробки заходів щодо покращення якості проєктування, удосконалення технології, впровадження прогресивних конструкцій, підвищення відповідальності дорожніх організацій за якість та довговічність автомобільних доріг, а також пошуку фінансових коштів на їхню реалізацію. [13, С. 433]

У Постанові Кабінету Міністрів «Про класифікацію автомобільних доріг СРСР» було визначено, що «всі автомобільні дороги СРСР поділяються на автомобільні дороги загального користування та відомчі автомобільні дороги. Автомобільні дороги загального користування перебувають на балансі органів дорожнього господарства союзних республік та за своїм народногосподарським та адміністративним значенням поділяються на автомобільні дороги загальнодержавного значення, республіканського значення, крайового, обласного значення та місцевого (крім крайового, обласного) значення.

Відомчі автомобільні дороги перебувають на балансі підприємств та організацій та поділяються на під'їзні, технологічні, внутрішньогосподарські, службові, патрульні та інші автомобільні дороги». [203] Визначена в Постанові класифікація автомобільних доріг використовується до сьогодні.

До кінця 80-х років минулого століття починають зароджуватися вільні ринкові відносини. Цивільно-правове регулювання підприємницької діяльності

у сфері будівництва автомобільних доріг виявляється у визначенні правового становища учасників цивільного обороту, у плані порядку укладання, зміни, розірвання договору, питань терміну будівництва тощо. Наслідком загального економічного стану стала необхідність юридичного закріплення та відокремлення положень про підряд взагалі від положень про підрядні роботи для державних потреб.

Аналізуючи вказаний період (1960-1989) Є. О. Харитонов визначає щодо більш широкого впровадження у цивільне право публічно-правових засад. [267, С. 313]

Після здобуття Україною Незалежності, з 1991 році до 1994 року обсяги щорічного фінансування автодорожньої галузі скоротилися майже у 20 разів у порівнянні з радянським періодом. У подальшому бюджетне фінансування дорожнього господарства України, за оцінками експертів, не могло розраховувати навіть на якісну експлуатацію вже існуючого дорожнього фонду. [67, С. 47] Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі в 1992 році створюється Міністерство транспорту України, а в його складі Державні департаменти за всіма видами транспорту, в тому числі і Державний департамент автомобільного транспорту. Державний департамент автомобільного транспорту виконував управлінські функції державного правового регулювання роботи автотранспортних підприємств, компаній та акціонерних товариств незалежно від форм їх власності.

До 1993 існував Укрдорбуд, однак його було ліквідовано, всі підприємства та організації, що входили до складу концерну, були передані до сфери ведення Міністерства транспорту України.

У 90-х рр. роботи з ремонту/будівництва автодоріг здійснювалися в Україні в обсязі 29 тис. км на рік, включаючи капітальний ремонт (9 тис. км) та поточні ремонтні роботи (18 тис. км).

Указом Президента України 8 вересня 1994 року № 510/94 було створено Українську державну корпорацію з будівництва, ремонту та обслуговування

автомобільних доріг – «Укравтодор», куди увійшли підприємства та організації, раніше передані до Міністерства транспорту України.

1995 року корпорація «Укравтодор» згідно з Указом Президента України від 27.12.1995 № 1186/95 увійшла до системи Міністерства транспорту України. [165]

У 2001 році Указом Президента України від 08.11.2001 № 1056/2001 корпорацію у складі Міністерства транспорту України було ліквідовано та створено нову Державну службу автомобільних доріг України (Укравтодор). [201]

Починаючи з 2002 року дорожнє господарство України розпочало перехід на інноваційну модель розвитку, внаслідок якого розмежовано функції державного та господарського управління: функції державного управління покладено на Державну службу автомобільних доріг України, а функції господарського управління – на ВАТ Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України».

Багато важливих питань щодо проектних і пошукових робіт регулюється державними та відомчими будівельними нормами і правилами України (далі – відповідно Д Б Н і В Б Н), які замінили союзні будівельні норми та правила. [190; 121, С. 3]

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг» (далі – «Закон»), який був прийнятий 27.02.2018 року. Зміни спрямовані на вдосконалення законодавчого регулювання будівництва та експлуатації автомобільних шляхів загального користування державного значення за умов концесії. [191]

У березні 2020 року розпочалася програма «Велике будівництво», мета якої покращення транспортної, освітньої, соціальної та спортивної інфраструктури. Передбачалося оновити 25 тисяч кілометрів доріг (всього в країні 170 тисяч км доріг). Однак агресія російської федерації не дозволила виконати заплановане.

Статистика свідчить, що до 2022 року обсяги інвестицій у проєкти дорожнього будівництва в Україні зросли майже вп'ятеро – з 21,3 млрд грн у 2019 році до 106 млрд грн у 2021-му. Плани на 2022 рік – понад 140 млрд. грн. [304]

До війни в Україні із залученням інвесторів планували будувати платні автобани. Зокрема перший автобан запланували побудувати в нашій країні в 2022 році. Вартість проїзду по ньому мала скласти приблизно 8 євроцентів за один кілометр. Автобаном мала стати автотраса «Краковець – Броди – Рівне». Її довжина мала скласти 280 кілометрів. [171]

Пріоритетні проєкти розвитку дорожньої мережі фінансуються за рахунок держави або за участю держави, в тому числі в рамках проєктів державно-приватного партнерства.

Нормативна база у сфері будівництва автомобільних доріг потребує вдосконалення. Викладені історичні факти та правовий огляд законодавства щодо цивільно-правових договорів у сфері будівництва доріг дозволяють зробити такі висновки та визначити етапи становлення:

1 етап – започаткування будівництва доріг у Стародавньому Римі та вплив на формування договірних конструкцій;

2 етап до 1917 року, етап характеризується відсутністю диференціації в юридичному розумінні між підрядними роботами та особистим наймом людини для виконання робіт (у сучасному розумінні аналогічний трудовому договору). Такий утилітарний підхід до виконання будь-яких робіт цілком природний для феодального періоду, оскільки на той час не було в принципі розуміння основних принципів та зобов'язань трудових та цивільних правовідносин. Відповідно всі органи влади, що діяли в цей період, наділені повноваженнями з охорони громадського порядку, застосовували зазначені правила та звичаї, що стосуються суті робіт, для вирішення квазідержавних завдань із забезпечення безпеки населення.

3 етап - (1917-1991) цивільно-правове регулювання діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг виявляється у визначенні правового

становища учасників цивільного обороту, в порядку укладання, зміни, розірвання договору, питань терміну будівництва тощо. Наслідком загального економічного стану стала необхідність юридичного закріплення та відокремлення положень про підряд взагалі від положень про підрядні роботи для державних потреб. Даний етап характеризується різноманіттям нормативно-правових актів, які в окремих питаннях суперечили один одному.

4 етап - (1991-до сьогодні) – характеризується значною кількістю підзаконних нормативних актів технічного характеру, що містять обов'язкові вимоги у сфері будівництва, містобудування й архітектури. Зміни спрямовані на вдосконалення законодавчого регулювання будівництва та експлуатації автомобільних шляхів загального користування державного значення за умов концесії; поступове відокремлення положень про підряд від положень про підрядні роботи для державних потреб.

Основними напрямками такого вдосконалення мають стати стандартизація та уніфікація всієї нормативної бази, яка стосується будівництва автомобільних доріг.

2.2. Поняття, сутність та значення договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг

Договірні відносини у сфері будівництва автомобільних доріг є одним із актуальних напрямів дослідження діяльності та виступають як життєво-важливі суспільні явища, які потребують детального дослідження. Значний науковий інтерес викликає вивчення цивільно-правового регулювання діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг; видів цивільно-правових договорів, які укладаються під час будівництва автомобільних доріг; інвестиційно-договірних відносин, що виникають у сфері будівництва автомобільних доріг; правової характеристики договору будівельного підряду, проблем, пов'язаних із його виконанням.

З переходом до ринкової економіки сфера застосування договірних відносин стрімко розширилася, пріоритети в регулюванні змістилися у бік договорів, з допомогою яких суб'єкти дедалі частіше регламентують відносини. Значно збільшено коло об'єктів щодо яких можливе укладання договору (нерухомість, майнові права, інформація та ін.). У приватноправових галузях виникають багато нетрадиційних договорів, невідомих суспільству, заснованих на командно-адміністративній економіці. Договори займають своє законне місце і у сфері публічного права, принципи побудови якого ще недавно вважалися такими, що докорінно суперечать ідеї договору, його призначенню, ролі в суспільстві. У багатьох випадках сьогодні договір є єдиним регулятором взаємовідносин сторін. [175].

У сучасних умовах розвитку економіки одним із ефективних способів організації та регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг виступає договір. Договір є універсальною правовою категорією. Сьогодні ця конструкція знаходить застосування практично у всіх галузях права. Сфера її охоплює всю область приватного права та значну частину публічного права. Оскільки врегулювання відносин шляхом укладання договору дає можливість сторонам знайти компромісні рішення при вирішенні проблемних питань. Відповідно договір можна назвати найефективнішою формою юридичного закріплення економічного змісту контрагентами. Договірні відносини в Україні регулюються ЦК України [287].

Авраменко С., Мирославський С. зазначають, що «бачення договору в якості одного з регуляторів суспільних відносин не вписується в існуюче багатоаспектне уявлення про договір, у зв'язку з цим виникає питання про поняття договору як регулятора суспільних відносин, тобто як сукупності узгоджених сторонами правил поведінки». [2, С. 354]

А.П.Стасів зазначає, що «договір опосередковує можливість максимально ефективного врахування інтересів кожної із його сторін за рахунок спектру звичайних та випадкових його умов, які детерміновані тим, що договірна конструкція первинно є породженням диспозитивного регулювання переважно

правових відносин. Об'єктивним відображенням вказаних положень є дефініція договору, зазначена у ст. 626 ЦК України, за якою договір це є домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків». [239, С. 166]

С.В. Резніченко стверджує, що «ЦК України визначає поняття договору через категорію «домовленість», а це означає, що легальне визначення поняття договору ґрунтується на класичній теорії договору, яка розуміє останній як «консенсус». [213, С. 14]

О.В. Мороз, характеризуючи поняття цивільно-правового договору, зазначає, що «у переважній кількості випадків цивільно-правовий договір визначається як угода двох чи декількох сторін, яка направлена на досягнення певного правового результату за допомогою здійснення дій правомірного характеру, результатом чого є виникнення, зміна чи припинення прав і обов'язків суб'єктів». [137, С. 175]

Однак, на нашу думку, слід підтримати І.С.Алексєєва, який зазначає, «що стосується визначення самого поняття цивільно-правового договору, то зрозуміло, що не доцільно його розглядати лише з однієї сторони. Термін «договір» розуміється комплексно як інтегроване поняття, що включає в себе і угоду, і договірне зобов'язання на всіх стадіях його виникнення, і як документарну форму його існування». [4]

У свою чергу, Є.О. Харитонов визначає ознаки договору, «по-перше, у договорі відображується воля двох чи декількох сторін (осіб). По-друге, договір є взаємним, погодженим за змістом волевиявлення двох, чи декількох сторін, спрямованих на досягнення загального для них правового результату, тобто на встановлення, зміну або припинення цивільних прав і обов'язків». [273, С. 481]

При формуванні законодавства у сфері будівництва автомобільних доріг важливу роль відіграють договірні конструкції. Дане поняття вже неодноразово використовувалося в юридичній літературі, і, незважаючи на те, що абсолютної ясності з приводу його сутності досі немає, але до новел його віднести не можна.

Щоб належним чином проаналізувати поняття договірної конструкції, розпочнемо з поняття «юридична конструкція». Значення терміна «конструкція» (від лат. *constructio* – складання, побудова) тлумачиться як структура, план, взаємне розташування частин якої-небудь споруди, механізму; сама споруда, машина зі складною внутрішньою будовою; взаємне розташування слів у мові з позицій їх граматичного зв'язку. [77, С. 56]

Юридичною конструкцією цивільно-правового договору виступає передбачена законом система взаємопов'язаних компонентів правового характеру, що забезпечує функціонування зв'язків між сторонами такого договору. Серед таких компонентів виділяють угоду сторін договору і порядок її досягнення, структуру, способи виконання цивільно-правового договору, умови й об'єм відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань. [65, С. 312]

Юридична конструкція договору є складовою змісту договору, яка визначається складом і взаємозв'язком елементів змісту договору і обумовлює, нарівні з іншими факторами, приналежність договору до певного виду(типу). [210, С. 20]

Юридичні конструкції можна класифікувати за сферою дії (публічно-правові та приватноправові конструкції); за обов'язковістю елементів юридичної конструкції (конструкції з обов'язковими та необов'язковими елементами); за джерелами права (юридичні конструкції, закріплені в нормативних правових актах, актах судової правотворчості, нормативних договорах та правових звичаях); за соціальним призначенням у правовому регулюванні (регулятивні та охоронні юридичні конструкції); за взаємодією елементів (статичні та динамічні конструкції); за достовірністю (справжні та неправдиві юридичні конструкції), за методом правового регулювання (імперативні та диспозитивні юридичні конструкції). [59, С. 12]

Юридична конструкція цивільно-правового договору – це спеціальний правовий механізм-регулятор, що з'явився в результаті юридичної діяльності, покликаний юридично забезпечити задоволення інтересів певних суб'єктів

цивільного права, утворений взаємодіючими узгодженими елементами, до складу якого входять оформлені належним чином комбінаційний юридичний факт, що виник унаслідок регламентованої юридичної процедури, і породжені ним правові наслідки – права та обов'язки (правовідносини). [90]

Вважаємо, що виявлення сутності цивільно-правового договору як юридичної конструкції дозволить об'єднати різні погляди на це правове явище: і як на юридичний факт (угоду), і як на юридичну організаційну процедуру, і як на правовідносини, і як на оформлене волевиявлення належним чином документ (у разі встановленої потреби надання договору письмової форми). [101, С. 202]

Найчастіше юридична конструкція договору розглядається в межах конкретних галузей права, зокрема цивільного, де вона найбільше досліджена, в цивільному праві найбільш поширене використання поняття «договірна конструкція». Проте договірна конструкція давно вийшла за межі цивільного права, вона перетворилась на універсальний регулятор різноманітних суспільних відносин. [68, С. 2]

Таким чином, звертаючись до питання визначення терміна «договірні конструкції» необхідно, в першу чергу визначити, чому правові інститути, об'єднані під цією назвою, є саме конструкціями. Питання це має важливе значення, оскільки є відправною точкою в розумінні правової природи юридичних термінів, які включаються до зазначеної категорії.

А.О. Дутко визначає ознаки договірної конструкції:

1) вільне волевиявлення учасників; згідно із ч. 3 ст. 203 ЦК України «волевиявлення учасника правочину має бути вільним і відповідати його внутрішній волі»; але в трудових договорах умови договору розробляються однією стороною, а інша може або погодитись з ними, або прийняти умови договору, незгоду з умовами також можна вважати проявом волевиявлення;

2) визначеність прав та обов'язків сторін, а також поведінку, яка може виражатися в дії або бездіяльності;

3) спрямованість на встановлення, зміну або припинення правовідносин;

4) спрямованість на досягнення конкретної мети, яка не повинна суперечити нормам позитивного права (ст. ст. 203, 215 ЦК України передбачають недійсність правочину, зміст якого суперечить моральним засадам суспільства);

5) об'єктивізація в певній формі, яка встановлена законодавчо для певних видів договорів, або обирається сторонами;

6) недотримання передбаченої законом форми веде в окремих випадках до недійсності договору;

7) універсальність договору; кожна галузь права, в якій застосовується конструкція договору, вносить у неї певні особливості, але її сутність при цьому не змінюється. [68, С. 2]

Правові інститути об'єднуються у правову категорію за тими чи іншими ознаками. Із цього при побудові визначення впливає завдання осмислення категорії « договірні конструкції » у двох аспектах:

по-перше, необхідно виявити ознаку, що поєднує правові інститути, які відносяться до цієї правової категорії;

по-друге, необхідно виявити критерії, що « відмежовують » ці правові інститути від усіх інших.

Іншими словами, слід відповісти на два питання – що спільного між інституціями, об'єднаними в рамках категорії, і чому саме ці, а не інші інституції входять у досліджувану правову сукупність. Таким чином, аналіз договірних конструкцій слід почати з вивчення основних питань про те, яка правова природа договірних конструкцій і про те, яке місце договірні конструкції займають у вітчизняній системі права.

Питання про правову природу – це завжди питання про ключові властивості та юридичну сутність правового феномену.

Відправна точка наукової дискусії у визначенні правової природи договірних конструкцій – це питання: чи є договірні конструкції власне договорами?

Безумовно, теза про те, що договірні конструкції є самостійною цивільно-правовою категорією та не є цивільно-правовими договорами, не доводиться лише тим фактом, що законодавець визначив їх у структурі ЦК у загальній частині зобов'язального права. Значення класифікації цивільно-правових договорів полягає у можливості виділення основних ознак відповідних договорів, формулюванні загальних положень, які стосуються всіх договорів тієї чи іншої групи; в наданні договірним правовідносинам шляхом юридичного закріплення суспільних зв'язків суб'єктів договорів рис стабільності і визначеності; у сприянні систематизації накопичених знань, забезпеченні належного використання понять і термінів, усуванні двозначності і неоднозначності мови науки (функція однозначності і одноманітності). [15, С. 9]

Договірні конструкції – теоретична цивільно-правова категорія, що об'єднує цивільно-правові інститути, використовуючи які учасники договірних відносин (відповідно до зазначення закону або на розсуд сторін) встановлюють додаткові умови укладання та виконання основного договору. [68, С. 109]

Наступною моделлю організації зобов'язальних відносин – «спеціальна договірна конструкція». [214, С. 132] Щодо поняття, то слід зазначити, що «спеціальна договірна конструкція» – це передбачена законом або закріплена волевиявленням сторін модель організації зобов'язальних відносин, яка покликана застосувати щодо них спеціальний правовий режим, має організаційну спрямованість і вторинність функціонування стосовно основного договору.

«Спеціальна договірна конструкція» – цивільно-правова форма вираження нормативної схеми регулювання, створена в результаті уявного абстрактного узагальнення однорідних ознак, що знаходяться з нею щодо відповідності конкретних договорів, і містить універсальне визначення законодавчої моделі таких договорів, спеціальні вимоги до їх суб'єктного складу та змісту також до юридичних процедур їх укладання та (або) виконання, розірвання.

Спеціальні договірні конструкції виконують такі функції:

1) нормативно-регулятивну; 2) інтерпретаторську та пояснювальну; 3) об'єктивації (формалізації) права, що виявляється у формалізації узагальнених ознак конкретних цивільно-правових договорів; 4) забезпечення виконання функцій цивільного права; 5) формування законодавчої основи регулювання типових договірних відносин; 6) захисну; 7) програмно-координаційну; 8) прогнозування поведінки учасників конкретних договірних відносин; 9) надання нових інструментальних можливостей; 11) упорядкування норм цивільного права. [282, С. 127]

Прийнято визначати репрезентовані ознаки правових інститутів, що належать до спеціальних договірних конструкцій:

спеціальні договірні конструкції не мають власного предмета та не можуть бути реалізовані поза основним договором;

спеціальні договірні конструкції не впливають на правову природу основного договору.

Використання спеціальних договірних конструкцій завжди модифікує основний договір, підпорядковуючи його структуру правилам тієї чи іншої договірної конструкції. [227, С. 67]

Необхідно відзначити, що нормативні юридичні конструкції співвідносяться з чинним законодавством як модель з об'єктом моделювання, а тому не можуть повністю збігатися. При цьому не можна визнати обґрунтованим протиставлення нормативних юридичних конструкцій теоретичним. У зв'язку з цим вираз «законодавча модель спеціальної договірної конструкції» виглядає як тавтологія. Принаймні слова «законодавча модель» у цьому виразі є зайвою. На наш погляд, очевидним є той факт, що законодавчі та нормативні конструкції, хоч і взаємопов'язані між собою, але складаються з різних елементів. Найбільш значущими елементами системи законодавства є нормативно-правові акти, тоді як до мега елементів нормативних конструкцій можна зарахувати галузі права. У більшості випадків, коли говорять про нормативні юридичні конструкції, насправді маються на увазі конструкції законодавства. [68, С. 109]

Спеціальні договірні конструкції – це законодавча модель конкретних видів договорів, свого роду встановлений державою зразок, яким повинні відповідати конкретні види цивільно-правових договорів.

Взаємний вплив «спеціальних договірних конструкцій» та конструкцій конкретних договорів у сфері будівництва автомобільних доріг проявляється в тому, що при виявленні у конкретному договорі специфічних ознак, властивих відповідній спеціальній договірній конструкції, об'єктивованій у нормах права, останні повинні бути обов'язково застосовані. У даний час відомі спеціальні договірні конструкції договору підряду.

Запропоновані цивільним законодавством конструкції договорів будівельного підряду, підряду на виконання проєктних та пошукових робіт, інших договорів загалом не охоплюють всього різноманіття економічних зв'язків, які виникають у сфері будівництва автомобільних доріг. Насправді постійно виникають подібні проблеми, пов'язані з якістю будівництва автомобільних доріг, прийманням, оплатою робіт, розмежуванням відповідальності та ін. Більшість проблем впливає із недостатньої опрацьованості договірних умов, законодавчих прогалин у регуляції проєктування та будівництва автомобільних доріг. [97, С. 42]

Взаємний вплив спеціальних договірних конструкцій та конструкцій конкретних договорів у сфері будівництва автомобільних доріг проявляється в тому, що при виявленні в конкретному договорі специфічних ознак, властивих відповідній спеціальній договірній конструкції, об'єктивованій у нормах права, останні мають бути обов'язково застосовані.

Специфіка договірних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг полягає в тому, що в ній сильно виражено вплив публічно-правових розпоряджень та притаманні організаційний і управлінський компоненти. [272, С. 211]

Договірні конструкції, що визначають сферу будівництва автомобільних доріг, з одного боку, наслідують свою цивілістичну сутність, оскільки основи їх елементної та поза елементної будови криються у цивільно-правових нормах. З

іншого боку, правова регламентація проектування та будівництва перебуває на межі міжгалузевої взаємодії цивільного, містобудівного, адміністративного, земельного, екологічного права, законодавства у сфері технічного регулювання та інших, що не могло не вплинути на будову відповідних договірних конструкцій, й у цьому значенні дані правові регулятори є міжгалузевими утвореннями, що враховують особливості приватного та публічного права. [223, С. 302]

Ознака конструктивності договірних зв'язків у сфері будівництва автомобільних доріг впливає зі складної організаційної структури правовідносин та тривалості циклу будівельного проєкту, в якому дії щодо безпосереднього зведення (реконструкції, ліквідації тощо) об'єктів будівництва забезпечуються іншими відносинами, що оформлюються в договірну форму (створення передумов для будівництва, здійснення постачання, управління будівництвом, здійснення авторського нагляду і т.ін.). [20, С. 217]

Як правові регулятори будівельних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг, всі договірні конструкції можна умовно поділити на такі види: нормативно встановлені договірні конструкції; типові договірні конструкції, що розробляються на рівні саморегулювання (професійними об'єднаннями в галузі проєктування та будівництва); договірні конструкції індивідуально-правового рівня дії.

У разі, коли законодавство пропонує дуже мізерний нормативний матеріал і містить лише узагальнені моделі договірних конструкцій, основний регулятивний потенціал складається лише на рівні саморегулювання: фахівці розробляють необхідні договірні конструкції. Така практика успішно зарекомендувала себе у міжнародному приватному праві та у деяких закордонних правових системах з більш розвиненою сферою будівництва автомобільних доріг. [134]

Особливий міжгалузевий характер типових договірних конструкцій у галузі будівництва автомобільних доріг визначає можливість включення до їх змісту спеціальних стимулюючих умов, що забезпечують, зокрема,

впровадження більш високих стандартів при проєктуванні та будівництві; застосування енергозберігаючих методів та технологій; закріплення уніфікованих вимог у галузі технічного та авторського нагляду, що, звичайно, позитивно позначиться на якості будівельної галузі в цілому та розвитку цивільного обігу. Типізація договірних зв'язків у будівництві автомобільних доріг стала результатом процесів стандартизації та уніфікації методів проєктування та будівельної діяльності.

Одна з найбільш популярних на практиці систем типових договірних конструкцій у галузі проєктування та будівництва була впроваджена на рівні FIDIC (ФІДІК – аббревіатура назви Міжнародної Федерації інженерів-консультантів французькою мовою: *Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils*). Пакет договорів FIDIC є систематизацією типових умов контрактів використання з метою регулювання взаємодії учасників інвестиційно-будівельних процесів в усіх країнах світу. [178]

Створення типових договірних конструкцій FIDIC було продиктовано прагненням користуватися єдиними, незалежними від локальних особливостей поняттями, правилами для здійснення всіх етапів будівельної діяльності. Зміст FIDIC представлений комплексом систематизованих умов, що пропонують різні комбінації прав та обов'язків учасників багатоланкових будівельних відносин. [245, С. 217]

З точки зору змісту норм типові договірні конструкції FIDIC є комплексними утвореннями системи права *lex constructionis*, являючи собою компіляцію цивільно-правових норм, звичаїв у сфері будівельної практики, а також окремих елементів типових проформ будівельних контрактів, що застосовуються у міжнародному приватному праві. [244]

Сприйняття типових договірних конструкцій у право реалізаційної діяльності зручне з організаційних та економічних аспектів, оскільки значно знижує витрати під час підготовки договірної документації. З погляду права, типові договірні конструкції складають збалансований правовий механізм, що

враховує інтереси різних сторін правовідносин та дотримується цілей будівельного проєкту автомобільної дороги.

Диференціація типових договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг базується на особливостях, стадіях, економічній та соціальній значущості будівельного проєкту, цілях сторін, бажаних форм взаємодії, характері розподілу ризику та відповідальності.

Як приклад, впровадження типових договірних конструкцій на національному рівні саморегулювання в галузі проєктування та будівництва можна навести договірно-будівельне право Великобританії. Основними приватноправовими регуляторами будівельних відносин там виступають: Типовий договір підряду 2016 (JCT SBC 2016), Типовий договір підряду на незначні (допоміжні) роботи 2016 (JCT MW 2016), Договір на проєктування та будівництво 2016 (JCTDB 20); Договір на управління будівництвом (JCT CM 2016) та ін. Як допоміжні, супутні для будівництва договори, застосовуються Типовий договір надання послуг архітектора (RIBA 2010, у редакції 2012 р.), Договір про надання професійних послуг (NEC 4) та ін. [183, С. 19]

У договірно-будівельній практиці на сьогоднішній день поки не представлено власної системи типових договірних регуляторів. У той же час цивільне право містить загальний механізм щодо типових умов договору ст.630 ЦК України для використання положень типових договірних конструкцій. [287]

Адаптація типових договірних конструкцій до конкретного цивільно-правового відношення є самостійною переддоговірною процедурою. Якщо йдеться про укладання договору транскордонного будівельного підряду, то основне питання полягає в усуненні договірних колізій, спричинених відмінностями правових систем. [88, С. 10] Гнучкість міжнародних типових договірних конструкцій FIDIC як правових регуляторів індивідуально-правового рівня впливу, зокрема визначається диспозитивними можливостями суб'єктів доповнювати договірні умови, видозмінювати чи застосовувати умови, суперечать суті зобов'язань чи нормам внутрішнього права. [88]

Дослідники неодноразово звертали увагу на прогалини положень, що визначають основні нормативні конструкції будівельного підряду. [321, С. 95] Більший регулятивний та інструментальний потенціал типових договірних конструкцій, розроблених міжнародними професійними об'єднаннями будівельників та інженерів, проявляється у таких аспектах:

1) Системно-структурна будова (Загальні умови, Особливі умови, Процедурні правила, Умови вирішення спорів, спеціальні декларативні положення, що стосуються цілей будівельного проєкту, додатки та форми, деталізація оферти та акцепту) та комплекс супутньої договірної документації визначають весь механізм правовідносин, його динаміки, та формалізують взаємозв'язок елементних та поза елементних особливостей договорів;

2) Диференційований підхід до вибору умов договірної взаємодії з приводу проєктування та будівництва («Червона книга» «Жовта книга», «Срібна книга» FIDIC тощо), що спирається на особливості суб'єктного складу, вид фінансування будівництва, розподіл ризиків та відповідальності, організаційну структуру та методи ведення будівництва, вимоги до об'єкта та місця будівництва, цінові параметри, строки робіт та інші ситуаційні критерії;

3) У типових договірних конструкціях закладені, з одного боку, інструменти, що гарантують підтримку стабільності правовідносини, а з іншого боку, засоби диспозитивного розсуду на внесення змін (ст.ст. 13.1-13.8, 18 «Срібної» книги FIDIC);

4) Індивідуалізуючий підхід до характеру предмета будівельного підряду, розгорнуті критерії визначення якості результату робіт відповідно до заданих цілей (залежно від функціональної характеристики об'єкта, досягнення експлуатаційних показників, економії витрат під час виконання робіт тощо) (ст. ст. 7, 9, 12 «Срібна книга FIDIC);

5) Участь інженерів як спеціальний правосуб'єктний засіб, що забезпечує збалансований механізм охорони інтересів сторін правовідносин (замовника, підрядника, інвестора, фахівців, що залучаються, та ін.) на різних циклах будівельної діяльності (ст. 3 «Срібної книги» FIDIC);

6) Правова деталізація процедури приймання (багатоетапне приймання матеріалів, обладнання, результатів будівництва), посилений контроль за якістю проведення приймання та її оформленням (ст.ст. 10, 11 «Срібної» книги FIDIC);

7) Наявність системи інструментів запобігання ризикам (механізм зміни цін, термінів, виставлення вимог тощо) (ст.ст. 13, 14, 17, 19 «Срібної книги» FIDIC);

8) Функціональний устрій позаелементних особливостей – юридичних процедур, відповідальних за впорядкованість реалізації прав і обов'язків, що визначають динаміку правовідносин і створюють правові гарантії суб'єктів у разі порушення чи загрози порушення прав. Договірним конструкціям FIDIC, JCT характерним є включення комплексу переддоговірних процедур, організаційно-підготовчих процедур, що опосередковують початок проєктування та будівництва; процедур взаємодії учасників будівельного процесу; процедур, які фіксують акти завершення будівництва, приймання його результатів; процедур виставлення вимог та врегулювання спорів, процедур внесення змін, інших спеціальних процедур;

9) Наявність правового інструментарію, що забезпечує управління будівництвом, оптимізує його в цілому та окремі ланки, створюючи механізми управління змінами у правовідносинах;

10) Диференціація правових засобів мирного врегулювання спорів, участь незалежних інженерів та інших органів зі спеціальною правосуб'єктністю (ст.ст. 20, 21 «Срібної книги» FIDIC), що набуває значення в контексті економії судових витрат, мінімізації збитків, оперативного вирішення конфліктів, отримання належного захисту та збереження довгострокових партнерських відносин. [111]

Поглиблення диференціації вітчизняного правового регулювання в галузі будівництва визначається потребами формування спеціальних договірних конструкцій, які мають враховувати: по-перше, суб'єктний склад відносин та наявність інвестиційного елемента у сфері будівництва автомобільних доріг,

по-друге, особливості автомобільної дороги як об'єкта будівництва, по-третє, організаційні аспекти та методи здійснення будівництва автомобільних доріг і, по-четверте, інші критерії, що задають унікальність будівельного процесу будівництва автомобільних доріг. [21, С. 214; 73, С. 20]

Однак цим значення спеціальної договірної конструкції не вичерпується. Вона визначає структуру та зміст ненормативних юридичних конструкцій конкретних цивільно-правових договорів. Конструювання останніх зводиться до моделювання умов, за якими має бути досягнуто згоди. Договірні умови таким чином є основними елементами юридичної конструкції договору. Вони формуються під впливом безлічі факторів і, насамперед, у суворій відповідності до чинного законодавства. Структура, як відомо, крім елементів, включає взаємозв'язки між ними, а також визначає місце кожного з елементів. Запропонована дефініція є родовидовою та реальною (так як пояснює через рід та вид суттєві ознаки категорії). Як родове поняття виступає частина дефініції «цивільно-правова категорія». Основною видовою відмінністю правових інститутів, що входять до категорії, є відсутність у спеціальних договірних конструкціях самостійного предмета та їх ролі стосовно основного цивільно-правового договору. Як другорядні видові ознаки виступають неможливість зміни правової природи основного договору при застосуванні спеціальної договірної конструкції в основному зобов'язанні, а також імперативно-диспозитивний порядок застосування в договірних зобов'язаннях правил, встановлених спеціальними договірними конструкціями. [176, С. 50]

Структурний характер визначення проявляється в запропонованій дефініції за допомогою складу категорії «спеціальні договірні конструкції». Функціональний характер притаманний запропонованій дефініції через те, що дефініція, по-перше, визначає характер взаємодії спеціальної договірної конструкції та основного договору, по-друге, дефініція позначає регулятивне, цільове призначення спеціальних договірних конструкцій, що полягає у встановленні особливих, спеціальних умов укладання та виконання основного договору.

Звертаючись безпосередньо до спеціальних договірних конструкцій підкреслимо, що головною ознакою спеціальних договірних конструкцій є можливість реалізації в периметрі тієї чи іншої конструкції різних договорів. При цьому внаслідок використання спеціальної договірної конструкції правова природа відповідного зобов'язання не змінюється. Спеціальні договірні конструкції – теоретична цивільно-правова категорія, що об'єднує цивільно-правові інститути, використовуючи які учасники договірних відносин (відповідно до закону або на розсуд сторін) встановлюють додаткові умови укладання та виконання основного договору.

У публічній сфері широко застосовуються цивільно-правові договори, укладені приватними особами з органами управління. Завдяки застосуванню принципу рівності сторін (притаманного цивільно-правовим відносинам) до таких договорів приватний партнер отримує правовий захист, який надається всім учасникам цивільного обороту. Звернення до договірної конструкції дає приватному партнеру можливість не лише «виторгувати» в органу виконавчої влади договірні гарантії з урахуванням специфіки діяльності, що ним здійснюється, й у рамках наданих гарантій отримати компенсацію у разі порушення умов договору органом влади. У зв'язку з активним використанням договірних форм і конструкцій, можна говорити про формування та розвиток системи договірних зв'язків, використання якої дозволяє державі забезпечувати досягнення суспільно корисних цілей.

Сфера будівництва автомобільних доріг сьогодні зазнає значних технологічних та соціально-економічних перетворень. Будівництво переросло в інвестиційний сегмент, що вимагає створення механізму ефективного управління всіма циклами будівельного процесу, збільшення комерційної вигоди від експлуатації будівельних об'єктів, оптимізації проектування та будівельного підряду в цілому за рахунок впровадження цифрових технологій та удосконалення організаційної структури.

