
ПРАВОВАЯ КУЛЬТУРА ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ

Ольга Владимировна Чумакова

*Профессор кафедры административного, финансового и информационного права ВГУЮ (РПА Минюста России), профессор кафедры юридических дисциплин филиала РГГУ в г. Домодедово, профессор кафедры юриспруденции МГУУ Правительства Москвы, доктор юридических наук, доцент
E-mail: chumakova-ov@yandex.ru*

Использование средств индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования и правоприменительной практики

Аннотация. Проблемы нормативно-правового регулирования правового статуса участников дорожного движения, перемещающихся с помощью средств индивидуальной мобильности (электросамокаты, сегвеи и др.), а также правил, на основании которых они передвигаются, обуславливают актуальность темы исследования. Предметом исследования выступили теоретико-правовые проблемы и особенности правоприменительной практики по использованию средств индивидуальной мобильности. Цель работы – проведение критического анализа различных подходов в правовом обеспечении и организации государственного контроля за использованием средств индивидуальной мобильности, обозначении новых тенденций и перспектив развития общественных отношений в данной сфере. Проведен анализ мнений ученых и международного опыта. В исследовании применялись теоретические методы – синтез, анализ, конкретизация и практические – наблюдение, сравнение, описание. Научная новизна исследования состоит в обосновании необходимости пересмотра отдельных положений действующего законодательства с учетом выявленных проблем в правоприменительной практике. На основании анализа внутреннего законодательства и зарубежного опыта по данному вопросу высказаны предложения правового характера, которые, по мнению автора, будут способствовать обеспечению безопасного включения новых технических средств индивидуальной мобильности в пешеходное, велосипедное и автомобильное движение.

Ключевые слова: электросамокат, средства индивидуальной мобильности, СИМ, дорожно-транспортное происшествие, Правила дорожного движения, пешеход, транспортное средство, КоАП РФ, безопасность дорожного движения.

Olga Vladimirovna Chumakova

Professor of the department of Administrative, Financial and Information Law, the All-Russian State University of Justice (RLA (Russian Law Academy) of the Ministry of Justice of Russia), Professor of the Department of Legal Disciplines of the branch of RSUH (Russian State University for the Humanities) in Domodedovo, Professor of the Department of Jurisprudence MGUU (Moscow Government University), Doctor of Legal sciences, Docent

Use of Personal Mobility Devices: Issues of Legal Regulation and Law Enforcement Practice

Annotation. *The author of the present paper claims that issues of legal regulation of the legal status of road users moving with the help of personal mobility devices (electric scooters, segways, etc.), as well as the rules on the basis of which they move, determine the relevance of the research topic. The subject of the study was the theoretical and legal problems and features of law enforcement practice on the use of personal mobility devices. The purpose of the work is to conduct a critical analysis of various approaches to legal support and organization of state control over the use of personal mobility devices, identifying new trends and prospects for the development of public relations in this area. An analysis of the opinions of scientists and international experience was conducted. The study used theoretical methods – such as synthesis, analysis, specification and practical methods – observation, comparison, description. The scientific novelty of the study consists in substantiating the need to revise certain provisions of the current legislation, taking into account the identified problems in law enforcement practice. The author bases on an analysis of domestic legislation and foreign experience on this issue, to make legal proposals which, in the her opinion, will help ensure the safe inclusion of new technical means of individual mobility in pedestrian, bicycle and automobile traffic.*

Keywords: *electric scooter, personal mobility devices, СИМ, road traffic accident, traffic rules, pedestrian, vehicle, Code of Administrative Offences of the Russian Federation, road safety.*

Появление новых средств индивидуальной мобильности в последние годы – обыденное явление. Люди, управляющие средствами индивидуальной мобильности, становятся активными участниками дорожного движения, причем перемещаются они и по тротуарам, потесняя пешеходов, и по автомобильным дорогам, создавая помехи автомобилистам. Самокаты, роликовые коньки, скейтборды, электросамокаты, сегвеи, гироскутеры, моноколеса как средства передвижения, т. е. средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ) прочно вошли в нашу жизнь. «Средство индивидуальной мобильности – транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)» [1].

