

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.26>**Тетяна Коломоєць,**

докт. юрид. наук, професор, заслужений юрист України,  
член-кореспондент Національної академії правових наук України,  
декан юридичного факультету  
Запорізького національного університету

**Валерій Доненко,**

докт. юрид. наук, доцент,  
професор кафедри адміністративного та митного права  
Університету митної справи та фінансів

## СУБ'ЄКТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ПОШУК ОПТИМАЛЬНОЇ НОРМАТИВНОЇ МОДЕЛІ ЙОГО ВИЗНАЧЕННЯ

В умовах докорінних реформаційних державотворчих та правотворчих процесів в Україні, безпосередньо пов'язаних із впровадженням «партнерської» моделі взаємовідносин приватної особи та суб'єкта публічної адміністрації, що певним чином впливає на модифікацію організаційно-правової структури та функціонального призначення останніх, не втрачають актуальності й питання існування та максимального використання ресурсу інституцій, функціонування яких безпосередньо пов'язане із забезпеченням публічного інтересу, одним із яких є безпека дорожнього руху. Забезпечення останньої вимагає, з урахуванням постійного зростання загрози їй як в Україні, так і у світі, не лише вдосконалення в тому числі й нормативних засад, окремих інструментів публічного адміністрування у сфері забезпечення дорожнього руху, а й новаційного підходу до формування спеціалізованого суб'єкта з особливим нормативно-правовим статусом, функціональне призначення якого було б сконцентроване саме на забезпеченні безпеки дорожнього руху. Від якості унормування засад функціонування такого суб'єкта багато в чому залежатиме й ефективність його існування, а отже, й можливість використання всього арсеналу інструментарію публічного управління задля забезпечення безпеки дорожнього руху. Тим більше, що досвід зарубіжних країн свідчить про можливість і реальну дієвість саме такого підходу до нормативного врегулювання ефективності суб'єктного аспекту публічного управління у сфері безпеки дорожнього руху, а отже, й про можливість та доцільність запозичення такого позитивного досвіду для України, безперечно, з акцентом на національну специфіку. Незважаючи на прискіпливу увагу вчених-юристів до дослідження цієї проблематики та неоподібної спроби законодавця запропонувати проектну модель нормативного врегулювання вирішення цього питання, воно і до цього часу залишається відкритим, а загроза безпеці дорожнього руху продовжує зростати. Все це й зумовлює мету цієї роботи, яка полягає в обґрунтуванні на підставі аналізу різноманітних тематичних джерел доцільності новаційного підходу до виокремлення спеціалізованого органу, безпосередньо функціонально зорієнтованого на забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, та формулюванні нормативної моделі закріплення його особливого правового статусу. Об'єктом роботи є суспільні відносини, безпосередньо пов'язані з безпекою дорожнього руху. Предметом дослідження є обґрунтування доцільності формування спеціалізованого суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та нормативного закріплення його особливого правового статусу. Під час написання роботи використовувалися як загальнонаукові, так і спеціальні методи наукового пізнання, серед яких: діалектичний – для аналізу проблемного питання у його розвитку; порівняльно-правовий – для аналізу зарубіжного досвіду нормативного закріплення статусу суб'єкта публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; логіко-юридичний – для формулювання тематичного понятійного ряду; прогнозування та моделювання – для обґрунтування новаційного підходу до вирішення питання суб'єктного аспекту публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, формулювання оптимальної нормативної моделі закріплення його правового статусу. У підсумку це й дозволило сформулювати авторські висновки та пропозиції.

**Ключові слова:** дорожній рух, безпека дорожнього руху, публічне адміністрування, суб'єкт, нормативна модель, правовий статус, законодавство, удосконалення.