На сферу будівництва автомобільних доріг впливають і глобалізаційні процеси, виражені, зокрема, у цьому, що, по-перше, великі будівельні проєкти

найчастіше реалізуються з допомогою іноземних інвестицій; по-друге, посилюються економічні зв'язки у сфері транскордонного будівництва; по-третє, підприємці здійснюють будівельну діяльність на підставі цивільно-правових договорів. [254, С. 214]

Безперечно, це визначає важливість договірної забезпеченості будівельного процесу в умовах настання обставин, що змінюють порядок виконання зобов'язань за договорами. Запропоновані цивільним законодавством конструкції договорів будівельного підряду, підряду на виконання проєктних – пошукових робіт, інших договорів загалом не охоплюють всього різноманіття економічних зв'язків, які виникають у сфері будівництва автомобільних доріг. Насправді постійно виникають подібні проблеми, пов'язані з якістю будівельних робіт, прийманням, оплатою робіт, розмежуванням відповідальності та ін. Більшість проблем впливає із недостатньої розробки договірних умов, законодавчих прогалин у регуляції проєктування та будівництва автомобільних доріг.

Економічна, галузева диференціація в будівництві автомобільних доріг зумовлюють необхідність правової диференціації регуляторів, що визначають будівельну діяльність автомобільних доріг. Очевидно сьогодні потрібні нові правові форми та моделі договірної взаємодії учасників складно структурованих відносин, які виникають у сфері будівництва автомобільних доріг.

Основними суб'єктами правотворчого процесу у сфері удосконалення договірно-правових засад ведення будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг сьогодні стають підприємницькі спільноти. Саме на рівні саморегулювання створювалися та приймалися джерела *lex constructionis*, норми яких найчастіше перетікали й у внутрішнє законодавство. У будівельній практиці є передумови для формування власної системи типових договірних конструкцій у сфері проведення пошуків, проєктування та будівництва, заснованої на особливостях внутрішньої системи права та імплементуючі

затребувані інструменти, що застосовуються в міжнародному приватному праві.

Розділ 3. Структурні особливості цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг

3.1. Автомобільні дороги як об'єкти права: поняття та юридична класифікація

Будівництво автомобільних магістралей відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. [10]

На сьогоднішній день, незважаючи на те, що інститут об'єктів цивільних правовідносин посідає одне з центральних місць у системі цивільного права, українське законодавство саме по собі містить перепони для визначення об'єкта цивільних прав. Сучасна доктрина цивільного права визнає множинність об'єктів цивільних прав і заперечує можливість існування безоб'єктних цивільних правовідносин. Множинність концептуально визначена положеннями Розділу III ЦК України і означає різноманітність їх видів, обумовлену розмаїттям правових інтересів суб'єктів цивільного права. [1, С. 8]

Будівельні правовідносини мають складну за складом елементів структуру, оскільки крім суб'єктів включають й об'єкти. Об'єктами будівельного ринку є: будівельна продукція (будови, споруди тощо); будівельні машини та механізми; транспортні засоби; матеріали, вироби, конструкції; капітал (інвестиції); земельні ділянки; інформація тощо. У зв'язку з цим інфраструктура будівельного комплексу включає в себе: банки; біржі, в тому числі товарно-сировинні, трудових ресурсів, фондові, нерухомості тощо; брокерські контори; інвестиційні фонди; агентські, посередницькі, рекламні, інформаційні служби; інженерно-консультаційні центри; венчурні фонди; фонди та програми підтримки малого бізнесу; органи державного контролю. [292]

Вже сьогодні наукового осмислення та законодавчого регулювання вимагають основоположні для дорожнього господарства та режиму загального

користування поняття: «об'єкт загального користування та громадський об'єкт», «режим загального користування», «автомобільна дорога загального користування як об'єкт права», «платне користування автомобільними дорогами» та інші. Правовій кваліфікації потребують економічні форми реалізації власності щодо автомобільних доріг загального користування. На сьогодні важливо грамотно конструювати форми реалізації права власності на публічні автомобільні дороги, а також мати чітке уявлення про зміст та способи захисту прав користувачів даними об'єктами. Усе це буде можливим після першого кроку – визначення місця автомобільних доріг у системі об'єктів цивільних прав.

С.О. Погрібний визначає, що «необхідно виділяти такі елементи правового регулювання як: об'єкт правового регулювання, суб'єкт правового регулювання і власне діяльність з питань правового регулювання в єдності її об'єктивного (фактичного) прояву і внутрішніх (суб'єктивних) характеристик [177, С. 11, 251, 252]. Саме із використанням такого «діяльнісного підходу», запропонованого С. О. Погрібним, спробуємо з'ясувати проблемні питання правового регулювання підрядних відносин [177, С. 11, 251, 252; 176] в рамках специфіки будівництва автомобільних доріг.

Щоб чітко визначати межі дії правового регулювання суспільних відносин, а саме відносин у сфері будівництва автомобільних доріг, слід чітко визначити їх об'єкт і суб'єкт. Визначення об'єкта правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, пов'язане з чітким та однозначним визначенням основних понять, пов'язаних з будівництвом та його правовим регулюванням.

Слід визначити, що українське законодавство не розрізняє поняття «дорога» та «автомобільна дорога». Відповідно до постанови КМУ від 10.10.2001 №1306 визначено, що «автомобільна дорога, вулиця (дорога) – частина території, зокрема, в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними, пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена

для руху транспортних засобів та пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу». [206]

Правове регулювання використання автомобільних доріг здійснюється відповідно до положень Закону України від 2005 року «Про автомобільні дороги» [188], який має власний предмет правового регулювання.

У Законі України «Про автомобільні дороги» запропоновано таке визначення, а саме пункт 1 статті 1 «Автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів». [188]

У ст.9 вказаного закону визначені складові автомобільних доріг загального користування. Згідно вищезазначеного закону передбачено, що «вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю.(ст.16) Управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться (ст.17)». [188]

У ст. 21 Закону України «Про дорожній рух» [197] запропоновано таке визначення, а саме: «автомобільна дорога, вулиця являє собою частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами».

У свою чергу, ст.9 Закону України «Про дорожній рух» [197] визначає компетенцію власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, з цього можна зробити висновок, що автомобільні дороги повинні мати власника, на якого покладається обов'язок з їх обладнання та ремонту. У власника відповідно до чинного законодавства України має бути документ, який підтверджує право власності. Однак на сьогодні на значну кількість доріг відсутні документи, які підтверджують право власності.

Як вже нами було зазначено, що «вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є

комунальною власністю». Однак для віднесення тієї чи іншої дороги до комунальної власності має бути правова підстава.

Право власності на споруду-дорогу як на самостійний об'єкт цивільних прав може виникнути в тому випадку, якщо вона створена саме як об'єкт нерухомості у встановленому порядку та індивідуалізована як об'єкт нерухомості.

Можливість набуття права власності на автомобільні дороги впливає із загальних підстав для набуття права власності на майно, передбачених статтею 331 ЦК України. [298]

Таким чином, в аналізованому сегменті законодавства не дано однозначної відповіді на ряд важливих питань про необхідність та можливість визнання поняття «автомобільної дороги», визначення права власності на автомобільні дороги та реєстрації автомобільної дороги як об'єкта нерухомості.

Для з'ясування питання, який об'єкт може виступати об'єктом обороту та цивільних прав, доцільно звернутися до співвідношення понять «автомобільна дорога як об'єкт будівництва» та «автомобільна дорога як об'єкт нерухомості» і спробувати зрозуміти, чи є між ними відмінність, і якщо так, то в чому вона полягає.

У правозастосовній практиці постійно виникають питання, пов'язані з придбанням та оформленням прав на автомобільні дороги та подальшим правовим режимом такого майна. Основним залишається питання можливості віднесення такого об'єкта до нерухомих речей.

Вважаємо, що відповідь на питання про необхідність та можливість реєстрації автодороги як об'єкта нерухомості є важливою не лише з метою уточнення характеристик автодороги як об'єкта цивільних відносин, а й з точки зору найбільш ефективного питання охорони земель, що використовуються в автодорожній діяльності, оскільки вимоги до об'єкта нерухомості суттєво відрізняються від вимог до дороги, що кваліфікується як покращення характеристик земель.

Аналіз судової практики показує, що сьогодні можна виділити кілька основних підходів до кваліфікації автомобільних шляхів як об'єктів цивільних прав.

Варто зазначити, що в Законі «Про автомобільні дороги» [188] немає чітко означеного правового статусу автомобільної дороги як об'єкта нерухомого майна, в тому числі з метою державної реєстрації прав на неї, розцінюється як заборона поширення норми статті 5 Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» на такі об'єкти, а саме: «Не підлягають державній реєстрації речові права та їх обтяження на автомобільні дороги». [195]

Наприклад, у населеному пункті, який знаходиться на території сільської ради, основну господарську діяльність здійснюють приватне підприємство «В» та ПСП, якими керує одна й та сама особа, і вона стверджує, що ці дороги перебувають на балансах її підприємств. Але підтверджуючих документів цього факту особа сільській раді не надає. Сільською радою було зроблено запит до Служби автомобільних доріг, «Облавтодору», районної державної адміністрації, які надали відповіді. З них випливає, що дороги, які знаходяться на території сільської ради, в них на балансі не перебувають. Іншої інформації сільська рада не має.

Після цього сільською радою було прийнято рішення про визнання доріг в населеному пункті безхазяйними відповідно до ст. 335 ЦК України, але державна реєстраційна служба відмовила в реєстрації цих доріг через відсутність адреси та кадастрових номерів земельних ділянок, на яких розташовані дороги. Тому рішення сільської ради «Про визнання безхазяйним нерухомого майна (дороги) в населених пунктах сільської ради» виконати неможливо. З цієї причини позачерговою сесією сільської ради дане рішення було відмінено. Постійною комісією сільської ради було запропоновано наступне: відповідно до п.30 ч.1.ст.26,п.1,2 та 5 ст.60 Закону України від 21.05 1997 3280/97 ВР « Про місцеве самоврядування в Україні», п.2 та 3 ст 122 Земельного кодексу України,розд.3 ст.16 та ст18 Закону України від 08.09.2005

№ 2862-IV «Про автомобільні дороги взяти нерухоме майно (дороги в населених пунктах) на баланс сільської ради як об'єкти комунальної власності». [305]

Так єдиною умовою кваліфікації дороги незагального користування як об'єкта нерухомості є факт наявності документів, що підтверджують створення такого об'єкта як об'єкта капітального будівництва, а саме:

1) наявність правовстановлюючих документів на земельну ділянку, на якій розташований об'єкт. У разі якщо ділянка не перебуває у власності особи, яка збудувала автодорогу, а законні користувачі земельної ділянки не давали згоди на будівництво автомобільної дороги, ця обставина є підставою для прийняття реєструючим органом рішення щодо відмови в реєстрації права на цей об'єкт. Слід зазначити, що недостатньо факту наявності права власності на земельну ділянку, необхідно, щоб був дозвіл на використання, зазначено у документах, що встановлюється право на фактичне використання цієї земельної ділянки; 2) наявність документів, що підтверджують створення об'єкта капітального будівництва. До таких документів належать: дозвіл на будівництво; дозвіл на введення об'єкта в експлуатацію. [207]

Таким чином, для кваліфікації автомобільної дороги як самостійного об'єкта нерухомості, що підлягає державній реєстрації, необхідне дотримання вимог, встановлених для створення об'єктів нерухомості, тобто не лише отримання дозволів на будівництво та введення об'єкта в експлуатацію, а й дотримання містобудівних та будівельних норм та правил, наявність документів, що підтверджують дотримання встановлених вимог для об'єктів капітального будівництва.

Згідно з другим підходом, який використовується при кваліфікації автомобільних доріг, дорога є поліпшенням властивостей земельної ділянки, необхідних для використання її з метою руху транспортних засобів, переміщення людей, вантажів.

При цьому для створення такого об'єкта не потрібно дотримання містобудівних норм та правил, а також законодавства, що регулює містобудівну діяльність та діяльність із створення об'єктів капітального будівництва.

Таким чином, для кваліфікації автодороги як допоміжного об'єкта, що не має ознак нерухомості, достатньо встановлення наступних фактів:

1) відсутність документів, що підтверджують факт створення об'єкта капітального будівництва з урахуванням законодавства України;

2) наявність правовстановлюючого документа на земельну ділянку із зазначенням такого виду її дозволеного використання, при якому допускається поліпшення земельної ділянки у вигляді її часткового заощення;

3) дотримання вимог Закону «Про автомобільні дороги» для забезпечення безпеки переміщення автотранспорту, пасажирів, вантажів. [132]

Питання, чи є конкретна автомобільна дорога об'єктом нерухомості, вирішується судами з урахуванням усіх конкретних обставин справи, як-от створення цього майна, його призначення та використання. Встановивши, що з поданих на державну реєстрацію документів однозначно не впливає наявність у автодороги ознак об'єкта нерухомості, права на який підлягають державній реєстрації в ЄДРН, а також те, що характеристики об'єкта не дозволяють його кваліфікувати як нерухому річ, суди відмовляють у задоволенні заявлених вимог.

Особливий інтерес викликає третій підхід, який застосовується в судовій практиці, згідно з яким реєстрація права на автомобільну дорогу неможлива, якщо вона не є частиною єдиного об'єкта нерухомого майна.

Н. Грущинська характеризує нерухоме майно як об'єкт цивільного права зазначає, що «чинне законодавство виділяє такі об'єкти нерухомого майна як інженерні споруди, під якими розуміються об'ємні, площинні або лінійні наземні, надземні або підземні будівельні системи, що складаються з несучих та в окремих випадках огорожувальних конструкцій і призначені для виконання виробничих процесів різних видів, розміщення устаткування, матеріалів та виробів для тимчасового перебування і пересування людей,

транспортних засобів, вантажів, переміщення рідких та газоподібних продуктів». [54, С. 27]

Автодорога як об'єкт транспортної інфраструктури включає земельні ділянки у межах смуги відведення дороги та розташовані на них штучні дорожні споруди, у тому числі мости, що розташовані над водними об'єктами. Проаналізувавши документи щодо будівництва автодороги та інших споруд, технічну документацію, суди дійшли висновку про те, що спірна автодорога не є самостійним об'єктом нерухомого майна, права на яку підлягають державній реєстрації в ЄДРН, та відмовили у вимогах про внесення відомостей до ЄДРН, оскільки спірна дорога є частиною єдиного комплексного об'єкта нерухомого майна. [99, С. 258]

Для будівництва лінійних об'єктів транспорту необхідно створення просторового базису, що найкраще вирішує проблему розміщення об'єктів нерухомості. Під поняттям просторового базису лінійного об'єкта транспорту розуміється сукупність земельних ділянок, на яких розташовується лінійний об'єкт транспорту. Будівництво лінійного об'єкта транспорту має проводитися на законних підставах; вимагає мінімум капітальних витрат; транспортно-експлуатаційних витрат; екологічних порушень природних ландшафтів. Складність відведення земельних ділянок окремих категорій земель під дорожнє будівництво обумовлена аспектами сучасного законодавства. Так, відведення земельних ділянок із земель водного, лісового фондів та зон житлової забудови здійснюється тільки в тому випадку, якщо немає інших варіантів прокладання дороги. [39]

Питання про співвідношення автомобільних доріг як лінійних об'єктів договору будівельного підряду та елементів дорожньо-транспортної мережі (або, простіше кажучи, про співвідношення доріг, що проходять між населеними пунктами, та доріг у межах населених пунктів) виникло після введення кадастрового обліку об'єктів нерухомості, для здійснення якого кадастрові інженери мають підготувати технічний план. Справа в тому, що для лінійного об'єкта в технічний план включається одна характеристика – довжина

– з точністю до одного метра. Якщо дорогу в населеному пункті розглядати таким же лінійним об'єктом, як і автомобільну дорогу загального користування, правовий режим якої визначається Законом України «Про автомобільні дороги» [188], то відобразити її доведеться по осевій лінії, а не по периметру, що викликає проблеми щодо визначення меж земель/земельних ділянок загального користування.

Автомобільні дороги як лінійні об'єкти у складі єдиного нерухомого комплексу є їх невід'ємним елементом, оскільки до єдиних нерухомих комплексів застосовуються правила про неподільні речі.[192]

М. К. Галянтич зазначає, що кожна нерухома річ повинна являти собою єдиний самостійний об'єкт цивільного права. Тому будь-які договори з частиною об'єкта нерухомості не повинні допускатися. У відповідних випадках, коли об'єкт нерухомості є неподільною річчю, договори можуть здійснюватися лише щодо часток у праві загальної власності на цей об'єкт нерухомості. [44, С. 284]

Однак під час реєстрації прав на такі об'єкти необхідно враховувати особливості правового режиму автомобільних доріг, зумовлених їх технічними характеристиками та особливостями їхнього кадастрового обліку. Їх розміщення допускається не тільки на землях транспорту, а й на землях, що використовуються в сільськогосподарській діяльності, землях, задіяних у лісгосподарській діяльності, з вилученням земель на час зведення лінійного об'єкта або включаючи, зокрема, стадію експлуатації лінійного об'єкта. [47, С. 80]

Оскільки законодавством не передбачено чітко встановлених механізмів, які спонукають суб'єктів транспортної діяльності до мінімізації площ використання земель, це веде до збільшення негативного впливу через використання більшої площі земель у процесі транспортної діяльності, ніж це фактично необхідно. Ця проблема частково вирішується тільки при плануванні в автотранспортній діяльності використання земель, зайнятих ліською рослинністю, через законодавчо встановлений обов'язок суб'єкта

господарювання подати на узгодження кілька варіантів лінійних об'єктів з урахуванням принципу мінімізації використання лісових земель. Разом з тим, викликає побоювання тлумачення в судовій практиці можливості відсутності необхідності надання проєкту освоєння лісів з метою реконструкції лінійного об'єкта. При цьому суди виходять із того, що земельні ділянки, віднесені до категорії лісових земель, можуть надаватися у постійне користування з метою будівництва лінійних об'єктів, зокрема автомобільних доріг.

Щодо питання оборотоспроможності автомобільних доріг серед вітчизняних цивілістів відсутня єдина думки. Ряд вчених відносить автомобільні дороги до об'єктів, вилючених із цивільного обігу. Вказуючи на те, що автомобільні дороги належать на праві власності державі та територіальним громадам, становлять єдину мережу автомобільних доріг загального користування щодо яких не повинні здійснюватися правочини та інші юридично значущі дії, які можуть спричинити зміну власника. Щодо зазначених автомобільних доріг, то не може бути накладено арешт, на них не може бути звернено стягнення за заявою кредиторів і не поширюється інститут набувальної давності. [161]

Згідно з іншою точкою зору, автомобільні дороги відносяться до об'єктів обмежених у цивільному обороті. Можна зробити висновок про можливість знаходження автомобільних доріг виключно у власності відповідних публічно-правових утворень, що дає змогу говорити про обмежену оборотоспроможність зазначених автомобільних доріг як об'єктів цивільних прав. [234-235]

Вважаємо слушною думку І.М. Шляховської, яка досліджуючи питання щодо обмежено оборотоздатних об'єктів, зазначає, що «лише держава в особі її законодавчого органу є суб'єктом, уповноваженим визначати, які об'єкти цивільних прав підлягають обмеженню у цивільному обороті. При цьому, слід враховувати, що визначення обмежено оборотоздатних об'єктів є квінтесенцією дотримання балансу між публічними та приватними інтересами, а тому встановлення особливих умов обороту конкретного об'єкта повинно бути

зважаєм та обґрунтованим». [303, С. 139] Все вищевикладене дозволяє визначити автомобільні дороги об'єктами обмеженими у цивільному обігу.

Для повноти дослідження виникає необхідність проаналізувати поняття «об'єкти дорожнього сервісу». До об'єктів дорожнього сервісу відповідно до Закону «Про автомобільні дороги » відносяться будівлі, споруди, інші об'єкти, призначені для обслуговування учасників дорожнього руху по дорозі (автозаправні станції, автостанції, автовокзали, готелі, кемпінги, мотелі, пункти громадського харчування, станції технічного обслуговування, подібні об'єкти, а також необхідні для їх функціонування місця відпочинку та стоянки транспортних засобів). [125] Включення деяких із названих об'єктів до складу автомобільної дороги вважають помилковим, оскільки включення до складу автомобільної дороги впливає на особливості їх правового регулювання. Об'єкти дорожнього сервісу – всі споруди, що мають явно виражений характер просторового елемента, вирішеного засобами об'ємної архітектури. [96]

Однак недостатньо продумана і недостатньо ефективна законодавча база – не єдина проблема придорожнього сервісу. Аналіз існуючого стану виявив низку проблем у сфері придорожнього сервісу, які не дозволяють забезпечити його розвиток на належному рівні.

По-перше, це недооцінка ролі задоволення потреб користувачів транспортних засобів та відсутність їх моніторингу.

По-друге, інфраструктура побуту особи в дорозі розвивається «однобоко», практично не представлені побутові послуги, послуги зв'язку, медичні пункти, пункти відпочинку та задоволення санітарно-гігієнічних потреб.

По-третє, практично відсутнє інформаційне забезпечення. І якщо обслуговування транспортних засобів та споживачів на залізничному, морському, повітряному транспорті вже склалося (хоча певні недоліки є і тут), то система придорожнього сервісу на автомобільних дорогах залишається найбільш неорганізованою. [168, С. 67]

Таким чином, доводиться констатувати, що розвиток придорожнього сервісу значно відстає від автомобілізації суспільства.

У новому столітті придорожній сервіс розглядається як необхідний життєво важливий архітектурний простір. Розглянутий архітектурний простір включає: автомобільну дорогу; придорожнє середовище; будівлі та споруди, призначені для організації процесів автомобільного руху; споруди для безпеки автотуристів, зниження ДТП та можливості рекреації у придорожньому середовищі. Розвиток цього простору не повинен суперечити навколишнім природним ландшафтам, особливо сьогодні, коли на перший план виходять проблеми екології.

Сюди ж можна віднести будівлі, які не мають окремо вираженого «об'єму», але мають один чи кілька невеликих «об'ємів» і горизонтально виражений планувальний характер. До об'єктів сервісу належать: майданчики відпочинку, автозаправні станції (АЗС), станції технічного обслуговування (СТО), пункти харчування, торгівлі, будинки для відпочинку водіїв, автомобільні стоянки, термінали. [253, С. 283] Автотермінали – місця, де великогабаритні транспортні засоби можуть розвантажуватися перед в'їздом у велике місто, а подорожуючі можуть залишати своє авто й по місту пересуватися громадським транспортом. [119, С. 47-48]

Враховуючи, що автомобільні дороги загальнодержавного, регіонального значення (за винятком приватних доріг) знаходяться відповідно у власності держави та не підлягають приватизації, об'єкти дорожнього сервісу, перебуваючи у складі автомобільних доріг, також повинні перебувати у власності держави. Однак це не відповідає сучасним реаліям і суперечить іншим нормам законодавства і не може вважатися обґрунтованим. [46, С. 318]

Видача дозволів на будівництво автомобільних доріг у разі прокладання або перебудови інженерних комунікацій у межах смуги відведення автомобільної дороги загального користування; видача дозволів на будівництво, реконструкцію, а також введення в експлуатацію перетинів та примикань до автомобільних доріг загального користування; суб'єкти підприємницької діяльності можуть бути власниками таких об'єктів сервісу як станції та пункти технічного обслуговування, пункти миття автомобілів,

автозаправні та газозаправні станції, пункти торгівлі, харчування, стоянки автомобілів, стоянки відпочинку, готелі, мотелі, кемпінги. [71]

У зв'язку з цим вважаємо за недоцільне відносити об'єкти дорожнього сервісу до елементів автомобільних доріг загального користування. Зазначені об'єкти є самостійними об'єктами нерухомості з відповідним правовим режимом.

Тому помилкою слід вважати і позицію законодавця, згідно з якою об'єкти дорожнього сервісу розміщуються в межах смуги відведення, як встановлено нині чинними нормами законодавства.

Судова практика визначає, що « об'єкти дорожнього сервісу не є складовими частинами автомобільної дороги загального користування, крім випадків, якщо замовником їх будівництва чи розміщення в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування є власник чи орган управління цих автомобільних доріг загального користування. Розміщення інших об'єктів у межах смуги відведення без дозволу власників доріг, органів, що здійснюють управління автомобільними дорогами, забороняється.

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 канави; випарні басейни; відкриті та закриті дренажні системи». [70]

Враховуючи все вищевизначене слід зазначити, що більш обґрунтованим є положення, коли перелічені об'єкти (служби дорожнього сервісу) не є складовою автомобільної дороги, а відповідно земельні ділянки, на яких вони розташовані, не є частиною смуги відведення.

Збільшенню інвестицій та формування ринку придорожнього сервісу заважають недоопрацювання законодавства та наявністю адміністративних

бар'єрів, у тому числі пов'язаних із виділенням та узгодженням земельних ділянок під будівництво.

Для автомобільних доріг як публічних об'єктів характерний режим загального користування, який за загальним правилом є публічним. Сутність публічного режиму загального користування автомобільними дорогами полягає у праві всіх і кожного у використанні дороги як комплексної послуги, що включає користування дорогою як матеріальним об'єктом і всією сукупністю послуг на ній, обумовлених цілями безпечного пересування транспортних засобів.

Ознаками публічного режиму загального користування автомобільними дорогами є: загальне, добровільне і рівне доступне користування автомобільними дорогами. Будь-які переваги та обмеження повинні встановлюватися законом.

У випадках, спеціально передбачених законом, автомобільні дороги як публічні об'єкти можуть створюватися та функціонувати у приватному режимі загального користування, сутність якого полягає у праві всіх та кожного на платне використання відповідно до укладеного публічного договору дороги як комплексної послуги, що включає користування дорогою та всією сукупністю послуг на ній, обумовлених цілями швидкісного, безпечного та комфортного пересування транспортних засобів.

Автомобільні дороги з публічним режимом загального користування є об'єктами цивільних прав, вилученими з цивільного обігу. Вони належать на праві власності державі та територіальним громадам, становлять єдину мережу автомобільних доріг загального користування щодо яких не повинні укладати договори та інші юридично значущі дії, які можуть спричинити зміну власника, на них не може бути накладено арешт, звернено стягнення, не може поширюватися інститут набувальної давності. [198]

Автомобільні дороги загального користування з приватним режимом повинні визнаватись об'єктами, обмеженими в обороті. Стосовно них можуть

укладатися договори та інші юридично значущі дії за умови дотримання режиму сполучення загального користування.

Реалізація права публічної власності на автомобільні дороги загального користування в принципі не має на меті отримання прибутку; кошти, які планується отримувати від плати, будуть спрямовуватися на підтримку доріг у придатному для безпечної експлуатації стані.

Весь цикл робіт з відведення земель означає землевпорядні дії щодо надання та вилучення земельної ділянки (об'єкта землеустрою) із встановленням у натурі (на місцевості) кордонів та граничних знаків.

Стаття 71 Земельного кодексу України визначає поняття земель дорожнього господарства та характеризує їхній склад. Правовий режим земельних ділянок дорожнього господарства визначається Законом України «Про автомобільні дороги». Зокрема, у статті 14 цього Закону сказано, що в разі необхідності відчуження землі, що є приватною чи комунальною власністю, для будівництва та реконструкції автомобільних доріг загального користування створюється державна комісія, яка пропонує викуп земельних ділянок за ринковою ціною з урахуванням ринкової вартості розташованих на ній будинків чи споруд. [278]

Процес надання земельних ділянок під будівництво лінійних об'єктів здійснюється, як правило, із попереднім узгодженням місця розміщення об'єкта. Наприклад, Служба відновлення та розвитку інфраструктури Одещини повернулася до ідеї будівництва нової автомобільної дороги загального користування державного значення М-15 Одеса – Рені (на м. Бухарест) на ділянці км 52+230 – км 62+220 в обхід села Паланка. [140]

По-перше, кожен лінійний об'єкт є унікальним, нетиповим і під будівництво кожного об'єкта передбачається відведення смуги земельної ділянки, ширина та довжина якої визначаються проектом будівництва конкретного об'єкта.

Надання земельної ділянки для будівництва автомобільної дороги з попереднім погодженням місця розміщення об'єкта здійснюється в такому порядку:

1. Вибір земельної ділянки та прийняття рішення про попереднє узгодження місця розміщення об'єкта;
2. Проведення робіт із формування земельної ділянки;
3. Державний кадастровий облік земельної ділянки;
4. Ухвалення рішення про надання земельної ділянки для будівництва з попереднім погодженням місця розміщення об'єкта (наприклад, ухвала або розпорядження адміністрації міста). [193]

Відповідно до статей 92, 122, 123 і 149 Земельного кодексу України надати Службі автомобільних доріг у Київській області дозвіл на розроблення з урахуванням вимог державних стандартів, норм і правил у сфері землеустрою проєкту землеустрою щодо відведення земельних ділянок державної власності загальною площею 1,7 гектара (землі лісогосподарського призначення (ліси), розташованих на території Києво-Святошинського району Київської області, з подальшим наданням їх із зміною цільового призначення зазначеній Службі в постійне користування для будівництва та обслуговування транспортної розв'язки в різних рівнях на км 21 + 847 автомобільної дороги М-05 Київ – Одеса згідно з додатком. Службі автомобільних доріг у Київській області відповідно до законодавства передбачити в зазначеному проєкті землеустрою розрахунок збитків, що будуть завдані землекористувачу внаслідок вилучення земельних ділянок». [205]

Процедура як тимчасового відведення земельних ділянок під автомобільні дороги, так і постійного залежить від призначення проєктованої дороги. За значенням автомобільні дороги поділяються на: Автомобільні дороги міжнародного значення; автомобільні дороги національного та регіонального значення; автомобільні дороги територіального значення; -Автомобільні дороги місцевого значення поділяються на обласні та районні. -Автомобільні дороги оборонного значення. [188]

Характеристика земельної ділянки, наданої для будівництва, місце розташування, розмір обґрунтування вибору, обґрунтування та розрахунок площі, результати геодезичних робіт, обґрунтування необхідності використання для будівництва земельних ділянок, які прилягають до основної земельної ділянки, що надається для будівництва об'єкта капітального будівництва; для забезпечення розміщення будівельних механізмів, зберігання відвалу та резерву ґрунту, в тому числі рослинного, об'їзди, перекладки комунікацій, майданчиків складування матеріалів та виробів; розміщення полігонів складання конструкцій, розробки кар'єрів для видобутку інертних матеріалів.

Земельні ділянки на будівництво чи реконструкції автомобільних доріг регіонального чи місцевого значення можуть надаватися для державних чи муніципальних потреб.

Автомобільна дорога є лінійним об'єктом, що обґрунтовує вимогу оформляти земельні ділянки, в межах яких він проходить відповідно до затвердженої документації з планування території та з подальшим оформленням дозволу на будівництво. [21, С. 123]

Закріплення прав на земельні ділянки смуг відведення автомобільних доріг загального користування передбачає проведення комплексу землепорядних та топографо-геодезичних робіт з підготовки комплексу документів, призначеного для реєстрації права безстрокового (постійного) користування земельними ділянками смуг відведення автомобільних доріг в установах юстиції з державної реєстрації речових прав на майно та угод із ним. [182]

Передбачена чинним законодавством процедура вилучення земельних ділянок для державних або муніципальних потреб складається з кількох етапів, утримання та складність яких залежить від правових статусів земельних ділянок, що вилучаються. [209]

Судова практика з цього питання не є поширеною та однозначною. Проаналізуємо такий випадок, «суть спору полягає в тому, що в межах Кобеляцького району Полтавської області під час проведення проєктно-

планувальних робіт визначено земельні ділянки, які потрапляють під відчуження для реалізації запланованих будівельних робіт (будівництво автомобільної дороги загального користування державного значення). Одна з таких частин земельної ділянки площею 0,2655 га із земельної ділянки площею 5,80 га, що належить фізичній особі (відповідачеві) на підставі державного акта на право власності на земельну ділянку, підлягає викупу для суспільних потреб.

Так, відповідач згоди на викуп частини земельної ділянки не надав, вказавши, що відповідно до ч. 5 ст. 3 Закону 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» бажає відчужити державі виключно всю земельну ділянку, оскільки раціональне використання решти площі за цільовим призначенням буде неможливим.

У зв'язку з відмовою відповідача від викупу частини земельної ділянки, позивач звернувся до суду на підставі ст. 267 КАС України із позовною заявою про примусове відчуження частини земельної ділянки.

ВС, розглянувши спір, дійшов таких висновків.

«Приписами ч. 1 ст. 15 Закону 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», серед іншого, передбачено, що в разі неотримання згоди власника земельної ділянки, інших об'єктів нерухомого майна, що на ній розміщені, з викупом цих об'єктів для суспільних потреб зазначені об'єкти можуть бути примусово відчужені в державну чи комунальну власність лише як виняток з мотивів суспільної необхідності і виключно під розміщення <...> лінійних об'єктів та об'єктів транспортної й енергетичної інфраструктури (доріг, мостів, естакад, магістральних трубопроводів, ліній електропередачі, аеропортів, морських портів, нафтових і газових терміналів, електростанцій) та об'єктів, необхідних для їх експлуатації. Порядок примусового відчуження

земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, з мотивів суспільної необхідності визначений у ст. 16 згаданого Закону».

З огляду на наведене Верховний Суд наголосив, що примусове відчуження земельної ділянки відбувається лише для загальнодержавних потреб чи потреб територіальної громади, що дає можливість власнику земельної ділянки бути захищеним від неправомірного посягання.

Суд також зауважив, що абз. 2 ч. 5 ст. 3 Закону 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» передбачено спеціальне регулювання відчуження частини земельної ділянки саме для будівництва, капітального ремонту, реконструкції та обслуговування автомобільних доріг, мостів, естакад та об'єктів, необхідних для їх експлуатації.

При цьому норма законодавства надає пріоритет саме волі власника земельної ділянки щодо вирішення питання про можливість раціонального використання решти її площі за цільовим призначенням. Буквальне тлумачення вказаної норми свідчить, що законодавець не висуває вимог щодо необхідності доведення власником землі неможливості раціонального використання решти земельної ділянки і власник наділений правом самостійно визначати можливість або неможливість використання решти земельної ділянки, а також звертатися з вимогою про відчуження всієї земельної ділянки.