Действие правил дорожного движения распространяется не только на более привычных его участников, но и на тех, кто использует для передвижения средства индивидуальной мобильности, появившиеся в последние несколько лет. К сожалению, установленные правила дорожного движения не всегда соблюдаются должным образом, но это не обязательно влечет за собой справедливое наказание из-за имеющихся пробелов в законодательстве и правоприменительной практики.

Для лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, нарушивших ПДД, предусмотрена административная ответственность [2], однако КоАП РФ охватывает не все ситуации, при которых возможно создание потенциальных угроз как для лица, управляющего СИМ, так и для окружающих его лиц.

Конструктивные особенности современных средств передвижения, а именно средств индивидуальной мобильности добавляют проблем в обеспечение безопасности дорожного движения для лиц, ими управляющих. Дополнительные сложности присутствуют в сфере обеспечения безопасности иных участников дорожного движения в случае ДТП с участием СИМ. Скорость современных средств индивидуальной мобильности может превышать 60 км/ч. Люди, перемещающиеся с помощью СИМ по дорогам и тротуарам, нередко представляют опасность наравне с мопедом и мотоциклом. Анализ статистических данных, предоставленных МВД, позволяет сделать вывод о росте как числа эксплуатируемых СИМ, так и количества ДТП с их участием. В 2022 г. официально было совершено 941 ДТП с участием СИМ (их

число увеличилось на 40 %), в них погибло 19 человек, в том числе 2 ребенка в возрасте до 16 лет. Количество раненых возросло на 38,6 %, — 976 человек, из них 192 ребенка в возрасте до 16 лет. В 720 ДТП СИМ были зафиксированы как персональные электрические средства передвижения малой мощности, что почти на 50 % больше, чем в прошлом отчетном периоде, где зафиксировано 8 погибших и 759 раненых. В подобных авариях лицо, передвигающееся на СИМ, считалось пешеходом. 95 % таких аварий фиксируется как наезд на пешехода. Если в происшествии участвует СИМ с электродвигателем, схожим по характеристикам с мопедом, то лицо, управляющее СИМ, регистрируется как водитель. Таких аварий зарегистрировано 222 (11 погибших, 217 раненых). Более 66 % таких ДТП представляли собой столкновение транспортных средств. На втором месте по количеству фиксации наезд на пешехода (14 %), на третьем — опрокидывание (9%) [3].

О необходимости пересмотра правового регулирования статуса новых участников дорожного движения в целях обеспечения как их безопасности, так и безопасности других участников, свидетельствуют анализ статистических данных МВД, практики применения средств индивидуальной мобильности и существенный рост числа ДТП с участием СИМ.

Как показывает практика, в обществе нет единого мнения о том, как следует регулировать применение СИМ. Единственное, в чем точно сходятся большинство участников дорожного движения, — это то, что сейчас всем некомфортно. Все друг другу мешают. Средства индивидуальной мобильности создают помехи движению водителей на проезжей части и пешеходам на тротуарах. Кроме того, нет единообразия в понимании правового положения СИМ. Даже в судебной практике нет единообразия. Одни суды считают, что, например, самокат не является транспортным средством [4], другие — рассматривают его как транспортное средство, а лицо, им управляющее, — как водителя этого транспортного средства [5, с. 11–14]. В 2022 г. была предпринята попытка оспорить понятия «механическое транспортное средство», «пешеход» и «транспортное средство», зафиксированные в ПДД, Верховным Судом РФ было отказано в удовлетворении требований [2]. Целью истца было доказать свою невиновность в ДТП путем оспаривания положений ПДД, т. к. погибший в дорожно-транспортном происшествии управлял электросамокатом [6].