**Постановка проблеми.** В умовах докорінних реформаційних державотворчих та правотворчих процесів в Україні, безпосередньо пов'язаних із впровадженням «партнерської» моделі взаємовідносин приватної особи та суб'єкта публічної адміністрації, що певним чином впливає на модифікацію організаційно-правової структури та функціонального призначення останніх, не втрачають актуальності й питання існування та максимального використання ресурсу інституцій, функціонування яких безпосередньо пов'язане із забезпеченням публічного інтересу, одним із яких є безпека дорожнього руху. Забезпечення останньої вимагає, з урахуванням постійного зростання загрози їй як в Україні, так і у світі, не лише удосконалення в тому числі й нормативних засад, окремих інструментів публічного адміністрування у сфері забезпечення дорожнього руху, а й новаційного підходу до формування спеціалізованого суб'єкта з особливим нормативно-правовим статусом, функціональне призначення якого було б сконцентроване саме на забезпеченні безпеки дорожнього руху. Від якості унормування засад функціонування такого суб'єкта багато в чому залежатиме й ефективність його існування, а отже, й можливість використання всього арсеналу інструментарію публічного управління задля забезпечення безпеки дорожнього руху. Тим більше, що досвід зарубіжних країн свідчить про можливість і реальну дієвість саме такого підходу до нормативного врегулювання ефективності суб'єктного аспекту публічного управління у сфері безпеки дорожнього руху, а отже, й про можливість та доцільність запозичення такого позитивного досвіду для України, безперечно, з акцентом на національну специфіку. Незважаючи на прискіпливу увагу вчених-юристів до дослідження цієї проблематики та непоодинокі спроби законодавця запропонувати проектну модель нормативного врегулювання цього питання, воно і до цього часу залишається відкритим, а загроза безпеці дорожнього руху продовжує зростати. За офіційними даними всесвітньої організації здоров'я, у дорожньо-транспортних пригодах на автошляхах світу щорічно гине 1 300 000 людей, близько 50 млн. людей отримують травми, наслідком яких є отримання статусу осіб з інвалідністю. Україна за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Лише за останні 10 років (2009-2019 рр.) трапилось понад 1,6 млн. дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 42 тис. осіб і травмовано більш ніж 340 тис. осіб. Тільки за 6 місяців 2020 року в Україні сталося

понад 72 тис. дорожньо-транспортних пригод, тобто в середньому 400 пригод за добу, в яких загинуло 1 тис. 482 особи (8 осіб на добу), а травмовано – 13 тис. 909 осіб (77 на добу) [1]. І така тенденція, на жаль, не лише зберігається, а й зростає. Усе це й зумовлює мету цієї роботи, яка полягає в обґрунтуванні на підставі аналізу різноманітних тематичних джерел доцільності новаційного підходу до виокремлення спеціалізованого органу, безпосередньо функціонально зорієнтованого на забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, та формулюванні нормативної моделі закріплення його особливого правового статусу. **Об'єктом роботи** є суспільні відносини, безпосередньо пов'язані із безпекою дорожнього руху. **Предметом дослідження** є обґрунтування доцільності формування спеціалізованого суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та нормативного закріплення його особливого правового статусу. У процесі написання роботи використовувалися як загальнонаукові, так і спеціальні **методи наукового пізнання**, серед яких: діалектичний – для аналізу проблемного питання у його розвитку; порівняльно-правовий – для аналізу зарубіжного досвіду нормативного закріплення статусу суб'єкта публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; логіко-юридичний – для формулювання тематичного понятійного ряду; прогнозування та моделювання – для обґрунтування новаційного підходу до вирішення питання суб'єктного аспекту публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, формулювання оптимальної нормативної моделі закріплення його правового статусу.

**Аналіз останніх публікацій.** Незважаючи на істотну активізацію наукового пошуку варіантів вирішення проблем правового, зокрема адміністративно-правового, забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, публічного управління у зазначеній сфері відносин, наслідком якого є зростання кількості наукових, у тому числі й спеціалізованих наукових, праць представників різних галузевих напрямів правової науки, все ж таки слід констатувати, що в основному простежується кілька умовно виділених тенденцій у науковому дослідженні цього питання. По-перше, це узагальнений погляд на проблему в аспекті дослідження проблематики правового регулювання публічного адміністрування суспільних відносин у галузі транспорту. І кількість наукових робіт відповідного змісту істотно зростає, особливо в умовах оновленого погляду на систему права, обґрунтування виокремлення нових