Отже, позовні вимоги Кобеляцької райдержадміністрації про відчуження тільки частини земельної ділянки площею 0,2655 га із загальної площі земельної ділянки 5,8 га є втручанням держави у право на мирне володіння майном.» [38]

Надання земельних ділянок, що перебувають у державній або комунальній власності, для будівництва та реконструкції автомобільних доріг здійснюється відповідно до земельного та цивільного законодавства.

Наприклад, «Затвердити Службі автомобільних доріг у Львівській області проєкт землеустрою щодо відведення земельної ділянки та надати земельну

ділянку площею 3,1655 га у с. Малі Підліски (кадастровий номер 4622710200:10:000:0761) в постійне користування для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства (код КВЦПЗ 12.04 – для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства) за рахунок земель запасу.

2. Службі автомобільних доріг у Львівській області:

2.1. Здійснити державну реєстрацію речового права на земельну ділянку відповідно до Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень».

2.2. Дотримуватись правил:

2.2.1. Використання земель в охоронній зоні згідно з вимогами інженерних служб міста і не чинити перешкод при будівництві нових інженерних мереж.

2.2.2. Добросусідства та обмежень, пов'язаних із встановленням земельних сервітутів та охоронних зон.

2.3. Не порушувати прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів.

2.4. Використовувати земельну ділянку за цільовим призначенням.

2.5. Здійснювати будівництво та реконструкцію при умові дотримання вимог Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності».

3. Контроль за виконанням ухвали покласти на постійну комісію землекористування і агломерації. [200]

А. Наконечний зазначає, що відповідно до ст. 15 Закону 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» в разі неотримання згоди власника земельної ділянки, інших об'єктів нерухомого майна, що на ній розміщені, з викупом цих об'єктів для суспільних потреб, зазначені об'єкти можуть бути примусово відчужені в державну чи комунальну власність з мотивів суспільної необхідності під розміщення, зокрема, для лінійних об'єктів та об'єктів

транспортної інфраструктури. А відповідно до ст.10 того ж Закону така ініціатива може належати органам виконавчої влади чи органам місцевого самоврядування, підприємствам, які здійснюють будівництво, капітальний ремонт, реконструкцію, експлуатацію об'єктів транспортної інфраструктури, які погодили місце розташування таких об'єктів. [141, С. 60]

Використання земельних ділянок для будівництва, ремонту, реконструкції та експлуатації лінійних об'єктів завжди було пов'язане із значними практично-правовими проблемами, зумовленими насамперед особливостями зазначених об'єктів. Лінійні об'єкти мають значну довжину і відповідно розташовуються на земельних ділянках, що використовуються правовласниками. Найчастіше для ефективного та безпечного розміщення та використання багатьох лінійних об'єктів потрібні не лише земельні ділянки, на яких вони розташовуються, а й суміжні з ними земельні ділянки, необхідні для встановлення охоронних та інших зон з особливими умовами використання. Земельні ділянки, на яких розташовуються такі об'єкти, належать до різних категорій земель із диференційованими правовими режимами. Крім того, лінійні об'єкти можуть розташовуватися як під поверхнею земельної ділянки, так і над нею, що істотно впливає на умови використання земельних ділянок та окремі питання експлуатації самих об'єктів. [5, С. 113] На зазначені особливості лінійних об'єктів звертали увагу багато вчених протягом тривалого часу. Ця обставина є закономірною, оскільки саме зазначені особливості ускладнюють і призводять до однієї з основних проблем у сфері будівництва, ремонту, реконструкції та експлуатації лінійних об'єктів, до збільшення термінів оформлення прав на земельні ділянки або неможливості такого оформлення.

У зв'язку з цим неодноразово пропонувалося використовувати правову конструкцію сервітуту з метою забезпечення ефективного та економічно вигідного будівництва, ремонту, реконструкції та експлуатації лінійних об'єктів, а також вказувалося на необхідність удосконалення правового регулювання сервітутів для забезпечення будівництва та функціонування лінійних об'єктів. Практика використання сервітутів для розміщення та

експлуатації лінійних об'єктів ускладнена також і тим, що більшість правовласників земельних ділянок відмовляються або тривалий час ухиляються від укладання правочину щодо встановлення сервітуту [294]. Як уже зазначалося, однією з особливостей лінійних об'єктів є їх значна протяжність та розташування на земельних ділянках, що належать різним правовласникам. Враховуючи це, укласти договори про встановлення сервітутів із усіма правовласниками таких земельних ділянок і при цьому на однакових умовах є досить проблематичним. Найчастіше вимоги про розмір плати за встановлення сервітуту щодо земельної ділянки, яка перебуває у приватній власності, мають спекулятивний характер та спрямовані на отримання необґрунтованої вигоди. У зв'язку з цим вважаємо, що доцільно на законодавчому рівні закріпити обмеження максимальної плати за встановлення сервітуту на земельній ділянці, яка перебуває у приватній власності. Водночас у кожному конкретному випадку мають бути враховані ті чи інші особливості земельної ділянки, її дозволеного використання чи цільового призначення, які можуть вплинути на фактичний розмір такої плати. Зазначені проблеми вказують на необхідність пошуку нових законодавчих підходів у сфері встановлення сервітутів для будівництва, ремонту, реконструкції та експлуатації лінійних об'єктів, а саме автомобільної дороги.

Крім того, публічний сервітут встановлюватиметься незалежно від цільового призначення та дозволеного використання земельної ділянки. [264, С. 516] Ця обставина може призвести до неможливості використання такої земельної ділянки власником та обмеження її прав. При цьому слід зазначити, що власник земельної ділянки не має можливості оскаржити в судовому порядку рішення про встановлення публічного сервітуту, але має право вимагати вилучення земельної ділянки, якщо встановлення сервітуту призводить до неможливості її використання відповідно до дозволеного використання. Додаткової регламентації потребують також порядок та терміни інформування зацікавлених осіб про заплановане та можливе встановлення подібних публічних сервітутів.

Істотні зміни земельного, цивільного та містобудівного законодавства останніх років справили позитивний вплив на правове регулювання порядку встановлення сервітуту та застосування цього правового інституту у сфері будівництва, ремонту, реконструкції та експлуатації лінійних об'єктів. [162, С. 252]

Вважаємо за необхідне законодавчо закріпити статус автомобільної дороги, визначивши, що автомобільна дорога – «індивідуально-визначена, неподільна річ, що відноситься до об'єкта нерухомості, підлягає державній реєстрації та призначена для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів».

Крім того, з метою забезпечення збереження, безпеки та якості автомобільних доріг необхідно привести у відповідність до цивільного законодавства поняття та юридичні конструкції, що використовуються в публічних нормативних актах, які регулюють правове становище даних об'єктів правовідносин.

3.2. Загальна характеристика суб'єктного складу цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг

Суспільна необхідність розвитку мережі автомобільних доріг, пов'язана з підвищенням інтенсивності руху та недостатнім забезпеченням функціонування міжнародних коридорів на території України, утворює потребу щодо організаційної координації спільних дій декількома суб'єктами владних повноважень щодо процедури викупу та вилучення земельних ділянок та нерухомих об'єктів (майна) на них для суспільних потреб. [278, С. 92]

Під правовим регулюванням розуміється сукупність різноманітних форм і засобів юридичного впливу держави на поведінку учасників суспільних відносин, що здійснюється з метою підкорення цієї поведінки встановленому в суспільстві правопорядку. За його допомогою досягаються встановлення й організація процесу реалізації прав та юридичних обов'язків різними суб'єктами суспільних відносин. [292, С. 226]

Розглядаючи склад осіб, які можуть бути задіяні в реалізації права на будівництво автомобільних доріг, слід враховувати важливу обставину, що регулювання, підпорядкування, відповідність має бути не лише нормам цивільного права, а й земельного права, а також адміністративного права, слід розпочати з загальної характеристики суб'єктного складу сфери будівництва автомобільних доріг.

Відповідно до законодавства України, до суб'єктів цивільних правовідносин належать фізичні і юридичні особи, держава, Автономна Республіка Крим, територіальні громади, іноземні держави. [290, С. 198] Цивільним законодавством встановлено, що суб'єктами цивільного права можуть бути й інші суб'єкти публічного права.

Категорія «суб'єкт права» є однією з основних правових конструкцій як загальної теорії права, так і будь-якої з його галузей. У загальному доктринальному сенсі вітчизняна правова наука під «суб'єктами права» пропонує розуміти учасників суспільних відносин, які відповідно до чинного законодавства визнаються носіями суб'єктивних прав та обов'язків. [128, С. 149]

У той же час, у науковій літературі поняття «суб'єкта права» найчастіше визнається тотожним поняттю «суб'єкт правовідносин», що ґрунтується на традиціях дореволюційної практики, радянського періоду, коли вважалося, що особа є власником певних прав, лише реалізує ту здатність, яка була властива раніше, не набуваючи нових якостей, за винятком тих, які цілком пов'язані зі змістом прав і обов'язків. [48, С. 42]

Це твердження низка вчених визнають спірним. Фізичні, юридичні особи, публічно-правові утворення, визнані законодавством, не завжди можуть бути залучені до будь-яких відносин. Одночасно з цим, будь-яка особа завжди має набір суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що існують у рамках його статусу, які уособлюють собою можливість вчинення певних дій. Відповідно змішуванню понять «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин» сприяє той факт, що суб'єктивні права та юридичні обов'язки є складовими як правового статусу, так і змісту правовідносин. [224]

Суб'єкт права – це потенційний учасник правовідносини, особа, яка може бути носієм тих чи інших юридичних прав та обов'язків. У свою чергу, суб'єктом правовідносин є суб'єкт права, який активно чи пасивно реалізував свою можливість певної поведінки. Таке розуміння осіб, залучених у правове явище, можна застосувати і до сфери будівництва автомобільних доріг. Ускладнений характер права у сфері будівництва автомобільних доріг, який виявляється в наявності як ознак речового права, і зобов'язального права, виявляє себе, зокрема, і щодо його суб'єктів. [56, С. 85]

Крім суб'єктів господарсько-виробничих відносин, що здійснюють будівництво і виконують функції замовників, підрядників, інвесторів тощо, суб'єктами будівельної діяльності є також суб'єкти організаційно-господарських повноважень. Такими суб'єктами є: Кабінет Міністрів України, Мінрегіонбуд, його управління, відділи обласних і районних державних адміністрацій, інспекції державного архітектурно-будівельного контролю, а також районні й обласні державні адміністрації та органи місцевого самоврядування. І дійсно, окремі дослідники включають до суб'єктного складу відносини, зокрема у капітальному будівництві підрядним способом за державні кошти: державу в особі уповноважених органів виконавчої влади, територіальну громаду в особі органів місцевого самоврядування (замовники); організації (генеральний підрядник та підрядник. [292, С. 233]

Одним із елементів будь-яких правовідносин є суб'єкти, співвідношення інтересів яких важливе та актуальне.

У зв'язку з цим вважаємо, що слід визначити особливості правового статусу суб'єктів відносин у сфері будівництва автомобільних доріг.

Юридична особа найчастіше має спеціальний статус відносинах у сфері будівництва автомобільних доріг, відповідно до якого має специфічне найменування. Це – забудовник; технічний замовник; особа, яка виконує інженерні дослідження; особа, яка здійснює підготовку проектної документації; саморегульована організація в галузі інженерних пошуків, архітектурно-

будівельного проєктування, будівництва, реконструкції, капітального ремонту об'єктів капітального будівництва або її член або їх представники. [242, С. 26]

Суб'єктний склад правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг, на нашу думку, має комплексний характер, оскільки в даному випадку відбувається взаємодія як суб'єктів приватного права, так і суб'єктів публічного права (це держава, публічно-правові утворення) між собою. У цій взаємодії і проявляється комплексність. З одного боку, суб'єкт цивільно-правових відносин майнового характеру може перебувати у договірних відносинах з іншим суб'єктом приватного права (це приватний характер взаємозв'язків). З іншого боку, суб'єкт правовідносин майнового характеру може бути пов'язаний з правовими відносинами з іншими суб'єктами публічного права (замовник при взаємодії з органами державної влади, наприклад, при отриманні дозволу на будівництво або на введення об'єкта в експлуатацію.) Спільним для цих двох аспектів взаємодії є наявність договору в основі виникнення правовідносин. [280]

Протилежної думки щодо сторін цивільних договорів дотримується Ю.Б. Алексашина, яка визначила, що «сторони у цивільних договорах – це приватні суб'єкти, які відокремлені один від одного за майновими інтересами та організаційно, не перебувають у підпорядкуванні один в одного, тобто вони юридично рівні. Не втрачається ця самостійність і при вступі в договірні відносини. Кожна зі сторін і кожен із учасників договору, будучи наділений власною правосуб'єктністю, має право ініціювати зміну, розірвання, пролонгацію договору, відмовитись від нього, якщо це передбачено законом або самим договором». [7, С. 47]

При будівництві автомобільних доріг задіяні:

замовники робіт – державне агентство автомобільних доріг України та обласні осередки Служби автомобільних доріг – для доріг державного значення; обласні державні адміністрації в особі визначених департаментів, на баланс яких знаходяться дороги місцевого значення;

підрядники – державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» (власник 100% акцій – Укравтодор) та близько 350 філій); українські будівельні компанії; іноземні будівельні компанії з власними представництвами в Україні; проєктні компанії;

субпідрядники – виробники сировини та матеріалів; власники будівельної техніки; інженер-консультанти;

користувачі – водії та власники приватного автотранспорту; транспортні та логістичні компанії.

З іншого боку, у сфері будівництва автомобільних доріг, складнощів встановлення зв'язків між залученими особами має бути менше, оскільки обмежене право як щодо права власності, так і самого власника. Тільки деякі норми дозволяють виділити конкретних учасників відносин щодо реалізації права у сфері будівництва автомобільних доріг – це власник земельної ділянки, особа, яка має право на здійснення будівництва. Правовий статус зазначених осіб певною мірою досить схожий. Дослідження змісту правової категорії «замовник» дозволяє констатувати, що визначення даного поняття є одним з найбільш дискусійних питань як у правозастосовній діяльності, так і в цивілістичній доктрині. [167]

Ця категорія широко використовується в різних нормативних правових актах, проте на сьогоднішній день не вироблено загальноприйнятої легальної дефініції. Раніше на законодавчому рівні був затверджений термін забудовник/замовник (в такому написанні). У подальшому стало зрозуміло, що використання поняття «забудовник/замовник» створює юридичні колізії і не допомагає в розв'язанні спірних питань. Тому у 2017 році в Законі «Про архітектурну діяльність» була проведена заміна: термін «забудовник» був змінений на «замовник будівництва». І згідно з цими нормами суб'єкт набув статусу «замовника будівництва», якщо володіє земельною ділянкою (однією або декількома) і збирається завершити будівництво у встановленому законом порядку. [189]

Отже, Замовник – це фізична або юридична особа, яка забезпечує на земельній ділянці, що належить їй, будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт об'єктів капітального будівництва, а також виконання інженерних пошуків, підготовку проєктної документації для їх будівництва, реконструкції, капітального ремонту автомобільних доріг. Технічний замовник – фізична особа, що діє на професійній основі, або юридична особа, які уповноважені забудовником та від імені забудовника укладати договори про виконання інженерних робіт, про підготовку проєктної документації, про будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт об'єктів капітального будівництва, готують завдання на виконання видів робіт, надають особам, які виконують інженерні дослідження та (або) здійснюють підготовку проєктної документації, будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт об'єктів капітального будівництва, матеріали та документи, необхідні для виконання зазначених видів робіт, затверджують проєктну документацію, підписують документи, необхідні для отримання дозволу на введення об'єкта капітального будівництва в експлуатацію, здійснюють інші функції.

Привертає увагу той факт, що в якості замовника можуть виступати Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України та обласні осередки Служби автомобільних доріг. [308]

У ст.1 «Положення «Про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України» закріплено, що: Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (Агентство відновлення) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України.

Держава є особливим суб'єктом цивільно-правових відносин. Держава як учасник цивільних правовідносин має правоздатність, яка має особливості, пов'язані з володінням державою владними повноваженнями. [60]

Блащук Т.В. зазначає, що «Україна виступає в цивільних відносинах через органи державної влади, які не виступають при цьому в ролі

владнорозпорядчого суб'єкта публічного права, а діють як рівні у правах з іншими учасниками цивільно-правових відносин. [25, С. 3]

Держава, з одного боку, повинна дотримуватися публічних інтересів всього суспільства, з іншого боку, підкорятися нормам цивільного права, у певних випадках вона є одночасно учасником публічних та приватноправових відносин і це може призводити до конфлікту інтересів. [93, С. 13] Держава реалізує правосуб'єктність через систему органів. О.В.Дзера аналізуючи це питання, зазначав, що «для здійснення своїх функцій держава створює відповідні органи державної влади, якими відповідно до Конституції є Кабінет Міністрів України, що здійснює управління об'єктами державної власності (ст.116 Конституції України) та інші органи виконавчої влади (міністерства, комітети, місцеві державні адміністрації), які здійснюють частину делегованих повноважень. [291, С. 444]

Одним із таких суб'єктів є Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України.

Якщо характеризувати Агентство відновлення як суб'єкта правовідносин, то можна визначити його як центральний орган виконавчої влади, суб'єкт публічної адміністрації та юридичної особи публічного права. О. Шишка зазначає, що «статус юридичної особи направлений на сприяння в досягненні державних інтересів, тобто тих інтересів, які визнані державою і забезпечені правом як інтереси соціальної спільноти, задоволення яких є неодмінною умовою і гарантією існування самої держави Україна». [299]

Агентство відновлення є юридичною особою публічного права, зокрема, воно:

реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення;

реалізує державну політику в частині здійснення заходів з будівництва (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту),

ремонту, модернізації інфраструктури, автомобільного транспорту загального користування.

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України забезпечує організацію:

будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;

будівництва (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту), ремонту, модернізації інфраструктури, автомобільного транспорту загального користування;

технічне прикриття та відбудову автомобільних доріг загального користування державного значення в особливий період;

видає дозвіл на розміщення, будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування державного значення;

приймає рішення щодо демонтування технічних засобів та носіїв реклами, що встановлені в межах смуги відведення автомобільної дороги загального користування державного значення з порушенням вимог законодавства;

здійснює заходи щодо влаштування місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування державного значення. [180]

Служба відновлення та розвитку інфраструктури в Одеській області (далі – Служба) – державна неприбуткова організація, яка заснована на державній власності і належить до сфери управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України.

Учасниками цивільного обігу є органи місцевого самоврядування. Місцеве самоврядування здійснюється територіальними громадами сіл, селищ, міст як безпосередньо, так і через сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи, а також через районні та обласні ради, які представляють спільні

інтереси територіальних громад. У процесі участі в цивільному обігу органи місцевого самоврядування набувають зобов'язальних прав та обов'язків. Вони можуть укласти цивільно-правові договори. [243, С. 213]

Відносини між учасниками будівельних процесів у сфері будівництва автомобільних доріг – різними юридичними особами будуються на основі договорів.

Суб'єкти у сфері будівництва автомобільних доріг можуть бути об'єднані у дві групи:

а) суб'єкти, які безпосередньо здійснюють містобудівну діяльність (замовник, проєктувальник, орган будівельного контролю та ін.);

б) суб'єкти на права та (або) на законні інтереси яких впливає діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг (спільноти громадян, особа здоров'ю, майну якого завдано шкоди при здійсненні містобудівної діяльності, правовласники сусідніх з об'єктів нерухомості, що перетворюються, та ін.).[69, С. 93]

Перехід суспільства на ринкові принципи господарювання дозволив сформувати нормативно-правову базу для ефективного регулювання відносин, що ґрунтуються на співпраці (партнерстві) між органами публічної влади, а також між органами влади та учасниками обороту – суб'єктами цивільного права, які є представниками бізнесу. Модель такого співробітництва відкриває сприятливі перспективи розвитку різноманітних договірних правових форм. Завдяки застосуванню принципу рівності сторін (притаманного цивільно-правовим відносинам), до таких договорів приватний партнер отримує правовий захист, який надається всім учасникам цивільного обороту. Звернення до договірної конструкції дає приватному партнеру можливість не лише «виторгувати» в держави (в особі уповноваженого органу виконавчої влади) договірні гарантії з урахуванням специфіки діяльності, що ним здійснюється, а й у рамках наданих гарантій отримати компенсацію в разі порушення умов договору органом влади.[187, С. 235; 211]

Процес дорожнього будівництва, як правило, складається з кількох етапів, зокрема розробки та затвердження кошторису будівництва, здійснення будівельних та монтажних робіт. Кошторисна вартість встановлюється на основі договору на будівництво із замовником, а також договорів, укладених із постачальниками матеріально-технічних ресурсів. Розробка кошторису здійснюється перед проведенням тендеру, отже, за рахунок коштів майбутнього підрядника (в разі, якщо він виграє конкурс). Якщо ж тендер виграє інше підприємство дорожнього будівництва, витрати на розробку кошторису та участі в тендері не компенсуються замовником і лягають на підприємство, що прогало. Фінансування будівництва доріг здійснюється за рахунок коштів замовника.

Нині широко практикується укладання договорів у публічно-правовій сфері з метою управління суспільними відносинами в межах виконання державою (державним органом) своїх публічно-правових функцій. При аналізі правової природи договорів, що застосовуються у сфері публічних правовідносин, використовуються різні критерії, проте всі вони, як правило, лише підкреслюють різні прояви функції управління суспільними відносинами, не торкаючись правової природи, властивої самій конструкції – цивільно-правового договору. У ряді випадків, коли держава не вступає безпосередньо в договірні відносини з приватними особами, вона може визначати або впливати на зміст договорів, що укладаються учасниками ринку, формулюючи загальні вимоги щодо договорів, що укладаються учасниками відповідних правовідносин. [221, С. 24] Такий вплив може бути різними способами, наприклад, шляхом встановлення вимог (нормативів) до певних категорій суб'єктів права – учасників обороту.

У законодавстві до договорів між приватною особою та органом управління вже сформувалося ставлення як до цивільно-правових договорів, хоча при цьому враховується, що цивільно-правові договори регулюють відносини між сторонами договірних відносин, які мають рівний статус суб'єктів цивільного права. Визнаючи рівний статус учасників договору,

законодавець застосовує до них як загальні положення про договори, так і спеціальні норми для окремих видів договорів, що передбачаються в частині другій ЦК. Нині в законодавчій практиці ці цивільно-правові договори містять вироблені за згодою сторін умови та порядок діяльності сторін протягом тривалого терміну дії такого договору.

Правила, що встановлюються державою, дозволяють зменшити невизначеність і тим самим упорядкувати взаємини між суб'єктами у сфері будівництва автомобільних доріг

Відносини, що складаються щодо автомобільних доріг загального користування, підлягають комплексному правовому регулюванню. При цьому значна роль має бути відведена спеціальному законодавству про автомобільні дороги, оскільки є самостійний предмет регулювання – відносини, що складаються в режимі загального користування щодо специфічних об'єктів права – автомобільних доріг. Разом з тим, при регулюванні названих відносин слід спиратися на положення чинних кодифікованих нормативних актів та інших законів, відповідно до яких має наводитися спеціальне законодавство у сфері автомобільних шляхів та дорожньої діяльності.

У зв'язку з цим пропонуємо:

1. «Про автомобільні дороги» доповнити положеннями, що конкретизують статус автомобільних доріг загального користування як об'єктів права, лінійних об'єктів нерухомості. Важливо зазначити, що публічні автомобільні дороги загального користування, які включені до мережі автомобільних доріг загального користування, вилучені з цивільного обороту. Слід зазначити, що це об'єкти обмежені у цивільному обороті і щодо них не можливі юридично значущі дії, а саме: передача за договором в експлуатацію на платній основі різним власникам, як публічним, так і приватним.

2. Забезпечити відповідність положень «Про автомобільні дороги » про єдиний лінійний об'єкт нерухомості, вилучений з обороту, з положеннями Земельного кодексу ст.71 «Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства, що надаються для створення автомобільних доріг загального

користування, зокрема, необхідно доповнити підпунктом д) «автомобільними дорогами та дорожніми об'єктами загального користування». Це дозволить забезпечити принцип єдності правової долі такої земельної ділянки та розташованого на ній єдиного лінійного об'єкта нерухомості – автомобільної дороги загального користування.

Розділ 4. Основні види цивільно-правових договорів, що використовуються в будівництві автомобільних доріг: порівняльно-правовий аспект

4.1. Цивільно-правові договори, що забезпечують проєктування та інформаційне моделювання автомобільних доріг

Будівництво автомобільних доріг є складним технологічним процесом, який, як правило, пов'язаний з підготовкою проєктних матеріалів. Зазвичай до інновацій відносять вибір оптимальних схем проєктування, матеріалів, розрахунок трудовитрат і т.ін.

Заходи з розвитку транспортної інфраструктури, заплановані у відповідних відомчих програмах та містобудівній документації щодо реконструкції автодоріг, будівництва транспортних коридорів, обходів населених пунктів, під'їздів до населених пунктів, транспортних розв'язок і шляхопроводів, комплексів автосервісу тощо. На трасі Київ – Одеса триває будівництво нової транспортної розв'язки поблизу села Віта – Поштова. Проєкт передбачає будівництво тунельної споруди, що забезпечить безпечний і зручний розворот автотранспорту для мешканців прилеглих населених пунктів. [37]

Траса автомобільної дороги повинна прокладатись з урахуванням відповідної містобудівної документації:

- генеральної схеми планування території України;
- схеми планування Автономної республіки Крим;
- схеми планування окремих територій, областей, районів, їх окремих територій, які мають регіональне значення;
- генеральних планів, або планів зонування територій населених пунктів;
- детальних планів територій. [3]

У залежності від виду автомобільної дороги готується комплекс документів на базі наступних нормативних актів:

- державні норми будівництва (якщо будується дорога державного значення)

правила забудови (регіональні).

правила забудови (місцеві).

Будівництво неможливе без дотримання Державних стандартів України та Державних санітарних норм і правил.

Вважаємо, що буде доцільно дослідити маловивчену проблему організації будівництва автомобільних доріг та застосування законодавства щодо договору підряду на проведення проєктних та пошукових робіт та визначення його місця в системі договорів щодо будівництва автомобільних доріг.

М.М. Великанова зазначає, що «дослідження всіх договорів як єдиної системи дозволяє розглядати їх не як роздрібнену масу окремих, таких, що не мають зв'язку між собою, видів договорів, а як певну їх сукупність, в основі якої лежать єдність і взаємозв'язок між окремими договорами. На її думку, «варто звернути увагу, що місце договору в системі договорів визначається через загальні й спеціальні ознаки. Загальні (родові) ознаки дозволяють включити договір у систему договорів, а спеціальні – вирізнити цей договір у загальній системі». [31, С. 33]

З приводу цивільно-правових договорів, що забезпечують проєктування, слід зазначити, що не існує єдиного підходу – в одному випадку укладається посередницький договір з елементами договору надання послуг, в іншому – договір підряду на проведення проєктних та пошукових робіт.

За правовою природою договір, яким до участі у процесі будівництва залучається професійна організація-забудовник (далі – замовник), є різновид посередницького договору із загальними елементами договору надання послуг.

Що стосується першого, то замовник залучається до реалізації інвестиційного проєкту, коли сам інвестор через специфіку чи якихось інших причин немає можливості виконувати функції забудовника самостійно, не маючи необхідної матеріально-технічної бази, кваліфікованих працівників тощо.

Підставою виникнення інвестиційного зобов'язання між замовником та інвестором може бути лише договір. Законодавство не містить якогось

спеціального терміна для позначення його назви. Звісно ж, цьому договору логічно було б дати ту саму назву, що носить і зобов'язання, яке виникає з підстави цього договору, позначивши його, таким чином, інвестиційним договором і визначивши його так: під інвестиційним договором у будівельній сфері розуміється домовленість між інвестором та замовником, яка є підставою виникнення однойменного зобов'язання та якою встановлюються їх взаємні права та обов'язки щодо передачі інвестором у розпорядження замовника матеріальних та нематеріальних ресурсів для організації та забезпечення будівництва (ремонту чи реконструкції) на користь інвестора об'єктів будівництва.

Основними завданнями інвестиційного договору у сфері будівництва автомобільних доріг є кваліфікація предмета будівництва, встановлення кола осіб, які беруть участь у реалізації інвестиційного проєкту, визначення джерел та способів фінансування будівництва.

Різновидом інвестиційного договору є договір виконання функцій замовника, що укладається між інвестором та організацією, яка спеціалізується у виконанні функцій замовника-забудовника. У зазначеному договорі інвестор доручає замовнику реалізацію інвестиційного проєкту, наділяє його правами володіння, користування та розпорядження капітальними вкладеннями на період будівництва об'єкта.

За ст. 1 Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 р. інвестиції у відтворення основних фондів і на приріст матеріально-виробничих запасів здійснюється у формі капітальних вкладень. Отже, договір будівельного підряду – це ще й правова форма реалізації капітальних вкладень. [296, С. 19]

Щодо характеристики інвестиційного договору, то слід зазначити: двосторонньо зобов'язуючий договір, що містить взаємні права та обов'язки двох рівноправних учасників, контрагентів. Інвестору відповідно до договору надається право вимагати від замовника вчинення певних дій, однак і на самого

інвестора покладається обов'язок вчинення встановлених дій. Надання інвестицій відбувається в обмін на передачу майбутнього зведеного об'єкта.

Правовою метою договору або отримання доходу внаслідок вкладення інвестицій в об'єкти підприємницької діяльності, або досягнення позитивного ефекту, наприклад, у вигляді отримання об'єкта нерухомості, нехай і для задоволення особистих, споживчих потреб, що за чинним законодавством не є незаконним. [129, С. 131]

Тому в договорі повинні бути прописані інвестиції в основний капітал: нове будівництво, розширення, реконструкцію, технічне переоснащення діючих автомобільних доріг та інших дотичних об'єктів.

Отже, згідно з умовами інвестиційного договору, інвестор повинен мати інформацію про вартість своєї частки (об'єкта в цілому) в об'єкті, що будується.

Упродовж 2019-2021 років спостерігалось суттєве поліпшення показників обсягів інвестицій та отриманого результату в дорожньому будівництві, зокрема:

- 2019 рік – за 21,3 млрд грн було збудовано і оновлено 846 км доріг державного значення та 73 штучні споруди;
- 2020 рік – за 83 млрд грн було збудовано і оновлено 4 056 км доріг державного значення та 158 штучних споруд;
- 2021 рік – за 106 млрд грн було збудовано й оновлено 5 098 км доріг державного значення та 250 штучних споруд. [115]

На наш погляд, проблема наявності в цивільному законодавстві самостійних договірних інститутів, розмежування яких викликає певні труднощі, є наслідком надмірної диференціації законодавства, тобто положення, коли для кожної правової ситуації, яка, на думку законодавця, заслуговує на регламентацію, створюються окремі норми без врахування того, що аналогічні відносини вже врегульовані.

За договором оплатного надання послуг виконавець зобов'язується за завданням замовника надати послуги (здійснити певні дії або здійснити певну діяльність), а замовник зобов'язується сплатити ці послуги.

Оскільки в переважній більшості випадків замовник, виконуючи завдання інвестора, діє від свого імені, але в інтересах та за рахунок інвестора до такого договору в силу ст. 1011 ЦК України повинні застосовуватися правила договору комісії, встановлені у гл.69 ЦК України. [287]

Основу правового регулювання майнових підрядних відносин, що виникають у процесі підготовки проєктних матеріалів, становлять норми § 4 гл. 61 ЦК України. [287] Законодавець визначив, що суб'єкти укладають договір підряду на виконання проєктних і пошукових робіт, за яким підрядник зобов'язується за завданням замовника розробити технічну документацію та (або) виконати пошукові роботи, а замовник зобов'язується прийняти та сплатити їх (ст. 887 ЦК України). [16]

Характеризуючи договір підряду на проведення проєктних та пошукових робіт, слід наголосити, що досліджуваний договір за своєю природою є двостороннім, синалагматичним (взаємним), оплатним, консенсуальним, строковим, ризиковим (алеаторним). Двосторонність вказує, що як підрядник, так і замовник мають взаємні суб'єктивні права та юридичні обов'язки один щодо одного і є одночасно і кредитором, і боржником. Синалагматичність вказує на те, що одна зі сторін стає зобов'язаною лише тоді, коли інша сторона виконає перед нею своє зобов'язання, або одна із сторін отримує право вимоги стосовно іншої, якщо виконає своє зобов'язання. [61]

Укладання договору стає можливим лише в тому випадку, якщо сторони узгодили його суттєві умови, включаючи предмет.

Основна специфіка підряду на проведення проєктних і пошукових робіт полягає у предметі цього зобов'язання – особливостях, та у характері діяльності, яка була виконана, і з тим результатом, яким дана робота має завершитися.

Класифікація договорів підряду на проведення проєктних та пошукових робіт запропонована В. С. Мілаш, за такими критеріями: « 1) за економіко-правовим результатом – договорами на виконання робіт; 2) за формою та ступенем організації ринку, в межах якого він укладається – договорами,

укладеними в межах звичайного виробничого ринку; 3) за порядком узгодження договірних умов – взаємоузгодженими; 4) за порядком визначення ціни – договорами з динамічними цінами; 5) за характеристикою оферти – договорами з індивідуалізованою або конкурсною офертою». [135, С. 88-40]

Л.К. Веретельник, визначає, що «договори підряду на проведення проєктних та пошукових робіт слід визначати відповідно до:

- розміщення норм про цивільно-правові договори в позитивному праві – охоплені регулюванням у ЦК України;

- згідно до структури гл.69 ЦК України – §4 договори підряду на проведення проєктних та пошукових робіт». [32, С. 4-6]

Вказану позицію підтримує низка вчених сучасності, які зазначають, що предметом договору підряду на виконання проєктних та пошукових робіт є самі проєктні та пошукові роботи, за підсумками яких підрядник зобов'язаний підготувати і передати замовнику технічну документацію, або подати дані, отримані при проведенні пошукових робіт. [31, С. 34]

В. Гуцуляк визначає наступне: – «предметом договору на проведення проєктних робіт є проєктна та інша технічна документація, а пошукових – безпосередньо сама робота, а не її результат. Водночас результатом пошукових робіт є відповідний документ, що містить матеріали в текстовій формі й у вигляді карт (схем), який відображає відомості про пошукові завдання, про місцезнаходження території, на якій планується здійснювати такі роботи, про види, обсяги, способи і строки проведення пошукових робіт, про результати комплексного вивчення природних і техногенних умов зазначеної території, в тому числі про результати вивчення, оцінки та прогнозу можливих змін природних і техногенних умов зазначеної території та повинен містити оцінку впливу виконання інших робіт (будівельних, видобувних тощо) на навколишнє середовище та інші об'єкти, що розміщені поруч. [57, С. 24-29]

Існує інша думка щодо договору, який досліджується, ряд вчених пропонує вважати предметом договору підряду на проведення проєктних та пошукових робіт як проєктування та розробку технічної документації, так і

саму технічну документацію. У даному випадку предмет договору розглядається не як дія, яка має вирішальне значення для виконання зобов'язання, а як сукупність цієї дії та отриманого результату. [26, С. 87] У деяких роботах оцінка предмета договору підряду на проектування як істотної умови, без якої договір не може вважатися укладеним, на жаль, взагалі не визначається. Зазвичай робиться відсилання до загальних положень про підряд, де предмет договору розглядається як упредметнений результат роботи підрядника, вираженого у виготовленні нової речі, переробці існуючої чи іншої форми.

