

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

А. С. Чурсин

Московский государственный университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF THE USE OF PERSONAL MOBILITY AIDS IN THE SPHERE OF ROAD TRAFFIC

A. S. Chursin

Moscow State Law University named after O. E. Kutafin

Аннотация: анализируются проблемы административно-правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности (СИМ) в дорожном движении России. Рассматриваются внесенные изменения в Правила дорожного движения, включая определения СИМ и базовые нормы их эксплуатации. Несмотря на обновление законодательства сохраняются пробелы в регулировании, касающиеся отсутствия четких правил использования, технических стандартов и правовой ответственности пользователей. Предложены рекомендации по совершенствованию правового регулирования на основе анализа судебной практики и научных исследований.

Ключевые слова: административная ответственность, средства индивидуальной мобильности, кикшеринг, Правила дорожного движения, законодательные пробелы.

Abstract: the article analyzes the problems of administrative and legal regulation of the use of personal mobility devices (PMD) in road traffic in Russia. The changes made to the Road Traffic Regulations are considered, including definitions of PMD and basic standards for their operation. Despite the update of legislation, there are still gaps in regulation concerning the lack of clear rules of use, technical standards and legal liability of users. Recommendations for improving legal regulation are proposed based on the analysis of judicial practice and scientific research.

Key words: administrative liability, personal mobility devices, kicksharing, legislative gaps, Traffic rules.

Использование средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ, СИМы) в Российской Федерации в последние годы стало массовым явлением, что потребовало внесения изменений в нормативно-правовую базу. Появление новых видов транспорта: электросамокатов, электровелосипедов и моноколес – выдвинуло необходимость их правового регулирования в целях обеспечения безопасности на дорогах и тротуарах. В ответ на эти вызовы в 2022 г. было принято постановление Правительства РФ № 1769¹, которое

регулировало использование СИМ и устанавливало минимальные требования к их эксплуатации. Несмотря на эти изменения остаются значительные правовые пробелы и юридические проблемы, связанные с отсутствием регулирования, требований к техническим характеристикам и порядка привлечения пользователей СИМ к административной ответственности.

Настоящая статья направлена на анализ действующей нормативной базы, выявление про-

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 6 октября 2022 г. № 1769 (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2023) // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2023) // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

блем и формулирование предложений по их решению.

Одна из первых проблем – недостаток четкого определения СИМ в законодательстве. Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ)², в который Постановлением Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 были внесены изменения, СИМ определяются как «транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей)». Ими являются электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и аналогичные устройства. В ПДД также установлены некоторые технические характеристики, такие как ограничение массы до 35 кг и максимальная скорость до 25 км/ч при движении по тротуарам и велодорожкам. Однако даже эти параметры регулируются не во всех ситуациях.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)³ отсутствует четкое указание на СИМ в качестве отдельной категории транспортных средств. Статья 12.29 КоАП РФ регулирует ответственность за нарушение ПДД РФ пешеходами, но не включает специфические положения для лиц, использующих СИМ. Это приводит к тому, что такие нарушения, как управление СИМ в состоянии алкогольного опьянения или выезд на проезжую часть, в разных регионах могут квалифицироваться по-разному. Например, в одном случае лицо, управляющее электросамокатом, может быть привлечено к ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ как водитель механического транспортного средства, а в другом – как пешеход по ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ. С точки зрения административной ответственности, возможность правоприменителей квалифицировать нарушения пользователей СИМ как нарушение водителями механических транспортных средств (по ст. 12.8 КоАП РФ) создает неоднозначность, правовую неопределенность и порождает раз-

ные подходы в судебной и правоприменительной практике.

В Федеральном законе № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁴ не содержится четкого упоминания СИМ, что затрудняет установление требований к их техническим характеристикам и эксплуатации. Например, в законе нет положений, регламентирующих обязательное использование защитных средств (шлемов и наколенников), что снижает безопасность использования СИМ. Более того, отсутствие обязательной регистрации и учета таких транспортных средств усложняет контроль за их использованием и привлечение к ответственности.

