

Полицейская и следственная деятельность

Правильная ссылка на статью:

Дымовских А.Ф. Уголовно-правовая характеристика субъективной стороны преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: соотношение умысла и неосторожности в контексте управления транспортными средствами с автоматизированными системами вождения // Полицейская и следственная деятельность. 2025. № 4. DOI: 10.25136/2409-7810.2025.4.76365 EDN: NOTBOS URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=76365

Уголовно-правовая характеристика субъективной стороны преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: соотношение умысла и неосторожности в контексте управления транспортными средствами с автоматизированными системами вождения

Дымовских Анастасия Феликсовна

аспирант, юридический факультет, Московский финансово-промышленный университет "Синергия"
адвокат, Адвокатский кабинет Дымовских А.Ф.

123298, г.Москва, а/я 37

✉ ghost976@yandex.ru



[Статья из рубрики "Уголовно-процессуальная деятельность полиции"](#)

DOI:

10.25136/2409-7810.2025.4.76365

EDN:

NOTBOS

Дата направления статьи в редакцию:

15-10-2025

Дата публикации:

22-10-2025

Аннотация: Предметом исследования выступает трансформация субъективной стороны состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, в условиях внедрения автоматизированных систем управления транспортными средствами различных уровней автономности. Анализируется эволюция психического отношения водителя к совершаемому деянию и его последствиям при делегировании управленческих функций искусственному интеллекту, исследуется проблема разграничения умысла и неосторожности в контексте гибридных режимов управления, рассматривается феномен

распределенной ответственности между человеком-оператором и автоматизированной системой. Актуальность выбранного предмета обусловлена стремительным развитием и массовым распространением систем активной помощи и автоматизации в автотранспорте, что кардинально меняет механизмы взаимодействия человека с транспортным средством. Классические уголовно-правовые подходы, основанные на убеждении, что водитель полностью контролирует процесс вождения и несет личную ответственность за нарушение правил, сталкиваются с новыми вызовами, поскольку часть функций контроля переходит к техническим системам. Методологическую основу исследования составляет комплексный подход, сочетающий формально-юридический метод при анализе действующего уголовного законодательства и правоприменительной практики, сравнительно-правовой метод изучения зарубежного опыта регулирования ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием автономных транспортных средств, системно-структурный метод при выявлении пробелов правового регулирования, формулирования предложений по совершенствованию уголовного закона. Научная новизна исследования заключается в концептуализации нового типа субъективного отношения к деянию, возникающего при использовании автоматизированных систем управления и не укладывающегося в классическую дихотомию «умысел-неосторожность». Обоснована необходимость дифференциации уголовной ответственности в зависимости от уровня автоматизации транспортного средства и режима управления в момент совершения деяния. Сформулированы конкретные предложения по дополнению УК РФ специальной нормой, предусматривающей ответственность за нарушение правил эксплуатации транспортных средств с автоматизированными системами управления, а также по модификации понятийного аппарата уголовного закона применительно к новым технологическим реалиям. На основе анализа зарубежных моделей регулирования ответственности за ДТП с участием автономных транспортных средств предложены адаптированные рекомендации для совершенствования российского уголовного законодательства, что существенно повышает прикладную ценность исследования и способствует интеграции российских правовых норм в глобальный контекст.

Ключевые слова:

автоматизированные системы управления, субъективная сторона преступления, транспортные преступления, автономный транспорт, уголовная ответственность водителя, искусственный интеллект, дифференциация ответственности, преступное легкомыслие, косвенный умысел, автопилот

Введение

Актуальность исследования уголовно-правовой характеристики субъективной стороны преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, обусловлена фундаментальной трансформацией технологического уклада современного автотранспортного комплекса. Массовое внедрение систем активной помощи водителю, элементов автономного управления и искусственного интеллекта в конструкцию транспортных средств порождает качественно новые вызовы для традиционной доктрины уголовного права, основанной на классическом понимании вины как психического отношения лица к совершаемому деянию.

