

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по науке и инновациям
ФГАОУ ВО «Национальный
исследовательский Нижегородский
государственный университет
им. Н.И. Лобачевского»,
кандидат физико-математических наук



М.Ю. Грязнов

сентябрь 2026 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

— федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» на диссертацию Хвостикова Данила Владимировича на тему «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения», представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки)
(Саратов, 2026. – 223 с.)

Диссертационное исследование Хвостикова Данила Владимировича посвящено актуальной и имеющей существенное значение для современной административно-правовой науки проблеме формирования административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (далее – ВАТС). Избранная автором тема непосредственно связана с происходящей цифровой трансформацией транспортной сферы, внедрением систем искусственного

интеллекта, автоматизированного управления и дистанционной поддержки, а также с необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения в условиях изменения традиционной роли человека в процессе управления транспортным средством.

Актуальность исследования обусловлена тем, что развитие высокоавтоматизированного транспорта затрагивает не только техническую модернизацию транспортных средств, но и основы публичного управления. Перед государством возникают задачи по определению условий допуска таких транспортных средств к эксплуатации, государственному учету и регистрации, разграничению компетенции органов исполнительной власти, установлению обязательных требований к программному и техническому сопровождению, организации контроля и надзора, а также формированию новой модели административной ответственности. Внедрение ВАТС приводит к перераспределению функций между водителем, владельцем, эксплуатантом, оператором дистанционной поддержки, изготовителем, разработчиком автоматизированной системы вождения и сервисной организацией, что объективно требует переосмысления административно-правовых конструкций.

Научная и практическая значимость темы усиливается отсутствием в Российской Федерации завершенной и системной модели постоянного правового регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Действующие экспериментальные правовые режимы, подзаконные нормативные правовые акты и документы технического регулирования создают необходимые предпосылки для апробации отдельных решений, однако не устраняют фрагментарность понятийного аппарата, неопределенность субъектного состава, различия в условиях допуска и недостаточную разработанность оснований административной ответственности. В связи с этим обращение Хвостикова Д.В. к комплексному исследованию административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения является своевременным и обоснованным.

Следует также учитывать стратегическое значение автономных транспортных технологий для обеспечения технологического лидерства,

транспортной доступности, устойчивости логистических и пассажирских перевозок, развития агропромышленного комплекса и снижения влияния человеческого фактора на аварийность. Автор справедливо рассматривает ВАТС не как изолированное техническое устройство, а как элемент транспортной системы, функционирование которого связано с реализацией публичных интересов и потому требует специального административно-правового сопровождения.

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 по совершенствованию законодательства в исследуемой сфере. Поставленная цель конкретизирована системой взаимосвязанных задач, включающих формирование понятийно-категориального аппарата, классификацию ВАТС, определение принципов регулирования, исследование зарубежного опыта, выявление особенностей правовых режимов отдельных видов ВАТС и разработку предложений.

Объект и предмет исследования определены корректно и соответствуют заявленной теме. Объектом выступают общественные отношения, возникающие в процессе использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и осуществления публичного управления в данной сфере. Предмет охватывает доктринальные положения, нормы административного права, правоприменительную практику, документы экспериментального и технического регулирования, а также зарубежные модели допуска, эксплуатации, контроля и ответственности.

Методологическая основа работы представлена совокупностью общенаучных и частнонаучных методов. Использование формально-юридического, сравнительно-правового, системно-структурного и иных методов позволило автору исследовать нормативный материал, сопоставить российские и зарубежные подходы, сформулировать собственные определения, классификации и предложения по совершенствованию законодательства.

Эмпирическая база включает материалы опытной эксплуатации ВАТС, сведения о происшествиях, российскую и зарубежную практику, аналитические документы, а также результаты экспертного опроса 47 представителей Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти. Привлечение мнения профильного экспертного сообщества усиливает доказательственную основу выводов диссертанта.

Структура диссертации подчинена цели и задачам исследования. Работа объемом 223 страницы включает введение, две главы, объединяющие девять параграфов, заключение, список использованных источников, насчитывающий 189 наименований, и три приложения. В приложениях представлены результаты экспертного опроса и проекты изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Такая структура позволяет последовательно перейти от общетеоретического осмысления исследуемой сферы к разработке дифференцированных режимов использования отдельных видов ВАТС и предложений об административной ответственности.

Во введении автором убедительно обоснована актуальность темы, определена степень ее научной разработанности, сформулированы объект, предмет, цель и задачи исследования, раскрыты теоретическая, нормативная, эмпирическая и методологическая основы, изложены положения научной новизны, теоретическая и практическая значимость, а также сведения об апробации результатов. Положительно следует оценить то обстоятельство, что диссертант разграничивает предмет своего исследования и ранее выполненные работы, посвященные беспилотному транспорту, обосновывая самостоятельное значение категории высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и необходимость дифференциации режимов их использования.

