

**Дорожно-транспортное происшествие с участием  
высокоавтоматизированного транспорта: проблемы правовой  
квалификации и юридической ответственности**

Чечурин А. М.  
ФГБОУ ВО “ЕГУ им. И. А. Бунина”

**Аннотация.** В марте 2018 года было зафиксировано первое дорожно-транспортное происшествие с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, повлекшее смерть пострадавшего. Несмотря на прошедшее с момента происшествия время, ни одна из существующих правовых систем не предоставила качественных механизмов правовой квалификации и привлечения к юридической ответственности лиц, объективно виновных в ДТП. В связи с этим в рамках настоящей работы автором рассматривается действующее административное законодательство Российской Федерации, анализируется зарубежный опыт правоприменителя. На основании данного анализа выводятся основные принципы привлечения соответствующих лиц к юридической ответственности.

**Ключевые слова:** ВАТС, дорожно-транспортное происшествие, нормативный правовой акт, КоАП РФ, юридическая ответственность, ответственность юридического лица, источник повышенной опасности.

**Traffic accident involving highly automated transport: problems of legal  
qualification and legal responsibility**

Chechurin A.M.  
Bunin Yelets State University

**Annotation.** In March 2018, the first accident involving a highly automated vehicle was recorded, resulting in the death of the victim. Despite the time that has passed since the incident, none of the existing legal systems has provided high-quality mechanisms for legal qualification and bringing to legal responsibility

persons objectively guilty of the fact that the accident took place. In this regard, within the framework of this work, the author examines the current administrative legislation of the Russian Federation and analyzes the foreign experience of the law enforcement officer. Based on this analysis, the basic principles of bringing relevant persons to legal responsibility are derived.

**Keywords:** VATS, traffic accident, regulatory legal act, Administrative Code of the Russian Federation, legal liability, liability of a legal entity, a source of increased danger.

Вечером воскресенья, 18 марта 2018 года автономный кроссовер Volvo XC90, который тестировали в компании Uber, сбил 49-летнюю Элейн Херцберг, переходившую дорогу в неполюженном месте, толкая рядом с собой велосипед. После наезда пострадавшую доставили в больницу, где она скончалась от полученных травм. Это дорожно-транспортное происшествие (далее — ДТП) стало первым в истории случаем гибели человека при наезде высокоавтоматизированного транспортного средства (далее — ВАТС)<sup>1</sup>. Из-за аварии компания Uber была вынуждена приостановить испытания беспилотных машин, а американский правоприменитель впервые был поставлен в ситуацию, когда нормами права на практике необходимо было урегулировать противоправное деяние, совершенное искусственным интеллектом, невзирая на то, что существующая правовая догматика явно к этому не была готова. Не урегулирована эта область и сейчас, хотя с момента трагедии в американском штате Аризона прошло уже три с половиной года. Ни одна из действующих правовых систем до настоящего времени не предоставила действенного механизма регуляции подобных дорожных ситуаций. Не сделал этого и отечественный законодатель.

В силу данных обстоятельств, принимая во внимание начало формирования в Российской Федерации условий для запуска подобных

---

<sup>1</sup> По материалам Российской газеты [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://rg.ru/2019/11/10/raskryta-tajna-smertelnogo-naezda-bespilotnika-uber.html> (дата обращения: 25.09.2021 г.).

транспортных средств в оборот с последующим выпуском на отечественные дороги, представляется актуальным обращение к анализу существующих правовых и доктринальных положений в области регулирования искусственного интеллекта, опыту зарубежного правоприменителя в данной области для выработки единой системы правовой квалификации и привлечения к юридической ответственности виновного лица (группы лиц) за подобные деяния, а также с целью заполнения существующих пробелов права.