Введение понятия СИМ в ПДД РФ стало первым шагом на пути к правовому урегулированию данной категории транспортных средств. Однако для устранения существующих пробелов необходимо дополнение КоАП РФ и других законодательных актов. Необходимы конкретные меры для обеспечения единообразного применения норм: разработка критериев классификации СИМ, внедрение стандартов безопасности и правил эксплуатации, установление четкой ответственности за нарушения и приведение законодательной базы в соответствие с фактическим использование СИМ на практике⁵.

Согласно п. 24.1 ПДД РФ, лица, использующие СИМ, должны передвигаться по велосипедным дорожкам. При отсутствии таковых они обязаны двигаться по правому краю проезжей части (п. 24.2 ПДД РФ), соблюдая правила, аналогичные велосипедистам. Однако в ПДД отсутствуют ограничения скорости для СИМ, что создает проблемы при регулировании их эксплуатации. При этом максимальная допустимая скорость движения СИМ на тротуарах и велосипедных дорожках составляет 25 км/ч, что установлено в постановлении Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769. Также предусмотрено, что масса СИМ не должна превышать 35 кг, если они используются на тротуарах или велосипедных дорожках. Однако эти ограничения касаются только определенных условий и не учитывают все возмож-

² О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2024) // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531 ; Рос. вести. 1993. № 227.

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024, с изм. от 07.10.2024, с изм. и доп., вступ. в силу с 08.09.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

⁴ О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

⁵ См.: Баранчикова М. В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях // Виктимология. 2022. № 4. С. 408–416.

ные случаи использования СИМ, что приводит к правовой неопределенности и возможности их превышения.

В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 25.06.2024)⁶, в абз. 4 п. 2 указывается, что лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к механическим, такими как СИМ или велосипеды, могут быть привлечены к уголовной ответственности по ч. 1, 2 или 3 ст. 268 Уголовного кодекса (далее – УК) РФ⁷ в случае, если нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств повлекло тяжкий вред здоровью или смерть человека по неосторожности. Верховный Суд приравнивает водителей СИМов к пешеходам и лицам, управляющим велосипедами⁸.

Отсутствие требований к регистрации СИМов в законодательстве РФ порождает множество правовых проблем. Согласно ст. 5 Федерального закона от 3 августа 1996 г. № 135-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств»⁹ обязательной регистрации подлежат только транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания объемом более 50 см³ или электродвигателем мощностью более 4 кВт. Это исключает СИМ из системы государственной регистрации, так как большинство из них не соответствуют этим параметрам.

В связи с этим пользователи СИМ не подлежат обязательной постановке на учет в органах

⁶ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 25.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.06.2024) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

⁷ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 02.10.2024) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

⁸ Такой подход предлагался в юридической литературе и ранее. См.: Кашкаров А. А. Особенности административной и уголовной ответственности пешеходов или иных лиц, участвующих в процессе дорожного движения (кроме водителей механических транспортных средств, предусмотренных ст. 264 УК РФ) // Ученые записки Крым. Федер. ун-та им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. 2022. № 3. С. 108–114.

⁹ О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.04.2023) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2018. № 32 (ч. I). Ст. 5076.

государственной автомобильной инспекции (ГАИ), что затрудняет контроль за их использованием и исключает из правоприменительной практики. Например, отсутствует возможность идентификации владельцев СИМ, что создает препятствия при привлечении к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения. В случае дорожно-транспортного происшествия (ДТП) с участием СИМ пострадавшие не могут идентифицировать нарушителя, если тот скрылся с места происшествия. Подобная ситуация резко снижает возможности правовой защиты потерпевших и затрудняет работу правоохранительных органов.

Таким образом, правовые пробелы в части регистрации и учета СИМ требуют немедленного устранения путем внесения изменений в законодательные акты. Необходимо дополнить Федеральный закон № 135-ФЗ положениями, предусматривающими регистрацию и учет СИМ, а также установить обязательное страхование гражданской ответственности для владельцев СИМ, аналогичное ОСАГО для автомобилей, с целью защиты прав потерпевших и повышения безопасности дорожного движения.

