

ДО ПИТАННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЩОДО ВИКОНАННЯ РОБІТ В СФЕРІ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

TO THE ISSUE OF CONTRACTUAL OBLIGATIONS REGARDING THE PERFORMANCE OF WORKS IN THE FIELD OF HIGHWAY CONSTRUCTION UNDER MARTIAL LAW

Сафончик О.І., д.ю.н., професор,
професор кафедри цивільного права

Національний університет «Одеська юридична академія»

В представленій статті розглянуті актуальні питання договірних зобов'язань щодо виконання робіт в сфері будівництва автомобільних доріг в умовах воєнного стану. Проаналізовано правову природу та специфічні аспекти договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги відповідно до цивільного законодавства України. Вивчено основні проблеми і особливості правового регулювання в даній сфері, а також визначено місце цього договору в системі цивільно-правових договорів.

Проведено правовий аналіз процесу укладення договору, статусних характеристик його учасників, їхніх суб'єктивних цивільних прав і обов'язків, істотних та інших умов, підстав для припинення договору і правових наслідків за порушення умов договору з боку сторін.

Зазначено, що згідно з договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, одна сторона (підрядник) бере на себе зобов'язання самостійно і на власний ризик виконати спорудження лінійного комплексу інженерних споруд на визначеній за договором підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги одна сторона (підрядник) зобов'язується самостійно та на власний ризик за завданням другої сторони (замовника) здійснити спорудження лінійного комплексу інженерних споруд просторово визначеного відрізка нової або ремонту чи реконструкції відрізка існуючої автомобільної дороги, а замовник зобов'язується погодити виділення земельної ділянки, надати належно затверджену проектно-кошторисну та іншу технічну документацію, забезпечити своєчасне фінансування робіт та оплатити якісно та своєчасно виконані роботи. В свою чергу, замовник зобов'язується виділити земельну ділянку, надати затверджену проектно-кошторисну та іншу технічну документацію, забезпечити своєчасне фінансування робіт та оплатити якісно і вчасно виконані роботи.

Акцентовано увагу на тому, що забезпечення ефективної транспортної політики України залежить від подальшого вдосконалення та розвитку транспортної інфраструктури, ключовим елементом якої є вітчизняні автомобільні дороги. Якість цих доріг повинна гарантувати безперешкодний рух транспортних потоків, що є показником не тільки економічного зростання у промисловості та сільському господарстві, але й основою для постійного підвищення рівня життя суспільства і високої обороноздатності країни.

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, зобов'язання, договірні зобов'язання, цивільно-правовий договір, договір підряду, договір про виконання робіт, автомобільні дороги, воєнний стан.

The presented article deals with topical issues of contractual obligations regarding the performance of works in the field of highway construction under martial law. The legal nature and specific aspects of the contract for the construction (overhaul, reconstruction) of a highway in accordance with the civil legislation of Ukraine are analyzed. The main problems and peculiarities of legal regulation in this area are studied, and the place of this contract in the system of civil law contracts is also determined.

A legal analysis of the contract conclusion process, the status characteristics of its participants, their subjective civil rights and obligations, essential and other conditions, grounds for terminating the contract and legal consequences for breaching the terms of the contract by the parties was conducted.

It is noted that according to the contract for the construction (overhaul, reconstruction) of the highway, one party (the contractor) undertakes to independently and at its own risk carry out the construction of a linear complex of engineering structures on the construction contract (overhaul) specified in the contract, reconstruction) of a highway, one party (the contractor) undertakes independently and at its own risk, at the request of the other party (the customer), to construct a linear complex of engineering structures of a spatially defined section of a new or repair or reconstruction of a section of an existing highway, and the customer undertakes to agree allotment of the land plot, provide properly approved design and estimate and other technical documentation, ensure timely financing of the works and pay for the quality and timely work performed. In turn, the customer undertakes to allocate a plot of land, provide approved design and estimate and other technical documentation, ensure timely financing of the works and pay for the quality and timely completion of the works.