Современная уголовно-правовая доктрина исходит из презумпции исключительно неосторожной формы вины при совершении транспортных преступлений, что находит

отражение в диспозициях соответствующих статей Особенной части УК РФ и подтверждается устойчивой судебной практикой. Однако появление гибридных режимов управления, при которых функции контроля за движением транспортного средства распределяются между человеком-водителем и автоматизированными системами, создаёт принципиально новую парадигму ответственности. Возникает сложный комплекс вопросов: как квалифицировать действия водителя, умышленно передавшего управление автопилоту в заведомо опасных дорожных условиях; какова природа вины при игнорировании сигналов системы о необходимости принятия управления; как оценивать психическое отношение к последствиям при чрезмерном доверии к техническим системам, имеющим известные ограничения функционала.

Проблема соотношения умысла и неосторожности приобретает особую остроту в контексте анализа интеллектуального и волевого моментов вины при использовании автоматизированных систем вождения. Традиционная конструкция преступного легкомыслия, предполагающая самонадеянный расчёт на предотвращение общественно опасных последствий, требует существенной модификации применительно к ситуациям делегирования управленческих функций искусственному интеллекту. Водитель, активирующий автопилот и переключающий внимание на посторонние действия, формально сохраняет обязанность контроля за дорожной обстановкой, однако фактически утрачивает непосредственную каузальную связь с процессом управления. Такая дихотомия юридической обязанности и фактической возможности её исполнения порождает новый тип субъективного отношения к деянию, не укладывающийся в классическую бинарную систему «умысел-неосторожность».

Научная разработка обозначенной проблематики имеет не только теоретическое, но и прикладное значение для совершенствования правоприменительной практики и законодательства. Отсутствие специальных норм, регламентирующих особенности уголовной ответственности при использовании автоматизированных систем управления транспортными средствами, создаёт правовую неопределённость и риски как необоснованного привлечения к ответственности, так и безнаказанности виновных лиц. Доктринальное осмысление трансформации субъективной стороны транспортных преступлений в условиях технологической революции призвано заложить концептуальные основы для последующей модернизации уголовного законодательства, обеспечив адекватный баланс между стимулированием инновационного развития автотранспортной отрасли и защитой общественной безопасности от новых криминальных рисков.

Обсуждения и результаты

Статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть одного, либо нескольких лиц. Диспозиция данной нормы носит бланкетный характер и отсылает к целому комплексу подзаконных и законодательных актов, регламентирующих безопасность дорожного движения, в частности к Правилам дорожного движения Российской Федерации, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, и к Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [\[1, с. 298\]](#).

Основным непосредственным объектом преступления выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатацию

транспортных средств, а дополнительным объектом — жизнь и здоровье человека [\[2, с. 318\]](#). Предметом правонарушения является механическое транспортное средство, под которым для целей статьи 264 УК РФ следует понимать автомобиль, мотоцикл, трамвай, троллейбус, трактор либо иную самоходную машину, предназначенную для перемещения по дорогам людей, грузов либо оборудования, установленного на ней.

Объективная сторона состава преступления характеризуется действием или бездействием виновного, выражающимся в нарушении конкретных предписаний или запретов, установленных правилами дорожного движения или правилами эксплуатации транспортных средств. К числу типичных нарушений, образующих объективную сторону, относят управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, превышение установленной скорости движения, нарушение правил обгона, несоблюдение требований сигналов светофора, проезда перекрёстков и пешеходных переходов, а равно иные противоправные действия, приведшие к дорожно-транспортному происшествию [\[3, с. 172\]](#). Материальный характер состава обуславливает необходимость установления причинно-следственной связи между противоправным нарушением и наступившими общественно опасными последствиями в виде тяжкого вреда здоровью либо смерти потерпевших. Критерии отнесения повреждений к тяжкому вреду определяются Правилами определения степени тяжести вреда здоровью человека.

Субъектом преступления является специальное лицо — вменяемый гражданин, достигший шестнадцатилетнего возраста и непосредственно управлявший механическим транспортным средством на дороге. Уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает как для лиц, располагающих действительным правом управления транспортными средствами, так и для тех, кто такого права не имеет либо был его лишён в административном или уголовном порядке. Преступление характеризуется неосторожной формой вины: психическое отношение виновного к нарушению правил может выражаться в косвенном умысле, тогда как отношение к наступившим тяжким последствиям охватывается легкомыслием или небрежностью [\[4, с. 25\]](#).