Деяния, связанные с нарушением норм и правил дорожного движения (далее - ПДД) относятся к предмету ведения административного права, т.к. относятся к сфере государственного управления, осуществляемого со стороны контрольно-надзорных органов, обеспечивающих единообразное соблюдение норм и правил в данной области компетенций, основываясь на общем для любой управленческой деятельности принципе законности. В своей деятельности указанные органы руководствуются соответствующими нормативными правовыми актами (далее - НПА), в числе которых Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации<sup>2</sup> (далее - КоАП РФ), устанавливающий административную ответственность за нарушения ПДД (в частности, раздел 12), непосредственно Правила дорожного движения<sup>3</sup>, а также специализированный Федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"<sup>4</sup> (далее - закон о безопасности дорожного движения).

Подвергая анализу данные НПА, можно сделать следующие выводы. ДТП признается событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (ст.2 Закона о безопасности дорожного движения).

---

<sup>2</sup> Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 2001. №25. Ст.1230.

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 (ред. от 31.12.2020 г.) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения" // СПС "Консультант Плюс".

<sup>4</sup> Собрание законодательства РФ. 1995. №24. Ст..4250.

При этом причиной наступления указанных в дефиниции последствий (это надо понимать четко) служит нарушение ПДД, что в свою очередь порождает правонарушение, характеризующееся соответствующим составом, являющимся основанием возникновения административной ответственности и применение к нарушителю санкций. Прямое действие данных норм на практике создает особое “уравнение” ДТП, в котором есть все переменные: особые обстоятельства совершения ДТП, наличие нарушения установленной правовой нормы, наступление неблагоприятных последствий, лицо (организация), подлежащее привлечению к юридической ответственности, вина.

Как уже отмечалось выше, на данный момент в Российской Федерации сделаны первые попытки законодательного закрепления применения искусственного интеллекта для управления транспортными средствами. Так, 12 марта 2021 года Правительство Российской Федерации (далее - Правительство РФ) утвердило комплекс мероприятий<sup>5</sup>, направленных на тестирование и постепенное выведение на дороги общего пользования ВАТС, 8 июня Минтранс РФ был представлен проект Федерального закона “О высокоавтоматизированных транспортных средствах”<sup>6</sup>, закрепляющий правила эксплуатации беспилотных автомобилей. 31 июля 2021 года вступил в силу Федеральный закон №258-ФЗ “Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации”<sup>7</sup>, а Минэкономразвития РФ подготовило проект “Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных

---

<sup>5</sup> См. официальный информационный интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9636> (дата обращения: 22.09.2021 г.).

<sup>6</sup> Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 02/04/06-21/00116763 [Электронный ресурс]: федеральный портал проектов нормативных правовых актов. (дата обращения: 22.09.2021 г.).

<sup>7</sup> Федеральный закон от 31 июля 2021 года №258-ФЗ “Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации” // Российская газета. 2021. 31 июля.

транспортных средств"<sup>8</sup>. Принятие данных НПА направлено на создание благоприятных условий для выведения на дороги России ВАТС, но в тоже время вносит некий деструктив в уравнение ДТП, а именно в состав лиц, привлечение которых к ответственности в случае ДТП контролирующими органами в рамках административного права возможно. В чем же заключается данное деструктивное влияние данных НПА на остальные нормы?

Для ответа на данный вопрос обратимся к уже указанным выше нормам КоАП РФ, а именно к его общим положениям.

В исследуемой области наибольший интерес представляет понимание субъекта административного правонарушения. Согласно действующему КоАП РФ субъект административного правонарушения должен обладать рядом обязательных признаков: (1) достижение определенного возраста (ст.2.3 КоАП РФ), (2) наличие правосубъектности, т.е. возможность быть субъектом права.

