

На правах рукописи

Хвостиков Данил Владимирович

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Саратов – 2026

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия»

Научный руководитель доктор юридических наук, профессор
Соколов Александр Юрьевич

Официальные оппоненты: **Дугенец Александр Сергеевич**
доктор юридических наук, профессор,
ФКУ «Научно-исследовательский институт
Федеральной службы исполнения наказаний»,
главный научный сотрудник центра изучения
проблем управления и организации исполнения
наказаний в уголовно-исполнительной системе

Попугаев Юрий Ильич
доктор юридических наук, доцент,
ФГКОУ ВО «Московский ордена Почета
университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»,
начальник кафедры административного права

Ведущая организация Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего
образования «**Национальный
исследовательский Нижегородский
государственный университет
им. Н.И. Лобачевского**» (юридический факультет)

Защита диссертации состоится 8 октября 2026 года в 15:30 на заседании диссертационного совета 24.2.390.02, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия», по адресу: 410056, г. Саратов, ул. им. Чернышевского Н.Г., зд. 104, стр.1, зал заседаний диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия» (<http://test.ssla.ru/dissertation/dissert/17-06-2026-5d.pdf>).

Автореферат разослан «__» июля 2026 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат юридических наук,
доцент



В.В. Нырк

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Стремительное развитие высоких технологий в транспортной сфере, внедрение цифровых решений и систем искусственного интеллекта, обеспечивающих частичную либо полную замену человека в процессе управления транспортным средством, формируют качественно новый сегмент общественных отношений, нуждающийся в правовом осмыслении и публично-властной организации. Именно поэтому Президентом России В.В. Путиным в Указе «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»¹ отмечена необходимость обеспечения технологической независимости и формирования новых рынков, включая автономные транспортные средства, в рамках достижения национальной цели «Технологическое лидерство».

Расширение практики эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств затрагивает не только вопросы технической и технологической модернизации, но и основы публичного управления, безопасность дорожного движения, распределение юридической ответственности, а также соотношение публичных и частных интересов в транспортной сфере.

Использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (далее – ВАС гражданского назначения) сопровождается трансформацией традиционных представлений о процессе управления транспортом, роли человека в управлении и характере государственного воздействия. В условиях, когда функции водителя частично либо полностью передаются автоматизированной системе, изменяется субъектный состав правоотношений, возникают новые формы взаимодействия между участниками эксплуатации транспортных средств и органами публичной власти, что требует переосмысления устоявшихся административно-правовых конструкций и выработки механизмов правового регулирования.

¹ См.: Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» СЗ РФ. – 2024. – № 20, ст. 2584.

При этом, несмотря на активное развитие соответствующих технологий и проведение в Российской Федерации экспериментов по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств¹, административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в Российской Федерации до настоящего времени не получило комплексного и системного нормативного закрепления, что усиливает научную значимость исследования данной проблематики.

Степень научной разработанности темы исследования. Вопросы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения характеризуются недостаточной степенью научной разработанности. В юридической науке сформирован определенный массив исследований, посвященных проблемам правового регулирования автономного и беспилотного транспорта, безопасности дорожного движения, цифровизации публичного управления, а также трансформации традиционных правовых институтов в условиях внедрения технологий искусственного интеллекта². Вместе с тем указанные исследования носят, как правило, фрагментарный характер и не формируют целостного научного представления о содержании, структуре и особенностях административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Проблемам правового регулирования транспортных отношений, безопасности дорожного движения и внедрения высокоавтоматизированного транспорта посвящены труды С. В. Амеличкина, М.А. Бажиной, Е.А. Березиной, Т.А. Бубновской, В.Ф. Васюкова, А.И. Воробьева, Ю.В. Грачевой, Н.А. Духно,

¹ См.: Федеральный закон от 31.07.2020 № 258–ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 336–ФЗ) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. – № 31 (ч.1), ст. 5017; 2025. – № 31, ст. 4690.

² См., например: Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9–28; Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С. В. Лукашевич // Транспортное право. 2019. № 3. С. 3–5; Незнамов А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении / А. В. Незнамов // Закон. 2018. № 1. С. 172–182.

А.И. Землина, В.В. Журавлева, С.В. Жанказиева, А.И. Коробеева, С.В. Лукашевича, С.В. Маликова, Д.В. Митрошина, А.Т. Наниева, А.В. Незнамова, Д.А. Полетыкина, Т.А. Поляковой, Н.В. Румянцевой, Т.А. Тухватуллина, Н.А. Шестерикова, А.И. Чучаева и других. В работах вышеуказанных исследователей рассматриваются отдельные вопросы правового режима беспилотного транспорта, безопасности дорожного движения, цифровизации транспортной сферы, ответственности за причинение вреда, а также правового обеспечения внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Ряд научных работ посвящен анализу общих подходов к правовой природе беспилотных и автономных транспортных средств, вопросам их допуска к эксплуатации, а также проблемам ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности¹. В этих исследованиях внимание сосредоточено преимущественно на гражданско-правовых и уголовно-правовых аспектах либо на технических характеристиках автоматизированных систем управления, тогда как административно-правовые механизмы регулирования использования таких транспортных средств рассматриваются лишь эпизодически и без должной систематизации.