Традиційно предмет договору підряду на проведення проєктних та пошукових робіт у будівництві автомобільних доріг розглядається або як результат роботи підрядника, або як діяльність підрядника з розробки проєктної документації та матеріалів інженерних результатів для будівництва.

Причина різних підходів у тому, що в науці цивільного права відсутня єдина уява про предмет договору, який досліджується. Більше того, спеціальних наукових досліджень з цього напрямку в рамках чинного цивільного законодавства, на жаль, не проводилося. [81, С. 49]

Вважаємо, що з метою подальшого дослідження щодо предмету договору підряду на проведення проєктних та пошукових робіт у будівництві автомобільних доріг потребують детального аналізу. Спочатку необхідно виходити з того, що предмет договору, який розглядається, – це не просто теоретична конструкція, а елемент, який має значення для виникнення зобов'язальних правовідносини.

Наприклад, у ст.22 Закону України «Про дорожній рух» передбачено таке: «Організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб осіб з інвалідністю (в тому числі встановлення

автоматизованих систем керування дорожнім рухом із звуковим сигналом). [197]

Відповідно до ст.638 ЦК України предмет віднесено законодавцем до розряду істотних умов договору, тобто умов, без погодження яких договір не вважатиметься укладеним. По суті, це означає, що за відсутності предмета (у тому числі за неправильного його визначення) договору як юридичного факту не виникає, отже, не виникає зобов'язання, а також прав та обов'язків, які утворюють його зміст. Фактично це означає, що предмет договору підряду на проєктні та пошукові роботи у сфері будівництва автомобільних доріг повинен розглядатися як складова юридичного факту.

Чи можна розглядати технічне завдання на проєктування автомобільної дороги як елемент предмета даного договору? У юридичній літературі технічне завдання розглядається як самостійний юридичний факт-дія. Зокрема вказаної позиції дотримується І. О. Ізарова, зазначаючи, що в системі юридичних фактів завдання належить до одностороннього правочину та в сукупності з іншим юридичним фактом – домовленістю замовника і підрядника на проведення проєктних і пошукових робіт – утворює юридичний склад, необхідний для виникнення зобов'язального підрядного правовідношення. Необхідно звернути увагу, що завдання на проєктування може впливати на формування істотних умов договору. Наприклад, завдання замовника вказує як на фронт передбачуваних робіт, так і на основні параметри технічної документації, що розробляється для будівництва автомобільної дороги. Очевидно, що завдання замовника визначає майбутні дії підрядника в зобов'язанні і може розглядатися як передумова формування предмета договору підряду на проєктування. [80, С. 39] Однак формулювання завдання, на нашу думку, не є одностороннім правочином. По-перше, відмінність вбачається з правових наслідків. Передбачається, що односторонній правочин створює в першу чергу обов'язок для особи, яка вчинила правочин. Створювати обов'язки для інших осіб він може лише у випадках, зазначених у законі, або за згодою з цими особами. Видача завдання створює обов'язки не в особи, яка вчиняє односторонній акт

волевиявлення, а в особи, для якої дії з видачі завдання були призначені. По суті, тут зобов'язаною стає особа, яка волевиявлення не робить. Навіть якщо припустити, що завдання може коригуватися домовленістю сторін, ця угода неспроможна вплинути на наступне формування обов'язків, як із одностороннього правочину. При вчиненні одностороннього правочину правові наслідки у вигляді виникнення, зміни або припинення прав та обов'язків виникають або відразу, або при настанні певної умови. Видача завдання замовником пов'язана з виникненням, зміною чи припиненням правовідносин, оскільки правовідносини вже виникли після підписання договору підряду на проведення проєктних і пошукових робіт, а видачу завдання в даному випадку варто розглядати як елемент його виконання.

По-друге, можна побачити відмінність за способом волевиявлення та мети вчинення дій уповноваженою особою. Односторонні правочини можуть бути укладені усно чи письмово. Видача завдання замовником завжди повинна надаватися лише письмово, оскільки специфіка будівництва передбачає необхідність фіксації завдання основних параметрів роботи (фронту, обсягу). У зв'язку з цим підготовку технічного завдання на проєктування можна розглядати як дію боржника, яка за часом не може виходити за межі існуючого зобов'язання. Слід вважати, що такий обов'язок виникає у тому випадку, якщо договір підряду на проведення проєктних і пошукових робіт вже укладений і виконується, тобто попередньо було визначено предмет договору. Фактично це означає, що підготовка технічного завдання на проєктування як дію виконання зобов'язання існує лише разом із зобов'язанням. Такий підхід дозволяє зробити висновок, що такі дії повинні утворювати предмет договору підряду на проєктно-пошукові роботи в будівництві автомобільних доріг. [113, С. 42]

Отже, слід зробити висновок, що предмет договору є елемент, що становить зміст юридичного факту. Він відрізняється від предмета зобов'язання та об'єкта договору. Відмінність у тому, що предмет договору не замінює предмет і об'єкт зобов'язання, а об'єднує їх, визначаючи волевиявлення сторін і модель майбутніх зобов'язальних правовідносин. Імовірно, що предмет

договору, який відображає об'єкт майбутнього цивільного правовідношення та предмет зобов'язання, можна розглядати як зміст та форму. Так, укладаючи договір підряду на проведення проєктних і пошукових робіт при будівництві автомобільних доріг, сторони при визначенні предмета вказують одночасно на об'єкт правовідносин, яким виступає робота з упредметненим результатом у вигляді підготовлених проєктних матеріалів, та предмет виконання – дії сторони, які здійснюються щодо виділеного об'єкта. Очевидно, що тільки в цьому випадку вбачається спрямованість зобов'язання, що відображає поєднання інтересів суб'єктів договору.

Предмет договору підряду на проєктні роботи в будівництві автомобільних доріг слід розглядати як результат угоди замовника та підрядника, де їхнє волевиявлення спрямоване на отримання проєктно-технічних матеріалів (матеріалів інженерних пошуків) щодо яких здійснюються дії підрядника щодо виконання відповідної роботи та передачі результату, а також виникають права та обов'язки сторін. [286, С. 542]

Таке розуміння предмета договору підряду на проєктні роботи під час будівництва автомобільних доріг дозволить вирішити проблеми, що виникають у судовій практиці. Зокрема, даний підхід дозволяє врахувати наявні уявлення про предмет як виконання роботи підрядником та результат роботи підрядника, вираженому в проєктних матеріалах. Однак це відбувається не через об'єкт майбутніх правовідносин (робіт) та предмет виконання боржника, а через предмет договору, результат якого призводить до виникнення самостійного юридичного факту. З погляду договору на проєктні роботи під час будівництва автомобільних доріг як самостійного юридичного факту, що відрізняється від суміжних правових конструкцій, предмет договору (результат) характеризується такими особливостями.

1. Виконання роботи підрядника є дією сторони, спрямованою на досягнення кінцевої мети, яку переслідували учасники, укладаючи договір. Безцільно вчиняти дії немає сенсу, якщо йдеться про вступ до договірних відносин. Кінцева правова мета полягає у виготовленні проєктних матеріалів на

будівництво автомобільної дороги та виникненні права власності на них. Проектні матеріали мають індивідуальний характер, оскільки враховують вимоги замовника та можуть бути надалі використані при будівництві автомобільної дороги лише в конкретній місцевості. Одночасно ця дія визначає й утворює в майбутньому предмет виконання зобов'язання.

2. Волевиявлення сторін спрямоване на отримання проектних та (або) пошукових матеріалів, які можуть бути отримані під час проведення робіт, та передачу їх результату, що відображає об'єкт щодо якого виникають у майбутньому основні права та обов'язки. [150]

Проектування будь-яких інженерних споруд, зокрема автомобільних доріг, загального користування регламентується відповідними нормативними документами: загальними – для інженерного будівництва, спеціальними – для конкретного виду будівництва.

Основним документом у проектуванні інженерних споруд, що регулює правові та фінансові відносини, взаємні зобов'язання і відповідальність сторін, є договір (контракт), який укладається між замовником і виконавцем із залученням для розроблення проектної документації пошукових, проектних, будівельних та інших організацій.

Замовник може делегувати на договірній основі відповідні права юридичним або фізичним особам (які мають право на такого роду діяльність), поклавши на них відповідальність за розробку та реалізацію проекту. Невід'ємною частиною договору (контракту) на розроблення проектної документації є завдання на проектування.

Порядок розроблення, погодження, затвердження і склад проектної документації на будівництво інженерних споруд викладені в нормативах ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» та ДСТУ Б А.2.4-4:2009 «СПДБ. Основні вимоги до проектної та робочої документації» [138].

Проекти, робочі проекти на будівництво інженерних споруд, незалежно від джерел фінансування, форм власності та приналежності, підлягають державній

експертизі відповідно до порядку, визначеного ДСТУ-Н Б А.2.2-10:2012 «Настанова з організації проведення експертизи проєктної документації на будівництво» [233].

Сьогодні інформатизація та цифровізація стали пріоритетними напрямками вдосконалення будівельної галузі в цілому, так і у сфері будівництва автомобільних доріг. Перехід у сфері будівництва автомобільних доріг до нової, цифрової формації є закономірним процесом розвитку цифрової економіки загалом. У проєктуванні у сфері будівництва автомобільних доріг застосовуються технології, що не просто покращують якісний стан матеріального об'єкта та процес його зведення, а створюють додаткові форми відображення інформації про об'єкт, що дозволяють системно впливати на динаміку відповідного процесу та більш ефективно контролювати його. Одним із методів здійснення планування та будівництва автомобільних доріг, які показали свою високу результативність, є інформаційне моделювання.

Інформаційне моделювання під час будівництва автомобільних доріг є процесом, у результаті якого формується інформаційна модель об'єкта будівництва, яка на кожній стадії будівництва відображає обсяг обробленої на конкретний момент інформації (архітектурної, конструкторської, технологічної, економічної, іншої) щодо конкретного відрізка автомобільної дороги.

Інформаційна модель (building information model) – це сукупність поданих в електронному вигляді документів, графічних та неграфічних даних щодо об'єкта будівництва, що розміщується відповідно до встановлених правил у середовищі загальних даних, утворює єдине достовірне джерело інформації з об'єкта всіх або окремих стадій його життєвого циклу. Життєвий цикл (від англ. product life cycle) – період, протягом якого здійснюються інженерні дослідження, проєктування, будівництво (в тому числі консервація), експлуатація (в тому числі поточні ремонти), реконструкція, капітальний ремонт. [255, С. 491].

Таким чином, інформаційна модель як об'єкт процесу інформаційного моделювання є єдиною концептуальною основою (системою даних), на якій формуватиметься весь будівельний процес від початку до демонтажу.

З точки зору організаційної складової, технологія BIM дозволяє створити прозоріші та зручніші схеми взаємодії безлічі учасників проєктувального та будівельного процесу, підвищити взаємну поінформованість фахівців, які виконують суміжні роботи в рамках єдиного проєкту, централізувати документообіг, підвищити якість управління будівництвом загалом. Крім того, спрощуються процедури отримання робочої (технічної) документації, видачі дозволів на будівництво, збільшуються можливості прискореної перевірки дотримання вимог СП, ГОСТ, СНиП на початок будівництва у спеціальних інформаційних системах. [324]

В Україні BIM знаходиться на початковій стадії застосування. BIM-технології – це новий підхід до управління цифровою інформацією в будівельній галузі, який дозволяє віртуально відтворити об'єкт ще до початку його будівництва. Він дає змогу підвищити безпеку та надійність будівель і споруд, контролювати якість та швидкість будівельних робіт, суттєво знизити ймовірність помилок у проєктах, зменшити вартість будівництва та оптимізувати витрати на стадії експлуатації.

«Модернізація та цифрова трансформація вітчизняної будівельної галузі, зокрема завдяки впровадженню BIM-технологій, дає змогу вирішити низку системних проблем. Йдеться про низьку якість проєктування і будівництва, неефективне використання ресурсів, непрогнозованість затрат на експлуатацію побудованих об'єктів, аварійність будівель та споруд, брак інвестицій, ресурсоемність та неенергоефективність галузі» [208].

З одного боку, говорити про BIM можна насамперед у розрізі інформаційних та цифрових технологій як про один із способів автоматизації процесу будівництва та підготовки проєктної документації. Але, з іншого боку, створення, управління інформаційною моделлю і її впровадження передбачає і виникнення певних правових відносин.

Потреби вдосконалення чинної системи національних стандартів диктують необхідність їх відновлення та приведення у відповідність до потреб практики. У цілому ж у цій сфері відносин правове регулювання поки що позбавлене системності та впорядкованості.

У перспективі застосування інформаційного моделювання стане основним способом реалізації проєктування та будівництва: від приватного сектора до будівництва цілих міст.

У комплексному розумінні право як регулятор соціальних зв'язків, що виникають із приводу застосування BIM, можна розглядати як всю систему правових установ, присвячених регламентації відповідних типів відносин. Якщо ж уявити процес створення та використання інформаційної моделі як допоміжний засіб оптимізації діяльності суб'єктів зі зведення (реконструкції, реставрації, зміни, ремонту, експлуатації, зносу тощо) конкретного об'єкта, то основне правове значення набувають приватноправові інструменти організації та досягнення мети. І такими виступають передусім цивільно-правові договори. [322, С. 280]

Заснована на впровадженні BIM еволюція сфери проєктування та будівництва вимагає диференціації правового регулювання, а також удосконалення механізмів договірної взаємодії сторін, що беруть участь у розробці BIM та в подальшій діяльності, пов'язаній з її використанням. Вибір договірної моделі забезпечення інформаційного моделювання ґрунтується на таких факторах: 1) конкретний спосіб побудови інформаційної моделі та її зміст; 2) особливості суб'єктного складу правовідносин; 3) розподіл ризиків та характер управління проєктуванням; 4) ступінь інтеграції інформаційної моделі у процеси проєктування, будівництва та експлуатації. [23]

Звісно ж, що кваліфікація такого унікального об'єкта як інформаційна модель, за аналогією з об'єктами підрядних відносин неприпустима, оскільки і за своєю суттю, і за правовою природою вона є складним об'єктом цивільних прав з інформаційною сутністю, пов'язана зі створенням інших матеріальних

об'єктів цивільних прав. Дефініція інформаційної моделі не закріплена в нормативно-правових актах.

Інформаційна модель споруди будується з компонентів, під якими розуміється цифрове представлення фізичних та функціональних характеристик окремого елемента об'єкта будівництва, призначене для багаторазового використання. На практиці предметом договорів на розробку проєктної документації з використанням BIM виступає створення набору файлів моделі, створених у форматі певної візуалізації на підставі вихідних даних та технічного завдання, що складаються з 3D- та (або) 2D-елементів. [311]

У цивільно-правовому аспекті інформаційну модель можна охарактеризувати такими ознаками:

1) інформаційна складова: створення нових комерційно цінних відомостей, що ідентифікують майбутній (існуючий) об'єкт цивільних прав (об'єкт нерухомості) та що належать до процесу його створення (зміни тощо);

2) визначеність та дискретність змісту: інформаційна модель містить цифрову проєкцію об'єкта будівництва або його частин з усіма фізичними, технічними, функціональними характеристиками на всьому його життєвому циклі (від задуму до виведення з експлуатації);

3) існування в електронній формі;

4) обмеженість доступу: до інформаційної моделі має доступ обмежене коло осіб (від розробників до користувачів);

5) наявність у змісті відомостей охоронюваних результатів інтелектуальної діяльності (ноу-хау, об'єкти авторських, патентних прав, програми та додатки для ЕОМ, бази даних тощо);

6) динамічний характер: цифрова модель постійно змінюється, трансформується, наповнюється новим змістом, відбиваючи послідовні та паралельні процеси реальних дій з проєктування та будівництва. Найбільш значні зміни інформації про об'єкт капітального будівництва відбуваються у момент завершення будівництва та введення в експлуатацію. Проєктна модель (BIM) перетворюється на експлуатаційну модель (AIM). [313]

Інформаційну модель можна охарактеризувати як особливий багатокомпонентний об'єкт цивільних прав з ознаками економічної цінності через його унікальність, здатність задовольняти потреби, наявність суб'єктивних прав на використання (в тому числі передачу, знищення, перетворення тощо) відомостей, що становлять зміст цифрової моделі, системного взаємозв'язку з іншими об'єктами цивільних правовідносин. Цивільно-правовий режим моделі BIM визначає необхідність вибору спеціального договірно-правового інструментарію, що забезпечує взаємодію суб'єктів відносин із розробки, впровадження, використання BIM у будівництві автомобільних доріг. [50, С. 85]

Практика судів у сфері вирішення спорів, пов'язаних із тлумаченням умов договорів на створення BIM, поки що не сформовано. Насамперед питання виникають при кваліфікації правовідносини та результату виконання робіт з розробки інформаційної моделі. В основному суди застосовують норми про договір на створення проєктних робіт та про договір будівельного підряду: очевидно, що в майбутньому назріє необхідність систематизації та єдиного роз'яснення судової практики щодо спорів, пов'язаних з реалізацією договірних умов щодо розробки та впровадження BIM.

На сьогодні нормативно закріплені конструкції цивільно-правових договорів не відповідають особливостям організаційних, інформаційних та економічних відносин, пов'язаних із застосуванням BIM. Частково конструкції договорів на розробку цифрової моделі об'єкта капітального будівництва подібні до договірних форм, що застосовуються у проєктуванні, але вони повинні враховувати набагато більше коло відносин, забезпечуючи багаторівневий виробничий процес, що передбачає безперервний обмін даними про проєкт або об'єкт будівництва між учасниками протягом усіх етапів його існування: від задуму до виведення з експлуатації. [315]

Договори про створення проєктної документації у формі цифрової моделі, договори виробничого циклу (будівельний підряд, субпідряд, постачання будівельних матеріалів, обладнання, різні договори на надання послуг, зокрема

договір авторського нагляду тощо) та договори експлуатаційної спрямованості слід розглядати у вигляді єдиного функціонального взаємозв'язку. З точки зору практичних потреб, є обґрунтованим застосовувати такі договірні регулятори відносин, які б об'єднували систему всіх взаємозв'язків між учасниками процесів проєктування, будівництва та технічного забезпечення з впровадженням BIM.

Проєктуванню та будівництву із застосуванням BIM властиві певні структури суб'єктного складу і характеру правовідносин, що триває. Коло учасників відносин диференціюється залежно від стадії BIM та функцій учасників на тому чи іншому етапі проєктування, пошуку, будівництва та експлуатації. Так, одна група суб'єктів бере участь у створенні BIM, інша група забезпечує її використання та впровадження. До наступних суб'єктів, які беруть участь у веденні інформаційної моделі слід віднести: забудовник, технічний замовник, спеціаліст, який готує обґрунтування інвестицій, підрядники (дослідники, проєктувальники).

Крім того, оскільки BIM передбачає застосування цифрового аналога об'єкта будівництва і після введення його в експлуатацію, і навіть на етапі його ліквідації, то суб'єктом, що має доступ до інформаційної моделі, виступає певна група користувачів. У систему правовідносин, що виникають у зв'язку з BIM, включаються і додаткові суб'єкти, чиї функції в основному носять технічний, допоміжний характер і пов'язуються з програмним забезпеченням цифрової моделі. Правовий статус таких осіб близький до статусу інформаційних посередників, чітко розмежовуються правничий та обов'язки суб'єктів стосовно елементів інформаційної моделі кожному етапу проєкту; визначається порядок застосування цифрового двійника об'єкта під час планування кошторису, термінів, окремих етапів; закріплюються заходи персональної відповідальності щодо управління інформаційною моделлю залежно від стадій проєкту. Крім того, отримують правову регламентацію відносини щодо координації та вирішення спорів, пов'язаних із впровадженням BIM. [314]

Наведені вище аспекти, у свою чергу, створюють основу формування договорів. І така детальна регламентація окремих ділянок правовідносин, що акумулюють різні ланки виробничого процесу, здається необхідна з погляду правової визначеності та збалансованого механізму реалізації прав та обов'язків безлічі суб'єктів.

На етапі створення інформаційної моделі зовнішній аспект системи договірних зв'язків проявляється на рівні взаємодії замовника та проєктувальника. Внутрішній зріз договірних правовідносин забезпечує взаємозв'язок суб'єктів, які беруть участь у розробці цифрової моделі за проєктувальника (зазвичай, групи інженерів, архітекторів, створюють відповідний інформаційний продукт у межах єдиного програмного забезпечення). Після готовності інформаційної моделі та робочої документації, необхідно розпочати будівельний процес на основі заданих у моделі параметрів, що передбачає формування договірно-правових зв'язків між замовником, проєктувальником, підрядником, іншими особами. На етапі застосування інформаційної моделі в рамках вже готового об'єкта будівництва підключається нова група договірних відносин, які відповідають за експлуатацію об'єкта відповідно до його цифрового двійника.

З погляду цивілістичного характеру договірні конструкції, що застосовуються для забезпечення інформаційного моделювання, є змішаними, ускладненими міжгалузевими зв'язками приватного та публічного права (в частині змісту умов про відповідність технічним стандартам, вимогам містобудівного, природоохоронного, енергетичного законодавства тощо). Вимоги, зокрема пов'язані з екологічною безпекою, енергоемністю, є невід'ємними елементами практично всіх світових стандартів BIM.

Оскільки в найближчому майбутньому сфера проєктування та будівництва вийде на якісно новий рівень розвитку внаслідок впровадження методів інформаційного моделювання, це вимагатиме адаптації цивільно-правових договірних регуляторів, які супроводжують відповідну діяльність. Однією з форм оптимізації приватно-правового регулювання BIM виступає створення

системи типових договорів на основі стандартів та положень національного законодавства.

Комплексні договірні інструменти, що забезпечують процес будівництва з використанням BIM, доцільно формувати за ознакою інтеграції положень, пов'язаних з розробкою інформаційної моделі, передачею, припиненням прав на відповідний об'єкт та окремі його компоненти, з одного боку, та застосуванням інформаційної моделі при будівництві та експлуатації, з іншого.

З точки зору структуризації, договірні конструкції про проектування та будівництво з використанням BIM доцільно опрацьовувати шляхом закріплення загальних умов, у яких визначаються цілі, стратегії та завдання щодо реалізації BIM для конкретного проекту; спеціальних умов, присвячених правам та обов'язкам суб'єктів, заходам відповідальності. «Цільовий» атрибут цивільно-правових договорів дуже важливий, оскільки він дозволяє формалізувати очікування суб'єктів договірної зв'язку, визначити перелік завдань, набір заздалегідь обумовлених методів та механізмів виконання роботи та управління процесом загалом та окремими його проміжними станами.

Подібна структура договірних положень (загальні, особливі умови тощо) властива, наприклад, типовим договірним проформам, розробленим у рамках Міжнародної федерації інженерів-консультантів FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils), також у рамках британського Трибуналу за спільними контрактами. [319]

Крім основних конструюючих ознак (предмет, ціна, терміни тощо), елементні та позаелементні особливості договорів у сфері проектування та будівництва за методом BIM повинні відображати такі аспекти: 1) встановлення послідовності та взаємозв'язку організаційних та виробничих процесів у рамках єдиної стратегії інформаційного моделювання об'єкта; закріплення прав та обов'язків суб'єктів відповідно до їх функцій та стадій створення та використання BIM. Так, згідно з британським стандартом BS 8536-1:2015, на стадіях проектування та будівництва рекомендується

забезпечити участь та можливість контролю експлуатантів об'єктів капітального будівництва, щоб прийняти найбільш збалансовані проєктні рішення та врахувати вимоги майбутніх користувачів будівель;

2) права та обов'язки групи суб'єктів, які здійснюють координацію, аналіз та перевірку загальних та окремих даних інформаційної моделі;

3) забезпечення цивільно-правового режиму інформації, що утворюється при створенні цифрової моделі, яка передбачає необхідність закріплення в договорах спеціальних умов про порядок та обсяг передачі інформації, про способи її використання, заходів з охорони відомостей з обмеженим доступом, заходів цивільно-правової відповідальності за порушення режиму конфіденційності інформації;

4) заходи цивільно-правової відповідальності за допущені при формуванні інформаційної моделі об'єкта будівництва помилки, що спричинили неможливість здійснення та (або) продовження будівельного процесу або експлуатації відповідної будівлі (споруди тощо) 5) деталізовані юридичні процедури приймання результатів інформаційного моделювання, проміжних результатів та порядок перевірки точності фактичних результатів будівництва на окремих його етапах з даними, що містяться у цифровій моделі;

6) порядок внесення змін до інформаційної моделі (особливості методу BIM визначають те, що зміна одного параметра веде до автоматичної зміни інших взаємопов'язаних показників);

7) правовий режим результатів інтелектуальної діяльності, отриманих у процесі та після завершення проєктних робіт; порядок відчуження та надання виняткових прав на інформаційну модель;

8) права та обов'язки щодо використання інформаційної моделі при експлуатації будівлі (споруди, іншого об'єкта);

9) порядок припинення прав на BIM. [320, С. 63]

Сьогодні у сфері будівництва існує безліч ризиків, що знижують передбачуваність реалізації будівельних проєктів, а також спричиняють порушення договірних зобов'язань. Ефективне управління будівництвом

дозволяє зменшити ризики, оптимізувати діяльність. Одним із інструментів, що підвищують прозорість та якість управління, є застосування BIM, що вже знайшло своє підтвердження в більшості країн світу з розвиненою будівельною галуззю. В умовах відсутності системи впорядкованих стандартів, що визначають параметри інформаційного моделювання, основна регулятивна сила закладена, по-перше, в застосуванні за аналогією провідних міжнародних та зарубіжних стандартів з урахуванням імперативних вимог національної правової системи; по-друге, в механізмах саморегулювання, одним із проявів якого є створення системи спеціальних договорів, що регламентують проєктування та будівництво за технологією BIM.

Інструментальна сутність цивільно-правових договорів, що застосовуються в галузі BIM, виражається, з одного боку, у встановленні та підтримці певного цивільно-правового режиму інформаційної моделі як особливого об'єкта цивільних прав, з іншого боку, в забезпеченні організаційних та майнових відносин між безліччю суб'єктів будівельного процесу. Розвиток договірних моделей, здається, лежить у площині законодавчих змін, а спирається на ініціативу професійного співтовариства в будівельній промисловості та напрацювання юридичної практики.

4.2. Договір будівельного підряду – основний регулятор відносин у сфері будівництва автомобільних доріг

Сучасний стан правового регулювання відносин у сфері будівництва та реконструкції автомобільних доріг викликає великий інтерес як з боку теорії правових наук, так і правозастосовної практики.

У даний час основною цивільно-правовою формою забезпечення виконання будівельних робіт є договір будівельного підряду, закріплений у параграфі 3 глави 61 ЦК України [289], який в умовах ринкової економіки, на відміну від планової економіки соціалізму, набув рис вільно укладеного договору. Кожному із закріплених у Цивільному кодексі України видів договору підряду притаманні специфічні особливості, що впливають на

практику правозастосування. Однак реформування економіки, що почалося в останнє десятиліття XX століття, зажадало від законодавця та правозастосовників введення в цивільний обіг нових договірних конструкцій (договір про розподіл продукції, концесійні договори), які мають суміжний характер із договором будівельного підряду у зв'язку з включенням до їх утримання обов'язків щодо виконання будівельних робіт. Включення елементів договору будівельного підряду до суміжних договорів призводить до виникнення проблеми співвідношення положень параграфу 3 глави 61 ЦК України з нормами, що регулюють укладання та виконання суміжних договорів. [281, С. 132]

Слід зазначити, що в Україні розпочато нові програмні реформи розвитку економіки України, тому договір будівельного підряду набуває особливого значення, оскільки саме договір, який ґрунтується на вільному волевиявленні сторін, стає основним регулятором відносин між учасниками будівництва на всіх етапах будівельної діяльності – від проектування до введення об'єкта в дію. [237, С. 124] Порядок укладання та виконання договору будівельного підряду, регульований главою 61 ЦК України та іншими законами, є, на наш погляд, недосконалим, суперечливим, що не повною мірою забезпечує баланс прав та інтересів сторін договору будівельного підряду (в наявності зміщення у бік прав та інтересів підрядника). Особливо це стосується договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг.

На сьогодні в нашій країні проблема будівництва автомобільних доріг набула особливої значущості, тому без удосконалення цивільно-правових норм у сфері правового регулювання правовідносин, які виникають, неможливе функціонування дорожньо-автомобільного комплексу. Однією з основних особливостей цивільного законодавства є посилення захисту законних прав суб'єктів майнових відносин цивільно-правового характеру.

Для визначення поняття договору будівельного підряду необхідно звернутися до статті 875 ЦК України. Отже, «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». До суттєвих умов цього договору відносять: предмет, ціну та строк [18].

С.В. Сенік зазначає, що «договір будівельного підряду в наш час у більшості випадків втратив плановий характер і укладається, як правило, за вільним волевиявленням сторін. Проте це аж ніяк не означає, що відпали усі адміністративно-правові ознаки договірних відносин у будівельній галузі». [228, С. 141]

С.Я. Вавженчук зазначає, що «договір будівельного підряду виокремлюється законодавцем через наявність специфічного характеру робіт, які мають місце у складній сфері будівництва. Зрозуміло, що початок таких робіт має бути погоджений з юридичними процедурами щодо виділення відповідної земельної ділянки, отримання дозволів та погоджень органів, які здійснюють нагляд і контроль за здійсненням будівництва, пожежну, екологічну, санітарну безпеку, затвердження проєктно-кошторисної документації і т.ін». [29, С. 11]

Характеризуючи договір будівельного підряду як цивільно-правовий договір, слід зазначити, що це, по-перше, відповідно до домовленості двох або декількох осіб про встановлення, зміну або припинення цивільних прав і обов'язків, тобто договір. По-друге, договір можна розглядати як відносне правовідношення.

Експерти зазначають, що договір будівельного підряду є ключовим інститутом галузі будівельного права та виступає в якості основного механізму, завдяки якому у сторін є можливість вибудовувати взаємини, беручи до уваги свої інтереси та фінансові можливості. [110, С. 78]

Привабливість будівельного підряду полягає в можливості спеціалізуватися на конкретному виді будівельного підряду, або одночасному здійсненні декількох таких видів робіт, тобто комплексному. [42, С. 89]

Договір будівельного підряду – приклад цивільно-правового договору, де приватно-правове регулювання поєднується з публічно-правовим. Це пов'язано з тим, що відносини, які виникають під час здійснення будівельної діяльності, мають різну галузеву приналежність. Відносини між замовником і підрядником, що виникають на підставі договору будівельного підряду, мають всі ознаки майнових відносин, які є предметом цивільного права. Відповідно вони регулюватимуться методом юридичної рівності сторін. Однак будівництво має специфіку, що передбачає встановлення відносин не тільки між замовником та підрядником, а й відносин за участю публічних органів. Характер цього зв'язку є принципово інший, що передбачає використання відповідного методу правового регулювання – методу владного підпорядкування.

Договір будівельного підряду, який є видом договору підряду, має всі родові ознаки, властиві останньому.

По-перше, договір будівельного підряду спрямовано на виконання робіт відповідно до завдання замовника.

По-друге, договір будівельного підряду спрямований на виконання лише робіт, які тягнуть за собою отримання результату, відокремленого від самої роботи.

По-третє, результат робіт має індивідуальний характер. [151, С. 44]

Крім названих ознак, договір будівельного підряду має низку спеціальних ознак: виконання робіт на нерухомому об'єкті, нерозривно пов'язаному із землею; виконання робіт, спрямованих на підвищення міцності, стійкості, надійності будівлі та споруди та (або) монтажу обладнання на зазначених об'єктах; обумовленість предмета договору технічною документацією; великий обсяг участі в договорі замовника, зокрема попереднього укладання договору.

При цьому слід виділяти фактичну та правову мету договору. Якщо під предметом договору розуміється виконання робіт, то фактичною метою договору є створення об'єкта шляхом його нового будівництва чи реконструкції, а правовою метою – виникнення в замовника права на новостворений чи реконструйований об'єкт нерухомості.

Законний інтерес замовника поширюється на процес будівництва об'єкта, виконання робіт із капітального ремонту тощо, про що свідчить право замовника на здійснення контролю за цим процесом. У договорі будівельного підряду виконання робіт підрядником не є самоціллю. Економічний та юридичний інтерес замовника спрямований як на виконання робіт підрядником, так і на досягнення ним обумовленого цією роботою результату. Саме тому законодавець у п. 1 ст. 875 говорить про «прийняття об'єкта», тобто про досягнення обумовленого результату, що свідчить про загальне правило, яке сформоване законодавцем: немає результату – немає оплати робіт. Договір будівельного підряду не може вважатися виконаним, якщо робота виконана, а результату не досягнуто. Оскільки за умовами договору підряду замовник оплачує саме результат, а не роботу як таку. [172, С. 61]

Науковий цивільно-правовий аналіз та виявлення характерних рис договору підряду на будівництво автомобільних доріг дозволяють визначити специфіку змісту договору в його елементних особливостях, які знаходяться в системному взаємозв'язку між собою.

Водночас договір будівельного підряду має певні особливості, що дозволяють виділити його в окремий вид договору підряду:

- 1) за договором будівельного підряду робота, що виконується підрядником, полягає в будівництві певного об'єкта або є іншим видом будівельних робіт;

- 2) на стороні замовника лежить додатковий (проти звичайного договору підряду) обов'язок щодо створення підряднику необхідних умов для виконання робіт. [249, С. 265]

Варто зазначити, що набір елементів договірної конструкції є тотожним практично для будь-якого цивільно-правового договору з тим застереженням, що їх зміст та характер взаємозв'язку відрізняються, і це дозволяє відмежовувати один цивільно-правовий договір від іншого.