її елементів, в тому числі й транспортного права (наприклад, роботи В. Мілашевич, Г. Васильєва, В. Гіжевського, О. Клепікова, І. Булгакової, Е. Демського, М. Шелухіна та ін.). По-друге, спеціалізований науковий погляд на проблему правового забезпечення безпеки дорожнього руху, проте з акцентом на цій проблемі в цілому, або ж лише на окремих її елементах (наприклад, роботи Т. О. Гуржія, О. Ю. Дубинського, Б. Ю. Бурбело, А. П. Головіна, О. Ю. Салманової та ін.). Щоправда, вчені-юристи (переважно вчені-адміністративісти) хоча й аналізують суб'єктний аспект проблематики забезпечення безпеки дорожнього руху, її нормативні засади, проте зупиняються лише на висвітленні провідної ролі МВС України та, зокрема, Державтоінспекції або ж Національної поліції й формулюють окремі авторські пропозиції щодо удосконалення нормативно-правових засад їхньої діяльності, що, на жаль, не дозволяє кардинально вирішити зазначену проблематику, а загрози безпеці дорожнього руху залишаються і надалі. Робіт, в яких би пропонувався новаційний підхід до вирішення відповідного питання, з аналізом відповідного зарубіжного нормотворчого досвіду, на жаль, немає і до цього часу, що цілком можна визнати дефектом наукового базису сучасної вітчизняної тематичної нормотворчості.

#### Виклад основного матеріалу.

**І. Передумови новаційного підходу у нормативному вдосконаленні суб'єктивного елемента забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.** Проголошення у ст. 3 Конституції України людини як найвищої соціальної цінності у державі зумовило цільову спрямованість реформаційних процесів, безпосередньо пов'язаних з організаційною структурою та функціональним призначенням суб'єктів публічного управління у всіх сферах суспільного життя, а також у сфері безпеки дорожнього руху зокрема. Як результат цього слід вважати пошук законодавцем оптимальної моделі суб'єкта, який би функціонально був зосереджений на забезпеченні безпеки дорожнього руху із пріоритетністю у своїй діяльності публічно-сервісної моделі відносин із приватними суб'єктами. Який це саме орган має бути? Якою має бути його організаційно-правова структура, функціональне призначення? І найголовніше, чи зможе він забезпечити безпеку дорожнього руху? Ось далеко не вичерпний перелік «базових» питань, вирішити які необхідні для усунення вищезазначеної проблеми. І, незважаючи на усвідомлення потреби його вирішення, про що свідчить розробка лише за останні кілька років кількох тематичних законопроектів,

їх аналіз свідчить про розпорошеність уваги законодавця до цього питання, про різновекторність її, а отже, й відсутність розуміння кардинально нового підходу до розуміння ролі значення відповідного суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, дієвої моделі унормування його статусу. До того ж варто згадати, що в Україні у період з 1995 по 1998 роки вже існувала Державна комісія з безпеки дорожнього руху з відповідними підрозділами в адміністративно-територіальних одиницях, яка координувала діяльність центральних і місцевих органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій. До складу цієї Комісії входили представники Кабінету Міністрів України, кількох центральних органів виконавчої влади (зокрема, внутрішніх справ, економіки, освіти, охорони здоров'я, транспорту, фінансів, зв'язку тощо), Держстандарту, Генеральної прокуратури, Укравтодору, які, відповідно до принципу єдності, повинні були виконувати єдину функцію – забезпечення безпеки дорожнього руху [2].

Так, зокрема, у проекті Закону України «Про безпеку дорожнього руху» передбачалася ст. 7 під назвою «Повноваження спеціально уповноваженої організації (або Ради з безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України) з питань забезпечення безпеки дорожнього руху». Досить дивно виглядає назва відповідного органу («Рада»), що не є типовим для назви суб'єктів публічного управління в цілому та у будь-якій сфері суспільних відносин. Водночас слід зазначити, що вказівка на його відокремленість міністерств (при цьому одразу всіх) як центральних органів виконавчої влади України й безпосередню підпорядкованість Кабінету Міністрів України є підтвердженням прагнення законодавця підкреслити особливість такого органу, а отже, й визначити спеціалізацію його функціонування.

У ст. 12 проекту Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» пропонувалося створити Національне бюро безпеки дорожнього руху (далі – Національне бюро) як центральний орган виконавчої влади зі спеціальним статусом, що реалізує державну політику у сфері дорожнього руху та його безпеки шляхом координації діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та громадських організацій у цьому питанні та напрацювання відповідних законодавчих змін, спрямованих на удосконалення дорожнього руху та підвищення його безпеки [3]. Це також слід розглядати як прояв праг-

нення законодавця виокремити відповідного суб'єкта із системи міністерств і надати йому спеціального правового статусу, зорієнтувавши безпосередньо на забезпечення безпеки дорожнього руху. Хоча знову ж таки дещо дивною (як на той час) виглядає пропонувана назва відповідного суб'єкта й дещо фрагментарний підхід до унормування його правового статусу, що не дозволяє у повному обсязі досягти максимальної ефективності його функціонування.