Отдельные вопросы административно-правового регулирования беспилотного транспорта рассматривались в диссертационном исследовании А.О. Ананенко². Вместе с тем проблематика использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как самостоятельной категории, требующей дифференциации административно-правовых режимов допуска, эксплуатации, контроля и ответственности, сохраняет значение для дальнейшего научного исследования.

¹ См., например: Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11–18; Наниев А. Т. Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации / А. Т. Наниев // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336–339.

² См.: Ананенко А.О. Административно–правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2025. 159 с.

Значительное число научных публикаций посвящено вопросам правового обеспечения безопасности дорожного движения, государственного контроля и надзора в транспортной сфере, административно-правовых режимов, а также административной ответственности за нарушения правил эксплуатации транспортных средств¹. Вместе с тем данные исследования ориентированы преимущественно на традиционные модели управления транспортом, основанные на непосредственном участии человека в процессе вождения, и не учитывают в должной мере специфику использования высокоавтоматизированных транспортных средств, характеризующихся перераспределением управленческих функций между человеком и автоматизированной системой.

Отдельные работы посвящены изучению зарубежного опыта правового регулирования автономного транспорта, в том числе в США, государствах Европейского союза и странах Азии². Однако в большинстве случаев такие исследования имеют сравнительно-описательный характер и не сопровождаются выработкой комплексных предложений по адаптации зарубежных моделей административно-правового регулирования к условиям российской правовой системы.

¹ См., например: Васюков, В. Ф. Отдельные вопросы установления ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Васюков, В. Н. Чаплыгина // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: Сборник материалов XVII Международной научно–практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 года / Редколлегия: Д.Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2023. С. 77–83; Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 12. С. 58–69; Бондаренко Н.Л., Конаневич Ю.Г., Землин А.И. Правовой режим транспортных экосистем, основанных на принципах функционирования искусственного интеллекта // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 50–57; Березина Е. А. Правовые технологии нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных (беспилотных) транспортных средств / Е. А. Березина // Евразийский юридический журнал. 2020. № 6(145). С. 104–109; Сергеев А.М., Демченко М.В. Субъектный состав правоотношений, возникающих при использовании инновационных (беспилотных) транспортных средств в предпринимательской деятельности // Проблемы экономики и юридической практики. 2024. Т. 20. № 1. С. 64–69.

² См., например: Березина Е. А. Автономные автомобильные транспортные средства: правовой опыт Сингапура, Китая и Южной Кореи / Е. А. Березина // Азиатско–тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 3. С. 100–123.

В то же время в научной литературе отсутствуют специальные комплексные исследования на уровне кандидатских диссертаций, посвященные всестороннему анализу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая разработку понятийного аппарата, классификацию указанных транспортных средств, выделение групп принципов правового регулирования, анализ особенностей административно-правового режима отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств, а также проблем административной ответственности в рассматриваемой сфере.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости проведения комплексного диссертационного исследования, направленного на формирование научно-обоснованного подхода к административно-правовому регулированию использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и осуществления публичного управления в данной сфере.

Предметом исследования выступают научные положения, раскрывающие содержание административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, нормы российского административного права, регулирующие общественные отношения в исследуемой сфере, практика их применения, а также зарубежный опыт административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационного исследования состоит в разработке и обосновании теоретических положений, формирующих основу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, а также в выработке практических рекомендаций, направленных на

совершенствование законодательства, регулирующего общественные отношения в исследуемой сфере.

Необходимость достижения цели обусловила постановку следующих **задач**:

- сформулировать понятие и раскрыть содержание административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, определить его особенности как формы публично-властного воздействия в условиях цифровизации транспортной сферы;

- провести классификацию высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, выявив ее значение для дифференциации административно-правовых режимов их использования;

- выделить группы принципов административно-правового регулирования в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, позволяющие определить пределы публичного воздействия, содержание обязанностей участников эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, а также особенности допуска, государственного контроля, надзора и административной ответственности;

- исследовать организационно-правовые механизмы регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в зарубежных правовых системах и выявить элементы, представляющие интерес для развития российского законодательства;

- выявить и обосновать особенности дифференцированного административно-правового регулирования использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая легковые, грузовые, общественные и агропромышленные ВАТС, с учетом их функционального назначения, среды эксплуатации, субъектного состава, условий допуска, государственного учета и регистрации, контроля, надзора и административной ответственности;

– изложить особенности административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

– сформулировать предложения по совершенствованию законодательства и иных нормативных правовых актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Методологическую основу диссертационного исследования составляет опирающаяся на диалектическую теорию познания система общенаучных, а также частнонаучных методов (формально-юридический, сравнительно-правовой), совокупность которых позволила сформулировать выводы, имеющие значение для развития теории и практики в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Формально-юридический метод был применен при анализе понятий и юридических категорий, используемых в законодательстве и подзаконных нормативных правовых актах, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, при формулировании авторских определений соответствующих правовых категорий, разработке классификации высокоавтоматизированных транспортных средств, а также при толковании норм административного законодательства, устанавливающих требования к эксплуатации указанных транспортных средств и компетенцию субъектов публичного управления в исследуемой сфере.