Первая глава «Общетеоретические основы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных

средств гражданского назначения» состоит из четырех параграфов и формирует теоретическую основу всей работы.

В первом параграфе первой главы (с. 24–44) исследуются понятие и содержание административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения. Автор анализирует нормативные и доктринальные подходы к категориям «автономное транспортное средство», «беспилотное транспортное средство», «высокоавтоматизированное транспортное средство», выделяет юридически значимые признаки исследуемого объекта и предлагает собственное определение. Заслуживает поддержки вывод о том, что содержание административно-правового регулирования в данной сфере включает не только установление технических требований, но и регламентацию допуска, субъектного состава, прав и обязанностей участников эксплуатации, государственного контроля, надзора, фиксации эксплуатационных данных и административного принуждения.

Во втором параграфе первой главы (с. 44–56) разработана многоуровневая классификация ВАТС гражданского назначения. Диссертант использует такие критерии, как степень автоматизации, среда эксплуатации, характер взаимодействия с транспортной инфраструктурой и иными участниками движения, функциональное назначение, субъект эксплуатации и режим правового допуска. Научная ценность классификации состоит в том, что автор связывает ее не с формальным упорядочением технических объектов, а с возможностью дифференцировать условия допуска, объем административно-правовых обязанностей, формы контроля и надзора и основания ответственности. Представляется обоснованным вывод о прикладном значении классификации для перехода от преимущественно экспериментального регулирования к устойчивой модели публично-правового воздействия.

Третий параграф первой главы (с. 56–66) посвящен принципам административно-правового регулирования использования ВАТС. Автор предлагает разграничивать общие и специальные принципы по их функциональному назначению. К общим отнесены законность, справедливость, равенство, приоритет прав и свобод личности, правовая определенность и

ответственность. Специальные принципы представлены распределенной управленческой ответственностью, функциональной обусловленностью административно-правовых обязанностей, технологической нейтральностью, поэтапной институционализацией и обеспечением баланса публичных и частных интересов. Предлагаемая система принципов обладает методологическим значением, поскольку задает ориентиры для нормотворчества и правоприменения в технологически изменчивой сфере.

В четвертом параграфе первой главы (с. 66–93) проведен сравнительно-правовой анализ организационно-правовых аспектов эксплуатации автономного транспорта в США, Сингапуре и КНР. Выбор государств позволяет сопоставить различные модели публичного управления: сочетание федерального и регионального регулирования в США, адаптивную разрешительную модель Сингапура и территориально ограниченные режимы поэтапного допуска в КНР. Автор не ограничивается описанием зарубежного опыта, а выявляет элементы, пригодные для адаптации в российской правовой системе: состояние минимального риска, разрешительные процедуры, предварительную оценку безопасности, регистраторы данных, гибкое обновление специальных правил, межведомственную координацию, требования к кибербезопасности и мониторинг эксплуатационных данных.

Вторая глава «Административно-правовое регулирование использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения» включает пять параграфов и имеет выраженную прикладную направленность. Ее содержание логически продолжает разработанную в первой главе классификацию и демонстрирует, каким образом функциональное назначение транспортного средства влияет на конструкцию специального административно-правового режима.

В первом параграфе второй главы (с. 94–109) рассматривается административно-правовое регулирование использования легковых ВАТС. Автор обосновывает регистрационно-контрольный режим допуска, обусловленный массовым участием легковых транспортных средств в дорожном движении, их взаимодействием с неопределенным кругом лиц и необходимостью

фиксации пределов использования автоматизированного режима. В регистрационных документах предлагается отражать сведения об автоматизированной системе вождения, уровне автоматизации, среде штатной эксплуатации, устройстве регистрации данных и навигационно-информационном оборудовании. Положительно оценивается идея формирования навигационно-информационного контура на основе ГЛОНАСС и ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», способного выполнять не только техническую, но и контрольную и доказательственную функции.

Во втором параграфе второй главы (с. 109–122) исследуются грузовые ВАТС. Их правовая специфика раскрывается через включенность в перевозочный процесс, движение по заранее определенным маршрутам и транспортным коридорам, повышенное значение диспетчерского сопровождения и дистанционной поддержки. Автор предлагает маршрутно-коридорный режим, предусматривающий предварительную оценку маршрута, фиксацию сведений о перевозчике, эксплуатанте и операторе дистанционной поддержки, требования к связи, местам безопасной остановки и переходу в состояние минимального риска. Достоинством параграфа является связь теоретических выводов с практикой развития беспилотных логистических коридоров в Российской Федерации.