Кроме того, субъект административного правонарушения должен быть связан с правонарушением виной, т.е. психическим отношением лица к содеянному. Отсюда на лицо еще один признак - наличие психики и разума, что является закономерным ввиду обладания субъектом право- и дееспособностью, которая закрепляется за субъектом, в данном случае физическим лицом, согласно соответствующим нормам гражданского законодательства и согласно ему же и может быть ограничена<sup>9</sup>. Данные признаки приносят конкретику в понимание субъекта правонарушения, описывая его особенности. Именно на них и базируется такой элемент уравнения ДТП, как лицо, по вине которого наступили последствия, позволяющие говорить о факте ДТП (эти признаки перечислены в ст.2 Закона о безопасности дорожного движения). Как только в это уравнение мы

---

<sup>8</sup> "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высоко автоматизированных транспортных средств" [Электронный ресурс]: <https://regulation.gov.ru/projects/List/AdvancedSearch#departments=6&npa=119869> (дата обращения: 22.09.2021 г.).

<sup>9</sup> См., ст.ст. 17, 21, 29, 30 Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 08.07.2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 1994. №32. Ст. 3301.

помещаем ВАТС, то конкретика в виде лица, привлечение которого в рамках действующих норм КоАП РФ возможно, сразу же теряется. Управление ВАТС базируется на автономии в принятии решения искусственным интеллектом, который действует на основе специально написанного для целей управления транспортного средства программного кода, т.е. по существу замещает в своей роли водителя (физическое лицо) и управляет движением транспортного средства в транспортном потоке. Логика, которая закладывалась в ранее установленном и широко применяемом принципе “водитель транспортного средства есть виновный в ДТП”, применительно к ДТП с участием ВАТС очевидно не работает. Искусственный интеллект вряд ли обладает (по крайней мере сегодня) разумом и психикой, а значит не может быть связан с ДТП как административным правонарушением при помощи вины, а следовательно, раз один элемент состава отсутствует, административная ответственность не наступает. Но факт административного правонарушения есть, ДТП существует в объективной реальности в виде нанесенного имуществу третьих лиц, их здоровью вреда, который необходимо возместить, но вряд ли возможно предъявить какое-либо требование материального характера к роботу-водителю. Именно это подталкивает смотреть на ДТП с участием ВАТС несколько шире, чем говорит нам указанный выше принцип. Такой взгляд расширяет состав переменной уравнения ДТП “лицо, виновное в ДТП и привлекаемое к административной ответственности”, включая в него следующих лиц (группы лиц).

- 1) оператор - физическое лицо, осуществляющее контроль за искусственным интеллектом и находящееся в салоне транспортного средства;
- 2) компания-эксплуататор ВАТС - фактический владелец транспортного средства;
- 3) компания-разработчик - юридическое лицо, являющееся владельцем исключительных прав на код программы, лежащей в основе программы управления ВАТС.

Основным признаком данных лиц является их связь с искусственным интеллектом, которая основана либо на выполнении функций контроля за работой искусственного интеллекта, эксплуатацией таких транспортных средств, обладание ими на основе права собственности, владение исключительными правами, основанными на патентизации кода программы управления. При этом данная группа лиц связана не только с самим ВАТС, но и между собой посредством трудовых отношений либо же договора, имеющего гражданско-правовую природу. Стоит отметить, что привлечение одного или нескольких указанных нами лиц к административной ответственности можно считать солидарным, поскольку данные лица сами не совершают административного правонарушения, которое является основанием административной ответственности, но несмотря на это, несут за него ответственность.

Стоит рассмотреть отдельно возможность привлечения к административной ответственности каждого из указанных лиц.

Оператором является физическое лицо, осуществляющее контроль за работой искусственного интеллекта и находящееся в салоне транспортного средства. Стоит понимать, что он не управляет фактически ВАТС, а лишь осуществляет функции контроля и надзора за функционированием искусственного интеллекта, оно также не владеет транспортным средством, что само по себе уже исключает возможность привлечения к административной ответственности с применением норм ч.1 ст.2.6.1 КоАП РФ. Ответственность оператора возможна лишь только в случае какого-либо сбоя в работе водителя-робота, когда фактическое управление транспортным средством переходит к оператору. Детально рассматривая опыт зарубежного правоприменителя, в частности, американского (на примере указанного выше случая с участием автомобиля компании Uber), можно отметить, что здесь был применен стандартный принцип привлечения к ответственности в случае ДТП (к ответственности был привлечен оператор, а сама компания-эксплуататор, являющаяся фактическим владельцем транспортного средства, была

