В. А. Мисливий, професор кафедри інформаційного, господарського та адміністративного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», доктор юридичних наук, професор

РЕЦЕНЗІЯ НА МОНОГРАФІЮ «СТРАТЕГІЯ VISION ZERO: УРОКИ ДЛЯ УКРАЇНИ» ЗАВІДУВАЧА ВІДДІЛУ КРИМІНОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НАУКОВО-ДОСЛІДНОГО ІНСТИТУТУ ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМ ЗЛОЧИННОСТІ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. В. СТАШИСА НАПРН УКРАЇНИ, КАНДИДАТА ЮРИДИЧНИХ НАУК, СТАРШОГО НАУКОВОГО СПІВРОБІТНИКА КОЛОДЯЖНОГО МАКСИМА ГЕННАДІЙОВИЧА

Проблема безпеки дорожнього руху в розвинутих країнах світу почала набувати актуальності із середини минулого століття. З цього приводу в одному із перших досліджень британський лікар Л. Г. Норман відзначав, що за даними 47 країн-членів Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), у 1957 році жертвами дорожніх пригод стало понад 100 тис. людей. Протягом наступних років масштаби аварійності ставали ще більш загрозливими, адже тільки в одній країні – колишньому СРСР, у 1989 році в дорожніх аваріях загинуло 59 тис. осіб. Нарешті, на початку XXI ст. цей показник на планеті сягнув жахливих результатів – 1 млн 350 тис. загиблих щорічно.

Незворотні втрати суспільства у людському вимірі, колосальні матеріальні збитки, моральна та інші види шкоди, пов'язані з процесом автомобілізації, змусили суспільство визнати проблему протидії дорожньо-транспортній аварійності як одну із найбільш пріоритетних у сучасному цивілізованому світі.

Сьогодні пошук шляхів запобігання дорожньо-транспортним деліктам сформувався як самостійний комплексний науковий напрям планетарного масштабу, що охоплює різні галузі знань, поєднує зусилля науковців та інших фахівців, націлюючи суспільство на створення ґрунтовних теоретичних, практичних та організаційних засад щодо запобігання дорожньо-транспортним деліктам.

Певний внесок у протидію дорожньо-транспортним деліктам в Україні належить юридичним наукам. Проте слід констатувати, що проблема безпеки дорожнього руху не отримала достатньої уваги та глибини наукового пошуку з боку учених-правників. У цілому стан наукових досліджень у сфері протидії дорожньо-транспортній деліктності свідчить про відсутність інтегративних наукових розвідок, особливо тих, що висвітлюють міжнародно-правовий досвід боротьби з аварійністю на дорогах країн різних континентів для використання позитивних надбань на національному рівні. При цьому особливого значення набуває вивчення та запровадження досвіду країн Європейського Союзу, що обраний як вектор руху й нашою країною.

Вважаємо, що важливим кроком у цьому напряму є монографічне дослідження Колодяжного М. Г. «Стратегія Vision Zero: уроки для України». Рецензування монографії показує, що наукова праця підготовлена з використанням таких фундаментальних та прикладних наук, як філософія, адміністративне, кримінальне, цивільне та міжнародне право, кримінологія, соціологія, психологія, інформатика, статистика та інших галузей знань, що дозволило автору опрацювати їх потенціал для вирішення наукових завдань із пошуку й обґрунтування найбільш ефективних заходів запобігання дорожньо-транспортним деліктам.

Свідченням саме такого підходу при дослідженні стратегії Vision Zero є обрана та сформульована архітектоніка монографії, яка дозволила: здійснити об'єднання інституційних засад убезпечення дорожнього руху у розвинутих країнах світу; дослідити міжнародно-правове забезпечення вказаної сфери; проаналізувати низку національних стратегій; розглянути особливості відповідальності за дорожньо-транспортні делікти в європейських країнах; дослідити особливості дорожньої інфраструктури у країнах ЄС та США; проаналізувати інновації з безпеки дорожнього руху в країнах світу; розробити рекомендації з упровадження стратегії безпеки дорожнього руху в Україні; запропонувати заходи безпеки учасників дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні.