В одній з останніх редакцій проекту Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» знову ж таки передбачається унормувати правовий статус відповідного «Регулятора», яким пропонується вважати Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, як постійно діючого центрального органу виконавчої влади зі спеціальним статусом, метою діяльності якого є державне регулювання, моніторинг та контроль у сфері транспорту, який утворюється, реорганізується та ліквідується Кабінетом Міністрів України за поданням Прем'єр-міністра України. Отже, знову ж таки спостерігається цільова стійка спрямованість законодавця на унормування виокремлення спеціального суб'єкта, особливого суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху, щоправда, одночасно підтверджується і його невпевненість у правовому статусі такого суб'єкта (специфічна назва, узагальнений підхід до визначення повноважень, фрагментарність моделі взаємовідносин із центральними органами виконавчої влади, з іншими суб'єктами публічної влади тощо) [4].

Тим не менш, аналіз зазначених результатів вітчизняної нормопроектної тематичної діяльності свідчить про усвідомлення нагальної потреби у виокремленні спеціального суб'єкта, безпосередньо функціонально зорієнтованого на забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, спеціального суб'єкта публічного управління у зазначеній сфері відносин. Відсутність практичної реалізації зазначених положень зумовлена все ж таки відсутністю ґрунтовного підходу до визначення організаційно-правової структури такого суб'єкта та його місця у моделі взаємовідносин суб'єктів публічної влади у зазначеній сфері відносин в Україні.

**II. Можливі моделі суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та його правового статусу.** Узагальнений аналіз наявних тематичних джерел дозволяє умовно виділити кілька моделей вирішення питання стосовно суб'єктного аспекту забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні з виокремленням його функціональної спря-

мованості та орієнтацією на зазначену сферу суспільних відносин. По-перше, надання повноважень відповідного органу державної влади одному з числа вже існуючих; по-друге, створення нового суб'єкта з власною організаційною структурою. При цьому на роль спеціального координатора у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сьогодні із вже діючих органів державної влади претендують два суб'єкти – Міністерство внутрішніх справ України та Міністерство інфраструктури України, які мають спеціальні підрозділи в галузі автомобільного транспорту. Міністерство внутрішніх справ України, на яке чинним законодавством, поряд із багатьма іншими завданнями, покладено й безпосередній обов'язок щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, фактично виконує функції координатора у зазначеній сфері відносин. Стосовно ж другого варіанту, тобто створення нового суб'єкта з відповідними повноваженнями, має місце певна складність стосовно його організаційно-правової структури та функціонального призначення, тим більше що такий суб'єкт повинен мати у своїй організаційній структурі не лише центральний апарат, але й регіональні та місцеві підрозділи. Проте перевагою саме цього варіанту є організаційна самостійність координатора, що являє собою «важливий фактор ефективності його діяльності, оскільки найбільш повно забезпечує розподіл функцій виконання та контролю за виконанням управлінських рішень» [5, с. 53-54].

Попри те, що кожен із запропонованих варіантів має свої переваги та недоліки, зорієнтований на вирішення вищезазначеного проблемного питання публічного управління, жоден із них не містить дієвого підґрунтя для ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху саме через наявність вад організаційної структури, функціонального призначення, координації відносин в системі суб'єктів публічного управління загалом, що і не дозволяє остаточно вирішити зазначену проблему. Саме тому спробуємо запропонувати ще один варіант можливого вирішення проблеми визначення нормативної моделі суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Варто було б створити Національну комісію з безпеки дорожнього руху (тим більше, що певний історичний досвід формування аналогічних суб'єктів вже є, і для суб'єкта із відповідними повноваженнями така назва видається цілком логічною), якій функціонально підпорядковувалися б усі суб'єкти публічної адміністрації у цій сфері (органи виконавчої влади, місцевого самоврядування, інші суб'єкти, яким ці повноваження делеговані,