освобождена от какой-либо ответственности). Стоит отметить, что в данном случае правоприменитель пошел по самому простому пути, не рассмотрев весь “веер” вариантов причин произошедшего. Очевидно, что ДТП по вине ВАТС может произойти по ряду независимых от оператора причин. Например, может произойти ошибка в коде, который разрабатывается компанией-разработчиком и принадлежит ей на основе исключительных прав. Эта ошибка может заключаться в нескольких символах кода, которые не обнаружить и не устранить моментально, а если предположить, что данная ошибка была внесена в код на стадии разработки, то о какой вине оператора здесь может идти речь? Оператор, как было уже указано выше, это лишь физическое лицо, осуществляющее контроль, здесь нет указания на область тех профессиональных знаний и навыков, которыми он должен обладать, кроме как логично подразумеваемого навыка вождения транспортного средства. А если предположить, что само транспортное средство, которое принадлежит на праве собственности компании-эксплуататору было неисправно, т.е. ДТП произошло не из-за ошибки в коде, а из-за несрабатывания, например, системы тормозов автомобиля? Конечно же и в данном случае ответственность оператора должна быть исключена.

Думается, что ответственность такого лица, как оператор, в случае ДТП должна быть основана на факте неисполнения им тех должностных инструкций, на основании которых он осуществляет свою деятельность в качестве оператора. Стоит сформулировать следующий принцип ответственности оператора: *оператор ВАТС подлежит ответственности, если будет установлено, что ДТП произошло вследствие явного неисполнения им своих должностных обязанностей по контролю и надзору за функционированием искусственного интеллекта, за исключением случаев, когда такой надзор (контроль) не был осуществлен в силу объективных причин*, к которым стоит относить: (1) ошибка в коде управления ВАТС, (2) техническая неисправность самого транспортного средства, (3) иные случаи,



когда исполнению функций оператора препятствовало наличие объективных (не зависящих от него) обстоятельств.

Данный принцип позволяет избежать неоправданного привлечения данного лица к ответственности. Кроме того, стоит иметь в виду нормы ст.1.5 КоАП РФ и примечание к ней. Объективно, что здесь указание на то, что лицо, привлекаемое к административной ответственности за правонарушения, предусмотренные разделом 12 КоАП РФ, должно доказывать свою невиновность не может быть применена. Думается, что в отношении оператора должна прямо действовать норма ч.3 указанной статьи, что заставляет обратиться к вопросу о пересмотре данной статьи КоАП РФ и внесении в нее изменений. Стоит также упомянуть о таком понятии как «невиновное причинение вреда» в уголовном законе (ст. 28 УК РФ), исключающее преступность деяния, когда деяние признается совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам. Представляется, что при эксплуатации подобного ТС исключается вина оператора, как должны исключаться нервно-психические перегрузки, т.к. здесь управление «на себя берёт» искусственный интеллект.

Компания-эксплуататор на основании ст.48 Гражданского кодекса (далее ГК РФ) является юридическим лицом, обладающим обособленным имуществом, включающим в себя и движимое имущество, к которому относится ВАТС. По своей правовой природе, компания-эксплуататор является фактическим владельцем данных транспортных средств и осуществляет их прямое эксплуатирование в целях извлечения прибыли. Данные факты в своей совокупности позволяют говорить о следующем.

Во-первых, являясь фактическим владельцем ВАТС, компания-эксплуататор подлежит административной ответственности как владелец

транспортного средства согласно ч.1 ст.2.6.1 КоАП РФ. Думается, что данная норма подлежит своему прямому применению даже в случаях субъективной вины в случившемся оператора, что вытекает из действия норм гражданского законодательства.