Успіх результатів наукового дослідження і, зокрема, монографічного характеру багато в чому залежить від обраної автором концепції роботи, методології і використаних методів наукового пошуку, які іноді залишаються поза увагою широкого загалу читачів, оскільки вони прагнуть передусім ознайомитись зі змістом наукового твору. Разом із тим саме розуміння теоретико-методологічних засад, на яких ґрунтується дослідження, дають можливість з'ясувати і простежити його світоглядові орієнтири, раціональність наукових підходів, організацію творчої лабораторії дослідника та, нарешті, визначити його внесок у загальну скарбницю знань у певній їх галузі.

Тому насамперед слід відзначити, що автор на початку роботи декларує, що при дослідженні наукової проблеми убезпечення дорожнього руху він спирається на теорію інституціоналізму. Важливо, що при цьому він не обмежується лише його назвою, а цілком доречно розглядає поняття, генезу, застосування у праві та обґрунтовує доцільність їх використання у власній монографії (стор. 15). Слід зазначити, що цей підхід простежується через всю наукову працю.

Саме з цих позицій М. Г. Колодяжний у Розділі 1 монографії, ураховуючи сучасний досвід провідних західних держав світу, розкриває інституційні засади безпеки дорожнього руху: політичну, правову, організаційну, економічну, соціально-психологічну, науково-технічну складові, які утворюють у своїй сукупності своєрідний інституційний секстет (стор. 17), та надає характеристику кожній виділеній засаді (стор. 14–26). Водночас особливу увагу, враховуючи профіль наукової праці, автор приділяє правовій засаді.

Ключовою ідеєю монографічного дослідження є вивчення та впровадження міжнародного досвіду убезпечення дорожнього руху. Саме тому у Розділі 2 монографії цілком закономірним є звернення до предмета дослідження через призму міжнародно-правового регулювання. До суттєвих ознак цього явища пропонується віднести такі, як: об'єкт, суб'єкт, система, мета. Якщо в межах об'єкта традиційно розглядається сфера безпеки дорожнього руху, то відносно суб'єктів дослідник пропонує нестандартний підхід, який з огляду на правові та наукові категорії включає низку взаємопов'язаних наукових параметрів, що стосуються: а) виділення певних ознак суб'єктів, які задіяні у формуванні міжнародно-правової основи убезпечення дорожнього руху; б) їх видів за допомогою відповідної класифікації; в) виділення особливостей діяльності основних суб'єктів у вказаній царині. Такі суб'єкти мають виступати у формі міжнародно-правової особи, мати міжнародно-правовий статус і бути стороною міжнародно-правових відносин. При цьому вони повинні мати відношення до міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху (стор. 32–34). У цьому контексті розглядається роль таких організацій, як ООН, ВООЗ, Світовий банк, Глобальний фонд з безпеки дорожнього руху та ін., а також аналізується їх внесок у протидію дорожньо-транспортній деліктності (стор. 35–41).

У Розділі 3, присвяченому нормативно-правовим засадам Стратегії Vision Zero за кордоном, розглянуті глобальний, регіональний, національний та місцевий рівні забезпечення безпеки дорожнього руху, в якому автор значну увагу приділив дослідженню стану запобігання аварійності в країнах континентальної Європи і, зокрема, країн-учасниць ЄС. Так, піддаються аналізу затверджена у 2020 р. Єврокомісією Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього, розраховану до 2030 р., яку автор наводить у додатку монографії (стор. 52–53), а також регламенти та директиви керівних органів ЄС (стор. 55–57).

До переваг роботи у цьому розділі слід віднести й дослідження досвіду визнаних на міжнародному рівні країн-лідерів безпеки дорожнього руху, зокрема прийняття у 1997 р. шведським парламентом революційної у свій час довгострокової стра-

тегії безпеки дорожнього руху – Vision Zero (Мета нуль), тобто стратегії зведення загибелі або серйозного травмування внаслідок ДТП до нульового значення. Як підкреслює автор, «філософія цього документа виходить з неприйнятності того, що людські помилки призводять до фатальних наслідків, отже, умовно кажучи, вина перекладається з особи, яка керує транспортним засобом, на тих, хто: проектує транспортну систему, управляє транспортними потоками, виробляє транспортні засоби, приймає законодавство у цій сфері» (стор. 58–59). При цьому ніхто не знімає відповідальності з водія та не звільняє його від обов'язків дотримуватись правил дорожнього руху. Також розглядаються аналогічні стратегії Ірландії, ФРН, Франції та США. При цьому дослідження автором вказаних довгострокових програмних документів базується на належно напрацьованій емпіричній базі (стор. 59–66).