А. А. Ефимов считает, что такие технические характеристики, как наличие (отсутствие) электродвигателя, руля, тормозов, максимальная номинальная скорость, мощность электродвигателя являются необходимыми критериями для классификации СИМ [7]. Другие авторы классифицируют СИМ с учетом максимальной массы и общей мощности, подразделяя их на два класса: движущиеся с помощью подвижной мускульной силы и приводимые в движение с помощью аккумулятора, электродвигателя, контроллера [8, 252–263].

Есть мнение о категорировании СИМ исходя из предельной максимальной скорости, которую оно способно развить [9, с. 23–25]. Интересной представляется судебная практика, определяющая, является ли самокат средством повышенной опасности. Водитель автомобиля Л. Т. совершила наезд на левой полосе на К. С. С., пересекавшего проезжую часть в зоне действия нерегулируемого пешеходного перехода на электросамокате. В результате наезда потерпевший скончался на месте происшествия от полученных травм. Согласно заключению судебного эксперта рассматриваемое двухколесное транспортное средство «Kugoo G-Booster» весит 35 кг, приводится в действие двумя электродвигателями суммарной мощностью 2400 Вт, питаемыми АКБ емкостью 23Ач напряжением 48 В. Заявленная грузоподъемность 140–160 кг, максимальная скорость от 57 до 70 км/ч. В соответствии с установленными характеристиками и положениями Правил дорожного движения судебный эксперт отнес участвовавшее в ДТП транспортное средство к мотоциклам. Приведенные характеристики электросамоката «Kugoo G-Booster», определенные судебным экспертом и не опровергнутые в судебном заседании, позволяют отнести его к источнику повышенной опасности. Согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда РФ (п. 18 Постановления от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего

отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина») по смыслу ст. 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами. Электросамокат «Kugoo G-Booster» представляет собой средство, приводимое в действие механизмом, контроль человека над которым не является абсолютным, поэтому суд исходит из того, что дорожно-транспортное происшествие произошло в результате взаимодействия двух источников повышенной опасности.

Судебная инстанция также отметила, что из заключения трех экспертиз однозначно усматривается, что К. С. С. являлся водителем электросамоката. Из содержания схемы ДТП, материалов уголовного дела, заключений следует, что К. С. С., управляя электросамокатом «Kugoo G-Booster», двигался по участку автодороги непосредственно перед столкновением, он не пересекал проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, а перемещался на электросамокате по проезжей части в качестве водителя вдоль дороги. Он не убедился в безопасности своего движения, приступил к маневру перестроения на левую полосу, не пропустив автомобиль, двигавшийся по левой полосе без изменения направления движения, в результате чего произошло столкновение с автомобилем «Lexus RX 300» под управлением водителя Л. Т. Таким образом, наличие причинной связи между действиями Л. Т., не располагавшей технической возможностью предотвратить наезд на водителя электросамоката К. С. С. путем применения экстренного торможения, и наступившими последствиями судом не установлено. Более того, в действиях погибшего усматривается нарушение п. 8.4 Правил дорожного движения РФ, что и явилось причиной наступления для него неблагоприятных последствий [10].

Нельзя не согласиться с авторами, которые считают необходимым внесение в ПДД изменений, запрещающих передвижение на СИМ в состоянии любого опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, а также установление обязательных требований по наличию защитной экипировки у лиц, передвигающихся с помощью СИМ [11, с. 28–32].

Представляется довольно спорным мнение авторов, предлагающих внести существенные изменения в систему действующего законодательства путем учреждения системы единого государственного лицензирования средств индивидуальной мобильности с их последующей категоризацией и пересмотром действующих нормативов по организации подготовки водителей (увеличению объема практической части). В то же время предложение запретить использование СИМ на автомагистралях и части иных типов дорог и ужесточить меры административной ответственности, добавив административную преюдицию за неоднократное грубое нарушение Правил дорожного движения [12, с. 74–76], представляется логичным и обоснованным.