Необхідно чітко уявляти, що структура цивільно-правового договору складається не лише із взаємодіючих та взаємозалежних наборів відомих елементів, які закріплені в цивільному законодавстві, але й з інших – позаелементних особливостей (додаткових частин, компонентів), які не тільки відмежовують один цивільно-правовий договір від іншого, а й підкреслюють його індивідуальність стосовно договірного регулювання конкретного відношення.

Особливості, згідно з якими договір будівельного підряду відрізняється від договорів інших видів, полягають у специфіці сфери його використання та індивідуальності предмета підрядного договору. Договір будівельного підряду має на меті задоволення потреб замовника під час виконання будівельних робіт, результат виконання яких буде мати значення не тільки зараз, а й у майбутньому.

Першою елементною особливістю договору на будівництво автомобільних доріг є сторони договору. Цілком очевидним видається, що будівництво такого специфічного об'єкта стосовно сторін досліджуваного договору обумовлює наявність певних вимог до них, які визначають особливості його суб'єктного складу. По-перше, незважаючи на те, що, здавалося б формально підрядником може бути й особа, яка не є підприємцем, проте специфіка робіт, що виконуються (необхідність отримання дозволів на проведення робіт), такі роботи виконуються суб'єктами підприємницької діяльності.

По-друге, особливістю суб'єктного складу досліджуваного договору є те, що необхідною умовою вступу в договірні відносини щодо будівництва автомобільних доріг як для замовника, так і для підрядника є наявність правосуб'єктності. [78, С. 63]

Діяльність з виконання робіт опосередковується різними за своєю природою відносинами:

- 1) підрядними відносинами, які складаються між підрядником і замовником (предметом цивільно-правового регулювання);
- 2) публічними відносинами, що виникають і між державою в особі її органів, з одного боку, та учасниками підрядних відносин – з іншого. Щодо замовника будівництва автомобільних доріг, то його особливість як сторони договору також обумовлена певними особливостями.

Іншим елементом договору підряду у сфері будівництва автомобільних доріг, який визначає його специфіку, є його зміст. Зміст договору, відповідно до статті 628 ЦК України, становлять, по-перше, умови, визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та по-друге, умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства. [11, С. 8]

Істотними умовами договору підряду на будівництво у сфері будівництва автомобільних доріг є чотири види умов, визначених у ЦК України: умови про предмет договору, про термін виконання робіт, про ціну робіт, а також ті умови, за якими (за заявою будь-якої зі сторін) має бути досягнуто згоди. Одним з визначальних чинників, яким юридична наука виділила договір будівельного підряду в самостійний тип договірних відносин, є специфіка предмета цього договору. [181, С. 53]

Умова про предмет будь-якого договору є його суттєвою умовою.

За всієї визначеності та аналізу поняття договору, питання щодо предмета договору будівельного підряду продовжує залишатися дискусійним і відкритим.

Так, у юридичній літературі можна зустріти окремі підходи щодо питання про предмет договору будівельного підряду.

Відповідно до однієї із позицій, предмет договору будівельного підряду є неподільним (єдиним), виходячи із чого прихильники цієї концепції доходять висновку, 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. [92, С. 163]

На думку низки вчених, існує два предмети договору будівельного підряду: матеріальний, що є результатом робіт, і юридичний – діяльність сторін за договором будівельного підряду. [117] Аналізуючи різні точки зору, констатуємо, що автори припускають можливість існування альтернативних предметів договору будівельного підряду: закінчений об'єкт будівництва, або комплекс загальнобудівельних чи спеціальних робіт.

Слід зазначити, що договір підряду як юридичний факт є підставою виникнення складних зобов'язальних правовідносин. З боку підрядника виникає зобов'язання виконати роботи та здати їх результат замовникові, з боку останнього виникає грошове зобов'язання сплатити обумовлену договором суму.

Предметом договору підряду виступає результат діяльності, що має конкретну упредметнену форму і може бути виражений у таких діях підрядника:

- будівництво певного об'єкта та передача останньому замовнику;
 - реконструкція об'єкта та передача результатів робіт замовнику;
 - виконання монтажних, пусконаладжувальних та інших нерозривно пов'язаних з об'єктом, що будується, робіт і передача їх результатів замовнику. [29, С. 12]
- Поняттям «предмет договору будівельного підряду» визначаються також дії замовника:

- створення підряднику необхідних умов виконання робіт;
- прийняття об'єкта будівництва чи результатів інших будівельних робіт;
- сплата обумовленої ціни за виконані роботи. [152, С. 57]

Таким чином, основною відмінною ознакою договору будівельного підряду, що виділяє його в окремий вид договору підряду, є характер робіт і

особлива область, в якій вони здійснюються, в нашому випадку це роботи з будівництва автомобільних доріг.

Специфіка предмета полягає у відсутності результату робіт у процесі виконання, але в той же час, коли з'являється результат, самі роботи є фактично завершеними. [285, С. 318] У той же час під специфікою предмета договору слід розуміти єдність його статичних та динамічних складових. До статичних складових відносяться кількісні та якісні характеристики. До динамічних – характеристики часу та самого процесу робіт, що має пряме та безпосереднє відношення до статичних складових. [258, С. 149]

Предметом договору на будівництво автомобільної дороги є будівництво підрядником за завданням замовника автомобільної дороги або виконання підрядником (підрядниками) окремих будівельних робіт у їх сукупності, спрямованих на створення об'єкта автодороги як результату цих робіт. [102]

При цьому необхідно акцентувати увагу на тому, що стосовно будівництва об'єктів було б неправильним у частині предмета договору стверджувати, що до нього можна віднести інші будівельні роботи, як це закріплено 875 ЦК України. [144, С. 8] Справа в тому, що при виконанні окремих будівельних робіт, підрядником створюються тільки певні проміжні результати, які не можуть визнаватися як об'єкт.

Тільки сукупність певного набору робіт, які виконуються в певній послідовності, тобто системно, тягнуть за собою створення певного об'єкта. У цьому судова практика підтверджує, що з визначення предмета договору необхідно зазначити результат, до якого мають привести підрядні роботи [283, С. 143]

Наступною істотною умовою договору на будівництво автомобільних доріг є умова про строки виконання робіт.

Строки виконання робіт визначають період, протягом якого підрядник має виконати роботу. Умова про строк також є істотною умовою договору підряду, у зв'язку з чим сторони повинні безумовно дійти згоди з цього питання, інакше договір може бути визнаний недійсним. [109, С. 112]

ЦК України передбачає кілька строків, що вказуються в договорі підряду:

1. Початок виконання робіт.
2. Закінчення виконання робіт.
3. Строки завершення окремих етапів робіт (проміжні строки).

Для належного погодження умов про строки виконання робіт сторонам необхідно, по-перше, зазначити початковий та кінцевий строк виконання робіт. Проміжні строки вказуються за бажанням сторін (зазвичай це необхідно, коли роботи виконуються в кілька етапів). По-друге, строки, узгоджені сторонами в договорі, необхідно вказувати відповідно до норм ст.846 ЦК України. [237, С. 121].

Про це часто багато хто забуває, внаслідок чого умова про строки стає нікчемною, що впливає на договір загалом (ризик визнання його недійсним через неузгодження суттєвої умови).

Необхідно зазначити, що строк будівництва безпосередньо впливає на зміст предмета договору, коли йдеться про виконання будівельних робіт, результат яких передається згодом замовнику як проміжний. Справа тут у тому, що із сукупності таких окремих проміжних результатів у ході виконання підрядниками певних будівельних робіт створюється об'єкт будівництва. [173, С. 10] Насправді таку схему застосовують до об'єктів у сфері будівництва автомобільних доріг.

По суті, найчастіше поряд із традиційними схемами у сфері будівництва «під ключ», де підрядник здійснює будівництво безпосередньо таких об'єктів, застосовується й інша схема, за якої замовник укладає численні договори підряду на виконання певних робіт, спрямованих на будівництво таких об'єктів. Ці договори виконуються в певній послідовності і системно, а сукупні результати цих робіт утворюють зрештою готові об'єкти – автомобільні дороги.

Іншими словами, виходить, що замовник фактично прямо бере участь при будівництві автомобільних доріг, а не просто здійснює контроль та нагляд за виконанням робіт за договорами будівельного підряду, як це закріплено у ст.

875 ЦК України. [66, С. 654] І щодо цього строки виконання робіт відіграють ключову роль. [257, С. 365]

Важливим є питання, чи є ціна договору будівельного підряду його суттєвою умовою, зазвичай вирішується в літературі ствердно і це означає, що без домовленості щодо ціни зобов'язання не виникає. Однак у спеціальних нормах, що регулюють відносини будівельного підряду, відсутня вказівка на визнання договору будівельного підряду недійсним, якщо в ньому відсутня узгоджена сторонами письмово умова про ціну. Тому, якщо в тексті договору будівельного підряду відсутня вказівка на розмір ціни або порядок її визначення, то названа обставина постає як гіпотеза для застосування норми статті 843 ЦК України в рамках загальних положень про підряд, яка допускає варіант оплати результату робіт виходячи з цін, які зазвичай стягуються за аналогічні роботи. Отже, договір будівельного підряду, в тексті якого відсутня умова ціни, визнавати недійсним лише з даної підстави не можна. [248, С. 144]

Характеризуючи ціну як істотну умову договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг, що має ряд відмінних ознак, а саме:

по-перше, ціна в досліджуваному договорі є еквівалент вартості робіт з будівництва автомобільної дороги, що підлягають виконанню;

по-друге, ціна перебуває у нерозривному зв'язку з предметом цього договору;

по-третє, за певних умов ціна може змінюватися, а недотримання цих умов тягне за собою певні правові наслідки. [153, С. 121]

Зв'язок ціни з предметом договору на будівництво автомобільних доріг визначається наявністю кошторису, яким встановлюється вартість всього об'єкта та окремих робіт. Кошторис пов'язаний не лише з умовою про ціну, а й з умовою щодо предмета договору. Мається на увазі, що підрядник повинен виконати всі роботи, зазначені як у технічному завданні, так і в кошторисі. [271, С. 387] Є точка зору, що технічна і проєктна документація є тотожними поняттями.

У той же час зміст технічної документації може бути набагато ширшим за проєктну документацію, оскільки носить диспозитивний характер, що дозволяє сторонам договору, крім включення до складу технічної документації проєктної документації, визначати інші склад і зміст. Технічна документація також визначає вимоги до якості виконуваних робіт. При цьому «порушенням умов щодо якості, зокрема, є відступ від вимог, передбачених технічною документацією та СНіПами, та недосягнення показників, зазначених у технічній документації». [309, С. 87]

У проєктно-кошторисній документації з будівництва об'єкта є кошторис, що визначає на основі кошторисних норм і розцінок, які діють у даній місцевості, вартість усіх видів робіт, що підлягають виконанню при будівництві, в тому числі вартість будівельних матеріалів, механізмів, конструкцій, енергоносіїв, необхідних при виробництві даних робіт. Тому у всіх випадках вихідним документом, що визначає вартість будівництва, має стати кошторис. Саме на його основі сторони надалі формують встановлену ними договірну вартість. Отримавши з кошторису уявлення про ціну об'єкта, замовник та підрядник далі домовляються про конкретну грошову суму, за яку буде збудовано об'єкт.

Якщо в договорі встановлено тверду ціну, отже, саме ця сума виплачується підряднику за роботу. Жодних інших виплат не провадиться. Якщо ж підряднику довелося понести додаткові витрати, які були враховані під час встановлення ціни робіт, ці витрати замовником не відшкодовуються.

Аргументами для вибору «твердої ціни» при укладанні договору будівельного підряду можуть бути: усталені технічні рішення предмета договору, ціна, яка мало змінюється на ресурси, що споживаються в будівництві, використання стабільної іноземної валюти для розрахунку ціни.

Встановлення в договорі твердої ціни робіт вигідне замовнику. Це дозволяє йому застрахувати себе від відшкодування підряднику додаткових витрат, і в разі економічного ризику приймає підрядник.

Відповідно вартість роботи, виконуваної за договором підряду, може бути приблизною. Потрібна лише спеціальна вказівка на це в договорі, інакше ціна вважатиметься твердою. Приблизна ціна на відміну від твердої, більш рухлива. Після завершення робіт ціна може бути значно змінена.

Приблизна договірна ціна уточнюється під час будівництва. Підставою для такого уточнення є виникнення витрат, які в ціні не були враховані. До цього може призвести зміна цін на будівельні матеріали, орендні ставки на використання машин і механізмів, додаткові роботи подорожчання вартості субпідрядних робіт. Усі зміни підрядник має підтверджувати документально.

Застосування в договорі приблизної ціни вигідно для підрядника, оскільки дозволяє максимально компенсувати свої витрати. Проте при суттєвому перевищенні приблизної ціни підрядник зобов'язаний своєчасно попередити про це замовника, який може відмовитися від договору (при цьому замовник має сплатити вже виконану частину роботи). Це зазвичай поширюється на випадки, коли ціна збільшується за рахунок зростання фізичних обсягів робіт.

Ані замовник, ані підрядник не можуть змінити договірну ціну в односторонньому порядку. Однак у випадках, передбачених законодавством чи договором підряду, будь-яка зі сторін договору має право вимагати зміни договірної ціни.

Умови розрахунків обумовлюються в договорі. Стаття 854 ЦК України, будучи диспозитивною нормою, надає сторонам можливість самостійно визначати методи розрахунків за виконані роботи. Однак слід враховувати, що за відсутності необхідних вказівок у договорі оплата робіт здійснюється після остаточного складання результатів роботи за умови, що робота виконана належним чином та в погоджений строк або за згодою замовника достроково.

У договорі будівельного підряду можуть бути передбачені такі об'єкти розрахунків: окремі виконані роботи та послуги, закінчені етапи робіт, конструктивні елементи, повністю закінчений об'єкт. Підставами щодо розрахунків за виконані роботи визнаються: підписані сторонами акти

прийняття виконаних робіт, довідки про вартість виконаних робіт і витрат. [246, С. 157]

Тривалість виробничого циклу, неоднаковий строк будівництва різних об'єктів, замовний характер робіт призводять до того, що за умов розрахунків широко використовуються авансування, позички, фінансові гарантії тощо. Однією з умов розрахунків, що передбачаються в договорі, часто буває виплата авансу після підписання договору та виставлення рахунку підрядником.

Однак щодо досягнення показників, зазначених у технічній документації, таке твердження не безперечне. Наприклад, проєктні дебітні показники з приводу експлуатації автомобільної дороги (та допоміжних об'єктів) навіть за дотримання підрядником усіх вимог, передбачених технічною документацією, не гарантують того, що експлуатація буде такою, яка була передбачена технічною документацією.

Четвертим видом істотних умов договору на будівництво автомобільної дороги виступають умови, що заявляються будь-якою зі сторін як такі. І за цими умовами між сторонами має бути досягнуто згоди. Фактично такими можуть бути будь-які умови, які законом не віднесені до суттєвих.

Наслідуючи традиційний поділ договірних умов на звичайні та випадкові стосовно договору на будівництво автомобільної дороги, слід зазначити те, що звичайні умови для даного договору визначено ЦК України. До цих умов належать: страхування об'єкта будівництва (ст. 881 ЦК України), забезпечення будівництва та оплати робіт (ст. 879 ЦК України) та інші. [126, С. 326]

Щодо випадкових умов важливо зазначити, що є можливим включенням до договору на будівництво автомобільних доріг окремих умов, які хоч і не передбачені законодавством для договору будівельного підряду, але все ж таки знаходять своє відображення в законі. Наприклад, умови про неустойки та інші види забезпечення виконання зобов'язань, сторони досліджуваного договору можуть внести й інші умови, які аж ніяк не відображені в законодавстві.

При цьому одним із критеріїв необхідності включення таких випадкових умов до договору на будівництво автомобільних доріг, на нашу думку, є

специфічність як самих об'єктів автомобільних доріг, так і діяльності з їх будівництва. Так, наприклад, договором на будівництво автомобільних доріг сторони можуть передбачити умову, яка зобов'язує одну із сторін здійснювати зняття та вивезення верхнього шару ґрунту, що отримується у процесі будівництва. Незважаючи на те, що це зобов'язання впливає із обов'язків підрядника з охорони навколишнього середовища, закріпленого у ст.848 ЦК проте такий обов'язок з вивезення ґрунту може перекладатися й на замовника як власника. Таким чином, узагальнивши викладене, проведене вище дослідження дозволило зробити такі висновки:

- договір будівельного підряду є базовим договором цивільно-правового регулювання досліджуваних відносин. Всі інші договори в рамках системи договорів по відношенню до договору будівельного підряду є такими, що забезпечують вплив на формування його елементних особливостей, обумовлених специфікою об'єкта, що будується, і будівельної діяльності;

- у рамках цивільно-правового регулювання відносин, що виникають при здійсненні діяльності з будівництва автомобільних доріг, характерні риси елементних особливостей конструкції договору будівельного підряду, які виявляються через специфіку зазначених об'єктів як складних об'єктів цивільних прав, самої будівельної діяльності та будівельних робіт.

Будівництво – складний та довгий процес. Крім того, ці роботи здійснюються на об'єктах, нерозривно пов'язаних із землею. Іншими словами, кваліфікуючими ознаками будівельного підряду автомобільних доріг є:

- 1) виконання робіт на об'єкті, нерозривно пов'язаному із землею;
- 2) складність та значущість виконуваних робіт, що впливає на міцність та нормальне функціонування будівлі (споруди).

Щоб побудувати об'єкт чи виконати будівельні роботи, потрібна певна територія, тобто будівельний майданчик. З цієї причини договір будівельного підряду може бути укладений не раніше ніж інвестор отримає від органів місцевого самоврядування дозвіл на будівництво, а воно видається на підставі

затвердженого проекту та документа, що засвідчує права інвестора на земельну ділянку.

Особливість будівельного підряду полягає в тому, що договір будівельного підряду – це вид договору, що охоплює будівельну діяльність суб'єктів господарювання. Відповідно до законодавства, будівельний підряд характеризується як різновид договору підряду. Це обумовлюється тим, що:

- по-перше, незалежно від того, хто – замовник чи підрядник – готує технічну документацію, а також кошторис, спільно погоджують, потім сторонами укладається договір підряду.

Різноманітність об'єктів, що охоплюються поняттям «правовий засіб забезпечення прав замовника за договором будівельного підряду», порушує питання про їх систематизацію, одним із способів якої є класифікація.

На наш погляд, при всьому різноманітті критеріїв для класифікації правових засобів, яке пояснюється множинністю та різнорідністю цих явищ, найбільш продуктивним для визначення значення окремих правових засобів у досягненні замовником своєї мети є розподіл правових засобів за функціональним призначенням. Залежно від виконуваної ролі вони можуть бути регулятивними та охоронними.

Істотною характеристикою договору як регулятора відносин є його здатність узгодити протилежні правові цілі сторін договору: замовник зацікавлений результатом роботи, виконаної підрядником, а підрядник зацікавлений в отриманні від замовника оплати за виконану роботу. Досягнення різноспрямованих правових цілей можливе лише при визначенні сторонами єдиної спрямованості та вчиненні спільних дій.

Таким чином, можна зробити висновок, що особливості правового режиму договору будівельного підряду як правочину встановлені законодавцем з урахуванням і особливостей процесу виконуваних за договором робіт, і об'єкта будівництва як результату виконаних робіт, у зв'язку з чим слід визначати предмет цього договору як сукупність двох цих елементів. Складна двоелементна структура предмета договору будівельного підряду є

кваліфікуючою ознакою цього договору, оскільки кваліфікуючі ознаки договору – це ознаки, що дозволяють виділити відповідний договір у самостійний тип (і вид) договірної зобов'язання.

Отже, загальна характеристика договору будівельного підряду має як теоретичне значення, та дозволяє практично залежно від наявності загальних ознак (наприклад, оплатність) визначати договірний тип. У рамках підряду як договірної типу видові відмінності дають змогу класифікувати зобов'язання як будівельний підряд. Зазначені обставини набувають особливого значення у світлі поширеного в цивілістиці твердження, що з договору будівельного підряду з властивою йому складністю охоплюваних відносин більшою мірою, ніж будь-якого іншого підрядного договору, характерне змішування елементів різних договорів.

Вважаємо, що виконання будівельних робіт та результат їх виконання мають розглядатися як двоєдиний предмет договору будівельного підряду. Це підтверджується тією обставиною, що замовник за договором має інтерес не лише в передачі йому після закінчення будівництва результату робіт, а й до дотримання термінів та якості виконаних робіт. Отже, предмет договору будівельного підряду можна охарактеризувати як виконання підрядником будівельних чи інших робіт об'єктів, що будуються, і передачі їх замовнику у вигляді кінцевого результату.

4.3. Договори, що забезпечують управління будівництвом та надання послуг спеціалістами

Будівництво автомобільних доріг має досить специфічний характер при здійсненні та реалізації будівельних об'єктів. Безумовно, на підставі даного факту необхідно брати до уваги те, що дана сфера має свої особливості та основи організації й управління. Щоб більшою мірою здійснювати коректно й ефективно будівництво автомобільних доріг, слід максимально визначити їх особливості.

Одним із найефективніших інструментів досягнення стратегічних цілей є використання у процесі модернізації виробничих потужностей послуг інжинірингових центрів, що прийшли на зміну проектно-конструкторським бюро та галузевим НДІ у 90-х роках ХХ ст. На початку 2000-х років, внаслідок відродження будівельної галузі, на послуги інжинірингових компаній з'явився стабільний попит, але компаній, здатних виконувати великі проекти з належним рівнем якості, майже не було.

Термін «інжиніринг» походить від англ. *engineering* – споруджувати, проектувати, влаштовувати, починати, вигадувати, винаходити. [312, С. 97]

Саме словосполучення «цивільний інженер» послужило поштовхом до появи терміна «цивільна (будівельна) інженерія», в результаті цього термін використовується в багатьох мовах світу. Трактують це поняття означає професійну інженерну дисципліну. Основними напрямками дії цієї дисципліни є проектування, будівництво, експлуатація будівельних об'єктів. Згодом, в основному в англійській мові, почала з'являтися велика кількість схожих термінів, які стосуються інших галузей: ядерний інжиніринг, генетичний інжиніринг, реінжиніринг, зоряний інжиніринг та ін.

У сучасній інтерпретації сфера інжинірингових послуг включає в себе не тільки суто інженерні маніпуляції, а також сукупність послуг комерційного та науково-технічного характеру. Так, згідно з одним із визначень, «інжиніринг є комерційною діяльністю, що включає комплекс робіт з проведення попередніх досліджень, підготовки техніко-економічного обґрунтування, комплексу проектних документів, а також розробці рекомендацій щодо організації виробництва та управління, експлуатації обладнання та реалізації готової продукції». [155, С. 187]

Інжинірингом процесів управління в будівельних організаціях називають самостійну професійну діяльність, що здійснюється інженерами-консультантами в будівництві, в тому числі інжиніринговими компаніями або професійними інженерами-консультантами, за контрактами із замовниками; включає комплекс інженерно-консультаційних послуг.

У 1983 році Європейська Економічна Комісія ООН опублікувала «Посібник зі складання міжнародних договорів на консультативний інжиніринг» і дала визначення різних видів інжинірингу.

У Законі України «Про архітектурну діяльність» визначено «інжинірингова діяльність у сфері будівництва (інжиніринг) – діяльність з надання послуг інженерного та технічного характеру, до яких належать проведення попередніх техніко-економічних обґрунтувань і досліджень, експертизи проєкту, розробка програм фінансування будівництва, організація виготовлення проєктної документації, проведення конкурсів і торгів, укладання договорів підряду, координація діяльності всіх учасників будівництва, а також здійснення технічного нагляду за будівництвом об'єкта архітектури та консультації економічного, фінансового або іншого характеру». [189]

Основні види інжинірингу в будівництві:

1. Інжиніринг в організації будівництва об'єктів (Organizational Engineering) є реалізацією наукових досягнень при виконанні комплексу робіт та заходів, пов'язаних з підготовкою виробництва (будівництва); організацією будівельних робіт; організацією контролю за якістю будівництва; організацією нагляду за будівництвом; організацією пуско-налагоджувальних робіт; організацією приймання та введення в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів.

2. Інжиніринг діяльності замовника-забудовника (Customer's Engineering) – це сукупність методів та засобів забезпечення підготовки, організації будівництва та експлуатації об'єктів нерухомості, що забезпечують максимальний рівень ефективності інвестиційно-будівельного процесу.

3. Інжиніринг інноваційної діяльності (Innovation Activities Engineering) – створення та (або) реалізація методів та засобів залучення до економічного обігу результатів інтелектуальної діяльності (знань).

4. Інжиніринг матеріалів (Materials Engineering): вивчення, розробка та використання нових видів матеріалів у будівництві, включаючи: вивчення властивостей, характеристик та поведінки різних матеріалів, застосування

принципів хімії, математики та фізики для вироблення кращого вирішення конкретної проблеми.

5. Інжиніринг матеріально-технічного забезпечення (Material Values Engineering): оптимізація системи закупівель та постачання обладнання та матеріалів для будівництва у встановлені терміни та з необхідною якістю.

6. Інжиніринг організаційної структури управління (Organizational Structure Management of Engineering): удосконалення існуючої організаційної структури будівельної компанії або розробка загальних умов створення нової структури, а також організаційне проєктування, тобто розробка нової організаційної структури управління. [106]

Основною та кінцевою метою даних послуг є досягнення найкращих (найоптимальніших) результатів від вкладення капіталу або інших витрат, пов'язаних з реалізацією інвестиційно-будівельних проєктів протягом усього життєвого циклу – від інвестиційного задуму до введення в експлуатацію; на базі розробки з метою покращення та контролю реалізації технологічних, організаційно-управлінських та фінансово-економічних моделей реалізації інвестиційно-будівельних проєктів відповідно до поставлених цілей.

Будівельний інжиніринг включає два підходи: техніко-технологічний і організаційно-управлінський. До основних завдань техніко-технологічного підходу належить вивчення технології проєктної справи, системи управління ризиками. До основних завдань організаційно-управлінського підходу належить регламентація певного порядку формування спеціалізованих структур, приведення до певного стандарту системи ведення підрядних торгів та менеджменту якості, а також розрахунково-аналітичні методи підготовки, організації та управління будівництвом. [143, С. 37]

Процес нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг вимагає від підрядника дотримання всіх норм і правил, встановлених нормативними документами та замовником робіт. Такі функції покладено на замовника або ж їх можуть виконувати спеціалісти, які залучаються для здійснення технічного нагляду на об'єктах дорожніх робіт.

Спеціалісти з технічного нагляду насамперед контролюють процес виконання робіт на об'єкті, заходами якого передбачено виконання комплексу дій з перевірки якості виконання робіт та захисту інтересів замовника. [261, С. 460]

Технічний нагляд за виконанням дорожніх робіт – це комплекс заходів, мета яких полягає в тому, щоб будівельний процес став більш керованим, прозорим, зрозумілим і передбачуваним, щоб замовник міг проконтролювати виконання робіт від початку до кінця проєкту. Технічний нагляд дозволяє забезпечити дотримання технології, запобігти зловживанням, домогтися економії коштів тощо. Відповідно до пункту 4.32 до глави 10 «Утримання служби замовника та інжинірингові послуги» включаються:

- кошти на утримання служби замовника (включаючи кошти на здійснення технічного нагляду) в розмірі, який, як правило, складає до 2,5 % від підсумку глав 1-9 зведеного кошторисного розрахунку;

- якщо замовник будівництва залучає спеціалістів з технічного нагляду і покладає на них окремі функції замовника будівництва, що обумовлюється договором, до глави 10 «Утримання служби замовника та інжинірингові послуги» окремими рядками включаються кошти на утримання служби замовника (як правило, у розмірі до 1,0 %) та на здійснення технічного нагляду (як правило, у розмірі до 1,5 %);

- додатково можуть включатися кошти на надання послуг інженера-консультанта (як правило, у розмірі до 3 %) в разі його залучення. [131]

У разі відсутності в замовника спеціалістів, які могли б виконувати функції з технічного нагляду за будівництвом об'єктів, замовник має право, з метою здійснення контролю та нагляду за будівництвом і прийняття від свого імені відповідних рішень, залучати спеціалістів сторонніх організацій та укласти договір про надання такого виду послуг із спеціалізованою організацією або спеціалістом. У цьому випадку, в договорі будівельного підряду визначають функції та повноваження такого спеціаліста. Примірна форма договору про здійснення технічного нагляду в будівництві затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує

формування державної політики у сфері архітектури та наведена в Наказі «Про затвердження примірних форм договорів про надання інженерно-консультаційних послуг у будівництві, про надання інженерно-консультаційних послуг у будівництві (послуг інженера-консультанта) та про здійснення технічного нагляду в будівництві». [199]

Правова природа інжинірингу як самостійного виду підприємницької діяльності визначається на основі договору про надання інжинірингових послуг.

Під договором про надання інжинірингових послуг розуміється договір, яким одна сторона (виконавець) зобов'язана надати, за завданням, іншого боку (замовника), комплекс послуг інженерно-технічного характеру, пов'язані з підбором необхідного обладнання та інструментів для виготовлення деталей, а також забезпечити постачання замовнику даного обладнання, розробити (технологічну) документацію, програмне забезпечення. У свою чергу, замовник зобов'язаний сплатити надані йому послуги у строк та в порядку, що визначаються згідно з договором. Особливість договору інжинірингових послуг у тому, що виконавцем у ньому можуть бути особи, які здійснюють підприємницьку діяльність, зокрема юридичні особи, наділені спеціальними знаннями у сфері інжинірингу. Замовниками за цим договором можуть бути, зазвичай, юридичні особи. [43, С. 5]

Українським, на наш погляд, елементом характеристики договору є визначення його правового регулювання, тобто його правової природи (цивільно-правова чи господарсько-правова). Беручи до уваги те, що в жодному нормативному акті не встановлено вимог, що договір інжинірингу виконується лише суб'єктом господарської діяльності, то робимо висновок, що він є цивільно-правовим як двосторонній правочин. Але наявність звичаїв ділового обороту стосовно того, що зазвичай виконавцем інжинірингових послуг є інжинірингова фірма, дає підставу стверджувати, що договір інжинірингу має змішану природу, тобто таким, що підпадає під регулювання принаймні двох інститутів. [142, С. 121]

Своєрідним чином трактується предмет договору. Особливість його полягає в різних точках зору щодо визначення поняття послуг за договором. Так, предметом договору про надання інжинірингових послуг є:

1) послуги не як діяльність, а як певний результат, який існує у формі позитивного ефекту, який невіддільний від діяльності;

2) послуги, які є діяльністю фізичної або юридичної особи, що реалізуються у процесі її здійснення, при цьому продукт не має речового результату. Також цю позицію підтримує А.А.Кондратюк, який додав, що в договорі такого типу вказується діяльність, яка не отримує вираження в матеріальному результаті.

3) дії, які має вчиняти боржник, або дії кредитора, наприклад, права на чужі дії [106].

Отже, предметом договору інжинірингу в будівництві є конкретний нематеріальний актив (технологія, проєкт, фінансова документація, спрямована на оптимізацію видатків експлуатації тощо), створений для замовника у процесі здійснення виконавцем своєї професійної діяльності в галузі інжинірингу. Матеріалізація такого об'єкта відбувається у формі авторського права на конкретний винахід, архітектурне рішення, технологічний процес тощо, яке передається замовнику оплатно. Іноді предметом договору інжинірингу є дії виконавця щодо здійснення від імені замовника будівельного контролю та прийняття рішень у взаєминах із підрядником щодо дотримання технології будівництва і проєктної документації. [91]

Разом з тим дані висновки з предмета договору вимагають подальшого розвитку та уточнення. На нашу думку, предметом договору про надання інжинірингових послуг є саме нематеріальні послуги, тобто діяльність, не спрямована на уречевлений, хоч і матеріальний результат, яка може бути супутнім елементом у виконанні цієї послуги. Оскільки предмет договору надання інжинірингових послуг є істотною умовою, його дотримання є обов'язковим. [118, С. 25]

Крім предмета, наступним важливим елементом у договорі надання інжинірингових послуг є ціна. У ряді випадків вона вважатиметься істотною умовою (наприклад, участь інженера в будівництві на стороні замовника). Наступним елементом договору про надання інжинірингових послуг є строк, який є істотною умовою при укладанні договору. Строк фіксується в договорі, щоб інженер розумів, протягом якого часу він має виконати свої функції. Існує й інша точка зору, згідно з якою строк не є істотною умовою через те, що в будівельному інжинірингу строк договору безпосередньо залежить від строку договору будівельного підряду. [89, С. 26]

З вищевикладеного можна зробити такі висновки. За своєю правовою природою договір надання інжинірингових послуг є різновидом договору надання послуг. Виходячи з сутності договірних правовідносин, конструкція договору інжинірингових послуг має право на існування та має визнаватись прийнятною. Глава 61 ЦК України свідчить про те, що особливий характер правового регулювання договору пов'язує його і з договором підряду. [284, С. 178]

Також слід зазначити, що для систематизації відносин у сфері інжинірингових послуг необхідно чітко визначити його місце та розмежувати з договором надання послуг, що дозволить упорядкувати відносини у сфері інжинірингу.

У разі залучення інженера-консультанта, обов'язок щодо здійснення технічного нагляду під час нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування може бути покладений замовником на інженера-консультанта з визначенням у договорі підряду його прав та обов'язків.

Вартість послуг з технічного нагляду під час складання ціни тендерної пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни) та під час здійснення взаєморозрахунків визначають калькуляційним методом, оплата за виконання зазначених робіт здійснюється за рахунок коштів на утримання служби замовника в розмірі, визначеному на підставі відповідних розрахунків,

складених у довільній формі, виходячи з обґрунтованих трудовитрат спеціалістів технагляду та узгодженого сторонами показника вартості людинодня. [146, С. 146]

Також необхідно враховувати, що з розрахунку ефективності капітальних вкладень об'єктів будівельного типу за розрахунковий період враховується вартість матеріалів, будівельно-монтажних робіт, вартість заміни чи ремонту, термін служби, вартість протягом 1 року експлуатації. Здійснені розрахунки подаються з майбутніх результатів і витрат у межах розрахункового періоду (горизонт розрахунку-30 років). Крок розрахунку відліку зазвичай – один календарний рік.