Заслуговує на позитивну оцінку дослідження автором питань місцевого рівня нормативно-правового убезпечення дорожнього руху у зарубіжних країнах (штатах, землях, графствах, кантонах, префектурах тощо), що можуть бути використані на рівні окремих регіонів України (стор. 66–70).

Особливості відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху піддані аналізу у Розділі 4, в якому автор зосередився на адміністративній та кримінальній відповідальності, що, на думку автора, являють собою найбільший кримінологічний інтерес. Застосування порівняльно-правового методу дозволило відслідкувати в зарубіжному кримінальному законодавстві норми, подібні вітчизняним заборонам, а також привернути увагу до таких норм, передбачених кримінальними кодексами країн-членів ЄС (Албанія, Болгарія, Польща, Франція, ФРН та ін.), які не мають аналогів у чинному законодавстві України. Особливої уваги приділяється вивченню європейського досвіду боротьби з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння (стор. 74–78). У цілому автор підтверджує висновок, що за останні сімдесят років законодавство багатьох європейських країн пройшло еволюцію переважно у бік посилення юридичної відповідальності за порушення правил дорожнього руху (стор. 77–78)

Аналізуючи національну специфіку адміністративної відповідальності за деякі незаконні дії водіїв, що негативно впливають на стан безпеки дорожнього руху, автор має рацію, стверджуючи про необхідність визначення кореляції розміру адміністративних штрафів за адміністративні правопорушення, а також обсягу ВВП на душу населення з рівнем безпеки дорожнього руху у відповідних країнах ЄС (стор. 81–85). Критично оцінюючи показники кореляції між розмірами штрафу за правопорушення та станом безпеки дорожнього руху, автор доходить висновку про неможливість її визначення в окремих європейських країнах.

Такий висновок має емпіричне обґрунтування, яке показує, що поряд із належним фінансуванням цієї сфери більшість європейців мотивує не страх бути покараними за недотримання правил дорожнього руху, а саме цілі, які переслідують такі правила, що виявляють зацікавленість у власній безпеці на дорозі (стор. 85–86).

Водночас, характеризуючи вплив економічного стану на рівень безпеки дорожнього руху в Україні, де одна з найгірших ситуацій у цій сфері в Європі, а також низький показник ВВП на душу населення (3 540 євро), кореляційний зв'язок цих двох параметрів є очевидним (стор. 87). Поряд з іншими засобами превенції у монографії розглянута існуюча у більшості країн ЄС прогресивна система штрафних балів (Penalty Point System), яка зумовила зменшення кількості порушників дорожнього руху на 14% (стор. 92), а також розглянуті альтернативні підходи щодо виховного й правового впливу, в тому числі цивільно-правового і дисциплінарного характеру, на порушників вимог безпеки дорожнього руху в низці європейських країн.

Разом із цим автор дійшов висновку, що засоби правової охорони суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху не відіграють у зарубіжних країнах ключової ролі у превентивній діяльності (стор. 96).

Розділ 5 монографії присвячено дорожній інфраструктурі – складовій безпеки дорожнього руху з урахуванням відповідних положень Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 р., що є одним із головних напрямів запобігання аварійності в Україні. Автор на підставі аналізу емпіричної бази, яку становлять показники якості європейських доріг, стверджує, що найвищий рівень безпеки дорожнього руху простежується в тих країнах, де досягнуто відносно високого рейтингу щодо якості доріг (Швейцарія, Франція, Австрія, ФРН та Іспанія). Врахо-

вуючи, що Україна має за індексом якості доріг одну з найгірших дорожніх інфраструктур у світі (130 місце із 137), відповідь щодо кореляційного зв'язку з безпекою дорожнього руху в нашій країні є очевидною.