Преступление считается оконченным с момента наступления указанных в законе последствий; следовательно, состав является материальным [\[5, с. 31\]](#). Законодатель выделяет ряд квалифицирующих и особо квалифицирующих признаков, усиливающих уголовно-правовую репрессию: совершение деяния водителем в состоянии опьянения; оставление места дорожно-транспортного происшествия; управление транспортным средством лицом, не имеющим или лишённым права управления; причинение смерти двух или более лиц; причинение смерти двух или более лиц в состоянии опьянения. В зависимости от наличия перечисленных обстоятельств санкции варьируются от ограничения свободы и принудительных работ до лишения свободы на срок до пятнадцати лет с возможным или обязательным дополнительным наказанием в виде лишения права занимать определённые должности или осуществлять определённую деятельность, связанную с управлением транспортными средствами.

Субъективная сторона деяний, подпадающих под действие статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, традиционно описывается неосторожной формой вины, выражающейся в легкомыслии либо небрежности в отношении наступивших последствий. Законодатель при формулировании диспозиции исходил из базовой презумпции: непосредственное управление транспортным средством осуществляет человек-водитель, обладающий возможностью адекватно воспринимать дорожную обстановку и своевременно реагировать на её изменения.

Расширяющееся применение автоматизированных систем управления транспортными средствами (далее – АСУТС) различных уровней автономности трансформирует фактическую модель поведения водителя и, как следствие, требует пересмотра доктринальных подходов к оценке его психического отношения к совершаемому деянию. При уровнях автоматизации SAE 0–2 водитель сохраняет полный оперативный контроль и обязан непрерывно мониторить дорожную обстановку; при уровнях 3–4 система берёт на себя оперативные управляющие функции, однако водителю предписывается сохранять готовность к немедленному вмешательству; уровень 5 предполагает полностью автономное движение без участия человека-водителя [\[6, с. 40\]](#).

В рамках действующей редакции ст. 264 УК РФ водитель несёт уголовную ответственность независимо от того, активирована ли АСУТС, поскольку нормативное регулирование (п. 2.1.1 Правил дорожного движения РФ; ст. 12 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения») по-прежнему возлагает на него обязанность обеспечивать безопасное управление. Следовательно, сознательное включение автопилота при осознании известных конструктивных или программных ограничений системы образует форму легкомыслия либо, в более тяжёлых случаях, косвенного умысла:

1. Легкомыслие – водитель предвидит возможность наступления вредных последствий, однако без достаточных оснований рассчитывает на их предотвращение за счёт корректного срабатывания АСУТС или своих последующих действий.

2. Косвенный умысел – водитель не только осознаёт реальную возможность аварии вследствие обнаруженных технических ограничений, но и безразлично относится к такому исходу, продолжая движение в автоматическом режиме.

Квалификация по градации «легкомыслие – косвенный умысел» будет зависеть от установленных в ходе следствия обстоятельств, прежде всего:

- документированной информированности водителя о функциональных ограничениях или сбоях АСУТС;
- степени объективной опасности дорожной ситуации (погодные условия, интенсивность движения, состояние проезжей части);
- наличия или отсутствия реальной возможности немедленного перехода управления к водителю.

Отечественная судебная практика, посвящённая квалификации ДТП с участием транспортных средств, оснащённых автоматизированными системами управления, в настоящее время фактически отсутствует. В доктринальном дискурсе, однако, прослеживаются две конкурирующие модели: одни авторы предлагают относить такие деяния к неосторожным преступлениям, другие — квалифицировать их как совершённые с косвенным умыслом. Правовая неопределённость объясняется тем, что действующее законодательство не дифференцирует уголовную ответственность в зависимости от уровня автоматизации транспортного средства.

Международная правовая практика, регулирующая распределение ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием высокоавтоматизированных транспортных средств, пока остаётся фрагментарной и демонстрирует несколько принципиально отличающихся моделей.