Таким чином, розглянувши базові критерії, які є основою в організації та управлінні будівництва, слід перейти до розгляду особливості сфери організації та управління в будівництві автомобільних доріг. Як було зазначено раніше, будівельна сфера має досить специфічний характер здійснюваних і реалізованих проєктів у сфері будівництва, на основі вивченої літератури було визначено такі особливості даної сфери, які істотно відрізняють її з інших наявних сфер. Такими особливостями в нашому розумінні є:

високий ступінь матеріаломісткості;

конструктивна складність реалізації споруджуваних будівельних об'єктів;

індивідуальність будівельних об'єктів, які здійснюються за проєктом замовника;

технологічний взаємозв'язок операцій, які вводять у будівельний процес та управління виробництва;

мінливість співвідношення будівельних робіт як за складністю їх виконання, так і за видами робіт;

участь в організації будівельних об'єктів будь-яких інших підрядних організацій;

одиначний та дрібносерійний характер виконуваних робіт. [156, С. 379]

З поданого списку виявлених нами особливостей організації та управління в будівництві, стає зрозуміло, наскільки відмінна сфера будівництва від інших

сфер. Будівництво передбачає технологічний, чітко сформований процес, що підлягає неухильному дотриманню нормативно-законодавчої бази. Тож у поданні розглянутих умов основних методів організації та управління в будівництві простежується послідовне уявлення щодо реалізованих об'єктів. Організаційний процес будівництва буде повною мірою здійснено лише в тому випадку, якщо забудовник передбачає всі особливості та основи галузі, в якій він збирається реалізовувати свої проєкти.

Насамперед варто відзначити появу кваліфікованих фахівців, здатних грамотно здійснювати управління проєктом.

Також з'явилися механізми, що дисциплінують постачальників та підрядників. На сьогоднішній день замовники явно розуміють, що залучення спеціаліста з управління проєктом будівництва дозволяє суттєво прискорити та здешевити процес будівництва об'єкта. [265, С. 78]

Що ж входить у цю діяльність? Процес управління проєктом будівництва – це сукупність дій, які включають: організацію будівельно-монтажних робіт, забезпечення трудовими і матеріальними ресурсами, залучення інвестицій, зниження вартості та оптимізація проєкту. Залучення до роботи спеціаліста з управління проєктом дозволяє не тільки вкластися в бюджетні рамки, а й забезпечує якість будівельно-монтажних робіт шляхом здійснення контролю за процесом будівництва. Замовник може бути впевнений, що об'єкт буде зданий у строк та виконаний відповідно до норм, що регламентують будівельні процеси [41, С. 152]. І, звичайно ж, неякісне виконання будівельно-монтажних робіт суттєво гальмує розвиток галузі.

Але впровадження управління проєктами від початкового до кінцевого етапу будівельного виробництва дозволить позбутися більшості цих проблем. Зрештою це буде вигідно як замовнику, так і населенню, що набуває майбутній об'єкт будівництва.

Особливості дорожніх робіт мають значний вплив на вибір та організацію технологічних процесів у дорожньому будівництві. Дорожні роботи відрізняються від інших видів будівництва своїми специфічними вимогами та

умовами виконання. Однією з основних особливостей дорожніх робіт є необхідність урахування великого обсягу транспортних потоків, які можуть суттєво ускладнювати виконання будівельних операцій. Тому вибір технологічних процесів повинен враховувати можливість мінімального впливу на дорожній рух та забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху, а також дорожні роботи часто вимагають проведення робіт в умовах обмеженої доступності та обмеженого простору, наприклад, при реконструкції дороги в міському середовищі може бути обмежений доступ до ділянки робіт або недостатній простір для розміщення будівельної техніки та матеріалів. У разі необхідності розробити спеціальні технологічні процеси, які дозволять ефективно виконувати роботи з обмежених ресурсів. Кліматичні умови також істотно впливають на вибір та організацію технологічних процесів у дорожньому будівництві, наприклад, зимові умови можуть вимагати застосування спеціальних технологій та обладнання для забезпечення нормального перебігу робіт. Також кліматичні умови можуть впливати на якість та довговічність дорожнього покриття, тому необхідно враховувати ці фактори при виборі технологічних процесів. Ґрунтові та геологічні характеристики також мають велике значення при виборі та організації технологічних процесів у дорожньому будівництві. Різні типи ґрунтів та геологічні умови можуть вимагати застосування різних технологій та методів роботи, наприклад, при будівництві доріг на м'яких ґрунтах може знадобитися застосування спеціальних зміцнювальних конструкцій або технологій зміцнення ґрунту. [260, С. 77]

Методи та підходи до планування технологічних процесів у дорожньому будівництві відіграють ключову роль у забезпеченні ефективності та успішного завершення проєктів. Вони дозволяють оптимізувати послідовність та тривалість робіт, а також раціонально розподілити ресурси та обладнання. Одним із основних методів планування технологічних процесів є розробка графіків. Графіки дозволяють наочно уявити послідовність виконання робіт і визначити необхідні ресурси та час для кожного етапу процесу. Вони

допомагають встановити точні терміни виконання робіт та дозволяють контролювати прогрес проєкту. Для більш складних проєктів, що потребують координації безлічі завдань та ресурсів, використовуються мережеві моделі. Мережеві моделі є графічним уявленням процесу, де кожна задача представлена вузлом, а зв'язки між вузлами вказують на логічну залежність між завданнями, це дозволяє визначити критичний шлях проєкту – послідовність завдань, яка визначає мінімальний час виконання проєкту. Мережеві моделі також дозволяють визначити резерв часу для кожного завдання, що дає можливість управляти ризиками та запобігати затримкам у виконанні робіт. Оптимізація послідовності та тривалості робіт є одним із основних завдань планування технологічних процесів. При оптимізації необхідно враховувати різні фактори, такі як доступність ресурсів, кліматичні умови, ґрунтові та геологічні характеристики, наприклад, при виборі послідовності робіт необхідно враховувати можливість використання обладнання та матеріалів, а також умови для проведення робіт (наприклад, необхідність проведення робіт у суху погоду), а також планування технологічних процесів також включає оцінку ризиків і розробку стратегій управління ризиками. Ризики можуть виникнути внаслідок непередбачених обставин, таких як зміна кліматичних умов або проблеми з постачанням матеріалів. Планування має включати заходи для зниження та управління ризиками, такі як резервування часу або розробка альтернативних планів дій.

Вибір та координація необхідного обладнання, матеріалів та ресурсів є важливою складовою управління технологічними процесами в дорожньому будівництві, ці процеси безпосередньо впливають на ефективність та якість дорожніх робіт, тому вимагають особливої уваги з боку керуючих. Один із ключових аспектів у виборі обладнання є його відповідність конкретному типу дорожніх робіт, наприклад, для будівництва доріг з жорстким покриттям може знадобитися спеціалізоване обладнання, таке як асфальтоукладачі та віброплити. [22, С. 367] У той же час, для влаштування доріг з ґрунтовим покриттям може бути потрібна спеціальна техніка для ущільнення ґрунту. Крім

вибору обладнання, також необхідно правильно координувати його використання на будівельному майданчику, це включає визначення оптимального розташування обладнання на ділянці робіт, щоб мінімізувати час переїзду і максимізувати його використання. Також важливо зважити на послідовність використання різних видів обладнання, щоб забезпечити безперервність технологічного процесу. Підбір та координація необхідних матеріалів також відіграють важливу роль в управлінні технологічними процесами, наприклад, для будівництва доріг з асфальтовим покриттям потрібні асфальтобетонні суміші певної марки та якості, але, необхідно враховувати можливі обмеження щодо доступності матеріалів та їх доставки на будівельний майданчик, а також управління ресурсами, такими як робоча сила та фінансові засоби, також є важливим аспектом управління технологічними процесами. Необхідно правильно оцінити потреби в робочій силі та забезпечити її наявність у потрібний час та місце. Контроль виконання робіт також є невід'ємною частиною управління технологічними процесами, щоб гарантувати їх своєчасне та якісне виконання. Методи та інструменти контролю якості дорожніх робіт відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки та довговічності дорожньої інфраструктури. Контроль якості дозволяє виявляти та усувати дефекти та недоліки в процесі будівництва та ремонту доріг, а також перевіряти відповідність виконаних робіт вимогам та стандартам. Одним із основних методів контролю якості є візуальний огляд. Візуальний огляд дозволяє виявити поверхневі дефекти, такі як тріщини, ями, нерівності та інші невідповідності. Огляд проводиться як у процесі будівництва, так і після завершення робіт. Для більш точного визначення якості дорожнього покриття можуть використовуватися спеціальні інструменти, такі як лазерні нівеліри або ультразвукові дефектоскопи, методом контролю якості є випробування матеріалів. Проведення випробувань дозволяє визначити фізичні та механічні властивості матеріалів, що використовуються при будівництві доріг, наприклад, для контролю якості асфальтобетону можуть проводитися випробування на міцність, щільність, стійкість до впливу води та інші параметри. Випробування

проводять у спеціалізованих лабораторіях з використанням відповідного обладнання. [35, С. 53]

Також з метою контролю якості дорожніх робіт використовуються геодезичні виміри. Геодезичні вимірювання дозволяють визначити геометричні параметри дороги, такі як висоти, ухили, ширина та інші характеристики, що дозволяє перевірити відповідність виконаних робіт проєктним рішенням та стандартам. Роль управління якістю в забезпеченні довговічності та безпеки дорожньої інфраструктури необхідна для запобігання можливим аваріям та пошкодженням. Управління якістю включає планування, організацію та контроль всіх етапів будівництва та експлуатації дороги. Воно спрямоване на забезпечення відповідності всіх робіт та матеріалів вимогам проєкту, стандартам та нормативам. Одним із завдань управління якістю є розробка та впровадження системи стандартів та процедур, які визначають вимоги до якості та безпеки.

Ускладнення конструкції транспортних споруд, застосування нових будівельних матеріалів та технологій транспортного будівництва, зростання інтенсивності руху та навантажень потребують урахування фактора невизначеності при обґрунтуванні проєктних рішень. Конструктивна неординарність об'єктів транспортної інфраструктури, їх елементів і підсистем, а також імовірнісний характер характеристик міцності конструкційних матеріалів і параметрів технологічних процесів можуть викликати сотні дрібних окремих збоїв і тисячі їх комбінацій. [40, С. 32]

Якість будівництва закладається лише на рівні розробки концепції проєкту, визначення стратегії його реалізації та програми проведення основних заходів. Будівельні проєкти повинні мати досить високий рівень управління проєктуванням та управління будівництвом. [240, С. 150]

COVID-19, повномасштабне вторгнення та економічна криза суттєво позначилися на всіх сферах життя. Не стала винятком і будівельна галузь, в якій зараз особливо гостро спостерігається нечуване зростання цін, дефіцит робочої сили, припинення постачання імпортного обладнання та будівельних

матеріалів, призупинення великих будівельних проєктів, розрив партнерських зв'язків із закордонними постачальниками, відтік інвестицій, що супроводжується обвалом ринку фінансових інструментів.

Все це незабаром вимагатиме концептуальної зміни організаційних та правових механізмів управління будівельною діяльністю. Для відродження галузі будівництва знадобиться нова правова система регулювання відносин, заснована на галузевій та професійній диференціації. Одним із проявів даної диференціації є передача частини повноважень щодо управління будівельними проєктами професійним незалежним інженерам.

Трансформація функцій інженера (від латів: «*ingenium*» – «вроджена здатність, обдарування, розум, винахідливість») повинна відбуватися в бік розширення його свободи у визначенні методів будівництва, регулювання питань взаємодії сторін будівельного контракту, здійснення незалежного контролю, сприяння вирішенню суперечок тощо. Ця тенденція підтвердила свою ефективність практично.

Призначення інженера є додатковим правом замовника, яке має на меті здійснення контролю та нагляду за будівництвом та прийняття від імені замовника рішень у відносинах з підрядником.

Цивільно-правовий статус інженера можна охарактеризувати як спеціальне правове становище особи, яка бере участь у цивільно-правових відносинах, пов'язаних із будівництвом, та забезпечує координацію, управління будівельним процесом на всіх його стадіях, а також взаємодіє з різними учасниками будівельного проєкту з метою вирішення спільних та поточних завдань.

Правовий статус інженера базується на декількох рівнях: нормативному (законодавчому) рівні актів будівельних організацій та інших професійних об'єднань індивідуально-правового регулювання. [230]

У розрізі приватноправових аспектів діяльності за участю інженерів, необхідно звернутися до цивільно-правових засобів регулювання відносин – договорів. У вітчизняному цивільному законодавстві відсутні спеціальні

договори, які забезпечують участь інженерів та інших провідних фахівців у будівництві. Структура договірних зв'язків вибудовується шляхом включення до договору будівельного (генерального) підряду умов про участь інженера або укладанням спеціальних правочинів між замовником та інженерною організацією. Як модель регламентації правовідносини з інженером практично також використовується договір про надання послуг. Застосовуються і змішані (комплексні) договори, що поєднують елементи договорів постачання, підряду, надання послуг та ін. [14, С. 30]

Інженер за змістом вітчизняного права постає як особа, уповноважена забудовником і виконує посередницькі, інформаційні функції та загальний супровід організаційно-технологічних відносин.

У світовій практиці будівництва прикладом впровадження професійних стандартів та заснованих на них правових форм взаємодії суб'єктів виступає систематизація умов договорів на проектування та будівництво, проведена в рамках Міжнародної федерації інженерів-консультантів – FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils) [316]. Типові договірні конструкції FIDIC деталізують комплекс умовних договорів будівельного підряду, субпідряду, що містять диференційовані договірні комбінації правових зв'язків за участю інженерів.

Так, контрольно-наглядова і посвідчувальна функції інженера мають на увазі реалізацію прав та обов'язків щодо поточної та підсумкової перевірки робіт, забезпечення безпеки на будівельному майданчику та загального інтегрованого управління процесом будівництва від початку до завершення. Інженер має право здійснювати контроль за витрачанням коштів, оплатою етапів робіт; проведенням випробувань матеріалів, устаткування. Інженер – ключовий суб'єкт процедури приймання (матеріалів, результату робіт, етапів), що видає проміжні та підсумкові платіжні сертифікати, що підтверджують факт завершення робіт («практичного», «остаточного»). [43]

Правовий статус інженера визначає його значний вплив на механізм реалізації цивільно-правової відповідальності замовника та підрядника.

Інженер наділений правом на підтвердження майнової шкоди; стягнення заздалегідь оцінених збитків, утримання в разі, якщо підрядник не усуває недоліки тощо.

Одним із головних факторів відокремлення правового статусу інженера є необхідність створення спеціалізованого позасудового механізму врегулювання претензій. Інженер виступає першою інстанцією з розгляду суперечок між замовником і підрядником, та її інструментальна роль у цьому зв'язку дозволяє знизити фінансові, організаційні та інші процесуальні витрати, що виникають при судовому вирішенні суперечок у будівництві.

В основі правового статусу інженера з права FIDIC лежать загальноправові принципи розумності, обґрунтованості, сумлінності при прийнятті рішень, вимога дотримання професійної етики. «Біла книга» FIDIC вказує на «достатній рівень навичок, акуратності, які очікуються від інженера-консультанта, який має досвід у наданні послуг у проєктах аналогічного масштабу та складності». Визначається, якщо консультант діяв сумлінно, але з причин, які не залежать від нього, результати виконання не відповідають вимогам замовника, він не визнається порушником договору [158].

Однією з проблем цивільно-правового регулювання відносин за участю інженера є межі здійснення його прав у будівельному процесі, розподіл ризиків та заходи цивільно-правової відповідальності.

Майнові наслідки збитків, які можуть бути заподіяні внаслідок недобросовісної діяльності інженера або через необґрунтований вихід за межі повноважень, необхідно детально прописувати. У договорах за участю інженерів варто чітко окреслити права та обов'язки інженера, перелік послуг, мети участі в будівельному проєкті та очікувані результати. Розробники FIDIC скрупульозно підійшли до ідентифікації послуг інженера, умов та процедур їх виконання. Так, нова редакція «Білої книги» FIDIC містить правила заповнення додатка 1 до типової форми договору специфікації послуг. Додаток повинен містити докладний опис послуг та всі фактори, що не впливають на якість послуг.

Питання ефективності участі інженера в будівництві, з одного боку, стримують, з іншого боку, стимулюють створення правових інструментів. Способами застосування стимулів і обмежень стосовно статусу інженера виступають договірні конструкції.

Обмеження можуть належати до встановлення обов'язків, меж реалізації прав інженера, заборон, заходів цивільно-правової відповідальності. Так, межі розсуду інженерів можуть бути лімітовані шляхом встановлення вимог щодо отримання попередніх схвалень замовника та (або) підрядника (у частині збільшення зменшення ціни, термінів тощо). Як запобіжні засоби зловживання правом інженера в положеннях FIDIC, наприклад, закріплені процедури його взаємодії з учасниками будівництва (зокрема, особливий механізм, форма, терміни виставлення вимог, врегулювання розбіжностей). Обмежувальний ефект набуває персональна відповідальність інженера за видачу вказівок (інструкцій), внаслідок яких було завдано шкоди.

Як правові стимули можуть виступати права інженера на отримання додаткової винагороди, обумовлені ступенем досягнення ним певних показників, система різних заохочень, передбачених у договорах, за успішну реалізацію проєктів (або, наприклад, за впровадження спеціальних методів управління, що знижують витрати та забезпечують інвестиційний приріст).

Якість договірної регулювання діяльності інженерів у сфері будівельного контролю багато в чому визначається встановленням конкретних якісних та кількісних ефективностей управління та системи правових стримувань та противаг для забезпечення балансу інтересів сторін будівельного проєкту.

Закріплення спеціальних договірних моделей, що визначають комплекс організаційно-правових зв'язків учасників будівельного процесу, дозволить забезпечити, зокрема:

- 1) професійне управління інвестиційно-будівельними проєктами;
- 2) справедливий розподіл ризиків на різних стадіях будівництва;
- 3) персоніфікацію відповідальності та надання більшої гарантованості прав та законних інтересів користувачів об'єктів будівництва;

- 4) зміна якісних характеристик будівництва та його результатів;
- 5) удосконалення приватноправових основ процедури приймання;
- 6) перехід на позасудові форми вирішення конфліктів у будівництві;
- 7) зниження корупційних ризиків у найбільш «вразливих» секторах будівельного процесу (приймання, будівельний контроль тощо). [148]

Зміст умов договірних конструкцій, що визначають послуги інженерів та інших фахівців, що залучаються до будівництва, має вибудовуватися з урахуванням спрямованості на: 1) на передачу частини повноважень щодо управління будівництвом третім (незалежним) суб'єктам; 2) встановлення критеріїв ефективності послуг інженерів; 3) посилення персональної цивільно-правової відповідальності відповідних суб'єктів професійної діяльності.

З метою стимулюючого та стримуючого впливу правових коштів на учасників відносин у договірних конструкціях рекомендується встановлювати процедури призначення інженера сторонами контракту (на паритетних засадах), підстави, умови та межі реалізації прав та обов'язків інженерів; процедури отримання схвалення замовником та підрядником юридично значущих дій інженера; порядок оскарження дій інженерів.

Конкуренція професіоналів, яка досягається у сфері будівництва, в тому числі за рахунок впровадження високих стандартів діяльності в систематизованих умовах типових договірних конструкцій, поступово виведе на новий рівень розвиток різних інститутів у сфері будівництва. Удосконалення правових механізмів професійної діяльності інженерів, у свою чергу, вплине на соціальне середовище, що спирається на потреби суспільства (в якісному та безпечному житлі, об'єктах соціального, культурного, промислового призначення, інфраструктури тощо).

Враховуючи вищесказане, необхідно розуміти, що розвиток договірних форм регулювання будівельних відносин не здатний забезпечити їх ефективне функціонування поки не будуть створені економічні, фінансові та організаційні передумови. На сьогодні поки не склався інститут кваліфікованих інженерів, які є компетентними у сфері застосування нових стандартів проєктування та

будівництва, зокрема, пов'язаних з цифровими, енергозберігаючими, природоохоронними технологіями; недостатньо сформовані механізми саморегулювання, а самі учасники будівельних відносин ще не готові передавати частину функцій з управління. У зв'язку з цим, звичайно, має бути масштабна перебудова організаційно-правових механізмів у будівництві, створення системи стимулів для розвитку інститутів незалежних інженерів та якісне виведення вітчизняної галузі будівництва на новий рівень. Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо участі інженера-консультанта в реалізації будівельних проєктів» так і залишився проєктом.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні запропоновано розв'язання на основі підходів, вироблених цивілістичною наукою, проблем правового регулювання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг, а також розроблено висновки і пропозиції, спрямовані на удосконалення теоретичних напрацювань та національного законодавства в досліджуваній сфері.

У результаті проведеного дисертаційного дослідження сформульовані основні науково-теоретичні і науково-практичні висновки.

1. Правовідносини у сфері будівництва автомобільних доріг охоплюють широке коло суспільних відносин, що виникають у процесі розвитку дорожнього будівництва та забудови додаткової інфраструктури, а також включають різноманіття видів діяльності задіяних суб'єктів.

У цивільному праві можна виявити відносини влади та підпорядкування як елементи предмета правового регулювання, а не як елементи методу публічно-правових галузей.

Визначені в роботі особливості предмета цивільно-правових договорів щодо будівництва автомобільних доріг, порядку їх укладання та виконання дозволили зробити висновок про комплексне регулювання відповідних відносин нормами публічно-правового та приватноправового характеру. Проте застосування актів різної галузевої приналежності пов'язані з низкою труднощів. По-перше, законодавець не використовує єдиної термінології. По-друге, йдеться про джерела правового регулювання, які мають неоднакову юридичну силу.

2. Історичний досвід показує, що формування сухопутної системи сполучення пройшло ряд етапів: від стихійного прокладання стежок, облаштування шляхів для проходження військ, штучної споруди системи стратегічно важливих для розвитку країни доріг, до будівництва швидкісних автомагістралей та міжнародних транспортних коридорів.

Викладені історичні факти та правовий огляд законодавства щодо цивільно-правових договорів у сфері будівництва доріг дозволили визначити етапи становлення:

I етап – будівництво доріг у Стародавньому Римі – пов'язане з формуванням договору найму у класичному римському праві та визначенням впливу на генезу вітчизняного законодавства про будівельний підряд;

II етап – 1746-1917 роки – дослідження виникнення нормативного регулювання відносин під час будівництва доріг, розгляд загальних положень законодавства про договір підряду на етапі становлення. З цього моменту дорожнє господарство як галузь має систему управління і відповідну нормативну базу. Крім того, етап характеризується відсутністю диференціації в юридичному розумінні між підрядними роботами та особистим наймом людини для виконання робіт. Такий утилітарний підхід до виконання будь-яких робіт цілком природний для феодального періоду, оскільки на той час загалом не було розуміння основних принципів та зобов'язань трудових та цивільних правовідносин. Відповідно всі органи влади, що діяли в цей період, наділені повноваженнями з охорони громадського порядку, застосовували зазначені правила та звичаї, що стосуються суті робіт, для вирішення квазідержавних завдань із забезпечення безпеки населення;

III етап – 1917-1991 роки – цивільно-правове регулювання діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг виявляється у визначенні правового становища учасників цивільного обороту, в порядку укладання, зміни, розірвання договору, питань терміну будівництва тощо. Наслідком загального економічного стану стала необхідність юридичного закріплення та відокремлення положень про підряд взагалі від положень про підрядні роботи для державних потреб. Даний етап характеризується різноманітністю нормативно-правових актів, які в окремих питаннях суперечили один одному;

IV етап – 1991-до сьогодні – характеризується значною кількістю підзаконних нормативних актів технічного характеру, що містять

обов'язкові вимоги у сфері будівництва, містобудування й архітектури. Зміни спрямовані на вдосконалення законодавчого регулювання будівництва та експлуатації автомобільних шляхів загального користування державного значення за умов концесії; поступове відокремлення положень про підряд від положень про підрядні роботи для державних потреб.

Основними напрямками такого вдосконалення мають стати стандартизація та уніфікація всієї нормативної бази, яка стосується будівництва автомобільних доріг. Метою таких розробок має стати об'єднання розрізненого масиву юридичної інформації за цивільно-правовими договорами у сфері будівництва автомобільних доріг та кодифікація, уніфікація понятійного апарату.

3. Важливим є співвідношення понять «договірна конструкція» та «спеціальна договірна конструкція». Так, договірна конструкція – це теоретична цивільно-правова категорія, що об'єднує цивільно-правові інститути, використовуючи які, учасники договірних відносин (відповідно до зазначення в законі або на розсуд сторін) встановлюють додаткові умови укладання та виконання основного договору.

Ознаками договірної конструкції є: 1) вільне волевиявлення учасників договору, незгоду з умовами також можна вважати проявом волевиявлення; 2) визначеність прав та обов'язків сторін, а також поведінка, яка може виражатися в дії або бездіяльності; 3) спрямованість на встановлення, зміну або припинення правовідносин; 4) спрямованість на досягнення конкретної мети, яка не повинна суперечити нормам позитивного права; 5) об'єктивізація в певній формі, яка встановлена законодавчо для певних видів договорів, або обирається сторонами; 6) недотримання передбаченої законом форми веде в окремих випадках до недійсності договору; 7) універсальність договору (кожна галузь права, в якій застосовується конструкція договору, вносить в неї певні особливості, але її сутність при цьому не змінюється).

Спеціальна договірна конструкція – це передбачена законом або закріплена волевиявленням сторін модель організації зобов'язальних відносин, яка покликана застосувати щодо них спеціальний правовий режим, має

організаційну спрямованість і вторинність функціонування стосовно основного договору. Головною ознакою спеціальних договірних конструкцій є можливість реалізації в периметрі тієї чи іншої конструкції різних договорів. При цьому внаслідок використання спеціальної договірної конструкції правова природа відповідного зобов'язання не змінюється.

4. Внаслідок проведеної класифікації договірних конструкцій у сфері будівництва автомобільних доріг визначено, що всі договірні конструкції можна умовно поділити на такі види: нормативно встановлені договірні конструкції; типові договірні конструкції, що розробляються на рівні саморегулювання (професійними об'єднаннями в галузі проектування та будівництва); договірні конструкції індивідуально-правового рівня дії.

У разі, коли законодавство містить лише узагальнені моделі договірних конструкцій, основний регулятивний потенціал складається лише на рівні саморегулювання, тобто фахівці розробляють необхідні договірні конструкції. Така практика успішно зарекомендувала себе в міжнародному приватному праві та в деяких закордонних правових системах з більш розвиненою сферою будівництва автомобільних доріг.

5. У результаті дослідження автомобільних доріг як об'єктів правовідносин встановлено, що відносини, які складаються стосовно автомобільних доріг загального користування, підлягають комплексному правовому регулюванню. Значна роль має бути відведена спеціальному законодавству про автомобільні дороги. Разом з тим, слід спиратися на положення чинних кодифікованих нормативних актів та інших законів, відповідно до яких має наводитися спеціальне законодавство у сфері автомобільних шляхів та дорожньої діяльності.

У питанні віднесення автомобільних доріг до певних об'єктів у результаті аналізу існуючих наукових позицій (віднесення їх до об'єктів, вилучених із цивільного обігу або ж до об'єктів, обмежених у цивільному обороті) зроблено висновок про можливість знаходження автомобільних доріг виключно у власності відповідних публічно-правових утворень, що дає змогу говорити про

обмежену оборотоспроможність зазначених автомобільних доріг як об'єктів цивільних прав.

Аналіз існуючих підходів до кваліфікації автомобільних шляхів як об'єктів цивільних правовідносин дає можливість виділити такі:

- перший підхід ґрунтується на аналізі Закону України «Про автомобільні дороги», який не містить чітко означеного правового статусу автомобільної дороги як об'єкта нерухомого майна, зокрема з метою державної реєстрації прав на неї, що розцінюється як заборона поширення норми статті 5 Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» на такі об'єкти, а саме: «Не підлягають державній реєстрації речові права та їх обтяження на автомобільні дороги»;

- другий підхід використовується при кваліфікації автомобільних доріг, де дорога – це покращення властивостей земельної ділянки, необхідних для використання її з метою руху транспортних засобів, переміщення людей, вантажів;

- третій підхід застосовується в судовій практиці, згідно з яким реєстрація права на автомобільну дорогу неможлива, якщо вона не є частиною єдиного об'єкта нерухомого майна. Саме цей підхід є найбільш цікавим та обґрунтованим.

6. Заслужує на увагу аналіз поняття та видів «об'єктів дорожнього сервісу». Так, під об'єктами дорожнього сервісу розуміються всі споруди, що мають явно виражений характер просторового елемента, вирішеного засобами об'ємної архітектури. До об'єктів дорожнього сервісу відносять: майданчики відпочинку, автозаправні станції (АЗС), станції технічного обслуговування (СТО), пункти харчування, торгівлі, будинки для відпочинку водіїв, автомобільні стоянки, термінали. Автотермінали – місця, де великогабаритні транспортні засоби можуть розвантажуватися перед заїздом у велике місто, а подорожуючі можуть залишати своє авто й по місту пересуватися громадським транспортом. Автомобільні дороги загальнодержавного, регіонального значення (за винятком приватних доріг) знаходяться відповідно у

власності держави та не підлягають приватизації, об'єкти дорожнього сервісу, перебуваючи у складі автомобільних доріг, також повинні перебувати у власності держави. Разом з тим, зазначене не в повній мірі відповідає сучасним реаліям, зазначені об'єкти є самостійними об'єктами нерухомості з відповідним правовим режимом. Зазначене обґрунтовує й висновок про те, що помилковою є позиція законодавця, згідно з якою об'єкти дорожнього сервісу розміщуються в межах смуги відведення.

Обґрунтованим у даному випадку є положення, відповідно до якого перелічені об'єкти (служби дорожнього сервісу) не є складовою автомобільної дороги, тож земельні ділянки, на яких вони розташовані, не є частиною смуги відведення.

7. При будівництві автомобільних доріг задіяні:

- замовники робіт – державне агентство автомобільних доріг України та обласні осередки Служби автомобільних доріг – для доріг державного значення; обласні державні адміністрації в особі визначених департаментів, на балансі яких знаходяться дороги місцевого значення;

- підрядники – державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» (власник 100% акцій – Укравтодор) та близько 350 філій; українські будівельні компанії; іноземні будівельні компанії з власними представництвами в Україні; проєктні компанії;

- субпідрядники – виробники сировини та матеріалів; власники будівельної техніки; інженери-консультанти;

- користувачі – водії та власники приватного автотранспорту; транспортні та логістичні компанії.

Важливим аспектом є те, що регулювання, підпорядкування та відповідність повинні здійснюватися не лише відповідно до норм цивільного права, а й з урахуванням вимог земельного та адміністративного права.

Залежно від функцій, які виконують учасники правовідносин з будівництва, серед них можна виділити такі:

інвестор – це суб'єкт інвестиційної діяльності у сфері будівництва, який приймає рішення про вкладення власних, позичкових або залучених коштів (інвестицій) в об'єкти інвестування, що належать до основних фондів;

замовник – це суб'єкт інвестиційної діяльності в галузі будівництва, що замовляє в підрядника виконання проєктно-пошукових, будівельних та пов'язаних з ними робіт. У ролі замовника може виступати сам інвестор або уповноважена ним особа, поміж іншого консалтингова та/або інжинірингова організація, що спеціалізується на будівництві;

підрядник – це організація чи індивідуальний підприємець, що на договірних засадах за плату підряджається виконувати на замовлення замовника проєктно-пошукові, будівельні та пов'язані з ними роботи.

Суб'єкти у сфері будівництва автомобільних доріг можуть бути об'єднані у дві групи:

- суб'єкти, які безпосередньо здійснюють містобудівну діяльність (замовник, проєктувальник, орган будівельного контролю та ін.);
- суб'єкти, права та (або) на законні інтереси яких впливає діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг (спільноти громадян; особа, здоров'ю, майну якої завдано шкоди при здійсненні містобудівної діяльності).

8. Специфічні особливості та характеристики цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг полягають у поєднанні таких елементів:

- специфічного об'єкта цивільно-правових договорів – автомобільні дороги відрізняються від інших об'єктів своїм складом, інженерним облаштуванням, призначенням тощо;
- істотних умов та специфічного змісту цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг;
- специфічного складу суб'єктів цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг, в якому замовником у більшості випадків виступає держава або територіальні громади, що обумовлює поширення на

правовідносини у сфері будівництва автомобільних доріг положень Закону України «Про публічні закупівлі»;

- поєднанням приватних та публічних інтересів у будівництві автомобільних доріг, оскільки при будівництві, реконструкції автомобільних доріг, передбачених державною програмою розвитку автомобільних доріг України, забезпечується спостереження та керованість робіт у сфері дорожнього господарства; підвищується надійність функціонування автомобільних доріг відповідно до концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення (2018-2022) та «Великого будівництва»;

- тривалістю договірних правовідносин між суб'єктами, їх співробітництвом у належному виконанні договірних зобов'язань щодо реалізації будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг;

- наявністю спеціального правового регулювання змісту цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг щодо охорони навколишнього середовища і захисту соціальних та інших суспільних інтересів, обумовлених необхідністю проведення державної експертизи проєктної документації у сфері будівництва автомобільних доріг;

- забезпеченням виконання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг системою нормативно-технічних документів, що регламентують виконання робіт суб'єктами, які безпосередньо здійснюють діяльність у сфері будівництва автомобільних доріг (замовник, проєктувальник, орган будівельного контролю, підрядник та ін.).

9. До цивільно-правових договорів, що забезпечують проєктування та інформаційне моделювання автомобільних доріг слід віднести:

- договір виконання функцій замовника (є різновидом інвестиційного договору), який укладається між інвестором та організацією, що спеціалізується на виконанні функцій замовника-забудовника. У зазначеному договорі інвестор доручає замовнику реалізацію інвестиційного проєкту, наділяє його правами

володіння, користування та розпорядження капітальними вкладеннями на період будівництва об'єкта;

- договір підряду на проведення проєктних і пошукових робіт, основна специфіка якого полягає у предметі цього зобов'язання, а саме, в особливостях, характері діяльності та результаті, яким дана робота має завершитися; подальше дослідження предмета договору підряду на проведення проєктних та пошукових робіт у будівництві автомобільних доріг передбачає аналіз предмета даного договору не просто як теоретичної конструкції, а як елемента, який має значення для виникнення зобов'язальних правовідносин;

- договір (контракт), який укладається між замовником і виконавцем із залученням для розроблення проєктної документації вишукувальних, проєктних, будівельних та інших організацій – є основним документом у проєктуванні інженерних споруд, що регулює правові та фінансові відносини, взаємні зобов'язання і відповідальність сторін.

Замовник може делегувати на договірній основі відповідні права юридичним або фізичним особам (які мають право на такого роду діяльність), поклавши на них відповідальність за розробку та реалізацію проєкту. Невід'ємною частиною договору (контракту) на розроблення проєктної документації є завдання на проєктування.