Таким чином, можна довести, що на стан безпеки дорожнього руху істотним чином впливають економічні чинники, а відтак, рівень дорожньо-транспортного травматизму корелює з обсягом інвестицій у дорожню інфраструктуру (стор. 105). Очевидно, в сенсі врахування позитивного зарубіжного досвіду у цій сфері мав би відіграти відповідну роль інфраструктурний проект «Велике будівництво».

У цьому розділі роботи також піддано розгляду розвиток дорожньої інфраструктури у країнах ЄС (Швеція, Норвегія, Швейцарія, Нідерланди) та США. При цьому автор, зокрема, поділяє парадигму стосовно того, що запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням неможливо досягти застосуванням високих штрафів, натомість, має панувати принцип етичного імперативу – відповідальність за безпеку дорожнього руху слід покладати не лише на водіїв, а й на уповноважених суб'єктів у цій сфері (стор. 110).

Значний обсяг проаналізованої емпіричної бази щодо стану та розвитку дорожньої інфраструктури проілюстровано відповідною наочністю, яка посилює предметність сприйняття предмета дослідження (стор. 112, 113, 115, 118, 121 та ін.). Загалом викладений матеріал переконує в необхідності врахування прогресивного сучасного зарубіжного досвіду у сфері розбудови дорожньої інфраструктури для вирішення завдань безпеки дорожнього руху.

Очевидно, що наукове дослідження монографічного рівня не могло залишити поза увагою проблеми інновації у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а так само їх види і напрями застосування за кордоном, що знайшли своє висвітлення у Розділі 6 наукової праці.

Тут, як і в інших розділах роботи, автор користується наскрізним поняттям багаторівневої соціальної системи «люди – транспорт – дороги», адже інновації зачіпають усі її складові.

Досліджуючи ступень інноваційного розвитку окремих країн світу зі станом безпеки дорожнього руху, автор при науковому пошуку кореляційних зв'язків користується Глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index 4.0), який визначається Міжнародним економічним форумом (стор. 129). Такий підхід дослідника є виправданим, оскільки вказаний індекс є визнаним міжнародним співтовариством, а отже, його індикатори можуть слугувати кримінологічним вимірюванням. Застосування вказаного індексу дає підстави для визначення рейтингу найбільш інноваційних країн (Ізраїль, США і Швеція), тобто тих, які демонструють найкращі показники технологічності і водночас мають високий рівень безпеки дорожнього руху, на що вказує відносний показник смертності у розрахунку на один мільйон населення (стор. 131–132). Таким чином, розвиток інновацій та їх упровадження при виробництві транспортних засобів, проектуванні й будівництві дорожньої інфраструктурі та інші елементи складної транспортної галузі безпосередньо впливають на стан безпеки дорожнього руху. У цій царині Україна за інноваційним розвитком поки що значно відстає від названих країн-лідерів.

Розглядаючи інновації, пов'язані з транспортними засобами, що становлять субстрат дорожнього руху, автор аналізує значний арсенал допоміжних безпекових систем та опцій автомобілів, які на рівні технічних і технологічних рішень удосконалювали його системи та функції, починаючи від підголівників до сучасних систем штучного інтелекту. При цьому автор передбачає існуючі перспективи останнього щодо суттєвого зниження аварійності (стор. 147–150).

Не залишилося поза увагою автора й застосування інновацій при експлуатації транспорту, що передбачає розвиток технологій «розумних» автомобілів та «розумних» доріг, які без перебільшення є трендами транспортної галузі майбутнього, адже «спілкування» автомобілів між собою, з дорогами, пішоходами, сервісними службами шляхом оперативного обміну інформацією вже сьогодні є невід'ємною складовою «розумних міст» (Smart City) у США, КНР, мегаполісі Сінгапур.

Значне місце у дослідженні посідають інновації, пов'язані з розвитком дорожньої інфраструктури починаючи від матеріалів та якостей дорожнього полотна до всього комплексу їх сучасного облаштування (дорожньої розмітки і знаків, засобів інформації, технічних засобів регулювання дорожнього руху, освітлення, огородження тощо).