1. Соединённое Королевство

Automated and Electric Vehicles Act 2018 (разд. 3) [\[7\]](#) и «Connected and Autonomous Vehicles: Code of Practice» (2019 г.) вводят специальный реестр «автоматизированных транспортных средств» [\[8\]](#). Если ДТП произошло в подтверждённом режиме полной автономии (automated mode), ответственность возлагается на изготовителя транспортного средства либо на разработчика программного обеспечения; водитель освобождается от гражданской и уголовной ответственности, за исключением случаев его неправомерного вмешательства или активации системы при заведомо опасных условиях.

2. ФРГ

Поправки 2017 г. к Straßenverkehrsgesetz (§ 1a–1c) [\[9\]](#) и Закон 2021 г. об автономном вождении (Gesetz zum autonomen Fahren) легализуют эксплуатацию транспортных средств уровней SAE 3–4 [\[10\]](#). При активированном «hoch- beziehungsweise vollautomatisierten Fahrmodus» водитель должен лишь сохранять техническую готовность к перехвату управления по требованию системы; при надлежащем выполнении этой обязанности его уголовная и гражданская ответственность исключается, переходя к «техническому руководителю» или производителю.

3. Франция

Ордонанс № 2021-443 от 14 апреля 2021 г., изменивший Code de la Route, устанавливает «présomption d'innocence du conducteur» при подтверждённом режиме «système de conduite automatisée» [\[11\]](#). Ответственность возлагается на производителя или на оператора мобильности, управляющего флотом беспилотных транспортных средств.

4. Япония

Поправки 2019–2020 гг. к Road Traffic Act [\[12\]](#) и Road Transport Vehicle Act разрешили коммерческое использование систем уровня SAE 3 [\[13\]](#). Водитель отвечает лишь за невыполнение запроса системы о возвращении контроля; иные последствия ДТП возмещаются по каналам ответственности производителя и обязательного страхования.

5. Китай

Временные «Административные меры по дорожным испытаниям и демонстрационным операциям интеллектуальных транспортных средств» (2022 г.) предусматривают двойственную модель [\[14\]](#). При наличии водителя-испытателя именно он несёт ответственность за происшествие. При полностью автономном режиме без присутствия человека ответственным субъектом признаётся юридический владелец или оператор транспортного средства.

При этом ни одна национальная правовая система пока не выработала комплексного, исчерпывающего регулирования всех аспектов эксплуатации автономных транспортных средств.

Исследование выявило следующие существенные пробелы в регулировании уголовной ответственности за нарушение ПДД при использовании АСУТС:

1. Отсутствие легального определения понятий "водитель", "управление транспортным средством" применительно к автоматизированным системам. Действующее

законодательство не раскрывает содержание управленческих функций при различных режимах автоматизации.

2. Неопределенность момента перехода управления от автоматизированной системы к человеку и обратно. Отсутствуют критерии определения субъекта ответственности в переходные периоды.

3. Отсутствие дифференциации уголовной ответственности в зависимости от уровня автоматизации и режима управления в момент совершения деяния.

4. Неурегулированность вопроса о вине при техническом сбое АСУТС, когда водитель объективно не имел возможности предотвратить наступление последствий.

Для устранения выявленных пробелов предлагается дополнить УК РФ статью 264 частью 1.1 следующего содержания:

"1.1. Нарушение правил эксплуатации транспортного средства, оборудованного автоматизированной системой управления, вызвавшееся в:

а) активации автоматизированного режима при наличии технических неисправностей системы;

б) невыполнении обязанности по контролю за функционированием автоматизированной системы;

в) игнорировании сигналов системы о необходимости принятия управления, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека..."

Дополнительно необходимо внести изменения в примечание к статье 264 УК РФ, изложив его в следующей редакции:

"Примечание. Под управлением транспортным средством в настоящей статье понимается выполнение функций по контролю за движением транспортного средства, включая надзор за работой автоматизированных систем управления и готовность к принятию управления в предусмотренных случаях".

Предлагается установить презумпцию косвенного умысла при активации автоматизированной системы управления в условиях, когда производителем или нормативными актами установлен запрет на её использование (сложные погодные условия, отсутствие разметки, строительные работы).

Для транспортных средств с полной автоматизацией (SAE Level 5) целесообразно введение специального субъекта - "оператора автоматизированного транспортного средства", с особым правовым статусом и ответственностью.