та можливі інші суб'єкти із такими делегованими повноваженнями тощо). Зазначена комісія повинна мати статус автономної структури системи суб'єктів публічної адміністрації, яка не підпорядковувалася б ані уряду, ані будь-яким центральним органам виконавчої влади, а лише контролювалася ними за певними стратегічними питаннями адміністрування та була б підзвітною Верховній Раді України (щорічна звітність, затвердження стратегії розвитку, короткострокових та довгострокових програм, заслуховування на заїданнях Верховної Ради України, відповідних комітетів Верховної ради України, громадських обговореннях та слуханнях, періодичність яких має чітко визначений характер та обґрунтованість). Це сприяло би, по-перше, унеможливленню втручання в оперативну, поточну діяльність цієї установи з боку уряду та будь-яких органів виконавчої влади. Засадами її діяльності були б децентралізація, адміністративна та фінансова автономія. По-друге, зумовлювало би посилену спеціалізацію діяльності відповідного суб'єкта. По-третє, орієнтувало її діяльність саме на забезпечення та реалізацію публічного інтересу. Ця структура має бути наділена контрольно-наглядовими та координаційними функціями, правом самостійно ухвалювати не тільки індивідуальні акти, але й регламентні (загальні) акти регулювання. Поєднання саме цих засад діяльності й сприятиме визначенню специфіки правового статусу відповідного суб'єкта, тим більше що дієвість такого поєднання вже підтверджено позитивним досвідом формування та забезпечення функціонування відповідних органів у зарубіжних країнах.

Так, наприклад, у США такими суб'єктами є автономні адміністративні установи, які мають статус незалежних агенцій (independent agencies). Вони є самостійними суб'єктами права, юридично підзвітні не Президенту, а Конгресу та здійснюють виконавчорозпорядчі та нормотворчі повноваження. До того ж вони наділені і квазісудовими функціями розглядати та приймати рішення з адміністративно-правових спорів, що стосуються прав та обов'язків приватних осіб [6, с. 277-278]. У Франції такими суб'єктами є інституції, які не входять до системи міністерського підпорядкування, а є незалежні адміністративні органи та публічні установи. Вони фактично виведені із централізованої публічної адміністрації, на них не поширюється дія інституту адміністративного піклування. Так, зокрема, незалежні адміністративні органи наділяються рекомендаційними та контрольними повноваженнями, правом проводити розслідування, ухвалювати не тільки індиві-

дуальні, але й регламентарні акти управління в тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Втім, хоча їх діяльність і підпадає під публічно-правове регулювання і вони не є суб'єктами приватного права, на них все ж таки не поширюється система міністерського адміністративного піклування. Відповідні незалежні адміністративні установи створюються, як правило, вищими органами державної влади: главою держави, парламентом, урядом. Тимчасові органи створюються для вирішення конкретного завдання, після виконання якого вони припиняють своє існування. Проте, якщо була доведена ефективність нової форми адміністрування, можливим стає перетворення тимчасового утворення у постійно функціонуючу децентралізовану структуру. Законодавством зазвичай не стільки надаються автономним відомствам конкретні повноваження, скільки закріплюються можливості для виконання певних функцій. Не випадково незалежні установи вважаються втіленням функціональної децентралізації, вони більше створюються як функціональні органи для здійснення переважно однієї чи декількох управлінських функцій в тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Положення про створення відповідного органу, як правило, закріплюється в окремому нормативно-правовому акті про безпеку дорожнього руху або ж окремому розділі нормативно-правового акта про дорожній рух, визначає його статус із притаманною йому цільовою спрямованістю на забезпечення безпеки дорожнього руху та специфікою статусу в системі суб'єктів публічної адміністрації із безпосередньою підпорядкованістю уряду, а не будь-якому органу (в тому числі і центральному) виконавчої влади та підзвітністю вищому органу законодавчої влади, визначають його особливості у системі суб'єктів публічної адміністрації, надаючи як певної автономії, так і певної координуючої ролі в системі суб'єктів публічної адміністрації. Усе це дозволяє відокремити цей орган від надмірного впливу в системі централізованих органів виконавчої влади, посилити засади координації у діяльності, а отже, й визначити його унікальність, яку і варто нормативно закріпити, в тому числі з урахуванням позитивного досвіду зарубіжних країн, щоправда, з акцентом на національну особливість нормотворення та правозастосування.