Attention is focused on the fact that ensuring the effective transport policy of Ukraine depends on the further improvement and development of the transport infrastructure, the key element of which are domestic roads. The quality of these roads should guarantee the unhindered movement of traffic flows, which is an indicator not only of economic growth in industry and agriculture, but also the basis for a constant increase in the standard of living of society and a high defense capability of the country.

Key words: civil law, civil legislation, civil legal relations, obligations, contractual obligations, civil law contract, subcontract, works contract, highways, martial law.

Вступ. Варто зазначити, що, незважаючи на стратегічно важливе значення автомобільних доріг для країни, особливо в умовах жорстокої збройної агресії з боку російської федерації проти нашої держави та народу, питання нормативно-правового регулювання підрядних відносин у сфері будівництва автомобільних доріг залишаються недостатньо дослідженими на доктринальному рівні та лише частково врегульованими чинним цивільним законодавством України. У таких умовах стає особливо актуальним дослідження договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільних доріг в Україні та специфіки правового регулювання відносин у цій сфері відповідно до цивільного законодавства України. Для того щоб вивчити та зрозуміти правову природу цього договору і сформулювати його визначення, необхідно проаналізувати його особливості, враховуючи,

що він належить до системи договорів підрядного типу, які мають свої характерні риси.

Питання договірних відносин, зокрема в транспортній галузі, були предметом наукових доробок низки фахівців. Серед них Т. В. Боднар, В. А. Васильєва, С. В. Глібко, А. Б. Гриняк, С. Д. Грицько, О. В. Дзера, І. В. Давидова, І. А. Діковська, А. С. Довгерт, Н. С. Кузнецова, В. В. Луць, Р. А. Майданик, В. В. Надьон, С. В. Сенік, М. М. Сібільов, Р. О. Стефанчук, Є. О. Тупицька, Є. О. Харитонов, В. Л. Яроцький та ін.

Виклад основного матеріалу. Будівництво є важливим напрямом у виробництві матеріальних благ, в межах якого створюються основні фонди для виробничих та невиробничих потреб. Процес будівництва, з огляду на свою організаційну специфіку, є безперервним і поетапним. Як вид суспільно значущої діяльності, будівництво

вимагає ретельного та виваженого правового регулювання. Регулювання суспільних відносин у сфері будівництва забезпечується впорядкуванням цих відносин через законодавчо визначені органи державної влади та дотриманням обов'язкових нормативних приписів. Також застосовуються механізми договірного регулювання, що опосередковують індивідуальний та децентралізований порядок регламентації договірних відносин у цій сфері [1, с. 394].

У контексті цього дослідження дане питання безпосередньо стосується таких галузей господарства, як транспортне будівництво [2, с. 120]. Транспортне будівництво включає спорудження нових та реконструкцію існуючих об'єктів залізничного, автомобільного, водного, повітряного та трубопровідного транспорту, земляного полотна залізничних і автомобільних доріг; укладання верхньої будови залізничної колії, дорожніх і аеродромних покриттів, мостобудування, тунельне метробудування, будівництво портових споруд, а також нафто- та газопроводів [3, с. 12]. Цей обсяг суспільних відносин потребує детального цивільно-правового регулювання, оскільки охоплює майнові та особисті немайнові правовідносини, попри їх публічно-правовий та економічний характер. Учасниками таких відносин, як правило, є юридичні особи публічного права. Значна кількість публічно-правових засобів і переважно економічні регуляторні орієнтири в загальній архітектоніці основних напрямків правового впливу в цій сфері жодним чином не зменшує важливість договірного, приватно-правового сегмента їх забезпечення.

Відповідно до положень статті 1 Закону України «Про автомобільні дороги», автомобільна дорога є лінійним комплексом інженерних споруд, призначеним для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [4]. Згідно зі статтею 5 цього ж Закону, автомобільні дороги включають дороги загального користування, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, відомчі (технологічні) дороги, дороги на приватних територіях та інші види доріг [4]. У статті 9 зазначеного Закону визначено складові автомобільної дороги загального користування в межах смуги відведення. До них входять: земляне полотно, проїзна частина, дорожнє покриття, смуга руху, споруди для дорожнього водовідведення та водоочисні споруди, шумозахисні споруди, штучні споруди, засоби технологічного зв'язку, а також інженерне облаштування: спеціальні споруди та засоби для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, стаціонарні комплекси для вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, засоби примусового зниження швидкості руху) та архітектурне облаштування: архітектурні споруди та декоративні насадження для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг, технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг, елементи санітарного облаштування, зелені насадження, спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів [4].