Применение сравнительно-правового метода обеспечило при сопоставительном анализе выявление подходов к административно-правовому регулированию использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в Российской Федерации и зарубежных государствах, при определении общих и отличительных черт правовых моделей допуска к эксплуатации, государственного контроля и надзора, а также при оценке возможностей адаптации отдельных элементов зарубежного правового опыта к условиям российской правовой системы.

Теоретическая основа диссертации. В ходе исследования были изучены работы в области философии, политологии, общей теории государства и права. При рассмотрении теоретических аспектов, относящихся к объекту исследования, диссертант опирался на труды ученых в области теории государства и права, таких как С.С. Алексеев, М.И. Байтин, С.А. Белоусов, А.В. Малько, Н.И. Матузов, В.М. Сырых и других.

Основу исследования составили научные труды в области административного права, административно-правовых режимов, государственного контроля и надзора, административной ответственности, транспортных отношений, безопасности дорожного движения, а также цифровизации публичного управления, таких российских ученых, как А.Б. Агапов, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, М.Б. Добробаба, А.С. Дугенец, А.Н. Жеребцов, А.Б. Зеленцов, С.М. Зубарев, С.М. Зырянов, А.И. Каплунов, Ю.М. Козлов, Н.М. Конин, П.И. Кононов, И.В. Максимов, В.М. Манохин, А.В. Мартынов, А.Ф. Ноздрачев, Л.Л. Попов, Ю.И. Попугаев, О.С. Рогачева, Б.В. Россинский, П.П. Серков, А.Ю. Соколов, Ю.Н. Старилов, А.И. Стахов, Ю.А. Тихомиров, С.Е. Чаннов, А.П. Шергин, О.В. Шмалий, А.Ю. Якимов, О.А. Ястребов и других.

Нормативно-правовую основу составили нормы Конституции Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, федеральных законов, регулирующих отношения в сфере использования транспортных средств и обеспечения безопасности дорожного движения, а также подзаконные нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, устанавливающие требования к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и порядок проведения правовых экспериментов в исследуемой сфере. С учетом сравнительно-правового характера отдельных положений диссертации, нормативно-правовую основу исследования также составляют международные правовые акты и документы международных организаций, имеющие значение для формирования подходов к регулированию автоматизированного транспорта, и нормативные правовые акты

зарубежных государств, регламентирующие вопросы допуска, порядка эксплуатации, безопасности, мониторинга и ответственности при использовании автономных и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Эмпирическая основа исследования представлена аналитическими и статистическими материалами, характеризующими текущее состояние и динамику внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, результатами проведенного экспертного опроса, материалами опытной эксплуатации ВАТС в Российской Федерации, включая сведения о дорожно-транспортных происшествиях с их участием, а также материалами российской и зарубежной правоприменительной практики, имеющей значение для оценки проблем допуска, порядка эксплуатации, государственного контроля, надзора и административной ответственности в рассматриваемой сфере. В частности, при формулировании выводов об административной ответственности учтена правовая позиция Конституционного Суда Российской Федерации о необходимости четкого законодательного определения состава административного правонарушения, санкции и предсказуемости административно-правовых последствий поведения лица, а также зарубежная практика рассмотрения дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами управления.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что в результате проведенного анализа доктрины административного права, законодательства Российской Федерации, международных и зарубежных источников, а также практики экспериментального и поэтапного внедрения технологий автоматизированного управления решена научная задача, связанная с формированием теоретической основы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

В частности, разработан понятийно-категориальный аппарат административно-правового регулирования использования

высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обосновано самостоятельное административно-правовое значение общественных отношений, складывающихся в процессе их использования, предложена классификация высокоавтоматизированных транспортных средств по юридически значимым критериям, а также выделены группы принципов административно-правового регулирования данной сферы.

В работе выявлены особенности административно-правового регулирования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая легковые, грузовые, общественные и агропромышленные ВАС. Обоснована целесообразность формирования специальных режимов их допуска и эксплуатации с учетом функционального назначения, среды использования, субъектного состава, требований к государственному учету, регистрации, контролю, надзору и фиксации эксплуатационных данных.

Кроме того, предложена модель административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Сформулированы предложения по нормативному закреплению специальных составов административных правонарушений, а также по признанию цифровых данных, формируемых автоматизированными системами вождения, юридически значимым источником доказательств по делам об административных правонарушениях.

В результате проведенного исследования на защиту выносятся следующие основные положения, обладающие признаками научной новизны:

1. Разработан понятийно-категориальный аппарат, составляющий теоретическую основу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения:

– *административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения* – целенаправленное административно-правовое воздействие государства на

общественные отношения, возникающие в процессе их использования, осуществляемое посредством системы административно-правовых норм, процедур и мер публичного воздействия, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, устойчивости транспортной системы, соблюдения установленного режима эксплуатации автоматизированных функций управления и баланса публичных и частных интересов;

– *высокоавтоматизированное транспортное средство гражданского назначения* – транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами.

2. Предложено закрепить функциональное разграничение полномочий органов государственной исполнительной власти в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения по основным направлениям административно-правового воздействия: по установлению условий допуска, государственному учету и регистрации, государственному контролю и надзору, фиксации эксплуатационных данных, обеспечению информационной безопасности и применению мер административного воздействия.