Отсутствие четкого статуса пользователей СИМ в КоАП РФ создает неоднозначность при квалификации правонарушений. Согласно КоАП РФ нарушение ПДД пользователями СИМ может трактоваться как нарушение пешеходов (ст. 12.29 КоАП РФ), что затрудняет привлечение их к ответственности за более серьезные правонарушения, аналогичные нарушениям водителей автомобилей (например, за создание аварийной ситуации). Правоприменительная практика идет по пути квалификации любых нарушений, совершенных пользователями СИМов, по ст. 12.29 – в случае наличия в их действиях (бездействии) состава административного правонарушения, и по ст. 268 УК РФ – в случае если наступают указанные в уголовном законе последствия¹⁰.

Пользователи СИМ также не подпадают под действие ст. 12.9 КоАП РФ, регулирующей превышение скорости, поскольку данная статья распространяется только на водителей транспортных средств. Вследствие этого контролирующие

¹⁰ См.: Трофимов В. Е. Особенности привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности // Научный вестник ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 111–117.

органы не могут налагать штрафы за превышение скорости при движении на СИМ, даже если это создает угрозу безопасности.

Еще одна правовая проблема — отсутствие ответственности за управление СИМ в состоянии опьянения. Статья 12.8 КоАП РФ устанавливает ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, однако пользователи СИМ не охвачены этой нормой, так как их средства не рассматриваются как механические транспортные средства. Это существенно снижает возможности правоохранительных органов в борьбе с нетрезвыми водителями СИМ, особенно в контексте высокой аварийности среди данной категории участников дорожного движения. Однако такие лица могут нести ответственность по ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ¹¹.

Проблемы с квалификацией нарушений возникают также из-за отсутствия норм, регулирующих ответственность за нарушение предписаний дорожных знаков и разметки, предназначенных специально для СИМ. Например, пользователи СИМ могут игнорировать знаки, запрещающие движение в определенных зонах, поскольку ст. 12.16 КоАП РФ предусматривает ответственность только для водителей транспортных средств. Это приводит к возникновению правовых пробелов в правоприменительной практике, особенно при привлечении к ответственности за движение в зонах с ограниченным доступом.

Отсутствие требований к страхованию ответственности владельцев средств индивидуальной мобильности (СИМ) создает существенные правовые пробелы в защите прав участников дорожного движения. В Федеральном законе № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон № 40-ФЗ) СИМ не упоминаются среди объектов обязательного страхования, что исключает их владельцев из сферы действия обязательного страхования автомобильной гражданской ответственности (далее – ОСАГО). Согласно п. 1 ст. 4 обязательному страхованию подлежат только механические транспортные средства, что ограничивает

страховые гарантии для пострадавших в ДТП с участием СИМ.

В ст. 7 Закона № 40-ФЗ указывается, что владельцы транспортных средств обязаны заключать договор ОСАГО для возмещения вреда жизни и здоровью пострадавших, однако на владельцев СИМ это требование не распространяется. В результате пострадавшие при ДТП с участием СИМ остаются в менее защищенном положении и вынуждены добиваться возмещения ущерба через судебные инстанции. Это подтверждает необходимость дополнения Закона № 40-ФЗ положениями, регулирующими обязательное страхование ответственности для СИМ.

Статья 18 Закона № 40-ФЗ предусматривает компенсационные выплаты в случаях, когда виновник ДТП не имеет полиса ОСАГО, скрывается с места происшествия или его личность не установлена. Однако эти нормы не распространяются на пользователей СИМ, так как последние не обязаны страховать свою ответственность. Это затрудняет получение компенсации пострадавшими, так как единственным способом взыскания ущерба становится обращение в суд с иском против виновника на общих основаниях. Отсутствие такого обязательства негативно сказывается на защите прав потерпевших и их доступе к справедливой компенсации.

Правовая защита пострадавших также осложняется в случаях, когда виновник ДТП на СИМ скрылся с места происшествия. Поскольку СИМ не подлежат регистрации и учету, потерпевшие не могут рассчитывать на страховое возмещение, предусмотренное ОСАГО для зарегистрированных транспортных средств. Таким образом, ст. 12 и 18 Закона № 40-ФЗ остаются неприменимыми к этой категории правонарушений, что подчеркивает необходимость разработки отдельного страхового механизма для владельцев СИМ. Кроме того, в законе не предусмотрены стандарты для оценки ущерба, причиненного СИМ¹². Статья 19 Закона № 40-ФЗ регулирует процедуру оценки ущерба для транспортных средств, включенных в полис ОСАГО, но такие процедуры не применяются к СИМ. Это создает сложности при оценке и возмещении ущерба, нанесенного СИМ в ДТП. Для устранения этих пробелов необходимо разработать от-

¹¹ См.: Быков А. И. Проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, использующих средства индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 23–26.