- цивільно-правові договори, що застосовуються в галузі BIM, інструментальна сутність яких виражається, з одного боку, у встановленні та підтримці певного цивільно-правового режиму інформаційної моделі як особливого об'єкта цивільних прав, з іншого боку, в забезпеченні організаційних та майнових відносин між безліччю суб'єктів будівельного процесу. Розвиток договірних моделей лежить у площині законодавчих змін та спирається на ініціативу професійного співтовариства в будівельній промисловості та напрацювання юридичної практики.

Особливості договорів у сфері проєктування та будівництва за методом BIM характеризуються наявністю:

1) послідовності та взаємозв'язку організаційних та виробничих процесів у рамках єдиної стратегії інформаційного моделювання об'єкта;

2) прав та обов'язків групи суб'єктів, які здійснюють координацію, аналіз та перевірку загальних та окремих даних інформаційної моделі;

3) забезпечення цивільно-правового режиму інформації, що утворюється при створенні цифрової моделі, яка передбачає необхідність закріплення в договорах спеціальних умов про порядок та обсяг передачі інформації, про способи її використання, заходів з охорони відомостей з обмеженим доступом, заходів цивільно-правової відповідальності за порушення режиму конфіденційності інформації;

4) заходів цивільно-правової відповідальності за допущені при формуванні інформаційної моделі об'єкта будівництва помилки, що спричинили неможливість здійснення та (або) продовження будівельного процесу або експлуатації відповідної будівлі (споруди тощо);

5) деталізованих юридичних процедур приймання результатів інформаційного моделювання, проміжних результатів та порядку звіряння фактичних результатів будівництва на окремих його етапах з даними, що містяться в цифровій моделі;

6) порядку внесення змін до інформаційної моделі (особливості методу BIM визначають, що зміна одного параметра веде до автоматичної зміни інших взаємопов'язаних показників);

7) правового режиму результатів інтелектуальної діяльності, отриманих у процесі та після завершення проєктних робіт;

8) порядку відчуження та надання виняткових прав на інформаційну модель;

9) прав та обов'язків щодо використання інформаційної моделі при експлуатації будівлі (споруди, іншого об'єкта);

10) порядку припинення прав на BIM.

9. Договір будівельного підяду є базовим договором цивільно-правового регулювання досліджуваних відносин. Усі інші договори в рамках системи

договорів по відношенню до договору будівельного підряду є такими, що забезпечують вплив на формування його елементних особливостей, обумовлених специфікою об'єкта, що будується, і будівельної діяльності.

Договір будівельного підряду – приклад цивільно-правового договору, де приватно-правове регулювання поєднується з публічно-правовим. Це пов'язано з тим, що відносини, які виникають під час здійснення будівельної діяльності, мають різну галузеву приналежність. Відносини між замовником і підрядником, що виникають на підставі договору будівельного підряду, мають всі ознаки майнових відносин, які є предметом цивільного права. Відповідно, вони регулюватимуться методом юридичної рівності сторін. Однак будівництво має специфіку, що передбачає встановлення відносин не тільки між замовником та підрядником, а й відносин за участю публічних органів. Характер цього зв'язку є принципово інший, що передбачає використання відповідного методу правового регулювання – методу владного підпорядкування. Першою елементною особливістю договору на будівництво автомобільних доріг є сторони договору.

Будівництво такого специфічного об'єкта стосовно сторін досліджуваного договору обумовлює наявність певних вимог до них, які визначають особливості його суб'єктного складу. По-перше, незважаючи на те, що, здавалося б, формально підрядником може бути й особа, яка не є підприємцем, проте специфіка робіт, що виконуються, передбачає необхідність отримання дозволів на проведення робіт, тож такі роботи виконуються суб'єктами підприємницької діяльності. По-друге, особливістю суб'єктного складу досліджуваного договору є те, що необхідною умовою вступу в договірні відносини щодо будівництва автомобільних доріг як для замовника, так і для підрядника є наявність правосуб'єктності.

Діяльність із виконання робіт опосередковується різними за своєю природою відносинами:

- 1) підрядними відносинами, які складаються між підрядником і замовником (предметом цивільно-правового регулювання);

2) публічними відносинами, що виникають між державою в особі її органів, з одного боку, та учасниками підрядних відносин, – з іншого. Щодо замовника будівництва автомобільних доріг, то його особливість як сторони договору обумовлена участю на стороні замовника держави Україна та інших публічних утворень, що пов'язано зі специфікою підрядних робіт у сфері будівництва автомобільних доріг, які призначені задовольнити потреби вказаних суб'єктів за рахунок бюджетних та позабюджетних коштів.

Іншим елементом договору підряду у сфері будівництва автомобільних доріг, який визначає його специфіку, є зміст даного договору. Зміст договору, відповідно до ст. 628 ЦК України, становлять, по-перше, умови, визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та по-друге, умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства.

Істотними умовами договору підряду на будівництво у сфері будівництва автомобільних доріг є чотири види умов, визначених у ЦК України: умови про предмет договору, про термін виконання робіт, про вартість робіт, а також ті умови, за якими (за заявою будь-якої зі сторін) має бути досягнуто згоди. Одним із визначальних чинників, яким юридична наука виділила договір будівельного підряду в самостійний тип договірних відносин, є специфіка предмета цього договору.

10. У вітчизняному цивільному законодавстві відсутні спеціальні договори, які забезпечують участь інженерів та інших провідних фахівців у будівництві. Структура договірних зв'язків вибудовується шляхом включення до договору будівельного підряду умов про участь інженера або укладанням спеціальних правочинів між замовником та інженерною організацією. Як модель регламентації правовідносин з інженером використовується договір про надання послуг. Застосовуються і змішані (комплексні) договори, що поєднують елементи договорів постачання, підряду, надання послуг та ін. У світовій практиці будівництва прикладом впровадження професійних стандартів та заснованих на них правових форм взаємодії суб'єктів виступає систематизація умов договорів на проектування та будівництво, проведена в

рамках Міжнародної федерації інженерів-консультантів – FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils). Типові договірні конструкції FIDIC деталізують комплекс умовних договорів будівельного підряду, субпідряду, що містять диференційовані договірні комбінації правових зв'язків за участю інженерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абаїмова Н.С. Види об'єктів цивільних правовідносин. *Збірник наукових статей магістрантів і спеціалістів юридичного факультету Національної академії управління* 2013. К.: Національна Академія управління С.7-10.
chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://nam.kyiv.ua/files/publications/978-966-8406-74-4-zb-compressed.pdf
2. Авраменко С., Мирославський С. Поняття цивільно-правового договору як регулятору договірних відносин. *Молодий вчений*. 2018. № 6 (58). С. 354-356.
3. Автомобільні дороги. Частина 1. Проектування. Частина 2 Будівництво. Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 21.09.2015 № 234.
URL: <https://ips.ligazakon.net/document/DBN00057>
4. Алексеев І.С. Поняття та функції цивільно-правового договору. *Форум права*. 2010. № 2. С. 7-10.
5. Аналіз сучасного порядку розробки, узгодження проектної документації, отримання дозволу на будівельні роботи та здачі в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту України. П. О. Пшінько, В. В. Марочка, В. В. Ковальчук, І.В. Калашніков, А.В. Гуменюк. *Мости та тунелі: теорія, дослідження, практика*. 2014. Вип. 6. С. 109-118.
6. Анатійчук В. Розмежування приватного та публічного права.
URL: <https://law.chnu.edu.ua/rozmezhuвання-privatnoho-ta-publichnoho-prava/>
7. Асташина Ю.Б. Поняття цивільно-правового договору в сучасному цивільному праві. *Вісник Верховного Суду України*. 2012. № 11 (147). С.43-48.

8. Афанасьєв К.К. Адміністративні договори: реалії та перспективи: монографія. Луганськ: РВВ ЛАВС, 2004. 320 с.
9. Бабич-Трофименко М. Право як інфраструктура: подолання перешкод у розвитку демократичної держави. *Українське суспільство на шляху перетворень: західна інтерпретація*. За ред. В. Ісаїва; пер.з англ. А. Іщенко. К.: КМ Академія, 2004. С. 132-148.
- 10.Балашова Ю.Б., Усиченко О.Ю., Каськів С.В., Рахімов Ч.С. Проблеми проектування і будівництва автомагістралей в Україні. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2016. Вип. 97. URL: http://publications.ntu.edu.ua/avtodorogi_i_stroitelstvo/97/003-011.pdf
- 11.Банасевич І. І. До питання про зміст договорів на виконання підрядних робіт за державним замовленням. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 10. С. 7-10.
- 12.Банчук О. А. Проблема розмежування публ. і приват. права у правовій думці України XIX - початку XX ст.: дис... канд. юрид. наук: 12.00.01. К., 2007. 213 с.
- 13.Баран В. Кіндратович. Україна: новітня історія (1945-1991 pp.) Ukraine: Modern History (1945-1991). Львів: Ін-т українознав. ім. І. Крип'якевича НАН України, 2003. 667 с.
- 14.Бартош С. Правильний договір підряду: мінімізуємо ризики. *Журнал головного інженера*. 2019. № 2. С. 28-35.
- 15.Бервено С.М. Проблеми договірного права України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. К., 2006. 40 с.
- 16.Берназ-Лукавецька О.М., Наумов А.С. До питання загальних засад договору підряду за законодавством України. 2024. № 9. С. 60-63. *Юридичний науковий електронний журнал*. URL: http://www.lsej.org.ua/9_2024/15.pdf
- 17.Битяк Ю.П., Константи́й О.В. Правова природа адміністративних договорів. *Вісник Академії правових наук України*. 2001. № 3. С. 101-109.

18. Біленко М. С. Правова природа договору будівельного підряду. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип. 13. С. 104-107.
19. Білятинський О.А., Заворицький В.Й., Старовойда В.П., Хом'як Я.В. Проектування автодоріг. Ч. II. К.: В.Ш., 1998. 415 с.
20. Білятинський О.А., Заворицький В.Й., Старовойда В.П., Хом'як Я.В. Проектування автомобільних доріг. Ч.1: підруч. для вищих навч. закл. К.: Вища школа, 1997. 518 с.
21. Білятинський О.А., Старовойда В.П. Проектування капітального ремонту і реконструкції доріг: підруч. для студ. вищих навч. закл., які навчаються за спец. "Автомобільні шляхи і аеродроми". К.: Вища освіта, 2003. 343 с.
22. Білятинський О.А., Старовойда В.П., Хом'як Ч.В. Проектування автомобільних доріг: підручник. К: Вища шк., 1998. 416 с.
23. BIM-технології: поняття, історія розвитку, перспективи.
URL: <https://elearn.nubip.edu.ua/mod/book/tool/print/index.php?id=333304>
24. Бірюкова А.Г. Співвідношення приватного та публічного права: дуалістичний аспект. *Право і суспільство*. 2018. № 4. С. 76-80.
25. Блащук Т.В. Можливість визначення держави як сторони цивільно-правового договору. *Часопис Національного університету "Острозька академія"*. 2011. №1(3). С. 1-9.
26. Боднар Т.В. Виконання договірних зобов'язань у цивільному праві: моногр. К.: Юрінком Інтер, 2005. 272 с.
27. Боднар Т.В., Дзера О.В., Кузнєцова Н.С. Договірне право України. Загальна частина: навч. посіб. К.: Юрінком Інтер, 2008. 896 с.
28. Бурлака О.С. Правова природа договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2020. № 45. С. 68-71.
29. Вавженчук С. Істотні умови договору будівельного підряду. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 8. С. 9-13.

- 30.Васильєв В.В. Диспозитивність норм цивільного права з точки зору формально-догматичного підходу. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 10-14.
- 31.Великанова М.М. Правова природа договору підряду на проведення проектних та пошукових робіт. *Юридичний вісник*. 2010. № 2 (15). С. 31-35.
- 32.Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис.. канд. юрид. наук.: 12.00.03. Х., 2007. 19 с.
- 33.Висіцька І. Вилучення земельних ділянок, наданих у постійне користування. URL: <https://surl.gd/hhjbzi>
- 34.Вінник О.М. Інвестиційне право: навчальний посібник. К.: Юридична думка, 2005. 568 с.
- 35.Волківський Б.В., Ковальченко С.О., Догадайло Я.В. Організація робіт зі снігозахисту автомобільних доріг. *Збірник наукових праць 86-ї міжнародної наукової конференції студентів університету (9- 10 квітня 2024 року)*. ХНАДУ. Харків, 2024. 182 с.
- 36.Волощенко О.В. Процеси конвергенції в сучасних правових системах. *Форум права*. 2009. № 3. С. 123-128.
- 37.Ворона Г. Нова розв'язка на трасі Київ-Одеса матиме тунель для безпечного розвороту. URL: <https://bigkyiv.com.ua/nova-rozvyazka-na-trasi-kyuiv-odesa-matyme-tunel-dlya-bezpechnogo-rozvorotu/>
- 38.ВС розглянув справу щодо відчуження частини земельної ділянки для будівництва дороги. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/vs-rozglyanuv-spravu-shchodo-vidchuzhennya-chastini-zemelnoyi-dilyanki-dlya-budivnictva-dorogi.html>
- 39.Встановлення та зміна цільового призначення земельних ділянок. URL: <https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php>
- 40.Вяткін К.І. Проектування та реконструкція дорожньо-транспортних споруд: конспект лекцій для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти денної та заочної форм навчання зі спеціальності 192 –

Будівництво та цивільна інженерія. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2023. 101 с.

41. Гаврилов А.В. Договір як механізм розподілу ризиків у будівництві: державно-управлінський аспект: дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Київ, 2020. 252 с.
42. Гаврилов А.В. Проблеми і ризики при реалізації договорів будівельного підряду в Україні: державно-управлінський аспект. *Інвестиції, практика та досвід*. 2018. № 13. С. 87-91.
43. Галінський О.М., Вахович І.В., Цифра Т.Ю. Міжнародна практика формування договірних відносин у будівництві. *Будівельне виробництво*. 2012. № 54. С. 3-7.
44. Галянтич М.К. Теоретико-правові засади реалізації житлових прав громадян в умовах ринкових перетворень. Київ: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва, 2006. 512 с.
45. Гамеляк І.П., Островерхий О.Г., Мороз В.С. Історія та перспективи будівництва цементобетонних покриттів автомобільних доріг та аеродромів в Україні. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2019. Вип. 106. С. 60-76.
46. Гапотченко Т.М. Питання правового режиму земель транспорту, які перебувають у комунальній власності. *Проблеми удосконалення правового регулювання місцевого самоврядування в Україні*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., (м. Харків, 25 травня 2004 р.). Харків: Ін-т державного буд-ва та місц. самоврядування АпрН України, 2004. С. 317-319.
47. Гапотченко Т.М. Правові форми використання земель автомобільного транспорту й дорожнього господарства в сучасних умовах. *Проблеми законності*. 2006. Вип. 82. С. 78-84.
48. Глатушенко Ю.В. «Суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин»: співвідношення понять. *Часопис Київського університету права*. 2014. №1. С. 39-43.

- 49.Голик Ю. Програма Президента України «Велике Будівництво-2020». Обличчя. 2021. 286 с.
- 50.Гончаренко Т. Вім-технології як інструментарій для створення інформаційної моделі життєвого циклу об'єкта будівництва. *Управління розвитком складних систем*. 2021. № 47. С. 83-88.
- 51.Гордієнко Т. Договір про спільну інвестиційну діяльність як форма міжнародного господарського виробництва. *Юридичний журнал*. 2005. № 12. С. 4-8.
- 52.Горобець В. М. Соборне уложення 1649. *Енциклопедія історії України* : у 10 т. Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. К.: Наукова думка, 2012. Т. 9. С. 688.
- 53.Городиський М.П. Об'єкти бухгалтерського обліку за договорами підряду: можливість визнання та відображення. *Вісник ЖДТУ*. 2010. № 4 (54). С. 56-61.
- 54.Грущинська Н. Характеристика нерухомого майна як об'єкта цивільного права. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 2. С. 23-30.
- 55.Гуд А.М. Адміністративний договір як форма договірної регулювання адміністративно - правових відносин: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2019. 195 с.
- 56.Гудима Д. Деякі новели в інтерпретації поняття «суб'єкт права»: абсурдні чи перспективні? *Право України*. 2010. № 2. С. 82-87.
- 57.Гуцуляк В. Новели правового регулювання відносин з проведення проектних та пошукових робіт. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 8. С. 24-29.
- 58.Державно-приватне партнерство: теорія та практика, недоліки правового регулювання.
URL: https://ips.ligazakon.net/document/EA010007?ed=2017_02_02
- 59.Дзейко Ж.О. Поняття юридичних конструкцій як засобів законодавчої техніки. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2008. № 1 (75). С. 5-17.

- 60.Дзера Ю.М. Держава як учасник цивільних правовідносин: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2011. 20 с.
- 61.Диба О.В. Правова характеристика договору підряду на проведення проектних робіт. *Приватне право і підприємництво*. 2018. Вип. 18. С. 130-133.
- 62.Довгерт А. Новий Цивільний кодекс України і світові концепції розвитку приватного права. *Основні напрямки реформи цивільного права в Україні*. 1997. С. 19-21.
- 63.Довгерт А.С. Кодифікація цивільного права незалежної України - важливий етап розвитку цивілістичної доктрини. *Право України*. 2014. № 6. С. 35-47.
- 64.Довгерт А.С. Система приватного права та структура проекту Цивільного кодексу України. *Українське право*. 1997. Число 1.
- 65.Договір як універсальна правова конструкція: моногр. За ред. А.П. Гетьмана, В.І. Борисової. Х.: Право, 2012. 432 с.
- 66.Договірне право. Особлива частина : навч. посібник. За ред. О.В. Дзери. Київ: Юрінком Інтер, 2009. 1200 с.
- 67.Дубровіна А. Суспільний лад, механізм управління та право України в період розкладу соціально-кріпосницької системи і зростання капіталістичних відносин (перша половина ХІХ ст.): конспект лекцій. Київ: КДУ, 1966. 260. с.
- 68.Дутко А.О. Використання договірної конструкції у законодавстві України. *Вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2009. № 1. С. 105-114.
- 69.Дяченко Є.В., Гасій Г.М., Пахомов Р.І., Зима О.Є. Курс лекцій з дисципліни «Організація і планування дорожнього будівництва (спецкурс)». Полтава: ПолтНТУ, 2015. 133 с.
- 70.Єдиний державний реєстр судових рішень. Справа №752/18847/22. Провадження № 2/752/3365/23.
URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/115545368/>

- 71.Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF#Text>
- 72.Загальне адміністративне право: підручник. За заг. ред. І.С. Гриценка. К.: Юрінком Інтер, 2014. 568 с.
- 73.Загальні умови укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві. К.: КМ України, 2005. 36 с.
- 74.Закони 12 таблиць. URL: http://pidruchniki.com/2008021556552/pravo/zagalna_harakteristika_rimskogo_prava
- 75.Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
- 76.Землю для будівництва доріг у власників вилучатимуть примусово.
URL: <https://superagronom.com/news/14586-zemlyu-dlya-budivnitstva-dorig-u-vlasnikiv-viluchatimut-primusovo>
- 77.Зінченко О.В. Юридичні конструкції: класифікація та значення у процесі пізнання правових явищ. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 2. С. 55-58.
- 78.Зозуляк О.І. Реалізація цивільної правосуб'єктності юридичних осіб у договірній формі: моногр. Івано-Франківськ, Нова зоря. 2012. 216 с.
- 79.Зубар Д. Зупинка будівництва та логістичне навантаження. Як війна впливає на стан та ремонт доріг в Одеській області.
URL: <https://suspilne.media/odesa/249330-zupinka-budivnictva-ta-logisticne-navantazenna-ak-vijna-vplivae-na-stan-ta-remont-dorig-v-odeskij-oblasti/>
- 80.Ізарова І.О. Правова природа проектних робіт. *Підприємство, господарство і право*. 2011. № 4. С. 37-40.
- 81.Ізарова І.О. Проблеми визначення предмета договору підряду на проведення проектних робіт. *Юридична Україна*. 2010. № 5. С. 48-52.
- 82.Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі.
Аналітична записка.

URL: <https://www.niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformaciy-u-transportniy-galuzi>

83. Інвестування: підручн. В.М. Гриньова, В.О. Коюда, Т.І. Лепейко, О.П. Коюда. К.: Знання, 2008. 458 с.
84. Історія автомобільного транспорту України.
URL: http://proukraine.net.ua/?page_id=447
85. Історія автомобіля: посібн. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. 87 с.
86. Історія Стародавнього світу: курс лекцій. Р. А. Дудка, О. О. Лейберов. Ніжин : Ніжин. держ. ун-т ім. М. Гоголя, 2009. 348 с.
87. Калугіна О. Як будують дороги в Німеччині. URL: <https://surl.li/kkjczn>
88. Канін О.П., Харченко А.М., Цинка А.О. Проблеми та перспективи впровадження контрактів FIDIC в дорожнє господарство України. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2018. Вип. 104. С. 6-16.
89. Кваліфікаційні характеристики професії «Інженер-консультант (будівництво)»: наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 08 серпня 2017 р. № 192 (із змінами, внесеними наказом від 29 грудня 2017 р. № 350). К. Мінрегіон, 2017. 4 с.
90. Кельман М.С. Методологічне значення юридичних конструкцій. URL: <http://ruh.znaimo.com.ua/index8713.html?page=13>
91. Кириченко І.О. До питання визначення правової природи договору інжинірингу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*.. Вип. 46. Т. 1. С. 96-100.
92. Кізлова О. С. Окремі види договорів у сучасному законодавстві України: кол. моногр. За заг. ред. О.С. Кізлової. Одеса: ТЕС, 2013. 528 с.
93. Клименко О.М. Особливості правового статусу держави як суб'єкта приватного (цивільного) права: автореф. дис. ... канд.. юрид. наук. К., 2006. 22 с.

- 94.Коваленко Л.О. Аналіз умов та безпеки руху на автомобільних дорогах з урахуванням інформаційних показників дорожнього середовища. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2013. Вип. 88. С. 294-301.
- 95.Коваль Ю. Перспективи будівництва концесійних доріг в Україні.
URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/perspektivi-budivnictva-koncesiynih-dorig-v-ukrayini.html>
- 96.Ковальчук В., Ткаченко І. Аналіз проблем проектування комплексних об'єктів дорожнього сервісу.
URL: <https://reposit.nupp.edu.ua/bitstream/PolNTU/12863/1/zbirnyk%2026%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%202023-233-236.pdf>
- 97.Колесниченко С.В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг. *Часопис цивілістики*. 2023. Вип. 51 С. 40-44.
- 98.Колесниченко С.В. Історико-правові аспекти договору підряду. *Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT*: матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). Одеса: Фенікс, 2021. С. 45-50.
- 99.Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права . *Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.). Одеса: Фенікс, 2024. С. 254-256.
- 100.Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. *Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір* : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). Одеса, 2025. С. 313-315.
- 101.Колесниченко С. До питання конструкції організаційних договорів у сфері будівництва доріг. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С.199-204.
- 102.Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг: правове регулювання. *Приватне право в умовах війни* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 15 листопада 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 142-144.

103. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). *Право та державне управління*. 2022. № 4. С. 271-276.
104. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). *Часопис цивілістики*. 2024. Вип. 52. С. 46-50.
105. Комарницька Г.О. Класифікація проектів державно-приватного партнерства. *Бізнес Інформ*. 2019. № 5. С. 50-55.
106. Кондратюк А.А., Манаєнко І.М. Розвиток міжнародного інжинірингу: світові тенденції та вітчизняні реалії. *Актуальні проблеми економіки та управління*. 2017. Вип. 11. <https://ela.kpi.ua/items/7a0fce12-2341-468c-b871-acff88160b3e>
107. Кондратюк К.К. Новітня історія України. 1914-1945: курс лекцій. Львів: ЛНУ ім І. Франка, 2005. 169 с.
108. Корнієцький О.В. Оцінка економічної ефективності автомобільного будівництва доріг в умовах приватного інвестування. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Том 3. № 4. С. 192-198.
109. Коссак В. М. Регулювання строків у будівництві. К.: Будівельник, 1991. 144 с.
110. Коссак В. Правова природа договорів у будівництві. *Право України*. 2015. № 4. С. 77-87.
111. Косячевська С.М. Переваги застосування стандартів fidic в сфері управління будівельними проектами. URL: https://eprints.kname.edu.ua/50181/1/ilovepdf_com-179-181.pdf
112. Крат В. Універсальний регулятор. Значення договору в приватному праві крізь призму практики ВС. URL: <https://zib.com.ua/ua/print/151729.html>
113. Кривенко Ю.В., Спасова К.І. Укладання та реалізація договору підряду. *Часопис цивілістики*. 2021. Вип. 43. С. 41-45.
114. Круглов В.В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання: моногр. Х.: Магістр, 2019. 252 с.

115. Кубраков О. План-факт 2021 року: оновлено 5098 км державних доріг та 250 штучних споруд. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33343.html>
116. Кузнєцова Н. Концептуальні засади інституту юридичної особи в новому цивільному законодавстві України. *Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні*: матеріали VIII регіональної наук.-практ. конф. Львів, 2002. С. 215-216.
117. Кузнєцова Н.С. Правове регулювання підрядних договірних відносин в будівництві (цивільно-правовий аспект): автореф. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.03. К., 1993. 50 с.
118. Лилов О.В. Новітні підходи до модернізації процесів організації будівництва. *Молодий вчений*. 2015. № 9 (24). С. 24-27.
119. Литвиненко Т.П., Кошлатий О.Б., Вітринська І.В. Архітектурно-ландшафтний та інженерний благоустрій автомобільних доріг: навч. посібник. Полтава: ПолтНТУ, 2010. 184 с.
120. Лісовий кодекс України від 21.01.1994 № 3852-ХІІ. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3852-12#Text>
121. Лукасевич-Крутник І. Правове регулювання договірних відносин підряду на проведення проектних та пошукових робіт. *Підприємництво, господарство і право*. 2012. № 8. С. 3-7.
122. Ляшенко Д.О. Картографія з основами топографії: навч. посіб. для вищ. навч. закл. Київ: Наукова думка, 2008. 181 с.
123. Майданик Р. Право України: дуалізм і система. *Приватне право*. 2013. № 1. С. 26-40.
124. Майданик Р.А. Цивільне право: Загальна частина. К.: Алерта. Т. І., 2012. 472 с.
125. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. К.: Міністерство інфраструктури України, 2018. 17 с.
126. Маковій В.П. Істотні умови договорів в сфері будівництва автомобільних доріг. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2024. Вип. 84(1). С. 324-329.

- 127.Максютов А.О. Основні етапи та особливості проведення геодезичних робіт під час здійснення землепорядних заходів. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2023. № 2(102). С. 92-103.
- 128.Марценко Н.С., Кучарська Х.В. Перспективи визнання нових суб'єктів цивільних прав (правовідносин). *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. Вип. 3. С. 146-152.
- 129.Матвеєв П.С. Інвестиційний договір як складова інвестиційної діяльності на сучасному етапі розвитку України. *Наше право*. 2014. № 10. С. 129-132.
- 130.Махінчук В.М. Дуалізм приватного права: до постановки питання. URL: https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/SBORNIKI_2010/PPP_8_2009/Mahinchuk.pdf
- 131.Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0753733-22#Text>
- 132.Методичні рекомендації стосовно об'єктів нерухомого майна, права на які підлягають державній реєстрації. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0006835-12#Text>
- 133.Мицу Ю. 20-ти річчя ЦК: до питання про еволюцію вітчизняного зобов'язального права. *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/20ti-richchya-ck-do-pitannya-pro-evolyuciyu-vitchiznyanogo-zobovyazalnogo-prava.html>
- 134.Міжнародний досвід законодавчого регулювання будівництва автомобільних доріг, а саме механізм фінансування будівництва цементобетонних доріг. URL: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29305.pdf>
- 135.Мілаш В.С. Комерційний договір у контексті сучасних ринкових умов: моногр. Харків: Видавець ФО-П Вапнярчук Н. М 2007. 440 с.

136. Мороз О.В. Поняття цивільно-правового договору. *Право і суспільство*. 2023. № 1. С. 90-95.
137. Мороз О.В. Щодо поняття цивільно-правового договору. *Проблеми цивільного права та процесу*: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 97-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Харків, 20 травня 2022 р.). С. 174-177.
138. Мости та труби. Основні вимоги проектування: ДБН В.2.3-22:2009. К.: Мінрегіонбуд України, 2009.
139. Мурзакевич Н.М. Псковська судна грамота (1397–1467). Видання друге. Одеса: Гір. тип. та літ. Алексоматі, 1868. 62 с. (1-е вид. Одеса, 1847).
140. На трасі Одеса-Рені хочуть збудувати майже 10 км нової дороги в обхід Паланки. URL: <https://bilyayivka.city/articles/356662/na-trasi-odesa-reni-hochut-zbuduvati-majzhe-10-km-novoi-dorogi-v-obhid-palanki-zamovlyayut-proyekt>
141. Наконечний А.Б. Правові проблеми будівництва автомобільних доріг в аспекті примусового відчуження земельних ділянок. *Сучасне державотворення та правотворення: питання теорії і практики*: матеріали міжнарод. наук.-практ. конф. (12-13 грудня 2014 р.). Одеса, 2014. Ч. 1. С. 58-62.
142. Насурлаєва К.Е. Поняття та характеристика договору інжинірингу. *Юридичний вісник*. 2015. № 2 (35). С. 119-122.
143. Невзоров О.В. Правове регулювання інжинірингової діяльності у сфері будівництва. *Часопис цивілістики*. 2022. Вип. 45. С. 36-42.
144. Недошовенко А.О. Елементи договору будівельного підряду. *Часопис Національного університету «Острозька академія»*. 2015. № 1(11). С. 1-13.
145. Непомнящий О.М. Від теорії – до практики: досвід Міждержавної гільдії інженерів-консультантів з підготовки персоналу за модулями FIDIC. *Вісник Держархбудінспекції*. 2017. № 6. С. 19-21.

- 146.Непомнящий О.М. Інжиніринг: деякі аспекти підвищення кваліфікації ключового персоналу. *Актуальні проблеми державного управління*. 2017. Вип. 2 (52). С. 144-151.
147. Непомнящий О.М. Перспективи застосування в Україні міжнародно визнаних форм договорів на надання інжинірингових послуг у будівництві. *Державне управління*. 2019. № 2 (66). С. 111-116.
- 148.Непомнящий О.М., Хараїм І.В. Стан та перспективи організаційно правового забезпечення діяльності інженера консультанта в Україні. *Державне управління, удосконалення та розвиток*. 2018. № 2. http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/5.pdf
149. Нефедова О. Місто семи пагорбів і всієї землі повелитель: Витоки навчання у Стародавньому Римі. *Сучасна освіта*. 2010. № 12. С. 36-37.
- 150.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. 384 с.
- 151.Олюха В. Г. Договір підряду: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закладів. Кривий Ріг: Вид. дім, 2010. 182 с.
- 152.Олюха В. Предмет договору підряду на капітальне будівництво. *Підприємництво, господарство і право*. 2013. № 7. С. 56-59.
- 153.Олюха В.Г. Оптимізація капітального будівництва: господарсько- правові проблеми: монографія. Київ: ЦУЛ., 2015. 302 с.
- 154.Олюха В.Г. Поняття та форми капітального будівництва в Україні. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2013. Т. 13. С. 499-507.
- 155.Організація і технологія надання послуг: навч. посіб. Апопій В.В., Олексин І.І., Шутовська Н.О., Футало Т.В. К.: Академія, 2006. 312 с.
- 156.Організація та управління будівництвом: підручник. Київ: Ліра-К, 2024. 400 с.
- 157.Основи римського приватного права: підручник. За заг. ред. В.І. Борисової, Л.М. Баранової. Х.: Право, 2008. 224 с.

158. Особливості застосування договорів FIDIC.
URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/225624_osoblivost-zastosuvannya-dogovorv-fidic
159. Павловська Л.М. Ефективність правового регулювання суспільних відносин. *Проблеми законності*. 2007. Вип. 90. С. 3-10.
160. Пархоменко Н.М. Договір у системі права України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. К., 1998. 16 с.
161. Первомайський О. Поняття "оборотоздатність об'єктів цивільних прав" у контексті права власності та інших речових прав суб'єктів публічного права. URL: <https://ccu.gov.ua/publikaciya/pervomayskyu-o-ponyattya-oborotozdatnist-obyektiv-cyvilnyh-prav-u-konteksti-prava>
162. Петраковська О.С., Литвиненко І.В. Особливості формування права сервітуту в українському законодавстві. *Містобудування та територіальне планування*. 2008. № 29. С. 250-256.
163. Пирожкова Ю.В. Економічна функція адміністративного права скрізь призму векторів сучасної економічної політики України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2016. № 5. С. 81-84.
164. Пирожкова Ю.В. Теорія функцій адміністративного права: деякі питання становлення й розвитку наукових поглядів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2015. Вип. 35 (2.2). С. 177-181.
165. Питання Міністерства транспорту України. Указ Президента України від 27.12.1995 № 1186/95. (указ втратив чинність на підставі Указу Президента № 678/2000 від 11.05.2000).
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186/95#Text>
166. Підпригора О.А., Харитонов Є.О. Римське право: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2006. 528 с.
167. Підрядник, забудовник, девелопер – основні поняття в будівництві.
URL: <https://dom.ria.com/uk/articles/podryadchik-zastrojschik-developer-osnovnye-ponyatiya-v-stroitelst-173525.html>

- 168.Піндус Б.І., Гончаренко В.В. Проектування автомобільних доріг: навч. Посібник. Горлівка: АДІ ДВНЗ ДонНТУ, 2013. 244 с.
- 169.Платні дороги в Європі: вартість проїзду та відмінності від безкоштовних.
URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/1887/toll-roads-in-europe-fare-and-differences-from-free-roads>
- 170.Платні дороги в Україні та світі. URL: <https://avrora-trans.com/ua/articles/platnie-dorogi-v-ukraine-i-mire>
- 171.Платні дороги в Україні: де з'являться і хто ними зможе їздити.
URL: <https://focus.ua/uk/economics/575102-platni-dorogi-v-ukrayini-de-zyavlyatsya-i-hto-nimi-zmozhe-yizditi>
- 172.Пленюк М. Д. Результат робіт як істотна умова договору будівельного підряду. *Юридична Україна*. 2013. № 10. С. 59-63.
- 173.Пленюк М.Д. Цивільно-правове регулювання строків (термінів) у договорів про виконання робіт: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2011. 20 с.
- 174.Погребняк С.П. Поділ права на публічне і приватне (загальнотеоретичні аспекти). *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2006. Вип. 12. С. 3-17.
- 175.Погрібний С. Тлумачення договору в Україні у практиці Верховного Суду.
URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/2022_prezent/2022_09_30_prezent_Pogrubnuj_tlym_dogov.pdf
- 176.Погрібний С.О. Імперативні та диспозитивні норми та їх роль в регулюванні цивільних відносин. *Університетські наукові записки*. 2010. № 2 (34). С. 46-54.
- 177.Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. К.: Правова єдність, 2009. 304 с.
- 178.Подольак С. FIDIC CONTRACTS як інструмент для залучення інвестицій в Україну. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 119-123.