Третий параграф второй главы (с. 122–134) посвящен ВАТС общественного назначения. Диссертант обоснованно исходит из двойственной природы таких транспортных средств: они одновременно являются участниками дорожного движения и средством публичного транспортного обслуживания населения. Предложенный специальный режим допуска к пассажирским перевозкам учитывает предварительную оценку маршрута или зоны перевозок, готовность остановочной и цифровой инфраструктуры, диспетчерское сопровождение, информирование пассажиров, порядок эвакуации, доступность транспортной услуги и контроль качества перевозок. Такой подход позволяет связать технологическую безопасность ВАТС с публичными обязанностями по обеспечению регулярности и доступности транспортного обслуживания.

В четвертом параграфе второй главы (с. 134–146) исследуются ВАТС агропромышленного назначения. Автор справедливо отмечает, что

определяющее значение здесь имеет не постоянное участие в дорожном движении, а включенность автоматизированной техники в агротехнологический производственный процесс. В связи с этим предлагается производственно-технологический режим эксплуатации, объединяющий государственный учет самоходных машин, контроль технического состояния, требования к цифровой платформе, навигации и регистрации данных, а также разграничение эксплуатации в контролируемой производственной среде и при выезде на дороги общего пользования. Данный вывод развивает административно-правовую проблематику за пределами традиционно исследуемого автомобильного транспорта.

Пятый параграф второй главы (с. 146–174) посвящен административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации ВАТС. Автор показывает недостаточность традиционной модели главы 12 КоАП РФ, ориентированной преимущественно на непосредственное управление транспортным средством водителем. В диссертации предлагается функциональная модель ответственности, при которой субъектом может выступать только участник эксплуатации, на которого нормативно возложена конкретная обязанность и который имел реальную возможность влиять на безопасное функционирование ВАТС. Обоснованы специальные составы правонарушений, связанные с нарушением условий допуска, отсутствием обязательной дистанционной поддержки, ненадлежащим техническим и программным сопровождением, несанкционированным вмешательством в программное обеспечение, а также сокрытием или искажением эксплуатационных и телеметрических данных.

Отдельного положительного упоминания заслуживает предложение о признании журналов событий, телеметрии, данных устройств регистрации и иных цифровых следов самостоятельными юридически значимыми источниками доказательств по делам об административных правонарушениях. Такой подход соответствует природе автоматизированного управления, поскольку именно цифровые данные позволяют установить режим функционирования транспортного средства, соблюдение среды штатной эксплуатации, факт

вмешательства в программно-аппаратный комплекс и действия конкретных участников эксплуатационного процесса.

В заключении обобщены основные результаты исследования, раскрыта взаимосвязь разработанных понятий, классификации, принципов, специальных режимов и модели административной ответственности. Автором обозначены также перспективные направления дальнейшей научной разработки: формирование постоянного режима допуска ВАТС, уточнение статуса участников эксплуатации, развитие процедур сертификации и государственного контроля, совершенствование порядка получения и оценки цифровых доказательств, а также административно-правовое обеспечение кибербезопасности.

Научная новизна диссертационного исследования обусловлена комплексным подходом к решению научной задачи формирования теоретической основы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

К числу результатов, обладающих научной новизной, следует прежде всего отнести разработанный понятийно-категориальный аппарат. Автором сформулированы определения административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения и самого высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения, основанные на сочетании технических и юридически значимых признаков: наличии автоматизированной системы управления, установленной среды эксплуатации, специального режима допуска и распределения функций между несколькими субъектами.

Новизной обладает вывод о самостоятельном административно-правовом значении общественных отношений, складывающихся в процессе использования ВАТС. Автор убедительно показывает, что участие автоматизированной системы в динамической задаче управления изменяет традиционную конструкцию транспортного правоотношения и требует функционального разграничения полномочий органов исполнительной власти по направлениям допуска, учета,

регистрации, контроля, фиксации данных, информационной безопасности и административного воздействия.

Заслуживает поддержки предложенная классификация ВАТС по совокупности юридически значимых критериев. В отличие от технических классификаций уровней автоматизации, авторская модель ориентирована на решение административно-правовых задач и позволяет определять различный объем обязанностей участников эксплуатации и содержание специальных режимов.

Элементами научной новизны характеризуется система принципов административно-правового регулирования, особенно сформулированные автором специальные принципы распределенной управленческой ответственности, функциональной обусловленности обязанностей и поэтапной институционализации. Их использование позволяет согласовать стабильность правового регулирования с постоянным развитием технологий автоматизированного управления.

Научный интерес представляет результат сравнительно-правового анализа, выраженный в конкретных предложениях по адаптации зарубежных решений. Автором обоснованы требования к состоянию минимального риска, механизмы оперативной корректировки специальных правил, территориально ограниченные эксперименты, а также обязательные требования к кибербезопасности, сертификации систем безопасности и мониторингу эксплуатационных данных.

Существенным результатом является разработка четырех дифференцированных административно-правовых режимов: регистрационно-контрольного для легковых ВАТС, маршрутно-коридорного для грузовых ВАТС, специального режима допуска к пассажирским перевозкам для ВАТС общественного назначения и производственно-технологического режима для агропромышленных ВАТС. Предлагаемая модель демонстрирует практическую реализацию авторской классификации и может быть использована при построении постоянного правового режима эксплуатации высокоавтоматизированного транспорта.