¹² См.: Маркосян А. Р. Административная ответственность лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности // Н.Экс.Т. 2023. № 3 (23). С. 40–47.

дельные критерии и методы оценки ущерба, которые учитывали бы специфику эксплуатации СИМ и их технические характеристики.

Конечно, отсутствие обязательного страхования гражданской ответственности не означает отсутствия такого страхования вообще. В современных сервисах кикшеринга (т. е. аренды средств индивидуальной мобильности – электросамокатов и электровелосипедов) типа Whoosh¹³, Юрент, Yandex.Go и других предусмотрена возможность использования добровольного страхования поездки за дополнительную плату, вопрос о которой остается на усмотрение пользователя – управляющего СИМом.

Введение обязательного страхования гражданской ответственности для владельцев СИМ обеспечило бы защиту прав пострадавших и способствовало снижению конфликтных ситуаций при ДТП. Отсутствие правового регулирования регистрации и учета СИМ препятствует эффективному контролю за их использованием на дорогах общего пользования и пешеходных зонах. В законодательстве не предусмотрены нормы по учету и ведению реестров СИМ, что лишает органы власти возможности отслеживать количество и характеристики таких транспортных средств. Это приводит к сложностям при выявлении правонарушений и нарушает общую безопасность дорожного движения.

В действующем законодательстве отсутствуют нормы, устанавливающие временные ограничения на использование СИМ, а также их движение и эксплуатацию в определенных зонах. Пункт 24.2 ПДД РФ регламентирует порядок передвижения СИМ по велосипедным дорожкам или правому краю проезжей части, но не предусматривает возможности введения запретов на их использование в жилых кварталах, парковых зонах и местах массового отдыха. Это создает правовую неопределенность и препятствует органам местного самоуправления устанавливать временные ограничения или полный запрет на движение СИМ в определенных зонах. Например, в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург) нередки случаи использования электросамокатов и моноколес в пешеходных зонах, что приводит к конфликтам с пешеходами и угрожает их безопасности. Введение соответствующих изменений в ст. 12.29 КоАП РФ

позволило бы дополнить положения о движении СИМ правилами, устанавливающими временные ограничения и запреты на их использование в определенных общественных местах.

Правовое регулирование СИМ остается в ведении федерального уровня, при этом отсутствует четкий механизм взаимодействия между федеральными и региональными органами власти по вопросам контроля за их эксплуатацией. Федеральный закон № 184-ФЗ «О техническом регулировании»¹⁴ не устанавливает порядок согласования региональных нормативных актов и контроля за соблюдением правил эксплуатации СИМ, что приводит к различиям в право-применимой практике между регионами¹⁵. Например, в Москве и Санкт-Петербурге введены свои правила использования СИМ, включая ограничения на скорость и зоны передвижения, в то время как в других регионах отсутствуют даже базовые регламентирующие нормы. Это приводит к существенным различиям в обеспечении безопасности дорожного движения и правовом регулировании. Для решения этой проблемы необходимо дополнить Закон №184-ФЗ статьей, устанавливающей единый порядок взаимодействия между уровнями власти, а также механизм согласования региональных актов с федеральными нормативами, что обеспечит единую правоприменимую практику на всей территории РФ.

В настоящее время правила остановки и стоянки транспортных средств, установленные ст. 12.19 КоАП РФ, не распространяются на СИМ, что вызывает сложности в привлечении их владельцев к ответственности за создание помех или препятствий для пешеходов и транспорта в общественных местах. Поскольку СИМ не подлежат обязательной регистрации, органы правопорядка и местного самоуправления не могут идентифицировать владельцев и применять к ним штрафные санкции за неправильную парковку. Эта проблема особенно актуальна для крупных городов с развитой системой

¹⁴ О техническом регулировании : feder. закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 23.12.2021) // Собр. законодательства Рос. Федерации.2002. № 52 (ч. 1) Ст. 5140.