Застосування інноваційних рішень автор також убачає у «розумному» дорожньому русі, що впро-

ваджується у світі за допомогою спеціального програмного забезпечення для впорядкування транспортного трафіку, ефективності останнього в частині зменшення заторів, скорочення негативного впливу автомобілізації на довкілля та витрат на паливо. При цьому автором розглядаються окремі працюючі програми, відзначені у 2021 році на Всесвітньому економічному форумі (стор. 164–166).

Значної уваги у розділі приділено сучасним системам автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, їх видам та характеристикам залежно від їх функцій. Проаналізовано щільність розташування вказаних систем у багатьох країнах світу та ефективність їх застосування, висвітлено досвід застосування технологій штучного інтелекту, який дозволяє значно розширити можливості цього обладнання (стор. 167–174).

Нарешті, у Розділі 7 монографії розглядається шлях України до мети Стратегії Vision Zero з урахуванням прогресивної світової практики, в якому відповідні заходи класифіковані на правові, організаційні, фінансові, соціально-психологічні, інформаційні та деякі інші. Характеризуючи Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року в правовому аспекті, автор обґрунтовано піддає сумніву його мету у виді скорочення рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30% до 2024 р., зменшення ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, адже отримання таких результатів за короткий термін є неможливим (стор. 180).

Також не можна не погодитись із висновком автора щодо позиції законодавця, для якого часто найпростішим і єдиним виходом виявляється саме посилення відповідальності та покарання, адже хибність такого підходу в державно-правовій політиці вже давно є доведеною.

Розробка стратегій з безпеки дорожнього руху та інших програмних документів в Україні вимагає затребуваності з боку органів державної влади спеціальних кримінологічних досліджень правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту для врахування усього комплексу існуючих викликів, що постають перед розробниками вказаних документів.

Узагалі більшість пропозицій автора щодо правових аспектів убезпечення дорожнього руху вимагають вивчення та впровадження в практичну діяльність.

Серед перспективних організаційних напрямів діяльності щодо убезпечення дорожнього руху в Україні автор називає: визначення орієнтирів на кшталт сучасних високорозвинених й технологічних міст світу («розумних» міст), які мають бути взірцем для розвитку транспортної системи українських міст; створення умов для більш широкого використання електромобілів; використання досвіду Швейцарії, де враховується думка людей щодо розвитку транспортної інфраструктури; удосконалення діяльності патрульної поліції; поглиблення політики державно-приватного партнерства у сфері безпеки дорожнього руху; збільшення фінансування сфери безпеки дорожнього руху; здійснення систематичних соціологічних опитувань населення з питань безпеки дорожнього руху; покращення рівня доведення до населення кримінологічної інформації та вдосконалення правової пропаганди з питань безпеки дорожнього руху та ін. (стор. 201–207). Вказані пропозиції так само можуть бути використані при вирішенні проблеми безпеки дорожнього руху в Україні.

Певну цінність роботі надає останній підрозділ монографії, в якому автор спромігся не лише проаналізувати зміни, що торкнулися сфери дорожнього руху та експлуатації транспорту під час дії правового режиму воєнного стану, викликаного збройною військовою агресією рф проти України, а й запропонувати заходи, що можуть убезпечити учасників дорожнього руху від злочинних посягань при різних життєвих обставинах та уникнути ситуацій перетворення на жертву власної необережної поведінки (стор. 207–214).

Резюмуючи наукове дослідження, автор пропонує нестандартний варіант щодо визначення його змісту, наголошуючи на намірі дещо відійти від усталених канонів написання висновків, роблячи це з мотивів особливого авторського ставлення до предмета дослідження та власних намагань реально змінити у кращий бік ситуацію зі смертністю на українських дорогах. Відзначимо, що, на наш погляд, така авторська ремарка є додатковим аргументом переконання у щирості й доброчесності дослідника у пошуках шляхів припинення «кривавих війн» на дорогах країни.