Новизной обладает функциональная модель административной ответственности, связывающая ответственность не с формальным статусом владельца или водителя, а с конкретной обязанностью и реальной ролью лица в безопасной эксплуатации ВАТС. На этой основе автор формулирует специальные составы административных правонарушений и предлагает изменения в КоАП РФ и законодательство о безопасности дорожного движения.

Самостоятельное значение имеет вывод о необходимости нормативного признания цифровых эксплуатационных данных юридически значимыми доказательствами. Данный результат формирует основу для последующего развития административно-процессуальных правил получения, хранения, проверки и оценки телеметрии и журналов событий.

Теоретическое значение диссертационного исследования заключается в развитии научных представлений о содержании административно-правового регулирования технологически сложных транспортных отношений. Полученные результаты расширяют понятийный аппарат административного права, развивают учение об административно-правовых режимах, принципах публичного управления, государственном контроле и административной ответственности в условиях цифровизации. Положения диссертации могут быть использованы в дальнейших исследованиях проблем высокотехнологичного права, транспортного права, цифрового публичного управления и административно-деликтного законодательства.

Практическая значимость работы определяется конкретностью предложений по совершенствованию законодательства. Подготовленные автором проекты изменений в КоАП РФ и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» позволяют оценить реализуемость научных выводов. Результаты могут быть учтены при разработке федерального закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах, совершенствовании экспериментальных правовых режимов, правил государственного учета и регистрации, административных регламентов контроля и надзора, а также требований к фиксации и защите эксплуатационных данных. Материалы

исследования представляют интерес для образовательного процесса при преподавании административного, транспортного и информационного права.

Достоверность и обоснованность выводов обеспечиваются широкой нормативной, теоретической и эмпирической базой, применением взаимодополняющих методов исследования, сопоставлением отечественных и зарубежных подходов, использованием статистических и аналитических материалов, а также экспертной верификацией отдельных положений. Автором проанализирован значительный массив российских и зарубежных нормативных правовых актов, технических стандартов, правоприменительных материалов и научных источников.

Основные результаты диссертационного исследования получили необходимую апробацию. Они отражены в девяти научных публикациях, включая четыре статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, а также представлены в докладах на международных и всероссийских научно-практических мероприятиях. Содержание опубликованных работ соответствует основным положениям диссертации.

Диссертация написана в научном стиле, материал изложен последовательно и аргументированно. Автореферат отражает основные положения и результаты диссертации и соответствует ее содержанию. Оформление работы в целом отвечает требованиям, предъявляемым к научно-квалификационным исследованиям данного вида.

Вместе с тем положительная оценка диссертационного исследования не исключает наличия отдельных дискуссионных положений, требующих дополнительного пояснения соискателя в ходе публичной защиты:

1. Предложенное автором определение высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения охватывает транспортные средства с различной степенью автоматизации, а классификация включает класс А с частичной автоматизацией, который сам диссертант характеризует как пограничный (с. 40, 49–51 диссертации; положения 1 и 3, выносимые на защиту).

В связи с этим требует уточнения критерий, позволяющий отграничить собственно высокоавтоматизированное транспортное средство от традиционного транспортного средства, оснащенного отдельными системами помощи водителю. Не приводит ли включение класса А к чрезмерному расширению предмета специального административно-правового режима?

2. Автор обосновывает самостоятельные режимы для легковых, грузовых, общественных и агропромышленных ВАС (с. 94–146 диссертации). Вместе с тем на практике одно транспортное средство может одновременно подпадать под несколько классификационных критериев: например, легковой автомобиль может использоваться в качестве беспилотного такси и тем самым выполнять функцию общественного транспортного обслуживания; агропромышленная техника может осуществлять перевозку груза и выезжать на дороги общего пользования. Каким образом должны разрешаться вопросы конкуренции и сочетания предложенных режимов: путем выбора основного функционального назначения, кумулятивного применения требований либо установления приоритета более строгого режима?

3. Функциональная модель административной ответственности предполагает распределение обязанностей между владельцем, эксплуатантом, оператором дистанционной поддержки, изготовителем, разработчиком программного обеспечения и сервисной организацией (с. 146–174 диссертации; положения 10 и 11, выносимые на защиту). Однако практическое применение такой модели потребует четких критериев установления вины и причинной связи, особенно когда нарушение обусловлено совокупностью технического дефекта, программной ошибки и ненадлежащих действий оператора. Какие юридические признаки, по мнению автора, должны позволять разграничить административную ответственность указанных субъектов между собой?