Такое разграничение обусловлено тем, что общественные отношения, складывающиеся при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обладают самостоятельным административно-правовым значением. Их специфика выражается в участии автоматизированной системы в выполнении динамической задачи управления, а также в распределении функций управления, эксплуатации, технического и программного

обеспечения между владельцем транспортного средства, эксплуатантом, пользователем, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, изготовителем, разработчиком автоматизированной системы вождения и программного обеспечения, авторизованной сервисной организацией.

3. Проведена классификация высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения по юридически значимым критериям: степени автоматизации (ВАТС с частичной, условной, высокой и полной автоматизацией); среде эксплуатации (ВАТС, функционирующие в закрытой, полуоткрытой и открытой среде); характеру взаимодействия с транспортной инфраструктурой и иными участниками движения (изолированные, интегрированные и кооперативные ВАТС); функциональному назначению (легковые, грузовые, ВАТС общественного назначения и ВАТС агропромышленного назначения); субъекту эксплуатации (ВАТС, эксплуатируемые физическими лицами, индивидуальными предпринимателями, юридическими лицами и публичными субъектами); режиму правового допуска (ВАТС, используемые в рамках экспериментального правового режима, и ВАТС, допущенные к постоянной эксплуатации).

Указанная классификация выступает юридически значимым инструментом дифференциации административно-правового регулирования, поскольку позволяет определить особенности условий допуска к эксплуатации, объем обязанностей участников эксплуатационного процесса, формы государственного контроля и надзора, требования к фиксации эксплуатационных данных, а также основания административной ответственности применительно к отдельным видам ВАТС гражданского назначения.

4. Выделены группы принципов административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения с учетом их функционального назначения в механизме публичного воздействия. К указанным группам отнесены общие принципы, обеспечивающие преемственность регулирования с базовыми началами административного права (законность, справедливость, равенство, приоритет прав и свобод личности,

правовая определенность, ответственность), и специальные принципы, отражающие специфику автоматизированного управления транспортными средствами (распределенная управленческая ответственность, функциональная обусловленность административно-правовых обязанностей, технологическая нейтральность, поэтапная институционализация, обеспечение баланса публичных и частных интересов).

Предложенные группы принципов имеют прикладное значение, поскольку позволяют определить пределы административно-правового воздействия в сфере использования ВАТС, раскрыть содержание обязанностей участников их эксплуатации, сформировать требования к допуску и эксплуатации, а также обеспечить согласованное применение государственного контроля, надзора и мер административной ответственности в рассматриваемой сфере.

5. На основе сравнительно-правового анализа административно-правовых моделей регулирования использования ВАТС гражданского назначения в зарубежных странах выявлены элементы административно-правового регулирования, целесообразные для адаптации в российском законодательстве: с учетом опыта США обоснована необходимость нормативного закрепления режима безопасного завершения движения ВАТС, включая переход в состояние минимального риска при отказе автоматизированной системы управления, в качестве обязательного условия допуска к эксплуатации; с учетом опыта Сингапура предложено предусмотреть адаптивный механизм оперативной корректировки специальных правил допуска, тестирования и эксплуатации ВАТС без изменения базового законодательного регулирования; с учетом опыта КНР обоснована целесообразность закрепления территориально ограниченных правовых экспериментов в сфере использования ВАТС, а также специальных требований к кибербезопасности, защите эксплуатационных данных, сертификации систем безопасности и мониторингу функционирования автоматизированных систем управления.

6. Обоснована целесообразность введения регистрационно-контрольного режима допуска легковых высокоавтоматизированных транспортных средств

гражданского назначения, обусловленного их массовым участием в дорожном движении, эксплуатацией на дорогах общего пользования, взаимодействием с неопределенным кругом участников дорожного движения, а также перераспределением функций управления между человеком, автоматизированной системой и субъектами дистанционной поддержки.

Содержание данного административно-правового режима включает фиксацию в регистрационных документах сведений об автоматизированной системе вождения, уровне автоматизации, среде штатной эксплуатации, допустимых условиях использования автоматизированного режима, устройстве регистрации данных, навигационно-информационном оборудовании.

Указанный режим обеспечивает правовую определенность допуска легковых высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения к эксплуатации, определение пределов использования автоматизированного режима, повышение эффективности государственного контроля и надзора, а также распределение административно-правовых обязанностей и ответственности между участниками эксплуатации.

7. Предложено установление маршрутно-коридорного режима эксплуатации грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обусловленного их использованием в перевозочном процессе, движением по заранее определенным маршрутам или транспортным коридорам, повышенным значением диспетчерского сопровождения и дистанционной поддержки, а также необходимостью учета готовности дорожной, цифровой и навигационной инфраструктуры.

В рамках данного административно-правового режима подлежит предварительному определению маршрут или транспортный коридор эксплуатации грузового высокоавтоматизированного транспортного средства, а также фиксации сведений о перевозчике, эксплуатанте, операторе дистанционной поддержки, диспетчерском сопровождении, устройстве регистрации данных, навигационно-информационном оборудовании, устойчивости связи, местах

безопасной остановки и условиях перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Значение маршрутно-коридорного режима выражается в административно-правовом упорядочении допуска грузовых ВАТС к перевозочному процессу, закреплении обязательных параметров маршрута или транспортного коридора, обеспечении контроля за соблюдением условий движения, сохранностью груза, диспетчерским сопровождением и дистанционной поддержкой, а также в установлении специальных административно-правовых обязанностей перевозчика, эксплуатанта, оператора дистанционной поддержки и иных участников эксплуатации.