Во-вторых, подтверждая вышеуказанный тезис, стоит обратиться к ГК РФ, а именно к главе 59 настоящего кодекса. ВАТС согласно действующему законодательству прямо стоит относить к источникам повышенной опасности, равно как и любое другое транспортное средство, а следовательно здесь применимы нормы ст.1079 ГК РФ, согласно которой владелец источника повышенной опасности несет прямую ответственность за причиненный источником повышенной опасности вред, за исключением случаев, указанных законодателем в ч.2 настоящей статьи. Кроме того, ответственность указанного субъекта связана также с действием нормы ст.1095 ГК РФ, например, если ДТП случилось в силу неисправности транспортного средства, его технических недостатков. Но стоит учитывать, что подобные недостатки не могут быть связаны с недостатками в программном обеспечении, т.е. недостатками самой программы искусственного интеллекта, если не будет доказано, что данные недостатки в работе искусственного интеллекта возникли по вине эксплуататора, а не разработчика.

В-третьих, не подлежит сомнению, что к данному субъекту в полном объеме применимы нормы ст.2.10 КоАП РФ.

Основываясь на указанных выше нормах отечественного законодательства можно утверждать о наличии следующего принципа ответственности компании-эксплуататора за ДТП: *компания-эксплуататор несет ответственность за ДТП с участием ВАТС во всех случаях, независимо от причин, повлекших за собой ДТП, в силу причисления ВАТС к источникам повышенной опасности гражданским законодательством, а также в силу обладания вещными правами на указанное транспортное средство и его фактическое использование.* Применение здесь норм частного (гражданского)

права обусловлено действием нормы, закрепленной в ст.4.7 КоАП РФ, позволяющей взыскивать вред в рамках гражданского судопроизводства.

Компания-разработчик принадлежит к третьему кругу лиц, привлечение которых к ответственности в случае ДТП с участием ВАТС возможно. В силу этого, привлечение данного лица (группы лиц) к ответственности возможно при соблюдении ряда условий, что порождает возникновение следующего принципа: *компания-разработчик подлежит ответственности в случае ДТП с участием ВАТС, если ДТП произошло вследствие допущенной по вине разработчика ошибки в коде программы, которая и послужила первопричиной ДТП, за исключением случаев, когда такая техническая неисправность имела место по причине: (1) внесения исправлений в структуру кода со стороны третьих лиц (например, компании-эксплуататора), (2) технического сбоя в работе ВАТС, произошедшего по халатности оператора.*

Правовым источником возникновения ответственности данного лица стоит признать ст.1095 ГК РФ. Данная норма принадлежит прямому применению в случаях, когда установлено, что ДТП произошло из-за неправильного функционирования искусственного интеллекта, вызванного недостатком программного обеспечения, являющегося базисом его работы, если не будет установлено, что данные недостатки возникли по вине компании-эксплуататора или оператора. Стоит отметить, что ответственность данного субъекта не является административной, она скорее гражданско-правовая, возникающая вследствие причинения вреда. Очевидно, что ответственность данного субъекта, даже при ее наличии не исключает ответственности компании-эксплуататора, либо оператора, но если будет установлено, что ошибка в коде явилась единственной причиной ДТП с участием ВАТС, а компания-эксплуататор будет признана добросовестным приобретателем в силу норм ГК РФ, а значит будет презюмироваться, что компания-эксплуататор не знала и не могла знать о недостатках в программном обеспечении, данный субъект (компания-разработчик) несет

ответственность единолично, что порождает необходимость внесения в раздел 12 КоАП РФ отдельной статьи, в которой стоит установить ответственность компании-разработчика.

Думается, что существует объективная необходимость рассматривать варианты солидарной ответственности.