4. Предложение о признании телеметрии, журналов событий и иных цифровых следов самостоятельными источниками доказательств является обоснованным, однако требует дальнейшей процессуальной конкретизации (с. 173–174 диссертации; положение 12, выносимое на защиту). Необходимо определить порядок извлечения и хранения данных, подтверждения их

целостности и происхождения, доступа участников производства по делу, проверки программных средств, исключения несанкционированного изменения и защиты персональных данных. Какие минимальные процессуальные гарантии, по мнению диссертанта, должны быть закреплены в КоАП РФ для признания таких сведений допустимыми и достоверными доказательствами?

Высказанные замечания носят дискуссионный характер, ориентированы на дальнейшее развитие предложенной автором концепции и не снижают общей положительной оценки диссертационного исследования, его научной новизны, теоретической и практической значимости.

Все основные выводы и предложения, сформулированные Хвостиковым Д.В., взаимосвязаны с целью и задачами работы, опираются на проведенный анализ и в достаточной степени аргументированы. Диссертационное исследование является самостоятельным, завершенным и внутренне единым научно-квалификационным трудом.

Таким образом, диссертация Хвостикова Даниила Владимировича на тему «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения» представляет собой завершенную научно-квалификационную работу, в которой решена имеющая существенное значение для развития науки административного права научная задача по формированию теоретической основы административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения и разработаны практические предложения по совершенствованию законодательства.

Диссертация соответствует требованиям Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, а ее автор – Хвостиков Данил Владимирович – заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки).

Отзыв на диссертацию Хвостикова Д.В. подготовлен доцентом кафедры административного и финансового права юридического факультета ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского», кандидатом юридических наук, доцентом Ширеевой Екатериной Валерьяновной.

Отзыв заслушан, обсужден и утвержден на заседании кафедры административного и финансового права юридического факультета ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» «31» августа 2026 года (протокол № 1).

Заведующий кафедрой административного
и финансового права юридического факультета
ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский
Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского»,
доктор юридических наук, профессор

«31» августа 2026 г.  Подпись уполномоченного лица: Алексей Владимирович Мартынов
Т.А. СУББОТИНА

Сведения о ведущей организации: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского».

Сокращенные наименования на русском языке: Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского; Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского; ННГУ им. Н.И. Лобачевского; Университет Лобачевского; ННГУ.

Почтовый адрес организации: 603022, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, 23

Телефон: +7(831) 462-30-03

Адрес электронной почты: unn@unn.ru

Адрес официального сайта в сети «Интернет»: <http://www.unn.ru>

Сведения о ведущей организации:

1. Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»

2. Россия, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, 23

3. Почтовый адрес: 603022, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, д. 23
телефон: +7 (831) 452-30-03

адрес электронной почты: unn@unn.ru

официальный сайт: <https://www.unn.ru>

4. Основные публикации работников ведущей организации по теме диссертации за последние 5 лет в рецензируемых научных изданиях:

1. *Головизнина Ю.И.* Обеспечение правил безопасности при использовании генеративного искусственного интеллекта в деятельности государственных органов / Ю.И. Головизнина // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): материалы международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 21 марта 2025 г.). СПб: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2025. С. 1277-1281.

2. *Головизнина Ю.И.* Оператор синтетических данных в органах исполнительной власти в механизме обеспечения национальной безопасности их использования / Ю.И. Головизнина, И.А. Синьков // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2025. № 4(63). С. 218-227.

3. *Мартынов А.В.* Правовой режим синтетических данных, используемых в деятельности органов исполнительной власти / А.В. Мартынов, Е.В. Ширеева // Lex Russica (Русский закон). 2025. Т. 78. № 11(228). С. 54-69.

4. *Мартынов А.В.* Понятие и виды синтетических данных: к вопросу о необходимости правового регулирования в российском законодательстве / А.В. Мартынов, Е.В. Ширеева // Журнал российского права. 2025. Т. 29. № 11. С. 135-148.

5. *Мартынов А.В.* Актуальные вопросы использования генеративного искусственного интеллекта при взаимодействии органов публичной власти с гражданами / А.В. Мартынов // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): материалы международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 21 марта 2025 г.). СПб: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2025. С. 49-59.

6. *Черников В.В.* Федеральный государственный контроль (надзор) в сфере транспорта: теоретические и организационно-правовые вопросы / В.В. Черников // Административное право и процесс. 2025. № 4. С. 38-43.

7. *Ширеева Е.В.* Использование результатов контрольной (надзорной) деятельности на стадии возбуждения дела об административном правонарушении / Е.В. Ширеева // Административное право и процесс. 2025. № 4. С. 68-72.

8. *Ширеева Е.В.* Источники формирования синтетических данных, используемых в деятельности органов публичного управления / Е.В. Ширеева // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): материалы международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 21 марта 2025 г.). СПб: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2025. С. 239-243.

9. *Мартынов А.В.* Контрольно-надзорное производство как часть современного административного процесса / А.В. Мартынов // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): материалы международной научно-практической конференции, посвящённой памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации Сорокина Валентина Дмитриевича в связи со 100-летием со дня рождения (Санкт-Петербург, 29 марта 2024 г.). СПб: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2024. С. 700-712.