У зв'язку з цим можна зробити попередній висновок, що будівництво (капітальний ремонт, реконструкція) автомобільної дороги включає виконання робіт із зведення комплексу взаємопов'язаних інженерних споруд та/або елементів автомобільної дороги. Це передбачає виконання земляних робіт, зведення споруд, внесення конструктивних змін, реставраційні роботи, капітальний і поточний ремонт або знесення всіх видів будинків та інших будівель для прокладання, розширення автомобільної дороги або її обслуговування в межах смуги відведення, а також інших об'єктів, які не є складовими автомобільних доріг.

Складовими автомобільної дороги загального користування, що знаходяться за межами смуги відведення, є: архітектурне облаштування; споруди, призначені для збереження доріг і контролю дорожнього руху; споруди для водовідведення та водоочищення; шумозахисні споруди;

поромні переправи; снігозахисні, протилавинні та протиселеві споруди; уловлювальні з'їзди; нагрінні канали; випарні басейни; відкриті та закриті дренажні системи [4]. Аналіз цих нормативних приписів дозволяє дійти висновку, що всі суміжні з автомобільною дорогою споруди за межами смуги відведення є її невід'ємною частиною. Вони сприяють виконанню основної мети автомобільної дороги – забезпеченню безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів, а також забезпечують її довготривале збереження. Таким чином, ці елементи дорожньої інфраструктури, навіть якщо вони розташовані за межами смуги відведення, також є об'єктом договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги.

Відповідно до частини 1 статті 875 Цивільного кодексу України, за договором будівельного підряду підрядник зобов'язується збудувати та здати у встановлений строк об'єкт або виконати інші будівельні роботи згідно з проектно-кошторисною документацією. Замовник, у свою чергу, зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проектно-кошторисну документацію (якщо цей обов'язок не покладено на підрядника), прийняти об'єкт або завершені будівельні роботи та оплатити їх [5]. З метою забезпечення єдності договірного регулювання в досліджуваній сфері суспільних відносин на той час Державна служба автомобільних доріг України затвердила Примірний договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги (далі – Примірний договір). Цей документ, прийнятий у 2009 році, є рекомендаційним нормативно-правовим актом, який слід враховувати при укладанні договорів у цій сфері. Однак, варто зазначити, що Примірний договір не є досконалим і повністю завершеним. З огляду на постійні зміни у сфері транспортного будівництва, цей стандартний юридичний інструмент вже не відповідає сучасним вимогам і потребує вдосконалення. Його поточний зміст не відповідає новітнім вимогам і високим стандартам ЄС, а також не враховує динамічний розвиток правового середовища та виклики, які постають перед сучасними цивільно-правовими відносинами.

Розглянемо деякі положення Примірного договору більш детально. У ньому зазначено, що Підрядник зобов'язується виконати роботи з будівництва, капітального ремонту або реконструкції автомобільної дороги своїми силами та засобами, на власний ризик і за кошти державного бюджету. Це має бути здійснено відповідно до затвердженої проектно-кошторисної документації і в терміни, визначені договором. Замовник, у свою чергу, зобов'язується прийняти завершені об'єкт – будь то черга, пусковий комплекс або інший тип об'єкта, та сплатити вартість виконаних робіт [6].

Аналіз цих положень підтверджує, що договір, який регулює будівництво, ремонт чи реконструкцію автомобільних доріг, належить до категорії договорів підряду, а саме будівельного підряду. Це пояснюється тим, що така діяльність зосереджена на виконанні певних видів будівельних робіт, що є основною характеристикою цього типу договорів, хоча і не єдиною.