#### Висновки

Задля забезпечення максимальної концентрації діяльності на забезпеченні безпеки дорожнього руху в Україні, істотного зменшення загроз останній вважається

доцільним створення спеціального суб'єкта публічного адміністрування, безпосередньо зорієнтованого на вирішення відповідного завдання. Таким суб'єктом цілком може бути Національна комісія з безпеки дорожнього руху як орган зі спеціальним статусом, правовий статус якого визначається окремим нормативно-правовим актом, із його безпосередньою підпорядкованістю Кабінету Міністрів України та підзвітністю Верховній Раді України, що істотно знизить «вертикальний» вплив з боку органів виконавчої влади та розширить автономні можливості для безпосередньої реалізації свого функціонального призначення з концентрацією всього наявного інструментарію та моделюванням відносин з усіма елементами системи суб'єктів публічного адміністрування в Україні.

#### Список використаних джерел:

1. Дорожньо-транспортні травми // Офіційний сайт Всесвітньої організації здоров'я. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fakt/detail/road> (дата звернення: 15.07.2020).

2. Положення про Державну комісію з безпеки дорожнього руху : затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 13 січня 1995 р. *ЗП КМ України*. 1995. № 3. С. 78; Сопільник Л. І., Новиков В. В. Організація дорожнього руху в Україні : монографія. Львів, 2010. С. 53-55; Новиков В. В., Сопільник Л. І. Організація дорожнього руху в Україні : монографія. Львів: Львівськ. ун-т бізнесу та права, 2010. 255 с.

3. Проект Закону України № 5184 від 26.09.2016 р. «Про дорожній рух та його безпеку». URL: [https://rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=60111](https://rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111) (дата звернення: 15.07.2020).

4. Проект Закону України № 3927 від 22.07.2020р «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту». URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69593](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593) (дата звернення: 15.07.2020).

5. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення : монографія. Луганськ, 2011. 216 с.

6. Административное право зарубежных стран : учебное пособие / Гудошников Л. М., Жданов А. А., Козырин А. Н. и др.; под ред. А. Н. Козырина. Москва: Спарк, 1996. 229 с.

#### Tetiana Kolomoets, Valerii Donenko. The subject ensuring road traffic safety in Ukraine: search for an optimal normative model of its definition

*In the context of sweeping reforming state-building and rule-making processes in Ukraine directly associated with the implementation of a "partner" model of interrelations of a private person and a subject of the public administration that definitely influences the modification of organizational-legal structure and the functional purpose of the latter. At the same time, the issues of existence and maximum use of the resource of institutions the functioning of which are directly connected with the guarantee of public interest – road traffic safety is among them – keep topicality. The maintenance of the latter requires, taking into account a constant growth of threat to it both in Ukraine and around the globe, not only the improvement of individual tools of public administration in the area of road traffic safety, incl. legal frameworks, and the innovative approach to the formation of a specialized subject having a special regulatory status the functional purpose of which would focus on the security of road traffic safety. The quality of standardizing of functioning fundamentals of such a subject significantly influences the effectiveness of its existence and thus, the option to use the whole scope of instruments of public administration for ensuring road traffic safety. Moreover, the foreign experience confirms the feasibility and real efficiency of this approach to the statutory regulation of the effectiveness of subjective aspect of public administration in the area of road traffic safety and consequently, the alternative and expediency of borrowing such positive experience for Ukraine with a direct focus on the national specifics. Despite a deliberate attention of legal scholars to the problem concerned and numerous attempts of the legislator to propose the model of the statutory settlement of this issue, it still has been open, and a threat to road traffic safety is growing. All of these things condition the formulation of the purpose of this research, which involves substantiating of various subject-related sources concerning the expediency of innovative approach to separation of a specialized body functionally aimed at ensuring road traffic safety in Ukraine and formulating of a normative model of consolidation of its special legal status based on the analysis. The object of the article is social relations directly associated with road traffic safety. The subject of the research is the justification of the expediency to form of a specialized subject guaranteeing road traffic safety in Ukraine and to fix its special legal status. When writing the paper, the authors use both general scientific and special methods of scientific cognition as follows: dialectical, which permits analysing the issue under consideration in process; comparative and legal – while analysing a foreign experience of normative consolidation of the status of public administration in the area of road traffic safety; logical and legal – when formulating subject-related concept list; forecasting and modelling – when justifying innovative approach to the solution of the issue of subject's aspect of public administration in road traffic safety, while formulating an optimal normative model of consolidation of its legal status. The above allows formulating the authors' conclusions and proposals.*

**Key words:** road traffic, road traffic safety, public administration, subject, normative model, legal status, legislation, improvement.