- 179.Поліщук Н.Р. Правове регулювання адміністративних договорів у сфері публічних відносин: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2019. 208 с.
- 180.Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Постанови КМ № 193 від 21.02.2023.
URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP140439?an=151>
- 181.Пономарьова Т.С. Деякі аспекти розуміння переліку істотних умов договору. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2014. Вип. 29, ч. 2, т. 3. С. 51–54.
- 182.Порядок проведення топографо-геодезичних робіт.
URL: <https://surl.li/iuvidk>
- 183.Посібник із процедур закупівель FIDIC. Пер. з англ. І.В.Хараїм та ін.; наук. ред. О.М. Непомнящий; громад. спілка «Міждержав. Гільдія інженерів-консультантів» (МГІК). Київ: Форт, 2019. 326 с.
- 184.Постанова Верховного Суду від 30.06.2021 р. у справі № 806/3365/17.
URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98054587>
- 185.Постанова ОП КГС ВС від 02.06.2023 р. у справі № 914/2355/21.
URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111972417>
- 186.Правила про договори на виконання проектних і пошукових робіт від 25.05.1959 р.
URL: <https://www.economics.kiev.ua/download/ZakonySSSR/data03/tex14453.htm>
- 187.Правове регулювання цивільних відносин в Україні (IX-XX ст.): навч. посібник. Київ : Атіка, 2013. 349 с.
- 188.Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
- 189.Про архітектурну діяльність: Закон України від 20.05.1999 р. № 687-XIV.
URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/687-14>
- 190.Про будівельні норми: Закон України від 05.11.2009 № 1704-VI.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17#Text>

191. Про внесення змін до деяких законів України щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг: Закон України від 27.02.2018 № 2304-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2304-19#Text>
192. Про гарантування речових прав на об'єкти нерухомого майна, які будуть споруджені в майбутньому: Закон України від 15.08.2022 № 2518-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2518-20#Text>
193. Про Державний земельний кадастр: Закон України від 07.07.2011 № 3613-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17#Text>
194. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
195. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень: Закон України від 01.07.2004 № 1952-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1952-15#Text>
196. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>
197. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
198. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: Постанова Кабінету Міністрів України від 15.12.2023 р. № 1318. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP231318?an=2>
199. Про затвердження примірних форм договорів про надання інженерно-консультаційних послуг у будівництві, про надання інженерно-консультаційних послуг у будівництві (послуг інженера-консультанта) та про здійснення технічного нагляду у будівництві: Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 06.08.2024 № 787. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/2523.html>

200. Про затвердження Службі автомобільних доріг у Львівській області проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки та надання земельної ділянки у с. Малі Підліски. URL: [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/B7DBDCFE59427DB1C22587C10043E116?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/B7DBDCFE59427DB1C22587C10043E116?OpenDocument)
201. Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України: Указ Президента України від 08.11.2001 № 1056/2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1056/2001#Text>
202. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>
203. Про класифікацію автомобільних доріг СРСР: Постанова Кабінету Міністрів СРСР від 9.09.1980. № 777. URL: <https://www.economics.kiev.ua/download/ZakonySSSR/data02/tex13638.htm>
204. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>
205. Про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок: Розпорядження від 14.12.2016. № 968-р URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/249596661>
206. Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
207. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011 № 3038-VI. URL: https://ips.ligazakon.net/document/T113038?an=1332&ed=2021_04_28
208. Про схвалення Концепції впровадження технологій будівельного інформаційного моделювання (BIM-технологій) в Україні та затвердження плану заходів з її реалізації. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.02.2021. (№ 152-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/152-2021-%D1%80#Text>

209. Про топографо-геодезичну і картографічну діяльність: Закон України від 23.12.1998 № 353-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/353-14#Text>
210. Проблеми тлумачення правових норм: посібник / автор-упорядник О. М. Балинська. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 392 с.
211. Проблеми цивільних правовідносин у сучасній Україні: моногр. За заг. ред. Я.М. Шевченко. Київ: Право України; Харків: Право, 2013. 348 с.
212. Радейко Р.І. Деструктивні процеси формалізації права. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2017/jun/4893/radeyko0.pdf>
213. Резніченко С.В. Поняття цивільного-правового договору: класичний, інструментальний та інтегративний підходи. *Часопис цивілістики*. 2018. № 29. С.14-17.
214. Реформування зобов'язального права в умовах глобалізаційних викликів: моногр. Дніпро: Видавець Біла К. О., 2021. 248 с.
215. Решота В.В. Адміністративні договори в системі джерел адміністративного права України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. 2018. Том 29 (68). № 4. С. 126-129.
216. Рим Т.Я. Цивільно-правові засади регулювання інвестиційних відносин у будівництві: монографія. Львів: Галич-Прес, 2020. 388 с.
217. Римарчук Р.М. Феномен дуалізму приватного права. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С.120-122 URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://lsej.org.ua/5_2023/28.pdf
218. Римське право (в схемах): навч. посіб. За ред.. М.Г. Поліщук. Дніпро: Видавець Біла К. О., 2018. 108 с.
219. Рішення Одеського окружного адміністративного суду від 03.04.2023 р., справа № 420/155/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/110003449/>

- 220.Рішення Одеського окружного адміністративного суду від 04.09.2023, справа № 420/14631/23. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/113241164/>
- 221.Ромась М.І. Поняття та ознаки цивільних зобов'язань за участю держави Україна. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 1. С. 21-26.
- 222.Руська правда. Тексти на основі 7 списків та 5 редакцій: Склад та підготував проф. С. Юшков. Київ, 1935. 193 с.
- 223.Савчук К.Ю. Специфіка цивільно-правової регламентації публічних договорів. *Міжнародний науковий журнал Інтернаука*. 2018. № 9 (3). 60-62.
- 224.Санжарук Т.О. Поняття «суб'єкта права» та «суб'єкт правовідносин»: питання розмежування. *Актуальні проблеми держави і права*. С. 91-95. <http://www.apdp.in.ua/v21/18.pdf>
225. Сафончик О.І. Актуальні питання договірних зобов'язань щодо надання послуг перевезення за законодавством України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 448-450.
- 226.Світові лідери: найбільші дорожньо-будівельні компанії в ЄС. URL: <https://mcet.com.ua/svitovi-lideri-najbilshi-dorozhno-budivelni-kompaniyi-v-yes/>
- 227.Севрюкова І.Ф. Деякі проблеми класифікації цивільно–правових договорів. *Вісник Одеського національного університету*. 2011. Том 16. Вип. 15. С. 63-3.
- 228.Сеник С.В. Укладення договору субпідряду у капітальному будівництві. *Університетські наукові записки*. 2007. № 4 (24). С.140-148.
- 229.Середа Ю.В. Особливості державного управління дорожнім будівництвом. *Право та державне управління*. 2022. № 1. С. 197-202.
- 230.Системний перегляд якості державного регулювання взаємодія учасників ринку будівництва в розрізі життєвого циклу будівель та споруд. Барзилович Д., Лагунова І., Середюк С., Дмитрук О. Офіс ефективного регулювання,Серпень. 2022. 85с.

231. Сисуєв С. Презумпція диспозитивності норм договірного права в новому ЦК України. *Юридична Газета* від 10.12.2021. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/prezumpciya-dispozitivnosti-norm-dogovirnogo-prava-v-novomu-ck-ukrayini.html>
232. Сібільов М.М. Роль Конституції України у формуванні системи права та кодифікації законодавства. *Теоретичні та практичні питання реалізації Конституції України: проблеми, досвід, перспективи*: мат. наук.-практ. конф. Х., 1998.
233. Склад та зміст проектної документації на будівництво: ДБН А.2.2-3:2014. К.: Мінрегіонбуд України, 2014. 33 с.
234. Скрипник В. Оборотодатність як умова використання об'єктів цивільних прав. *Актуальні проблеми національного законодавства*. 2018. С. 52-55.
235. Скрипник В. Оборотоздатність об'єктів цивільних прав. *Публічне право*. 2018. № 4 (32). С. 190-196.
236. Слабко С.М., Ломоносова Л.Б. Проблемні аспекти визначення методу правового регулювання комплексної галузі права. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. 2020. Т. 31 (70). № 1. С. 47-51.
237. Слободська І.А., Стешенко М.В. Договір будівельного підряду як регулятор відносин у сфері будівництва. *Юридичний вісник*. 2020. № 1 (54) С. 120-125.
238. Смолянець В.В. Сучасний підхід до проектування міських магістралей на прикладі проекту магістралі «Північ –Південь» в м. Одесі. URL: http://ombk.odessa.ua/images/gradsovet/GS_2022/2_Zapiska_razdel_1-3.pdf
239. Стасів А.П. Природа, ознаки та види цивільно-правових договірних конструкцій в сфері розробки та реалізації інновацій. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2022. № 60. С. 162-175.
240. Сторчак В.В., Фоменко О.О. Особливості дорожньо-ремонтних робіт у міських умовах. *Збірник наукових праць 86-ї міжнародної наукової*

- конференції студентів університету (9- 10 квітня 2024 року). Харків, 2024. 182 с.
241. Сtribко Т.І. Нормативно-правовий договір та договірний процес у суверенній Україні: автореф. дис. ... канд.. юрид. наук:12.00.01. Одеса, 2016. 28 с.
242. Стукаленко О.В. Місце будівельного права в системі права. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 37. Т. 3. С. 25-27.
243. Суб'єкти цивільного права. За ред. Я.М. Шевченко. Х.: Харків юридичний, 2009. 630 с.
244. Сухоставець І., Ніколаєв К. Контракти FIDIC в Україні - вже невідворотний процес. URL: <https://yur-gazeta.com/interview/kontrakti-fidic-v-ukrayini--vzhe-nevidvorotniy-proces.html>
245. Сухоставець І. Посібник із контрактів FIDIC. Київ: Форт, 2019. 477 с.
246. Сучкова К.М. Особливості документування операцій на будівельних підприємствах та шляхи його поліпшення. *Управління розвитком*. 2014. № 14. С. 156-159.
247. Тарахович Т. І. Правове регулювання та правотворчість: співвідношення понять. *Держава і право*. 2010. Вип. 49. С. 9-16.
248. Теньков С. Відсутність кошторису як підстава для визнання договору підряду неукладеним. *Вісник господарського судочинства*. 2004. № 4. С. 141-145.
249. Теоретичні та практичні аспекти розгляду судами спорів, що виникають із договорів підряду: моногр. / В. В. Луць, І. Е. Берестова, В. І. Бобрик, та ін. Київ, 2010. 319 с.
250. Теорія та історія світової і вітчизняної культури: курс лекцій. Київ: Либідь, 1993. 390 с.
251. Теремецький В. І., Гуц Н.Г. Новації у порядку укладення цивільно-правового договору. *Наукові записки*. 2022. Вип. 12. С. 176-181.

252. Тимчишин Т.М. Адміністративно-правовий договір як акт правового застосування. Загальна характеристика. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 199-207.
253. Ткаченко І.В. Аналіз розміщення об'єктів сервісу вздовж автомобільних доріг в Україні та за кордоном. *Вісник СНАУ*. 2014. Вип. 10 (18). С. 279-287.
254. Транскордонне співробітництво України: стан, проблеми, перспективи: монографія. За заг.ред. І.В. Артёмова. Ужгород: Гражда, 2012. 520 с.
255. Трач Р.В. Інформаційне моделювання в будівництві (bim): сутність, етапи становлення та перспективи розвитку. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 16. С. 490-495.
256. Трач Р.В. Переваги застосування концепції інформаційного моделювання в будівництві. *Ресурсоекономні матеріали, конструкції, будівлі та споруди*. 2018. Вип. 36. С. 288-294.
257. Турченко І. В. Сторони договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 13(27) С. 365-376.
258. Турченко І.В. Предмет договору на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України. *Наше право*. 2022. № 4. С. 143-150.
259. Угода про асоціацію. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu>
260. Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М. Організація будівництва: підручн. Київ: Кондор, 2007. 521 с.
261. Фінансовий інжиніринг: навчальний посібник. За ред. О.М. Сохацької. Київ: К.: Кондор, 2011. 660 с.
262. Франція може надати Україні ще понад мільярд інвестицій. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4403795-frantsiia-mozhe-nadaty-ukraini-sche-miliard-yevro-investytsii>

263. Франчайзинг: навч. посіб. За ред. О. Є. Кузьміна. Київ: Знання, 2011. 268 с.
264. Фролова Н. В. Право публічного земельного сервітуту. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. та аспірант. складу. Одеса: Фенікс, 2014. Т. 2. С. 515-517.
265. Хараїм І.В. Роль інженера-консультанта у сфері будівництва та експлуатації споруд в ході трансформації механізмів державного управління: дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Київ, 2019. 231 с.
266. Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Цивільні правовідносини 2-ге видання. Фенікс. 2011. 456 с.
267. Харитонов Є.О. Динаміка концепції радянського цивільного права та відображення її в основах цивільного законодавства СРСР 1991 р. *Наукові праці Національного університету "Одеська юридична академія"*. 2011. Т. 10. С. 313-323.
268. Харитонов Є.О. Категорії приватне право, цивільне право України та цивільне законодавство України: до проблеми співвідношення. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2012. № 12. С.157-169.
269. Харитонов Є.О. Нариси теорії цивілістики (поняття та концепти): моногр. Одеса : Фенікс, 2008. 464 с.
270. Харитонов Є.О. Основи римського приватного права: конспект лекцій. Х.: Одіссей. 2019. 296 с.
271. Харитонов Є.О. Харитонova О.І. Цивільне право України: підручник. Вид. 2, перероб. і доп. Київ: Істина, 2009. 816 с.
272. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Приватне право як концепт. Том І. Витоки. Одеса: Фенікс. 2018. 556 с.
273. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Приватне право як концепт. Том ІІІ. Концепт приватного права і ре кодифікації цивільного законодавства в Україні: рефлексії фронтиту: моногр. Одеса: Фенікс, 2019. 752 с.

274. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Регулятивні правовідносини приватно-правовий та публічно-правовий виміри: моногр. Одеса: Гельветика, 2018. 404 с.
275. Харитонов Є.О., Харитонova О.І. Цивільні правовідносини: навч. посібник для вузів. К.: Істина, 2008. 304 с.
276. Харитонova О.І. Методологічні питання розмежування приватного та публічного права. *Методологія приватного права*: зб. наук. праць. К., 2003. С. 86-92.
277. Харитонova О.І., Харитонов Є.О. Порівняльне право Європи: Основи порівняльного правознавства. Європейські традиції. Х.: Одиссей. 2002 р. 592 с.
278. Харченко А.М Особливості забезпечення майнових прав на земельні ділянки, відведені під об'єкти транспортного будівництва. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2016. Вип. 97. С. 86-93.
279. Харченко А.М. Чечуга О.С. Розроблення пропозицій щодо удосконалення грошової оцінки земель при їх відведенні під автомобільні дороги в межах населеного пункту. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 21. С. 217-225.
280. Хаустова М. Суб'єкт права як елемент правової системи суспільства. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/5600/1/Haustova_29.pdf
281. Цивільне право України. Частина друга: посіб. для підгот. до іспитів. За заг. ред. В. І. Борисової. Харків: Право, 2019. 525 с.
282. Цивільне право України: академічний курс; підручн.: у 2 т. За заг. ред. Я.М. Шевченка. К.: Ін Юре, 2003 Т. 1. Загальна частина. 520 с.
283. Цивільне право України: навчал. посібн. За ред. Г.Б. Яновицької, В.О. Кучера. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 468 с.
284. Цивільне право України: підручн.: в 2 т. Т. 2. За ред. Г.Б. Яновицької, В.О. Кучера. Львів: Новий Світ-2000, 2014. 428 с.
285. Цивільне право України: у 2-х томах. Т. 2. підручн. За ред. Є.О. Харитонova, Н.Ю. Голубєвої. Харків: Одиссей, 2008. 280 с.

286. 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.
287. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
288. Цивільний кодекс України. Станом на 01 січня 2023 р.: наук.-практ. Коментар. За заг. ред. проф. Харитонova Є.О., доц. Калітенко О.М. Київ: Норма права, 2023. 1424 с.
289. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій України, науковців, фахівців). Т. 9. Ч. II: Побутовий підряд. Будівельний підряд. Підряд на ПП, НДР та ДКТР. За ред. І. В. Спасибо-Фатєєвої. Харків: ЕКУС, 2020. 328 с.
290. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар: у 2 т. 3-є вид., перероб. і доп. За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. К.: Юрінком Інтер, 2008. Т. I. 832 с.
291. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар: у 2 ч. Заг. ред. Я.М. Шевченко. К.: Ін Юре, 2004 . Ч. 1 689 с.
292. Ціленко В.А. Правове регулювання будівельної діяльності: склад будівельних правовідносин. *Вісник Національного університету "Юридична академія України імені Ярослава Мудрого"*. 2014. № 2. С. 225-235.
293. Чернадчук В.Д., Сухонос В.В., Чернадчук Т.О. Основи інвестиційного права України: навчальний посібник. За заг. ред. В.Д. Чернадчука. 2-ге вид., перероб. і доп. Суми: ВТД «Університетська книга»; К., 2005. 384 с.
294. Чи можна прокласти загальну дорогу через приватну земельну ділянку?
URL: <https://justa.com.ua/articles/chi-mozhna-proklasti-zagalnu-dorogu-cherez-privatnu-zemelnu-dilyanku>
295. Чуєнко В.І., Соколова А.Г. Науково-практичний аналіз особливостей укладення цивільно-правових договорів через призму судової практики. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 9. С.104-106.

296. Шаповалова О.В. Договір підряду на капітальне будівництво як правова форма господарських зв'язків. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2018. № 1. С. 17-23.
297. Шевченко Я. М. Приватні і публічні відносини. *Щорічник українського права*. Х., 2010. № 2.
298. Шевченко Я.М., Никифорак В.М., Кучеренко І.М., Фурса С.Я. та інші. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар: У 2 ч. За заг. ред. Я.М.Шевченко. К.: Ін Юре, 2004. Ч.2. 896 с.
299. Шишка О.Р. Юридична особа публічного права: проблеми юридичної термінології. Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017 рр.). Харків, 2017. С. 321-322.
URL: https://univd.edu.ua/general/publishing/konf/25_11_2017/pdf/178.pdf
300. Шишка Р.Б. Інвестиційні договори: характеристика та спроба їх класифікації. *Юридичний вісник*. 2014. № 4 (33). С. 118-122.
301. Шкаруба Л. Світ Античності. *Всесвіт. літ. та культура в навч. закл. України*. 2012. № 9. С. 2-22.
302. Шкіль М. Німецький досвід ремонту автошляхів.
URL: <https://epravda.com.ua/columns/2020/08/17/664011/>
303. Шляховська І.М. Поняття обмежено оборотоздатних об'єктів: цивільно-правові аспекти. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Том 1. № 74. С. 137-141.
304. Шоломицький Ю., Дейсан І., Шоломицька О., Онопрієнко А., Шаповал Н. Оцінка економічних ефектів програми «Велике будівництво» в 2020-2023 роках.
URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/02/GC_roads_construction_impact_final_compressed-1.pdf
305. Шукаємо власника дороги: а чи є документи?
URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/ms/2018/may/issue-5/article-36534.html>
306. Юніна М.П. Погляди теоретиків та практиків. Дніпро: Видавець Біла К.О., 2018. 181 с.

307. Яворська О.С. Договірне право як регулятор цивільних відносин. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2008. Вип. 6 (74). С. 148-158.
308. Як перевірити забудовника за допомогою відкритих даних? URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/yak-pereviriti-zabudovnika-za-dopomogoyu-vidkritih-danih.html>
309. Якименко О.В. Конспект лекцій з дисципліни «Будівельна справа». Харків: ХНУМГ ім.О. М. Бекетова, 2018. 113 с.
310. Яковенко Ю.Л. Залучення інвестицій у формі концесій: український та польський досвід. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. 2023. Том 34 (73). № 1. С.155-162.
311. Янчук О.С., Янчук Р.М., Трохимець С.М., Хитько М. М. Досвід створення будівельної інформаційної моделі (BIM) за даними комбінованих геодезичних вимірювань. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2023. Вип. 1(101). С. 150-160.
312. Ярощук А.О. Україна в міжнародному обміні інженернотехнічними послугами. *Управління економічними процесами у світовій та національній економіці*: зб. тез наук. робіт. К.: Нова Економіка, 2015. 144 с.
313. 3D-модельювання у AutoCAD. URL: <https://uk.soringpcrepair.com/3d-modeling-in-autocad/>
314. Arslan M., Riaz Z., and Munawar S., Building Information Modeling (BIM) Enabled Facilities Management Using Hadoop Architecture, Proceedings of PICMET 17: *Technology Management for Interconnected World*, Portland, USA, 2017. URL: <https://ascpro0.ascweb.org/archives/cd/2013/paper/CPRT43002013.pdf>
315. Azhar S., Behringer A. A BIM-based approach for communicating and implementing a construction site safety plan. 49th ASC Annual International Conference Proceedings. *Associated Schools of Construction*. 2013. URL: <https://ascpro0.ascweb.org/archives/cd/2013/paper/CPRT43002013.pdf>

316. FIDIC Client/Consultant Model Services Agreement 5th Ed. Geneva, 2017.
<https://fidic.org/books/clientconsultant-model-services-agreement-5th-ed-2017-white-book>
317. Financing for aviation infrastructure ICAO. URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2016/01/Financing-for-aviation-infrastructure_ICAO_IATF-Issue-brief.pdf
318. Freund E. J. U. D. The Legal Nature of Corporations. Kitchener: Batoche Books, 2000. 66 p
319. Gopalakrishnan K., Agrawal A., Choudhary A. Big Data in Building Information Modeling Research: Survey and Exploratory Text Mining. *MOJ Civil Eng.* 2017vol. 3(6).
320. Honcharenko T., Mihaylenko V. Multi-aspect classification method for verification of multidimensional information models of objects of general planning. *Management of Development of Complex Systems.* 2020. № 41. P. 61–67.
321. Kharchenko A. Problems of property rights in the implementation of standard forms FIDIC contracts in the road sector in Ukraine. *Вісник Національного транспортного університету.* 2017. Iss. 2 (38). P. 92-97.
322. Svitlychnyy O., Teremetskyi V., Herasymiuk P. Kravchuk P., Knysh S. State Policy for the Development of Innovative Entrepreneurship: Experience of Ukraine. *Revista De La Universidad Del Zulia.* 2023. Vol. 14. № 39. P. 278-294.
323. Teremetskyi V., Karmaza O., Zadychaylo D., Telestakova A. Analysis of the main provisions of the law of Ukraine «on public-private partnership» in the context of reformation the economy. *Financial and credit activity: problems of theory and practice.* 2018. Вип. 3. № 26. С. 443-449.
324. Ustymenko V., Teremetskyi V., Bida K., Denysyuk P., Novytska N. Experience of conclusion and performance of engineering, procurement and construction contracts in post-Soviet countries. *Political Questions.* 2022. 40(74). P. 830-848.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). *Право та державне управління*. 2022. № 4. С. 271-276. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf
2. Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг. *Часопис цивілістики*. 2023. Вип. 51 С. 40-44. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/51/9.pdf>
3. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). *Часопис цивілістики*. 2024. Вип 52. С. 46-50. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/52/9.pdf>
4. Колесниченко С. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С.199-204. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/26.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Колесниченко С. В. Історико-правові аспекти договору підряду. *Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT*: матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). Одеса: Фенікс, 2021. С. 45-50. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2bf82944-5518-44f4-acb1-1e7ec6839638/content>
2. Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг: правове регулювання. *Приватне право в умовах війни* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 15 листопада 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 142-144. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/4574788e-f3a7-40f3-bf69-9a634fa886c8>

3. Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. *Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір* : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). Одеса, 2025. С. 313-315. URL: <https://hdl.handle.net/11300/29348>

4. Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права. *Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.). Одеса: Фенікс, 2024. С. 254-256. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f201703d-0f89-4ea6-9c6f-0f3c078559f8/content>

ВІДОМОСТІ про апробацію результатів дисертації

Основні наукові положення дисертації були апробовані у виступах на науково-практичних конференціях і круглих столах, зокрема на:

Всеукраїнській науковій конференції «Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT» (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). – Дистанційна участь.

Всеукраїнській науковій конференції «Приватне право в умовах війни» (м. Одеса, 15 листопада 2022 р.). – Дистанційна участь.

Всеукраїнській науковій конференції «Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану» (м. Одеса, 25 травня 2024 р.). – Дистанційна участь.

Всеукраїнській науковій конференції «Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право як концепт в умовах війни: людський вимір» (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). – Дистанційна участь.



ЗАТВЕРДЖУЮ»

Голова Київського районного суду

м. Одеси

ЧВАНКІН

« » 2025 р.

АКТ

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг» в практичну діяльність Київського районного суду м. Одеси

Комісія у складі суддів: В.С. Петренка, О.М. Куриленко, Ю.А. Скриль, склала цей акт з приводу того, що результати дисертаційного дослідження Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» використовуються в практичній діяльності суду.

Комісія вважає, що викладені у публікаціях пропозиції та висновки заслуговують практичного використання у діяльності Київського районного суду м. Одеси.

Рекомендовано до використання наступні публікації:

1. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). Право та державне управління. 2022 №4 С.271-276 URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf
2. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). Часопис цивілістики. 2024, №52 С.46-51 URL: http://clj.nuoua.od.ua/archive/52/52_2024.pdf
3. Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг . Часопис цивілістики. №51 С.40-44, URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/51/9.pdf>
4. Колесниченко С.В. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. Юридичний вісник, 2023/6 С.199-204, URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/26.pdf
5. Колесниченко С. В. Історико-правові аспекти договору підряду / С. В. Колесниченко // Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.) / МОН України, НУ "ОЮА" ; за заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитоновна. – Одеса:

Фенікс, 2021.– С. 45-50. URL:
<https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2bf82944-5518-44f4-acb1-1e7ec6839638/content>

6. Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг : правове регулювання. URL:
<https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c331e4aa-29dd-4161-8d60-5a78be116d77/content>

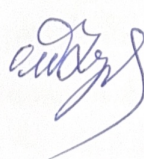
7. Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 груд. 2024 р.) ; НУ «Одес. юрид. академія». Одеса, 2025. 318 с. URL:
<https://hdl.handle.net/11300/29348>

8. Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права . Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.) [Електронне видання] / за заг. ред.: Є. Харитонova, І. Давидової, В. Зубара ; НУ «Одес. юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2024. – 258 с. – URL:
<https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f201703d-0f89-4ea6-9c6f-0f3c078559f8/content>

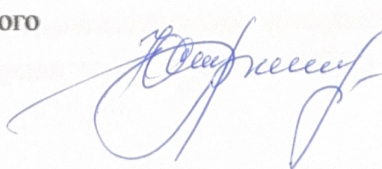
Суддя Київського районного
суду м. Одеси

 В.С. ПЕТРЕНКО

Суддя Київського районного
суду м. Одеси

 О.М. КУРИЛЕНКО

Суддя Київського районного
суду м. Одеси

 Ю.А. СКРИЛЬ

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Ректор Національного університету

«Одеська юридична академія»,

Одеса ТОДОЩАК

« » грудня 2025 р.

АКТ

**про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження
Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-правові
договори у сфері будівництва автомобільних доріг» в навчальну та
науково-дослідну діяльність НУ «ОЮА»**

Комісія у складі: голови – проректора з наукової роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора Мінаса АРАКЕЛЯНА, проректора з навчальної роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора Галини УЛЬЯНОВОЇ, начальника навчально-методичного відділу Національного університету «Одеська юридична академія», Людмили КУЗНЕЦОВОЇ, декана факультету цивільної та господарської юстиції Національного університету «Одеська юридична академія», доцента Євгена ХИЖНЯКА, завідувача кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», професора Євгена ХАРИТОНОВА, склала цей акт про те, що дисертаційне дослідження Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право», присвячене комплексному аналізу цивільно-правових договорів, які укладаються у сфері будівництва автомобільних доріг. У дослідженні визначено специфіку основних видів договорів, розглянуто особливості договірних конструкцій, які застосовуються в інвестиційній, проектній, підрядній та інженерній діяльності у сфері дорожнього будівництва,

обґрунтовано рекомендації щодо вдосконалення чинного цивільного законодавства України.

Результати дослідження були впроваджені у навчальний процес Національного університету «Одеська юридична академія», а саме: під час викладання нормативних і вибіркових навчальних дисциплін, зокрема «Цивільне право», «Договірне право», «Проблеми цивільного права»; при оновленні робочих програм навчальних курсів; для розробки тематичних планів лекцій та семінарських занять; у процесі підготовки методичних матеріалів для самостійної роботи здобувачів освіти.

У рамках науково-дослідної діяльності кафедри цивільного права наукові положення, сформульовані у дисертаційній роботі, були використані: при підготовці аналітичних матеріалів до кафедральної теми «Проблеми реалізації і захисту цивільних прав та інтересів з погляду антропологічного підходу в цифрову еру»; у тезах конференцій, спільних публікаціях викладачів кафедри та здобувача, що стосуються проблематики договірного регулювання будівництва об'єктів інфраструктури.

Крім того, дослідження стало основою для підвищення наукової кваліфікації викладачів, обговорювалося на наукових семінарах кафедри цивільного права та викликало позитивні відгуки серед колег, які спеціалізуються на праві забудови, інвестиційному праві та правовому регулюванні інфраструктурних проєктів.

З урахуванням вище викладеного, рекомендовано до використання у навчальному процесі наступні публікації:

1. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). Право та державне управління. 2022. № 4. С. 271-276. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf

2. Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг. Часопис цивілістики. 2023. № 51 С. 40-44. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/51/9.pdf>

3. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). Часопис цивілістики. 2024. № 52. С. 46-51. URL: http://clj.nuoua.od.ua/archive/52/52_2024.pdf

4. Колесниченко С.В. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. Юридичний вісник. 2023. № 6. С.199-204. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/26.pdf

5. Колесниченко С. В. Історико-правові аспекти договору підряду. Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ: матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). Одеса: Фенікс, 2021. С. 45-50. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2bf82944-5518-44f4-acb1-1e7ec6839638/content>

6. Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг: правове регулювання. Приватне право в умовах війни : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 15 листопада 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 142-144. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/4574788e-f3a7-40f3-bf69-9a634fa886c8>

7. Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). Одеса, 2025. С. 313-315. URL: <https://hdl.handle.net/11300/29348>

8. Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права. Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.). Одеса: Фенікс, 2024. С. 254-256. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f201703d-0f89-4ea6-9c6f-0f3c078559f8/content>

Використання зазначених результатів дозволило більш повно та ґрунтовно викласти матеріали вказаних навчальних дисциплін та надати здобувачам Національного університету «Одеська юридична академія»

відомості про поняття, сутність та правову природу цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг.

Голова комісії:



Мінас АРАКЕЛЯН

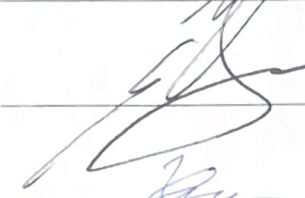
Члени комісії:



Галина УЛЬЯНОВА



Людмила КУЗНЕЦОВА



Євген ХИЖНЯК



Євген ХАРИТОНОВ

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Голова
Господарського суду Одеської
області

Володимир ПЕТРОВ

« » 2025 року

АКТ

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження
Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-правові договори у
сфері будівництва автомобільних доріг» в практичну діяльність
Господарського суду Одеської області

1. Комісія у складі Голови Господарського суду Одеської області
Володимира ПЕТРОВА;
2. Судді Господарського суду Одеської області Лілії ГРАБОВАН;
3. Судді Господарського суду Одеської області Володимира
НАЙФЛЕЙШ,

склала цей акт з приводу того, що результати дисертаційного
дослідження Колесниченка Сергія Васильовича на тему: «Цивільно-
правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг» на здобуття
наукового ступеня вищої освіти з галузі знань 08-Право, спеціальності 081-
Право доктора філософії використовуються в практичній діяльності суду.

Комісія вважає, що викладені у публікаціях пропозиції та висновки
заслужують практичного використання у діяльності Господарського суду
Одеської області. Рекомендовано до використання наступні публікації:

1. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних
правовідносин з будівництва доріг (ч.1). *Право та державне
управління*. 2022. № 4. С. 271-276. URL: [http://pdu-
journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf](http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2022/38.pdf)
2. Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері
будівництва доріг. *Часопис цивілістики*. 2023. № 51 С. 40-44.
URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/51/9.pdf>
3. Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних
правовідносин з будівництва доріг (ч.2). *Часопис цивілістики*. 2024.
№ 52. С. 46-51. URL: http://clj.nuoua.od.ua/archive/52/52_2024.pdf

4. Колесниченко С.В. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С.199-204. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/26.pdf

5. Колесниченко С. В. Історико-правові аспекти договору підряду. *Шерешевські читання: Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT*: матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). Одеса: Фенікс, 2021. С. 45-50. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2bf82944-5518-44f4-acb1-1e7ec6839638/content>

6. Колесниченко С.В. Договір підряду на будівництво автомобільних доріг: правове регулювання. *Приватне право в умовах війни* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 15 листопада 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 142-144. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/4574788e-f3a7-40f3-bf69-9a634fa886c8>

7. Колесниченко С.В. До питання державно-приватного партнерства в сфері будівництва автомобільних доріг. *Одеські грудневі цивілістичні читання: приватне право, як концепт в умовах війни: людський вимір* : матер. Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2024 р.). Одеса, 2025. С. 313-315. URL: <https://hdl.handle.net/11300/29348>

8. Колесниченко С.В. Автодорожний комплекс як об'єкт цивільних права. *Римське право і сучасність: реалізація і захист речових прав в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 25 трав. 2024 р.). Одеса: Фенікс, 2024. С. 254-256. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f201703d-0f89-4ea6-9c6f-0f3c078559f8/content>

Голова
Господарського суду
Одеської області

Володимир ПЕТРОВ

Суддя
Господарського суду
Одеської області

Лілія ГРАБОВАН

Суддя
Господарського суду
Одеської області

Володимир НАЙФЛЕЙШ