У положеннях згаданого Примірного договору також підкреслюється, що роботи з будівництва, капітального ремонту чи реконструкції доріг повинні виконуватися своїми силами і за кошти державного бюджету. Однак, з таким підходом не можна повністю погодитися, оскільки в сучасних умовах фінансування будівельних робіт на автомобільних дорогах можуть здійснювати не тільки держава, але й органи місцевого самоврядування, а також приватні особи в рамках нормативних механізмів державно-приватного партнерства.

Таким чином, будівельний підряд, враховуючи особливості виконуваних робіт, склад учасників та додаткові

характеристики, такі як отримання необхідних дозволів або дотримання будівельних норм для кожного об'єкта, поділяється на підвиди. Один з таких підвидів – договір підряду на будівництво, капітальний ремонт або реконструкцію автомобільної дороги, який регламентується окремими положеннями чинного цивільного законодавства України.

З огляду на вищезазначене, можна зробити висновок, що договір підряду на будівництво, капітальний ремонт чи реконструкцію автомобільної дороги є основою для виникнення договірних правовідносин, які регулюють домовленості щодо виконання ремонтно-будівельних робіт, пов'язаних із дорогами. Як цивільно-правовий договір, він включає загальні ознаки: слугує підставою для виникнення цивільних правовідносин і виступає позанормативним регулятором взамовідносин між сторонами. Віднесення договору до таких правочинів, що опосередковують домовленості щодо виконання комплексу робіт, підтверджує його приналежність до договорів підряду. Очевидним є також те, що договір підряду на будівництво, капітальний ремонт чи реконструкцію автомобільної дороги належить до договорів будівельного підряду, оскільки цей правочин укладається у сфері інфраструктурно-транспортного будівництва і має притаманні йому загальні та спеціальні ознаки. Враховуючи вищезазначене, можна виділити певні групи ознак договору підряду на будівництво, капітальний ремонт чи реконструкцію автомобільної дороги: загальні юридичні ознаки договорів, ознаки договорів про виконання підрядних робіт, ознаки договорів будівельного підряду, а також специфічні ознаки договорів підряду на будівництво автомобільних доріг.

Договір підряду на будівництво, капітальний ремонт або реконструкцію автомобільної дороги має спільні риси, характерні для всіх договорів підряду. Основною загальною ознакою цих договорів є їх спрямованість на виконання певної роботи та передавання замовнику результату, що є відокремленим від процесу роботи.

Як і будь-який цивільно-правовий договір, досліджуваний договір підряду повинен враховувати інтереси обох сторін – замовника і підрядника. Юридична конструкція цього договору, з одного боку, забезпечує підряднику повну господарську самостійність при виконанні робіт, а з іншого боку – гарантує замовнику право здійснювати контроль за ходом виконання договору на всіх етапах будівництва [7].

Отже, за договором підряду на будівництво, капітальний ремонт або реконструкцію автомобільної дороги, одна сторона (підрядник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) самостійно та на власний ризик виконати комплекс будівельних робіт. Ці роботи фінансуються за рахунок державного або місцевого бюджету чи коштів інвестора і спрямовані на створення якісного об'єкта транспортної інфраструктури, такого як новий лінійний комплекс інженерних дорожніх споруд, капітальний ремонт існуючого об'єкта або його реконструкція відповідно до наданої замовником проектно-кошторисної документації. Замовник, у свою чергу, зобов'язується прийняти та оплатити виконані дорожні роботи.

Досліджуваний договір підряду передбачає як виконання комплексу дорожніх робіт, так і передачу результату будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги у власність іншій особі (замовнику). Це робить його, з одного боку, подібним до договорів, пов'язаних з виконанням дій або здійсненням діяльності, а з іншого боку – до договорів, пов'язаних з передачею майна у власність [8, с. 4].

У договорі підряду ризик випадкового знищення або пошкодження матеріалу, переданого для виготовлення, переробки, обробки, ремонту речі або для виконання іншої роботи з передачею її результату, несе сторона, яка надала матеріал. Після настання строку передачі результату, ризик переходить на сторону, яка пропустила цей

строк, якщо інше не передбачено договором або законом [5]. Крім того, підрядник бере на себе ризик щодо неможливості використання наданих ним матеріалів (деталей, конструкцій) або устаткування (частина 2 статті 879 ЦК України), а також ризик випадкового знищення або пошкодження об'єкта будівництва (ст. 880 ЦК України).