Справедливым видится и предложение А. Ю. Иванова, считающего необходимым для устранения правовой неопределенности допуска «средств индивидуальной мобильности» осуществить корректировку действующего законодательства в части организации допуска к дорожному процессу «средств индивидуальной мобильности» (с какой мощностью электродвигателя устройства можно или нельзя допускать, с какого возраста можно управлять физическому лицу, введение обязательного страхования гражданской ответственности и др.) и разработку правил дорожного движения для таких технических устройств (например, определить места, где разрешается или запрещается движение таких устройств, и др.) [13, с. 20–23]. Подобный подход направлен на выработку единообразной правоприменительной практики в сфере безопасности дорожного движения и послужит усилению безопасности управления СИМ.

Предметом обсуждения на круглом столе в Общественной палате, посвященном ситуации с СИМ, стали поправки к ПДД, регулирующие права и обязанности пользователей нового вида транспорта, вступившие в силу 01.03.2023. В настоящий момент поправки коснулись только базового регулирования. В планах Минтранса дальнейшее регулирование СИМ и их интегрирование в транспортную систему. Изменение планируется вносить поэтапно в течение нескольких лет, внося корректировки в ПДД, КоАП и ряд федеральных законов.

В частности, устанавливается максимальный предел скорости до 10 км/ч для обгона пешеходов и механизм контроля для осуществления данного маневра. Предложенная Минтрансом России «реестровая модель» разумна, т. к. в случае ее введения будет осуществляться регистрация СИМ в едином электронном реестре. Это позволит обеспечить контроль за движением и неотвратимость наказания за нарушения правил. Введение Госномеров для самокатов не планируется, с одной стороны, это не создаст дополнительных сложностей владельцам СИМ, но, с другой стороны, наличие госномеров позволило бы привлечь к ответственности тех пользователей СИМ, которые выезжают на проезжую часть (нередко даже на МКАД), с помощью дорожных камер. Новые составы с усиленными штрафами будут внесены в КоАП, в том числе за нарушение скоростного режима. Детали и размеры предполагаемых санкций в настоящее время не обнародованы. Внесение поправок в ПДД позволит зафиксировать разницу между СИМ и мопедами.

Перемещение сразу нескольких лиц на одном самокате является одним из наиболее частых нарушений, связанных с СИМ, возникающих вследствие отсутствия однозначного запрета в ПДД на парную езду на электросамокатах, конструктивно для этого не предназначенных. Следует это изменить на законодательном уровне.

Периодически звучат предложения о введении аналога ОСАГО для СИМ. Однако отсутствие у электросамокатов госномеров и требований о наличии водительских прав для управления ими на данный момент делает реализацию такого предложения на практике невозможным. В настоящее время возможно добровольное страхование общегражданской ответственности в данной сфере.

Еще одной проблемой является расценивание как чужой зоны ответственности ГИБДД и участковыми, что приводит к отказам фиксировать ДТП, происшедшие с участием СИМ на тротуаре. Полагаем, что следует жестче ограничить разрешенную скорость СИМ (6 км/ч) на тротуарах, как это было сделано, например, в Казахстане, а по мере развития транспортной инфраструктуры, в том числе по мере увеличения числа отдельных дорожек, движение на СИМ по тротуарам вообще следует запретить, как это сделали в Сингапуре. Но для оптимального решения проблем, связанных с использованием СИМ, власти субъектов Российской Федерации совместно с органами местного самоуправления обязаны обеспечивать организацию движения для новых видов средств передвижения в городах, основываясь на предложенные Правилами дорожного движения знаки и разметку. Введения ограничений и запретов недостаточно, нужно решить вопросы инфраструктуры, а это обязанность органов местного самоуправления.

Пристатейный библиографический список

1. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 // СПС «КонсультантПлюс».

2. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 19.04.2024) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // СПС «КонсультантПлюс».

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. URL : <https://media.mvd.ru/files/embed/4761994> (дата обращения: 04.08.2023).

4. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30.12.2020 № 16-7770/2020 (Категория спора: Привлечение к административной ответственности. Требования уполномоченного органа: О привлечении к ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ за управление транспортом водителем, не имеющим права управления. Решение: Производство по делу прекращено) // СПС «КонсультантПлюс».

5. Соколов Д. В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11–14.

6. Верховный Суд РФ : официальный сайт. URL: http://www.supcourt.ru/press_center/mass_media/30940/ (дата обращения: 04.07.2024).

7. Ефимов А. А. Проблемы обеспечения безопасности в контексте легализации новых участников дорожного движения // Российский судья. 2023. № 3. С. 31–35.

8. Донченко В. В., Купавцев В. А. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2021. № 3. С. 252–263.

9. Исаев М. М., Наумов С. Б. Персональные электрические средства передвижения малой мощности: проблемы и перспективы определения порядка участия в дорожном движении // Современная наука. 2020. № 2. С. 23–25.

10. Решение Свердловского районного суда г. Белгорода от 25.10.2021 по делу № 2-1671/2021. URL: https://sudact.ru/regular/doc/RW0QrpOwhW10/?regular-txt=®ular-case_doc=2-1671®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=25.10.2021®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=Свердловский+районный+суд+г.+Белгорода+%28Белгородская+область%29®ular-judge=&_=1720202672582 (дата обращения: 05.07.2024).

11. Тухватуллин Т. А., Кондратова Е. С. О правовом регулировании использования средств индивидуальной мобильности: российский и зарубежный опыт (сравнительно-правовое исследование) // Транспортное право. 2022. № 3. С. 28–32.

12. Салтыков Г. В., Шишменцев В. С. Актуальные проблемы административного законодательства в сфере дорожно-транспортного регулирования // Административное право и процесс. 2022. № 12. С. 74–76.

13. Иванов А. Ю. К вопросу о допуске колесных транспортных средств к эксплуатации по автомобильным дорогам // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 20–23.

References

1. O vnesenii izmenenij v nekotorye акты Pravitel'stva Rossijskoj Federacii i priznanii utrativshimi silu nekotoryh aktov Pravitel'stva Rossijskoj Federacii i otдел'nyh положений nekotoryh aktov Pravitel'stva Rossijskoj Federacii: postanovlenie Pravitel'stva RF of 06.10.2022 № 1769 // SPS «Konsul'tantPlyus» [On Amending Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Recognizing Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation as Invalid: RF Government Resolution of 06.10.2022 No. 1769 // SPS «ConsultantPlus»].

2. O Pravilah dorozhnogo dvizheniya : postanovlenie Pravitel'stva RF of 23.10.1993 № 1090 (v red. ot 19.04.2024) (vmeste s «Osnovnymi položenyami po dopusku transportnyh sredstv k ekspluatácii i obyazannosti dolzhnostnyh lic po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya») // SPS «Konsul'tantPlyus» [On the Traffic Rules: RF Government Resolution of 23.10.1993 No. 1090 (as amended on 19.04.2024) (together with the «Basic Provisions for the Admission of Vehicles to Operation and the Duties of Officials to Ensure Road Safety») // SPS «ConsultantPlus»].

3. Dorozhno-transportnaya avarijnost' v Rossijskoj Federacii za 2022 god: informacionno-analiticheskij obzor. [Road Traffic Accidents in the Russian Federation in 2022: Information and Analytical Review] URL : <https://media.mvd.ru/files/embed/4761994> (date of access: 08/04/2023).