10. *Синьков И.А.* Контроль за исполнением административных актов реагирования, принимаемых по результатам контрольно-надзорной деятельности / И.А. Синьков // Евразийский юридический журнал. 2024. № 12(199). С. 176-178.

11. *Мартынов А.В.* Административные акты органов государственного контроля и надзора: понятие, особенности и классификация / А.В. Мартынов // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 11. С. 8-22.

12. *Мартынов А.В.* Цифровые технологии в процессе доказывания в производстве по делам об административных правонарушениях / А.В. Мартынов, Я.А. Куликова // Судебная власть в России (к 100-летию Верховного Суда РФ): материалы Всероссийской научно-практической конференции (Нижний Новгород, 08–09 ноября 2022 г.). Нижний Новгород: «Радонеж». 2023. С. 195-201.

13. *Ширеева Е.В.* Экспериментальные правовые режимы: влияние на развитие креативной личности и креативных индустрий / Е.В. Ширеева // Государство и право России в современном мире: материалы XII Московской юридической недели. XXII Международная научно-практическая конференция; XXIII Международная научно-практическая конференция Юридического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова: в 5 ч. (Москва, 23–25 ноября 2022 г.). М.: Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА). 2023. Ч. 5 С. 180-183.

14. *Мартынов А.В.* Внешние риски, оказывающие негативное влияние на правовое регулирование и саморегулирование в сфере цифровых

технологий / А.В. Мартынов, М.В. Бундин // Бачиловские чтения: материалы четвертой международной научно-практической конференции (Москва, 05–06 февраля 2021 г.). Саратов: «Амирит». 2022. С. 300-303.

15. *Мартынов А.В.* Контроль и надзор в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / А.В. Мартынов // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2022. № 11(99). С. 50-59.

*В диссертационный совет 24.2.390.02,
созданный на базе федерального
государственного бюджетного
образовательного учреждения
высшего образования
«Саратовская государственная
юридическая академия»*

*410056, город Саратов,
ул. им. Н.Г. Чернышевского,
зд. 104, стр. 1*

ОТЗЫВ

официального оппонента Дугенец Александра Сергеевича,
доктора юридических наук, профессора,
на диссертацию Хвостикова Данила Владимировича
на тему «Административно-правовое регулирование использования
высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского
назначения», представленную в диссертационный совет 24.2.390.02 при
Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении
высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия»
к защите на соискание учёной степени кандидата юридических наук по
специальности

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

*(научный руководитель – доктор юридических наук,
профессор Соколов Александр Юрьевич)*

Диссертационное исследование Данила Владимировича посвящено актуальной для административно-правовой науки проблеме формирования устойчивой модели публично-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (далее – ВАТС).

Представляется, что выбор темы обусловлен тем, что внедрение автоматизированных систем вождения изменяет не только технический облик транспортного средства, но и традиционную структуру управленческих отношений, в которой водитель длительное время выступал центральным

субъектом исполнения правил дорожного движения и несения юридической ответственности.

Современный этап развития ВАТС характеризуется одновременным существованием экспериментальных правовых режимов, технических стандартов, отраслевых требований и продолжающейся законопроектной работы. В таких условиях особое значение приобретает научная выработка понятийного аппарата, критериев классификации, принципов административно-правового воздействия и подходов к разграничению функций между владельцем, эксплуатантом, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, изготовителем, разработчиком программного обеспечения, сервисной организацией и органами публичной власти.

Актуальность работы усиливается тем, что развитие высокоавтоматизированного транспорта связано с обеспечением безопасности дорожного движения, технологической независимости, устойчивости транспортной системы, защиты эксплуатационных данных и созданием правовых условий для перехода от ограниченных экспериментов к постоянной эксплуатации. В этой связи поставленная Данилом Владимировичем научная задача носит как теоретический, так и выраженный практический характер.

Цель оппонируемого исследования состоит в разработке и обосновании теоретических положений, формирующих основу административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения, и в выработке практических рекомендаций по необходимому совершенствованию законодательства. Поставленной цели соответствуют задачи, связанные с определением понятия и содержания административно-правового регулирования, классификацией ВАТС, формированием системы принципов, анализом зарубежных моделей, обоснованием специальных режимов эксплуатации отдельных видов ВАТС и разработкой модели административной ответственности.

Объект и предмет исследования сформулированы корректно и отражают публично-правовую направленность работы. Предмет охватывает административно-правовую доктрину, российские нормативные акты, международные и зарубежные источники, экспериментальное регулирование и правоприменительный материал. Следует положительно оценить то обстоятельство, что Данил Владимирович не ограничивается только анализом дорожного движения в узком смысле, а включает в предмет вопросы допуска, учета, регистрации, государственного контроля и надзора, цифрового сопровождения и административной ответственности.