8. Разработан специальный административно-правовой режим допуска высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения к пассажирским перевозкам, исходящий из публичной значимости транспортной услуги, перевозки неопределенного круга пассажиров, регулярности и доступности транспортного обслуживания, а также необходимости интеграции таких транспортных средств в городскую или пригородную транспортную систему.

К обязательным элементам такого допуска отнесены предварительная оценка маршрута или зоны перевозок, готовность остановочных пунктов, дорожной инфраструктуры, систем связи, диспетчерского сопровождения, средств информирования пассажиров, мест безопасной остановки, порядка эвакуации пассажиров и возможности перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Самостоятельное значение указанного административно-правового режима состоит в том, что высокоавтоматизированные транспортные средства общественного назначения рассматриваются не только как участники дорожного движения, но и как средство публичного транспортного обслуживания населения, что позволяет связывать их допуск к эксплуатации с безопасностью пассажирской перевозки, доступностью транспортной услуги, контролем качества перевозок и

разграничением полномочий органов государственной исполнительной власти, участвующих в организации транспортного обслуживания.

9. Обосновывается введение производственно-технологического режима эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения, определяющим признаком которых является включенность в агротехнологический производственный процесс, связанный с обработкой почвы, посевом, уходом за посевами, уборкой урожая, мониторингом сельскохозяйственных угодий и внутрипроизводственной транспортировкой сельскохозяйственной продукции.

Содержание указанного административно-правового режима образуют требования к фиксации производственно-технологической среды эксплуатации, выполняемых агротехнологических операций, цифровой платформы, уровня автоматизации, оператора автоматизированной системы, авторизованной сервисной организации, устройств регистрации эксплуатационных данных, навигационного оборудования, средств связи, а также условий использования автоматизированного режима в пределах сельскохозяйственных угодий и при выезде на дороги общего пользования.

Специфика данного режима заключается в сочетании государственного учета самоходных машин, контроля технического состояния автоматизированной сельскохозяйственной техники и административно-правового регулирования ее использования в автоматизированном агропроизводстве, что позволяет разграничить эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения в контролируемой производственной среде и при выезде на дороги общего пользования, определить обязанности субъектов агропромышленной эксплуатации и установить основания административного воздействия при нарушении условий использования автоматизированного режима.

10. Предложена модель административной ответственности за административные правонарушения в сфере эксплуатации ВАС гражданского назначения, основанная на распределении ответственности между участниками

эксплуатации в зависимости от выполняемых ими функций, объема возложенных на них административно-правовых обязанностей и степени влияния на безопасность использования таких транспортных средств.

В рамках указанной модели субъектами административной ответственности могут выступать только те участники эксплуатации ВАТС, на которых нормативно возложены конкретные административно-правовые обязанности в сфере допуска, эксплуатации, технического и программного сопровождения, дистанционного контроля, предоставления эксплуатационных данных и соблюдения условий использования автоматизированного режима.

В качестве оснований привлечения к административной ответственности следует выделить виновное нарушение участниками эксплуатации ВАТС конкретных административно-правовых обязанностей, предусмотренных законодательством, включая обязанности по соблюдению условий допуска, надлежащему тестированию, своевременному обновлению, техническому и программному сопровождению, дистанционному контролю, предоставлению эксплуатационных данных и обеспечению безопасного использования автоматизированного режима.

11. Доказана целесообразность установления административной ответственности за: эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства без соблюдения установленных условий допуска к использованию автоматизированного режима управления; использование автоматизированных функций управления при отсутствии обязательного диспетчерского сопровождения или дистанционной поддержки в случаях, когда такой контроль предусмотрен нормативными правовыми актами или условиями допуска; неисполнение обязанностей по обеспечению технического и программного сопровождения функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства, включая несоблюдение регламентов обновления программного обеспечения и технического обслуживания программно-аппаратных комплексов; несанкционированное вмешательство в программное обеспечение, алгоритмы управления или системы мониторинга высокоавтоматизированного

транспортного средства; непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных, подлежащих передаче в рамках государственного контроля и надзора.

12. Сформулирован вывод о необходимости нормативного признания цифровых данных, формируемых автоматизированными системами вождения (журналы событий, телеметрия и иные цифровые следы), в качестве самостоятельного и юридически значимого источника доказательств по делам об административных правонарушениях в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Теоретическая значимость диссертации состоит в обобщении и расширении объема научных знаний в рамках заявленной проблематики:

- *введено* в научный оборот определение понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство» и понятия «административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»;

- *выявлены* особенности административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как самостоятельного направления публично-властного воздействия, обусловленного распределенным характером управления и участием автоматизированных систем в процессе эксплуатации;

- *обосновано* теоретическое значение классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как юридически значимого инструмента дифференциации административно-правовых режимов их использования, а также требований к допуску, эксплуатации, контролю и ответственности;

- *аргументированы* теоретические положения о необходимости формирования системы специальных принципов административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения;

– *изложен* и теоретически обоснован дифференцированный подход к административно-правовому регулированию использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, выражающийся в разграничении публично-правовых требований применительно к легковым, грузовым, общественным и агропромышленным ВАТС с учетом их функционального назначения, среды эксплуатации, субъектного состава, характера возможных угроз для безопасности дорожного движения и иных охраняемых публичных интересов.