Специфика доказывания субъективной стороны при использовании АСУТС требует обязательного исследования:

- данных бортовых регистраторов о режиме управления;
- времени реакции системы и водителя;
- соответствия дорожных условий параметрам эксплуатации АСУТС;
- истории обновлений программного обеспечения.

Предлагается дополнить УПК РФ положением об обязательном проведении комплексной автотехнической и компьютерно-технической экспертизы по делам о ДТП с участием транспортных средств, оборудованных АСУТС.

Заключение

Проведенное исследование демонстрирует фундаментальную трансформацию традиционной парадигмы уголовной ответственности за транспортные преступления под воздействием технологической революции в автомобилестроении. Массовое внедрение АСУТС создает качественно новую модель взаимодействия человека и технических систем, при которой классическое понимание вины как психического отношения лица к совершаемому деянию требует существенной модификации. Возникающая дихотомия между юридической обязанностью водителя по обеспечению безопасности движения и фактической передачей управленческих функций искусственному интеллекту порождает правовую неопределенность, создающую риски как необоснованного привлечения к уголовной ответственности, так и безнаказанности виновных лиц.

Анализ международного опыта правового регулирования свидетельствует о формировании различных национальных моделей распределения ответственности между водителем, производителем и оператором автономного транспортного средства. При этом ни одна правовая система пока не выработала универсального подхода, адекватно отражающего все аспекты эксплуатации высокоавтоматизированного транспорта. Российское уголовное законодательство, основанное на презумпции полного контроля водителя над транспортным средством, оказывается неспособным эффективно регулировать отношения, возникающие при использовании систем автономного управления различных уровней.

Предложенные изменения в уголовное законодательство, включающие введение специальной нормы об ответственности за нарушение правил эксплуатации транспортных средств с автоматизированными системами управления, модификацию понятийного аппарата и установление презумпций вины при определенных условиях, призваны заложить правовую основу для адекватного реагирования на новые криминальные риски. Дальнейшее развитие технологий автономного транспорта потребует непрерывного мониторинга правоприменительной практики и оперативной корректировки уголовно-правовых норм для обеспечения баланса между стимулированием инноваций и защитой общественной безопасности.

Библиография

1. Бобыкин, А. С. Реформа статьи 264 УК РФ / А. С. Бобыкин // StudNet. – 2020. – Т. 3, № 4. – С. 298-301. EDN: XPIMFK.
2. Писаревская, Е. А. Вопросы применения статьи 264.1 УК РФ / Е. А. Писаревская, М. А. Дворжицкая // Евразийский юридический журнал. – 2023. – № 5(180). – С. 317-319.
3. Александров, А. Н. Уголовно-правовые и процессуальные вопросы деятельности следователя при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ / А. Н. Александров, А. С. Лимарь // Пробелы в российском законодательстве. – 2023. – Т. 16, № 6. – С. 171-177. EDN: WFRQPY.
4. Нафиков, М. М. Проблемы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (вопросы теории и практики) / М. М. Нафиков // Мировой судья. – 2010. – № 2. – С. 25-28. EDN: LAMALP.
5. Крапива, И. И. Особенности квалификации преступлений, предусмотренных статьёй 264 УК РФ / И. И. Крапива // International Law Journal. – 2023. – Т. 6, № 7. – С. 29-35. EDN: EEOTCZ.