Пропонуючи нестандартний варіант висновків щодо вирішення проблеми безпеки дорожнього руху у вигляді спростування «Десяти міфів», які мають місце в сучасному суспільстві, М. Г. Колодяжний, на наше переконання, намагається у такий

спосіб не лише в черговий раз наголосити на «безкомпромісності» своїх наукових висновків, які підтверджуються всім змістом його наукової праці, а й привернути до них увагу всіх тих, хто є не байдужим до проблеми безпеки дорожнього руху.

Значення рецензованої монографії М. Г. Колодяжного полягає й у тому, що в ній містяться оригінальні ідеї щодо теорії та практики міжнародного досвіду протидії дорожньо-транспортній деліктності з позицій стратегії цієї діяльності. При цьому така діяльність розглядається у межах міжнародного співробітництва у боротьбі з аварійністю як важливий напрям правової політики, що розробляється та здійснюється на різних рівнях: світовому (в рамках ООН, її органів, установ і організацій), регіональному (в масштабах Європейського Союзу, Ради Європи), національному (в рамках окремих держав) та місцевому. Головне ж полягає у використанні міжнародного позитивного досвіду різних країни світу через відповідні стратегії на теренах України.

Рецензована наукова праця цінна ще й тим, що в ній автором запропоновані нові оригінальні теоретичні і прикладні заходи вирішення проблеми безпеки дорожнього руху на основі застосування інституціонального підходу. Безсумнівною перевагою роботи є наявність солідної та різнопланової емпіричної бази, яка включає опрацювання автором передусім великого обсягу англомовних зарубіжних нормативно-правових, наукових та спеціальних джерел, присвячених різним аспектам предмета дослідження, що дозволяє дослідникові доводити свої висновки з використанням відповідних репрезентативних даних.

Разом із цим загальна висока оцінка фундаментальної праці М. Г. Колодяжного не виключає окремих зауважень, а також визначення дискусійних положень, на які повинен вказати рецензент. Адже закономірно, що у рецензованій роботі, як і в будь-якому значному творчому дослідженні, є певні положення, з приводу яких виникає бажання подискутувати з його автором.

Так, характеризуючи зміст вступної частини, автор констатує, що вона традиційно призначена для загального окреслення об'єкта і предмета дослідження, його актуальності, наукових задач, мети, застосованих методів та інших обов'язкових положень дослідження. Разом із тим, пропонуючи нестандартний підхід до змісту вступу, він відзначає, що зазвичай цей розділ потрібен для реклами монографії та привернення на неї уваги якомога більшою чисельністю різних категорій читачів (стор. 5). З урахуванням останнього автор вважає, що зазначена монографія та її тематика такої реклами не потребує, а отже, дотримання вищевказаних рубрикацій не є обов'язковим. Проте з такою аргументацією автора не можна погодитись, оскільки монографія – це наукове дослідження, в якому поглиблено висвітлюється одна тема, а отже, ця наукова праця розрахована насамперед на фахівців, для яких наявність та зміст указаних рубрикацій має важливе значення для з'ясування багатьох питань, що стосуються конкретного наукового продукту. Зокрема, при розгляді твердження М. Г. Колодяжного про те, що «кожний розділ наукової праці супроводжується авторським підходом до методології пізнання тієї чи іншої проблематики» (стор. 11), що, очевидно, стосується визначення методології пізнання предмета дослідження – системи міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, виникає питання щодо переконливості такої позиції автора, оскільки методологія як вчення про методи та способи пізнання має відображати світоглядові позиції дослідника, а отже, методологія в науковій праці наскрізно пронизує весь зміст наукового дослідження та його структурні частини. Виходячи з цього, виникає сумнів у доцільності супроводження методології пізнання кожного розділу авторським підходом. Можливо, в цьому контексті автор мав на увазі використання сукупності тих чи інших методів, обраних ним у межах методології, залежно від потреб вирішення специфічних завдань окремих розділів монографії? Таким чином, вдається, що автору саме у вступі монографії слід було у більш концентрованому вигляді визначити методологію свого наукового дослідження.