Практическая значимость исследования состоит в наличии научно-обоснованных и аргументированных предложений по совершенствованию законодательства и иных нормативных актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения. Результатом анализа теоретических и практических проблем в соответствующей сфере послужила разработка проектов о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Выводы диссертации могут представлять интерес не только для законодателя и правоприменителя, но и для преподавателей, сотрудников, обучающихся юридических факультетов образовательных организаций высшего образования, лиц, интересующихся практическими аспектами использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Степень достоверности результатов исследования и данные об их апробации. Диссертация обсуждена на кафедре административного и муниципального права имени профессора Василия Михайловича Манохина ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия» и рекомендована к защите.

Отдельные положения диссертационного исследования нашли свое отражение в докладах автора на международных научно-практических мероприятиях: IV Саратовский юридический форум «Роль права в обеспечении национальной безопасности современной России» (г. Саратов, 4-8 июня 2024

года); 4.1 Саратовский юридический форум «Современная правовая система России: наследие Победы и взгляд в будущее» (19-20 июня 2025 года); круглый стол с международным участием «Административное право и административный процесс: ученый и эпохи» (к 120-летию со дня рождения д.ю.н., профессора С.С. Студеникина) (14 октября 2025 г.); круглый стол «Публично-правовые средства обеспечения национальной безопасности в РФ: вопросы теории и практики» (в рамках плановых мероприятий, посвященных 100-летию Института государства и права РАН) (24 октября 2025 г.); IV Международная научно-практическая конференция «Высокотехнологичное право: новые горизонты» (20 февраля 2026 г.); VIII Международный транспортно-правовой форум «Право и транспорт будущего: достижение цифрового суверенитета и технологического лидерства» (02 апреля 2026 г.); V Саратовский юридический форум, посвященный 95-летию Саратовской государственной юридической академии «95 лет служения праву государства и государству права» («Публичная власть: реальность и перспективы (Манохинские чтения)» (20-24 апреля 2026 г.).

Наиболее существенные результаты диссертационного исследования отражены в девяти научных статьях, четыре из которых опубликованы в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук.

Структура диссертации обусловлена необходимостью последовательного раскрытия темы и включает введение, две главы, состоящие из девяти параграфов, заключение, список используемых источников и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, раскрывается степень ее научной разработанности, определяются объект, предмет, цель и задачи исследования, указываются теоретическая, нормативно-правовая, эмпирическая и методологическая основы исследования, доказывается

научная новизна, приводятся положения, выносимые на защиту, обозначаются теоретическая и практическая значимость, степень достоверности результатов исследования, данные об их апробации, а также структура диссертации.

В первой главе «Общетеоретические основы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения», включающей четыре параграфа, автор приводит теоретико-правовую характеристику административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения, раскрывает содержание соответствующего понятийного аппарата, предлагает классификацию указанных транспортных средств, обосновывает выделение групп общих и специальных принципов, а также анализирует зарубежный опыт организационно-правового обеспечения эксплуатации высокоавтоматизированного транспорта.

В первом параграфе *«Понятие и содержание административно-правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»* формулируется понятие и раскрывается содержание административно-правового регулирования ВАТС гражданского назначения. Обращается внимание, что такие транспортные средства сохраняют инфраструктурную природу транспорта, однако одновременно трансформируют традиционные представления о субъектах управления, формах контроля и способах обеспечения безопасности. В работе анализируются действующие экспериментальные режимы, программные документы и законопроектные документы, включая проекты федерального закона о ВАТС, а также формулируется авторское определение ВАТС гражданского назначения.

Диссертант приходит к выводу, что административно-правовое регулирование в рассматриваемой сфере должно охватывать не только процесс движения транспортного средства, но и организационные, технические и цифровые аспекты его функционирования: условия допуска, статус участников эксплуатации, техническое и программное сопровождение, диспетчерский контроль, обновление программного обеспечения, использование

эксплуатационных данных, государственный контроль, надзор и административную ответственность.

Во втором параграфе *«Классификация высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»* проводится классификация ВАТС гражданского назначения, которая рассматривается как юридически значимый инструмент дифференциации административно-правового регулирования, поскольку позволяет различать условия допуска, объем обязанностей участников эксплуатационного процесса, формы государственного контроля и надзора, требования к фиксации эксплуатационных данных и основания административной ответственности. По уровню автоматизации выделяются классы А, В, С и D; по среде эксплуатации – закрытая, полукрытая и открытая среда; по характеру взаимодействия с инфраструктурой – изолированные, интегрированные и кооперативные ВАТС; по функциональному назначению – легковые, грузовые, ВАТС общественного назначения и ВАТС агропромышленного назначения; по субъекту эксплуатации – ВАТС физических лиц, индивидуальных предпринимателей, юридических лиц и публичных субъектов; по режиму правового допуска – ВАТС, эксплуатируемые в рамках экспериментального правового режима, и ВАТС, допущенные к постоянной эксплуатации.