¹⁵ См.: Зейналов Ф. Н. Включение участников, управляющих средствами индивидуальной мобильности, оснащенными электродвигателем, в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения (правовой и организационный аспекты) // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4. С. 9–18.

¹³ См.: Страхование в поездках. URL: <https://whoosh-bike.ru/insurance> (дата обращения: 09.10.2024).

шеринга, где неправильная парковка электросамокатов нередко приводит к созданию помех на тротуарах и пешеходных дорожках. Решение данной проблемы требует внесения изменений в ст. 12.19 КоАП РФ, а также дополнения ПДД РФ нормами, устанавливающими специальные требования к парковке СИМ, в том числе для шеринговых сервисов, что позволит наладить правоприменительную практику и обеспечить соблюдение требований безопасности на улицах и тротуарах.

Административно-правовое регулирование использования СИМ в сфере дорожного движения требует комплексного пересмотра и дополнения действующего законодательства. Введение единых требований к регистрации, сертификации, обязательному страхованию и установлению административной ответственности за нарушения правил эксплуатации СИМ станет важным шагом к устраниению правовых пробелов. Включение СИМ в существующие нормы и создание новых положений позволит обеспечить безопасность дорожного движения, единообразное применение правовых норм на всей территории РФ и эффективное регулирование использования СИМ как участниками дорожного движения, так и в коммерческих целях.

Библиографический список

Баранчикова М. В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях // Виктимология. 2022. № 4. С. 408–416.

Быков А. И. Проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, использующих средства индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 23–26.

Зейналов Ф. Н. Включение участников, управляющих средствами индивидуальной мобильности, оснащенными электродвигателем, в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения (правовой и организационный аспекты) // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4. С. 9–18.

Кашкаров А. А. Особенности административной и уголовной ответственности пешеходов или иных лиц, участвующих в процессе дорожного движения (кроме водителей механических транспортных средств, предусмотренных ст. 264 УК РФ) // Ученые записки Крым. Федер. ун-та им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. 2022. № 3. С. 108–114.

Маркосян А. Р. Административная ответственность лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности // Н.Экс.Т. 2023. № 3 (23). С. 40–47.

Трофимов В. Е. Особенности привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности // Научный вестник ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 111–117.

Страхование в поездках. URL: <https://whoosh-bike.ru/insurance>

References

Baranchikova M. V. Persons driving personal mobility vehicles as subjects and victims in criminal road accidents // Victimology. 2022. No. 4. P. 408–416.

Bykov A. I. Problems arising in bringing to administrative responsibility persons using personal mobility vehicles // Road Safety. 2023. No. 2. P. 23–26.

Zeynalov F. N. Inclusion of participants operating personal mobility vehicles equipped with an electric motor in public relations in the field of road safety (legal and organizational aspects) // Administrative law and administration practice. 2021. No. 4. P. 9–18.

Kashkarov A. A. Features of administrative and criminal liability of pedestrians or other persons participating in the road traffic process (except for drivers of mechanical vehicles provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation) // Scientific Notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences. 2022. No. 3. P. 108–114.

Markosyan A. R. Administrative liability of persons traveling on personal mobility vehicles // N.Ex.T. 2023. No. 3 (23). P. 40–47.

Trofimov V. E. Features of bringing to criminal liability persons driving personal mobility vehicles // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov. 2022. No. 4 (93). P. 111–117.

Travel insurance. URL: <https://whoosh-bike.ru/insurance>

А. С. Чурсин

Административно-правовое регулирование использования средств индивидуальной мобильности...

E-mail: mr.antonchursin2016@yandex.ru

Поступила в редакцию: 08.01.2025

Для цитирования:

Чурсин А. С. Административно-правовое регулирование использования средств индивидуальной мобильности в сфере дорожного движения // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2025. № 1 (60). С. 250–256. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2025/1/250-256>

E-mail: mr.antonchursin2016@yandex.ru

Received: 08.01.2025

For citation:

Chursin A. S. Administrative and legal regulation of the use of personal mobility aids in the sphere of road traffic // Proceedings of Voronezh State University. Series: Law. 2025. № 1 (60). P. 250–256. DOI: <https://doi.org/10.17308/law/1995-5502/2025/1/250-256>