У досліджуваному договорі підряду слід розрізнити ризик випадкового пошкодження або загибелі об'єкта дорожньої інфраструктури і майна, переданого замовником підряднику. Ризик випадкового пошкодження або загибелі цього майна розподіляється за критеріями, визначеними в правовій літературі. Зокрема, з моменту укладення договору і протягом усього процесу виконання робіт до досягнення результату виконаної роботи цей ризик покладається на замовника (як на сторону, яка надала матеріали). З моменту досягнення результату виконаної роботи до його прийняття замовником ризик несе підрядник, а після прийняття результату ризик переходить до замовника [9, с. 172].

Однак, ризик випадкового пошкодження або загибелі всього об'єкта транспортної інфраструктури, за загальним правилом чинного законодавства України щодо об'єктів підрядних правовідносин, покладається на підрядника. Це особливо актуально в умовах триваючої агресії російської федерації проти України. Зазвичай, на підрядника покладаються й інші ризики, зокрема ті, що пов'язані з відповідністю матеріалів будівництва технічним та нормативним вимогам.

Наприклад, у договорі підряду на проведення капітального ремонту мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789 (45221000-2 Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів), пункт 2.5 визначає, що відповідальність за відповідність робіт, матеріалів, устаткування проектним рішенням, вимогам будівельних та виробничих норм і правил, технічним умовам та іншим нормативним документам, а також за якість виконаних робіт і виробування матеріалів і устаткування, несе підрядник [10].

Для уникнення термінологічної плутанини важливо розрізнити елементи змісту договірної зобов'язаності як правовідносини та елементи змісту цивільно-правового договору на будівництво, капітальний ремонт або реконструкцію автомобільної дороги.

Договірні зобов'язальні правовідносини складаються з таких елементів: суб'єкти, об'єкт та зміст (суб'єктивні цивільні права та обов'язки). Цивільно-правовий договір, як домовленість між двома або більше сторонами щодо встановлення, зміни або припинення цивільних правовідносин, має включати таку істотну умову, як предмет договору.

Однак, ЦК України не надає визначення предмета договору будівельного підряду. Аналіз норм, що регулюють договір будівельного підряду (частина 1 статті 875 ЦК України), дозволяє стверджувати, що згідно з таким договором підрядник зобов'язується збудувати та здати об'єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проектно-кошторисної документації, а замовник зобов'язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проектно-кошторисну документацію, прийняти готовий об'єкт або завершені будівельні роботи та оплатити їх.

Однак буквальне тлумачення цієї норми може викликати нестабільність і невизначеність як на теоретичному рівні, так і в практиці правозастосування. Відсутність чіткого визначення предмета договору будівельного підряду ускладнює правореалізацію та правозастосування, оскільки сторони договору та інші учасники цивільних правовідносин можуть мати різні уявлення про правову сутність цього договору через неповноту законодавчого визначення. Це може ускладнити вирішення спірних питань, що виникають у процесі реалізації та розвитку цих правовідносин.

Слід підкреслити, що дії підрядника та їх результати є взаємопов'язаними елементами структури зобов'язальних правовідносин. У цьому контексті діяльність підрядника, що здійснюється в рамках розглянутих правовідносин, реалізує закріплені в договорі суб'єктивні права та юридичні обов'язки. Це дозволяє стверджувати, що для ідентифікації договору підряду на капітальне будівництво важливим є саме діяльнісний аспект предмета.

Одночасно, уречевлений результат цієї діяльності, тобто річ, створення якої забезпечує підрядник, є об'єктом договірної зобов'язання. Варто зазначити, що характеристика предмета договору підряду, така як уречевленість, є неоднорідною, особливо в умовах розвитку та ускладнення інформаційних відносин [11, с. 146].