В третьем параграфе *«Принципы административно-правового регулирования в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»* исследуются принципы административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения. Обосновывается разграничение общих и специальных принципов. Отмечается, что общие принципы обеспечивают преемственность с базовыми началами административного права, а специальные отражают особенности автоматизированного управления, распределения функций между участниками эксплуатации, цифрового сопровождения, государственного контроля и административной ответственности.

В четвертом параграфе *«Организационно-правовые аспекты эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в зарубежных странах»* анализируются организационно-правовые аспекты эксплуатации ВАТС в зарубежных странах. Рассмотрены модели США, Сингапура и КНР. Отмечается, что американская модель демонстрирует значение минимального риска, отчетности о происшествиях и межведомственной координации; сингапурская модель – сочетание базового законодательного регулирования, разрешительных процедур и технических стандартов; китайская модель – территориально ограниченные правовые режимы, поэтапный допуск, оценку безопасности, кибербезопасность и мониторинг эксплуатационных данных. На основе сравнительного анализа выявлены организационно-правовые элементы зарубежных моделей эксплуатации ВАТС, которые должны быть учтены при формировании и дальнейшем совершенствовании российского законодательства.

Вторая глава «Административно-правовое регулирование использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения» посвящена дифференциации правового режима ВАТС с учетом их функционального назначения.

В первом параграфе *«Административно-правовое регулирование использования легковых высокоавтоматизированных транспортных средств»* легковые ВАТС рассматриваются как транспортные средства, предназначенные для перевозки физических лиц в личных, служебных либо коммерческих целях и используемые преимущественно на дорогах общего пользования. Диссертант обосновывает, что данный вид ВАТС требует регистрационно-контрольной модели допуска, учитывающей массовое участие в дорожном движении, эксплуатацию на дорогах общего пользования, средоточной эксплуатации, распределение функций между пользователем, владельцем, эксплуатантом, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, изготовителем, разработчиком автоматизированной системы вождения и сервисной организацией.

Для легковых ВАТС предлагается фиксировать в регистрационных данных наличие автоматизированной системы вождения, уровень автоматизации, среду штатной эксплуатации, допустимые условия использования автоматизированного режима, наличие устройства регистрации данных, навигационно-информационного контура ГЛОНАСС/ЭРА-ГЛОНАСС и оборудования взаимодействия с уполномоченными системами. При нарушении условий допуска предлагается предусмотреть возможность временного ограничения автоматизированного режима управления до устранения выявленных нарушений.

Во втором параграфе *«Административно-правовое регулирование использования грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств»* грузовые ВАТС выделяются как транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов и используемые в логистике, магистральных перевозках, транспортных коридорах и распределительных центрах. В отличие от легковых ВАТС, грузовые ВАТС должны регулироваться не только как участники дорожного движения, но и как элементы цифрового транспортного коридора. Поэтому для них предлагается маршрутный либо коридорный режим допуска, включающий предварительную оценку маршрута или транспортного коридора, цифровой и навигационной готовности, устойчивой связи, мест безопасной остановки, пунктов контроля, весогабаритных условий и возможности перехода в состояние минимального риска.

В работе обосновывается необходимость разграничения обязанностей перевозчика и владельца грузового ВАТС. Перевозчик отвечает за организацию перевозочного процесса, маршрут, диспетчерское сопровождение и соблюдение условий перевозки, тогда как владелец или эксплуатант отвечает за техническое состояние транспортного средства, исправность программно-аппаратного комплекса, датчиков, средств связи, устройства регистрации данных и своевременные обновления программного обеспечения. Ространснадзор, ГИБДД, Росавтодор, владельцы автомобильных дорог, Росстандарт, Росаккредитация, Роскомнадзор, ФСТЭК России и ФСБ России должны участвовать в регулировании в пределах функционально разграниченной компетенции.

В третьем параграфе «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения» ВАТС общественного назначения рассматриваются как высокоавтоматизированные транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров либо выполнения иных общественно значимых транспортных функций в системе городского, пригородного, социального или иного публично ориентированного транспортного обслуживания. Их специфика проявляется не столько в автоматизации управления, сколько во включенности в систему транспортного обслуживания населения.

Обосновывается, что ВАТС общественного назначения требуют специального режима допуска к пассажирским перевозкам, учитывающего публичную значимость транспортной услуги, регулярность и доступность перевозок, информирование пассажиров, готовность остановочной инфраструктуры, диспетчерское сопровождение, порядок действий в нештатных ситуациях, защиту персональных данных пассажиров и контроль качества транспортного обслуживания. В качестве примеров практической актуальности указанного подхода рассматриваются автономные шаттлы, беспилотное такси и экспериментальные правовые режимы в отдельных субъектах Российской Федерации.

В четвертом параграфе «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения» ВАТС агропромышленного назначения выделяются как транспортные средства и самоходные машины, предназначенные для использования в агропромышленном комплексе, оснащенные системами автоматизированного или автономного управления и способные в пределах установленной производственно-технологической среды самостоятельно выполнять задачи перемещения, перевозки, обработки, мониторинга или иного технологического обслуживания сельскохозяйственного производства.