Эмпирическая база включает аналитические и статистические материалы, материалы опытной эксплуатации ВАТС, сведения об имевших место происшествиях, российскую и зарубежную правоприменительную практику, а также результаты экспертного опроса 47 респондентов, представляющих Министерство транспорта Российской Федерации и соответствующие федеральные органы исполнительной власти. Использование экспертного материала придает работе прикладную направленность и позволяет сопоставлять научные предложения с оценками специалистов транспортной сферы.

Первая глава состоит из четырех параграфов и формирует общетеоретическую основу исследования. В параграфе 1.1 уважаемый автор последовательно анализирует терминологию, используемую в российском праве, экспериментальных правовых режимах, международных документах и технических стандартах. Существенным является вывод о том, что высокоавтоматизированное транспортное средство должно рассматриваться не только через наличие автоматизированной системы вождения, но и через характер выполнения динамической задачи управления, установленную среду эксплуатации и распределенный субъектный состав.

Важным результатом является авторское определение административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения как целенаправленного административно-правового

воздействия государства, осуществляемого посредством системы норм, процедур и мер публичного воздействия. Такая дефиниция ориентирует исследование на комплекс инструментов публичного управления и позволяет вывести проблематику за пределы исключительно технического регулирования.

В параграфе 1.2 предложена классификация БАТС по шести юридически значимым критериям:

- степени автоматизации,
- среде эксплуатации,
- характеру взаимодействия с инфраструктурой и иными участниками движения,
- функциональному назначению,
- субъекту эксплуатации
- режиму правового допуска.

Положительно следует оценить то, что Данил Владимирович специально соотносит категории «БАТС 1» и «БАТС 2», используемые в российских экспериментальных правовых режимах, с международными уровнями автоматизации и показывает различие их назначения: первые отражают организационно-правовую модель эксперимента, а вторые — функциональное распределение задачи управления между человеком и системой.

Параграф 1.3 посвящен основополагающим принципам административно-правового регулирования. Уважаемый диссертант разграничивает общие и специальные принципы. К специальным отнесены распределенная управленческая ответственность, функциональная обусловленность административно-правовых обязанностей, технологическая нейтральность, поэтапная институционализация и обеспечение баланса публичных и частных интересов. Представленная система позволяет связать устойчивость правовых требований с технологической изменчивостью объекта регулирования.

Результаты проведенного сравнительно-правового анализа аналогичной правоприменительной и практической практики в США, Сингапуре и КНР (параграф 1.4) имеет не только описательное, но и прикладное значение. Данил Владимирович выделяет элементы, пригодные для адаптации в российском праве:

состояние минимального риска,
предварительную оценку безопасности,
разрешительный допуск,
административный мониторинг происшествий,
территориально ограниченные эксперименты,
требования к кибербезопасности и защите эксплуатационных данных.

Заслуживает внимания, что американская практика актуализирована с учетом изменений 2025 года, а российская отчетность – в рамках экспериментального режима сопоставлена с механизмом мониторинга NHTSA.

Вторая глава содержит пять параграфов и демонстрирует прикладное значение предложенной классификации. Для легковых ВАТС обоснован регистрационно-контрольный режим, предполагающий фиксацию уровня автоматизации, среды штатной эксплуатации, параметров автоматизированной системы вождения и устройства регистрации данных. Для грузовых ВАТС предложен маршрутно-коридорный режим, в котором юридическое значение приобретают предварительно согласованный маршрут, транспортный коридор, устойчивость связи, дистанционная поддержка, места безопасной остановки и состояние минимального риска.

В отношении общественного транспорта разработан специальный режим допуска к пассажирским перевозкам, учитывающий публичную значимость транспортной услуги, безопасность неопределенного круга пассажиров, доступность перевозки, состояние остановочной и цифровой инфраструктуры, порядок информирования и экстренной эвакуации. Применительно к агропромышленной технике Данил Владимирович

обосновывает производственно-технологический режим и справедливо связывает его не с созданием параллельной системы регистрации, а с развитием действующего государственного учета самоходных машин специальными сведениями об автоматизированной системе и производственной среде эксплуатации.

Завершающий параграф посвящен административной ответственности. Следует отметить, что уважаемый автор существенно конкретизирует вопрос вины разработчика программного обеспечения, связывая ее не с самим фактом алгоритмического сбоя, а с критериями надлежащего тестирования, верификации, документирования, обновления, информирования о критических ошибках и обеспечения киберустойчивости. Это позволит, как представляется, избежать объективного вменения и согласуется с общими началами административной ответственности в современном российском праве.

Научная новизна оппонируемой диссертации обусловлена комплексным формированием теоретической основы административно-правового регулирования ВАТС гражданского назначения. Данилом Владимировичем разработаны взаимосвязанные определения, юридически ориентированная классификация, система принципов, модель дифференцированных административно-правовых режимов и функциональный подход к ответственности участников эксплуатации.