4. Postanovlenie SHestogo kassacionnogo suda obshchej yurisdikcii ot 30.12.2020 № 16-7770/2020 (Kategoriya spora: Privlechenie k administrativnoj otvetstvennosti. Trebovaniya upolnomochennogo organa: O privlechenii k otvetstvennosti po ch. 2 st. 12.7 KoAP RF za upravlenie transportom voditelem, ne imeyushchim prava upravleniya. Reshenie: Proizvodstvo po delu prekrashcheno) // SPS «Konsul'tantPlyus» [Resolution of the Sixth Cassation Court of General Jurisdiction dated 30.12.2020 No. 16-7770/2020 (Dispute category: Bringing to administrative responsibility. Demands of the authorized body: On bringing to responsibility under Part 2 of Article 12.7 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation for driving a vehicle by a driver who does not have the right to drive. Decision: The proceedings are terminated) // SPS «ConsultantPlus»].

5. Sokolov D. V. Problema yuridicheskoy otvetstvennosti novyh uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // Transportnoe pravo. [The problem of legal liability of new road users // Transport law] 2021. No. 3. Pp. 11–14.

6. Verhovnyj Sud RF : oficial'nyj sajt [Supreme Court of the Russian Federation: official website]. URL: http://www.supcourt.ru/press_center/mass_media/30940/ (date of access: 07/04/2024).

7. Efimov A. A. Problemy obespecheniya bezopasnosti v kontekste legalizacii novyh uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // Rossijskij sud'ya. [Problems of ensuring safety in the context of legalization of new road users // Russian judge] 2023. No. 3. Pp. 31–35.

8. Donchenko V. V., Kupavcev V. A. Analiz osnovnyh klassifikacionnyh sistem sredstv individual'noj mobil'nosti // Vestnik Sibirskoj gosudarstvennoj avtomobil'no-dorozhnoj akademii. [Analysis of the main classification systems of personal mobility vehicles // Bulletin of the Siberian State Automobile and Highway Academy] 2021. No. 3. Pp. 252–263.

9. Isaev M. M., Naumov S. B. Personal'nye elektricheskie sredstva peredvizheniya maloj moshchnosti: problemy i perspektivy opredeleniya poryadka uchastiya v dorozhnom dvizhenii // Sovremennaya nauka. [Low-power personal electric vehicles: problems and prospects for determining the procedure for participation in road traffic // Modern science] 2020. No. 2. Pp. 23–25.

10. Reshenie Sverdlovskogo rajonnogo suda g. Belgoroda ot 25.10.2021 po delu № 2-1671/2021. [Decision of the Sverdlovsk District Court of Belgorod dated October 25, 2021 in case No. 2-1671/2021] URL: https://sudact.ru/regular/doc/RW0QrpOwhW10/?regular-txt=@ular-case_doc=2-1671@ular-lawchunkinfo=@ular-date_from=25.10.2021@ular-date_to=@ular-workflow_stage=@ular-area=@ular-court=Sverdlovskij+rajonnyj+sud+g.+Belgoroda+%28Belgorodskaya+oblast'%29@ular-judge=&_=1720202672582 (date of access: 07/05/2024).

11. Tuhvatullin T. A., Kondratova E. S. O pravovom regulirovanii ispol'zovaniya sredstv individual'noj mobil'nosti: rossijskij i zarubezhnyj opyt (sravnitel'no-pravovoe issledovanie) // Transportnoe pravo. [Tukhvatullin T. A., Kondratova E. S. On the legal regulation of the use of individual mobility vehicles: Russian and foreign experience (comparative legal study) // Transport law] 2022. No. 3. Pp. 28–32.

12. Saltykov G. V., SHishmencev V. S. Aktual'nye problemy administrativnogo zakonodatel'stva v sfere dorozhno-transportnogo regulirovaniya // Administrativnoe pravo i process. [Relevant issues of administrative legislation in the field of road transport regulation // Administrative law and process] 2022. No. 12. Pp. 74–76.

13. Ivanov A. YU. K voprosu o dopuske kolesnyh transportnyh sredstv k ekspluatácii po avtomobil'nym dorogam // Administrativnoe pravo i process. [On the issue of admission of wheeled vehicles to operation on highways // Administrative law and process] 2022. No. 8. Pp. 20–23.