Для ВАТС агропромышленного назначения предложен специальный производственно-технологический режим эксплуатации автоматизированной

сельскохозяйственной техники. Его содержание должно определяться не общим дорожным режимом, а агротехнологической операцией, производственной зоной, цифровой платформой, техническим состоянием самоходной машины и ответственностью субъектов, влияющих на автоматизированное функционирование техники. Предлагается не создавать параллельную систему регистрации, а дополнить существующую систему государственного учета самоходных машин специальными сведениями о наличии автоматизированной системы управления, уровне автоматизации, производственной среде эксплуатации, цифровой платформе, владельце, эксплуатанте, операторе, изготовителе, разработчике программного обеспечения и сервисной организации.

В пятом параграфе *«Административная ответственность за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств»* исследуется административная ответственность и обосновывается, что действующая глава 12 КоАП РФ построена на традиционной водительской модели, при которой центральным субъектом правонарушения выступает физическое лицо, непосредственно управляющее транспортным средством. Эксплуатация ВАТС не укладывается в эту модель, поскольку безопасность зависит от множества субъектов, включая владельца, эксплуатанта, пользователя, оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, изготовителя, разработчика автоматизированной системы вождения и программного обеспечения, авторизованную сервисную организацию.

Автором предлагается функциональная модель административной ответственности, при которой ответственность связывается не с самим фактом некорректного поведения автоматизированной системы, а с виновным нарушением конкретной административно-правовой обязанности соответствующим субъектом. В КоАП РФ предлагается предусмотреть специальные составы административных правонарушений за нарушение условий допуска к использованию автоматизированного режима управления, отсутствие обязательного диспетчерского сопровождения или дистанционной поддержки, неисполнение обязанностей по техническому и программному сопровождению,

несанкционированное вмешательство в программное обеспечение и непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных.

Особое внимание уделяется мерам административно-правового воздействия превентивного характера: временному ограничению автоматизированного режима управления, приостановлению допуска к эксплуатации, аннулированию специального разрешения, блокированию использования отдельных автоматизированных функций. Подчеркивается, что указанные меры не должны подменять административное наказание, а должны применяться для предотвращения опасной эксплуатации БАТС до устранения нарушений. Отдельно обосновывается необходимость признания журналов событий, телеметрии и иных цифровых данных в качестве доказательств по делам об административных правонарушениях.

В заключении отражены основные теоретические выводы и предложения по совершенствованию административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

В приложениях к диссертационному исследованию автором изложены результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти, а также предлагаемые изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, и в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Основные положения диссертационного исследования нашли отражение в следующих опубликованных автором работах:

Статьи в рецензируемых журналах и изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России для опубликования основных научных результатов диссертаций

1. Хвостиков, Д.В. К вопросу о содержании понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство гражданского назначения» /

Д. В. Хвостиков // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2024. – № 6(161). – С. 84-90 (0,39 а.л.).

2. *Хвостиков, Д.В.* Организационно-правовые аспекты эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения: опыт США / Д.В. Хвостиков // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2025. – № 5(166). – С. 156-163 (0,64 а.л.).

3. *Хвостиков, Д.В.* Принципы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения / Д.В. Хвостиков // Правовая политика и правовая жизнь. – 2026. – № 1. – С. 292-300 (0,51 а.л.).

4. *Хвостиков, Д.В.* Высокоавтоматизированные транспортные средства гражданского назначения: вопросы классификации / Д.В. Хвостиков // Гуманитарные и юридические исследования. – 2026. – № 13(1). – С. 141-147 (0,77 а.л.).

Статьи в журналах и сборниках материалов конференций

5. *Хвостиков, Д.В.* Основные принципы привлечения к административной ответственности лиц, участвующих при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / Д.В. Хвостиков // Право. Законодательство. Личность. – 2023. – № 1(36). – С. 43-48 (0,4 а.л.).

6. *Хвостиков, Д.В.* Обзор существующих систем классификации уровней автоматизации транспортных средств / Д.В. Хвостиков // Право. Законодательство. Личность. – 2024. – № 2(39). – С. 22-25 (0,35 а.л.).

7. *Хвостиков, Д.В.* Роль развития высокоавтоматизированных транспортных средств в обеспечении транспортной безопасности России / Д.В. Хвостиков // Публичная власть в современной России: реальность и перспективы: сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки РСФСР Василия Михайловича Манохина, в рамках IV Саратовского юридического форума «Роль права в обеспечении национальной безопасности современной России» (Саратов, 06 июня 2024 года) / под общ. ред.

А.Ю. Соколова. – Саратов: Изд-во Саратовской государственной юридической академии, 2024. – С. 326-331 (0,3 а.л.).

8. *Хвостиков, Д.В.* К вопросу о классификации субъектов административной ответственности в сфере обращения и эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / Д.В. Хвостиков // Право. Законодательство. Личность. – 2025. – № 2(41). – С. 75-78 (0,29 а.л.).

9. *Хвостиков, Д.В.* Экспериментальные правовые режимы использования высокоавтоматизированных транспортных средств в России / Д.В. Хвостиков // Публичная власть в современной России: реальность и перспективы: сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки РФ Николая Михайловича Конины, в рамках 4.1 Саратовского юридического форума «Современная правовая система России: наследие Победы и взгляд в будущее» (Саратов, 20 июня 2025 года) / под общ. ред. А.Ю. Соколова. – Саратов: Изд-во Саратовской государственной юридической академии, 2025. – С. 370-374 (0,29 а.л.).