Основний обов'язок підрядника полягає у виконанні всіх передбачених договором будівельних робіт, завершальною стадією яких є здача об'єкта в експлуатацію. Результат підрядних робіт, відповідно до предмета договору будівельного підряду, – це завершені будівельні роботи. Таким чином, головний інтерес замовника в підрядних правовідносинах, включаючи будівництво, капітальний ремонт або реконструкцію автомобільної дороги, полягає у отриманні якісного результату будівельних робіт для подальшої експлуатації дороги відповідно до законодавства.

Розглянемо найбільш поширені правопорушення, що можуть виникати у правовідносинах дорожньо-будівельного підряду. Найчастіше сторони договору порушують його умови через невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань, які складають зміст договору [12, с. 15]. Одним із найпоширеніших видів порушень є прострочення з боку боржника або кредитора. Прострочення з боку замовника виникає, коли він не надає вчасно відведену для дорожнього будівництва земельну ділянку, затверджену проектно-кошторисну документацію або інші необхідні умови, без яких підрядник не може розпочати роботи за договором. Прострочення з боку підрядника відбувається, коли він не виконує дорожньо-будівельні роботи в установлені строки. Це стосується не лише кінцевої задачі завершеного об'єкта будівництва, ремонту чи реконструкції автомобільної дороги, а також затримок на проміжних етапах підрядних робіт, передбачених договором. Отже, відповідальність за прострочення будь-якої зі сторін може виникнути на будь-якому етапі виконання договору, враховуючи тривалий характер таких договірних відносин.

Відповідальність за невиконання договору полягає в тому, що сторона, яка порушила договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги, повинна відшкодувати іншій стороні збитки, завдані через таке порушення. Питання, яке постає тут, полягає в тому, чи є лише фактична невідповідність результату виконання робіт неналежним виконанням, а будь-які виявлені недоліки після передачі результату замовнику слід вважати наслідками порушення зобов'язання? Також варто розглянути, чи є доцільним розгляд безоплатного усунення недоліків робіт як частини правових наслідків порушення зобов'язання.

Цілком очевидно, що така ситуація не передбачена в загальних положеннях про відповідальність за порушення зобов'язань. Законодавець у статті 611 ЦК України не намагався надати вичерпний перелік можливих наслідків, залишивши частину з них на розсуд сторін. Суть цивільно-правової відповідальності полягає в покладенні на боржника певних додаткових майнових обов'язків, таких як стягнення збитків чи сплата неустойки. Таким чином, без-

оплатне виконання додаткових робіт не слід вважати частиною цивільно-правової відповідальності, оскільки це є частиною основного зобов'язання підрядника.

Тому безоплатне усунення недоліків за договором дорожньо-будівельного підряду не варто розглядати як форму відповідальності. Договір підряду не закінчується підписанням акту прийому-передачі результатів робіт. Окрім обов'язки, що виникають з договору, можуть залишатися актуальними ще протягом тривалого часу, наприклад, під час гарантійного ремонту дорожнього покриття.

Згідно з положеннями статті 607 ЦК України, неможливість виконання зобов'язання може виникнути через обставини, за які жодна зі сторін не несе відповідальності. Фізична неможливість виконання має місце, якщо предмет зобов'язання (індивідуально визначений) загинув через випадкові обставини або через дію непереборної сили, такої як заборони чи обмеження, встановлені органами публічної влади. У разі, якщо правовий акт, який спричинив юридичну неможливість виконання зобов'язання, буде визнаний судом незаконним і скасований, сторони зобов'язання можуть вимагати від відповідного органу відшкодування завданих збитків і моральної шкоди.

Неможливість виконання є актуальною правовою підставою для припинення досліджуваного договору, особливо в умовах, коли збройна агресія російської федерації спричинила значні руйнування автомобільних доріг. Безліч доріг, що опинилися в зоні бойових дій, потребують капітального ремонту, проте їх відновлення ускладнюється через постійні обстріли. Це стосується також тимчасово окупованих територій, де до 23.02.22 діяли договори дорожньо-будівельного підряду. У таких випадках одна зі сторін могла почати виконання зобов'язань, наприклад, закупити необхідні матеріали, тоді як інша сторона могла вже завершити частину робіт, особливо якщо мала місце попередня оплата за дорожньо-будівельні роботи.