У монографічному дослідженні автор при розгляді інституційних засад предмета дослідження користується складною соціальною системою, що презентує певну теоретичну парадигму, яка в різних структурних частинах монографічного дослідження сформульована у вигляді тріади «люди – транспорт – дороги», або «учасники дорожнього руху – транспорт – дороги». Враховуючи важливе значення наукового понятійного апарату, тим більше таких системних понять, що мають методологічне значення, автору варто обґрунтувати співвідношення названих ним теоретичних конструкцій як аналогічних або відмінних для

з'ясування їх сутнісного значення при розв'язанні завдань наукового дослідження.

На основі аналізу досвіду зарубіжних країн щодо особливостей відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху М. Г. Колодяжний доходить висновку, що правова охорона суспільних відносин у досліджуваній сфері хоча й посідає власне місце у системі запобігання таким правопорушенням, однак вона не відіграє у зарубіжних країнах ключової ролі у цій діяльності. Тому виникає необхідність у вивченні інших аспектів, які стосуються царини дорожнього руху (стор. 96). Не наполягаючи на особливій дискусійності такого підходу, позиція автора могла б бути більш переконливою за умов визначення в рамках наукової праці загального переліку та своєрідного рейтингу відповідних видів заходів із позицій ефективності їх впливу на запобігання дорожньо-транспортній аварійності.

Автором відзначається, що в Україні зріс коефіцієнт автомобілізації, оскільки протягом лише квітня-червня 2022 року, у період звільнення громадян від сплати ввізного мита, ПДВ й акцизного збору при купівлі товарів за кордоном в Україну було завезено 236,8 тис. автомобілів. Це означає, що вітчизняний автопарк, який складається із 10,5 млн одиниць транспортних засобів (2021 р.), збільшився на 2,2%., що додатково загострило проблему безпеки дорожнього руху, а відтак, заважило досягненню мети Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Вважаємо, що наведені показники вимагають відповідного коригування, оскільки не враховують кількості транспортних засобів, переміщених за кодон біженцями, а також невизначену кількість автотранспорту, викраденого та знищеного агресором.

Разом із цим висловлені зауваження жодним чином не впливають на загальну позитивну оцінку монографічного дослідження, а отже, можуть бути використані виключно на розсуд автора, оскільки навряд чи можна дорікати йому в тій чи іншій авторській позиції, яка була продуманою та обраною під час створення наукової праці.

У свою чергу, багатоаспектний, комплексний характер проведеного дослідження, значення результатів цієї праці для підвищення рівня безпеки в сфері дорожнього руху та правового захисту населення дають підстави віднести рецензовану монографію до цікавих та оригінальних наукових робіт із зазначеної проблематики, що визнає її як своєчасну та актуальну.

Структура роботи, застосовані методи та логіка і методика виконання визначених автором завдань, рівень аргументації та наукове обґрунтування найбільш важливих висновків дослідження, форма та науковий стиль викладення матеріалу відповідають вимогам, що висуваються до монографії.

Загалом рецензована наукова праця вирізняється глибиною дослідницького аналізу, виваженістю та коректністю наукової полеміки, вмілим та творчим підбором матеріалу. Одержані автором науково обґрунтовані результати слугуватимуть розв'язанню важливої для суспільства проблеми запобігання дорожньо-транспортній деліктності. Дослідження визначає нові перспективні наукові положення, доповнює, уточнює низку положень теоретичного, методичного та правового характеру на міжнародно-правовому та національному рівнях.

Отже, в цілому автора можна привітати із значним творчим успіхом – підготовкою наукового видання, в якому він зумів втілити власну авторську концепцію дослідження на монографічному рівні міжнародного досвіду убезпечення дорожнього руху та розробки пропозицій і рекомендацій для його впровадження в Україні.

Монографія буде корисною для здобувачів, аспірантів, ад'юнктів вищої освіти всіх форм навчання юридичних та інших закладів вищої освіти, а також для науково-педагогічних працівників, співробітників правоохоронних органів з метою підвищення рівня знань у здійсненні практичної діяльності щодо запобігання дорожньо-транспортним деліктам, а також може бути використана в процесі службової підготовки та підвищення кваліфікації працівників сфери безпеки дорожнього руху та бути цікавою для широкого загалу читачів.

Стаття надійшла до редакції:10.10.2023 р.
Прийнята до друку: 20.11.2023 р.