Основной массив законодательства указывает на прямое привлечение к ответственности (в большей степени публичной) компании-эксплуататора в силу обладания данным субъектом ВАТС. Другие же участники обладают либо правом на отдельные функциональные части (компания-разработчик), либо выполняют контрольно-надзорные функции в отношении функционирования системы (оператор). Но в силу указанных выше принципов привлечения к ответственности названных субъектов, основанных на нормах права, говорить об исключительной ответственности компании-эксплуататора не приходится. Стоит говорить о солидарности ответственности, в связи с чем возникают конструкции двусторонней ответственности, когда к ответственности привлекается два из трех указанных субъектов, либо же трехсторонней ответственности, в случае привлечения к ответственности всех трех субъектов. При этом, солидарность гражданской ответственности в прямой степени должна основываться на пропорциональности возможности несения указанным субъектом такой ответственности, особенно в случаях солидарной ответственности физического и юридического лица.

Стоит отметить, что появление ВАТС на дорогах потребует внесения соответствующих изменений в КоАП РФ, в частности, стоит предусмотреть указание на “высокоавтоматизированность” данных транспортных средств. Данное уточнение позволит избежать последующих споров о правовой квалификации и юридической ответственности в случае использования в будущем ВАТС физическими лицами для собственных нужд.

Изложенные выше принципы привлечения отдельных лиц к ответственности в связи с нарушением ВАТС ПДД, повлекшее ДТП, позволяет сформулировать следующий общий принцип: *в случае, если ДТП с*

*участием ВАТС произошло в результате нарушения ПДД со стороны ВАТС, к ответственности привлекается юридическое лицо, которое, в силу действующего гражданского законодательства, обладает вещными правами на соответствующее транспортное средство, а также солидарно и лица, вина которых в случившемся будет доказана.*

### **Список использованной литературы**

#### **Нормативные правовые акты**

- 1) Конституция Российской Федерации, принятая на всенародном референдуме 12.12.1993 года. (с изм., вступ в силу 04.07.2020 г.) // Российская газета. 1993. 25 декабря.
- 2) Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 08.07.2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 1994. №32. Ст. 3301.
- 3) Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 2001. №25. Ст.1230.
- 4) Федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ “О безопасности дорожного движения” // Собрание законодательства РФ. 1995. №24. Ст..4250.
- 5) Федеральный закон от 31 июля 2021 года №258-ФЗ "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" // Российская газета. 2021. 31 июля.

#### **Литература:**

- 1) Агапов, А.Б. Административное право: учебник для бакалавров / А.Б. Агапов. - 9-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт. 2014. С. 937.
- 2) Блажеев В.В., Егорова М.А., Дюфло А., Цифровое право: учебник (под общ. ред. В.В. Блажеева, М.А. Егоровой). - "Проспект", 2020 г.

#### **List of used literature**

#### **Regulatory legal acts**

- 1) The Constitution of the Russian Federation, adopted at a national referendum on 12.12.1993. (as amended, effective 04.07.2020) // Rossiyskaya Gazeta. 1993. December 25.
- 2) The Civil Code of the Russian Federation of November 30, 1994 No. 51-FZ (ed. of 08.07.2021) // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1994. No. 32. St. 3301.
- 3) Code of Administrative Offences of the Russian Federation No. 195-FZ of December 30, 2001 (with amendments and additions, intro. effective from 01.09.2021) // Collection of legislation of the Russian Federation. 2001. No. 25. St.1230.
- 4) Federal Law of the Russian Federation No. 196-FZ of December 10, 1995 "About road safety" // Collection of legislation of the Russian Federation. 1995. No.24. St..4250.
- 5) Federal Law No. 258-FZ of July 31, 2021 "On Experimental Legal Regimes in the Field of Digital innovations in the Russian Federation" // Rossiyskaya Gazeta. 2021. July 31.

#### **Literature:**

- 1) Agapov, A.B. Administrative law: textbook for bachelors / A.B. Agapov. - 9th ed., reprint. and additional - M.: Yurayt Publishing House. 2014. p. 937.
- 2) Blazheev V.V., Egorova M.A., Duflo A., Digital law: textbook (under the general editorship of V.V. Blazheev, M.A. Egorova). - "Prospect", 2020.