У таких ситуаціях рішення компанії-підрядника грає ключову роль. З одного боку, невиконання договірних зобов'язань через обстріли є цілком зрозумілим і обґрунтованим для підприємців. З іншого боку, деякі підрядники продовжують виконувати свої зобов'язання не лише в потенційно небезпечних зонах, але й на нещодавно звільнених об'єктах [13; 14].

Висновки. На жаль, в умовах військової агресії росії проти українського народу, країна зазнала безпрецедентних з часів закінчення Другої світової війни економічних втрат. Було зруйновано життєво важливі об'єкти, необхідні для функціонування суспільства та задоволення повсякденних потреб наших громадян, включаючи житлові будинки, нежитлові споруди, автомобільні дороги, мости, трубопроводи та іншу інфраструктуру. Для швидкого та ефективного післявоєнного відновлення потрібна згуртованість суспільства, безперерйне фінансування, організаційне забезпечення відновлювальних робіт, а також проєвропейські зміни в українському законодавстві, зокрема в досліджуваній сфері правового регулювання.

Забезпечення ефективної транспортної політики України залежить від подальшого вдосконалення та розвитку транспортної інфраструктури, ключовим елементом якої є вітчизняні автомобільні дороги. Якість цих доріг повинна гарантувати безперешкодний рух транспортних потоків, що є показником не тільки економічного зростання у промисловості та сільському господарстві, але й основою для постійного підвищення рівня життя суспільства і високої обороноздатності країни.

ЛІТЕРАТУРА

1. Недошовенко А. О. Договір будівельного підряду та договір підряду на капітальне будівництво: порівняльна характеристика та особливості правового регулювання. *Часопис Київського університету права*. 2017. № 1. С. 394-399.
2. Слободська І.А., Стешенко Т.В. Договір будівельного підряду як регулятор відносин в сфері будівництва. *Юридичний вісник*. 2020. № 1(54). С. 120-126.

3. Якименко О. В. Конспект лекцій з дисципліни «Будівельна справа». Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. 113 с.
4. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
5. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
6. Про затвердження Примірною договору підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги: Наказ Державної служби автомобільних доріг в Україні від 28.04.2009 р. № 188. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/98972___98972
7. Зазуляк І. І. Предмет договору як його істотна умова: теоретичний аспект. *Вісн. Харк. нац. ун-ту. внутр. справ.* Харків. 2008. Вип. 42. С. 283-288.
8. Янишен В. П. До питання розмежування договорів підряду та договорів про надання послуг. *Теорія і практика правознавства.* 2013. Вип. 2. С. 1-12.
9. Іванов А.М., Іванюк А.О., Шимбарьов В.О. Сутність та правова природа ризику в договорах підряду. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2021. № 11. С. 170-172.
10. Додаток 4 до тендерної документації Капітальний ремонт мосту на автомобільній дорозі державного значення Одеса-Рені (на Бухарест), км 52+789 (додаткові роботи). Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-11-17-001784-a>
11. Гриняк А.Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03; Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Національної академії правових наук України. Київ, 2013. 494 с.
12. Диба О. Поняття та ознаки порушення умов договору підряду на проведення проектних робіт. *Підприємництво, господарство і право.* № 2. 2018. С. 14-19.
13. Відновлюємо дороги та мости для повноцінного руху по всій країні: засновник «Автостради»: Максим Шкіль Уніан новини. Інтернет-ресурс. URL: <https://www.unian.ua/special/yak-buduuyut-ta-vidnovlyuyut-ukrajinski-dorogi-pid-chas-viyni-interv-yu-iz-zasnovnikom-kompaniji-avtostrada-maksimom-shkilem-12203703.html>
14. Суспільне новини. URL: <https://suspiilne.media/429258-ce-desatki-milardivu-sluzbi-avtodorig-harkivsini-nazvali-priblizni-zbitki-zavdanni-rosijskou-agresieiu/>