6. Итурралде Бакеро, П. Э. Развитие технологического сектора "Беспилотные автомобили и автомобили высокой степени автоматизации" по результатам патентного поиска / П. Э. Итурралде Бакеро, О. А. Жданович, Р. С. Николаев // Труды НАМИ. – 2023. – № 4(295). – С. 37-45. DOI: 10.51187/0135-3152-2023-4-37-45. EDN: ACSYLM.
7. Automated and Electric Vehicles Act 2018. UK Legislation. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents> (дата обращения: 02.10.2025).
8. Connected and Automated Vehicles: Code of Practice (July 2019). Department for Transport. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/connected-and-automated-vehicles-code-of-practice> (дата обращения: 02.10.2025).
9. Straßenverkehrsgesetz (StVG) – редакция с §§ 1a-1c о высоко-и полностью автоматизированном вождении. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html#BJNR004370909BJNG001702377> (дата обращения: 02.10.2025).
10. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Autonomes Fahren, BGBl. I 2021 S. 1982. URL: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F%5B%40attr_id%3D%2Fbgbl121s1982.pdf%5D (дата обращения: 02.10.2025).
11. Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 modifiant le Code de la route en matière de conduite automatisée. Legifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043384029> (дата обращения: 02.10.2025).
12. Road Traffic Act (Act No. 105 of 1960; изменения 2019 г.). Japanese Law Translation. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/3464> (дата обращения: 03.10.2025).
13. Road Transport Vehicle Act (Act No. 185 of 1951; изменения 2020 г.). Japanese Law Translation. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/2815> (дата обращения: 03.10.2025).
14. 行政规范性文件 "道路测试与示范应用智能网联汽车管理办法(试行)" от 24 июня 2022 г. Портал Государственного совета КНР. URL: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-07/25/content_5697567.htm (дата обращения: 03.10.2025).

Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная статья посвящена актуальной и практически значимой для правоприменительной деятельности проблеме уголовно-правовой характеристики субъективной стороны преступлений, связанных с нарушением ПДД, в условиях использования транспортных средств с автоматизированными системами вождения.

Предметом исследования выступает трансформация классических форм вины (умысла и неосторожности) в контексте делегирования функций управления автоматике, что создает принципиально новые вызовы для следственной и судебной практики.

Методологическая основа работы включает догматический анализ норм уголовного права, сравнительно-правовое исследование зарубежного опыта регулирования и проектный метод, направленный на разработку конкретных предложений по совершенствованию законодательства. Автор последовательно анализирует состав преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, и выявляет его системные пробелы

в условиях технологической революции. Особую ценность представляет анализ зарубежных моделей ответственности (Великобритания, Германия, Франция, Япония, Китай), позволяющий выделить различные подходы к распределению ответственности между водителем, производителем и оператором.

Актуальность темы не вызывает сомнений, поскольку массовое внедрение систем автономного управления создает правовую неопределенность в квалификации деяний и существенно осложняет процесс доказывания субъективной стороны преступления.

Научная новизна статьи проявляется в комплексном подходе к решению проблемы: автор не только констатирует пробелы правового регулирования, но и предлагает конкретные законодательные инициативы, включая дополнение УК РФ новой частью 1.1 статьи 264 и модификацию понятийного аппарата. Впервые в отечественной доктрине столь детально анализируется соотношение легкомыслия и косвенного умысла при использовании автоматизированных систем вождения с учетом уровней автономности SAE.

Качество структуры материала является несомненным достоинством работы. Статья последовательно выстроена: от постановки проблемы и анализа традиционного состава преступления к выявлению специфики субъективной стороны в новых условиях, сравнительно-правовому анализу и разработке конкретных предложений по совершенствованию законодательства и практики расследования. Такой подход обеспечивает глубокое раскрытие темы.

Стиль изложения соответствует жанру научной публикации, отличается точностью и профессиональной терминологией. Библиография релевантна теме исследования и включает как отечественные научные работы, так и актуальные зарубежные нормативно-правовые источники, что свидетельствует о фундаментальной проработке материала. Апелляция к оппонентам выполнена через обоснование необходимости модернизации уголовного закона в противовес консервативному подходу, пытающемуся применять традиционные конструкции к новым реалиям.

Выводы, сделанные автором, являются обоснованными и логически вытекают из проведенного анализа. Они подчеркивают необходимость адаптации уголовного законодательства к технологическим вызовам и содержат конкретные рекомендации, имеющие высокую практическую ценность для правоприменителя. Интерес читательской аудитории журнала «Полицейская и следственная деятельность» к данной работе очевиден, поскольку она предлагает научно обоснованные решения актуальных проблем, с которыми сталкиваются следователи и дознаватели при расследовании ДТП с участием автономного транспорта.

Учитывая актуальность темы, научную новизну, качественную структуру и практическую значимость представленного исследования, а также его соответствие профилю журнала, статья может быть рекомендована к публикации.