К числу значимых результатов следует отнести обоснование самостоятельного административно-правового значения отношений, возникающих в связи с использованием ВАТС, и предложение разграничивать полномочия органов исполнительной власти по направлениям допуска, учета, регистрации, контроля, фиксации данных, информационной безопасности и применения мер административного воздействия.

Практическая значимость подтверждается подготовленными авторскими проектами изменений в КоАП РФ и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Основные результаты отражены

в девяти научных публикациях, четыре из которых опубликованы в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК, и апробированы на научно-практических мероприятиях. Автореферат соответствует основному содержанию диссертации.

Положительно оценивая проведенное диссертационное исследование, представляется возможным обратить внимание уважаемых членов диссертационного совета на ряд дискуссионных положений, которые требуют, по мнению официального оппонента, дополнительного пояснения в ходе публичной защиты:

1. В авторском определении высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения специальный административно-правовой режим включен в число признаков самого транспортного средства (с. 14, 39-40 диссертации). Между тем правовой режим по своей природе является способом нормативной организации использования уже квалифицированного объекта. В этой связи возникает вопрос о логической последовательности: какие технические и функциональные признаки должны позволить признать транспортное средство высокоавтоматизированным до установления соответствующего специального режима?

2. В диссертации в качестве оснований классификации используются степень автоматизации, среда эксплуатации, характер взаимодействия с транспортной инфраструктурой и иными участниками движения, функциональное назначение, субъект эксплуатации и режим правового допуска. Вместе с тем названные критерии характеризуют исследуемый объект с различных сторон и относятся к неодинаковым уровням его правовой и фактической характеристики. Так, степень автоматизации и характер взаимодействия с инфраструктурой отражают преимущественно технические и функциональные свойства транспортного средства, функциональное назначение связано с целями его использования, субъект эксплуатации характеризует участника соответствующих правоотношений,

тогда как режим правового допуска представляет собой уже юридическое состояние транспортного средства, возникающее в результате применения к нему определенного комплекса административно-правовых норм. Следовательно, требуется дополнительное обоснование вопроса о том, следует ли рассматривать предложенную Данилом Владимировичем конструкцию как единую классификацию ВАТС либо как систему взаимосвязанных самостоятельных классификаций, сформированных по различным юридически значимым основаниям?

3. К специальным принципам уважаемый соискатель относит одновременно принцип распределенной управленческой ответственности и принцип функциональной обусловленности административно-правовых обязанностей (с. 64–66). Содержание первого принципа раскрывается через дифференциацию обязанностей и оснований ответственности между участниками эксплуатации, что частично совпадает со вторым принципом. Кроме того, термин «ответственность» способен обозначать как позитивную обязанность надлежащего поведения, так и ретроспективную юридическую ответственность. В ходе защиты целесообразно четче разграничить нормативное содержание этих двух принципов и дополнительно пояснить, почему распределение функций и обязанностей формулируется именно как принцип «управленческой ответственности».

Полагаем, что указанные замечания и пожелания имеют дискуссионный и уточняющий характер, не затрагивают основного содержания диссертации, не снижают научной значимости полученных результатов и общей положительной оценки исследования в целом.

Диссертация Хвостикова Данила Владимировича «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения» представляет собой самостоятельную, завершенную научно-квалификационную работу, в которой решена научная задача, имеющая значение для развития науки

административного права, и сформулированы научно обоснованные предложения по совершенствованию отечественного законодательства.

Работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, установленным разделом II Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (в актуальной редакции), а ее автор – Хвостиков Данил Владимирович, заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Официальный оппонент –

главный научный сотрудник центра изучения проблем управления и организации исполнения наказаний в уголовно-исполнительной системе
Федерального казенного учреждения

«Научно-исследовательский институт

Федеральной службы исполнения наказаний»,

научная специальность по докторской диссертации: 12.00.14 –

административное право, финансовое право, информационное право,

Заслуженный юрист Российской Федерации,

доктор юридических наук,

профессор

Александр Сергеевич Дугенец

19 августа 2026 г.

Федеральное казенное учреждение

«Научно-исследовательский институт

Федеральной службы исполнения наказаний» (ФКУ НИИ ФСИН России);

Телефон: +7 (495) 983-93-23;

Адрес: 125130, г. Москва, ул. Нарвская, дом 15А, стр. 1;

Адрес электронной почты: nii@fsin.gov.ru

Официальный сайт: <https://www.nii.fsin.su/>

Подпись Дугенец А.С. заверяю
Врио Начальника НИИ ФСИН России
Аверкин С.В.
Ф.И.О. _____
«19» _____ 08 _____ 2026 г.
Подпись _____



Сведения об официальном оппоненте:

1. Дугенец Александр Сергеевич

2. Доктор юридических наук (научная специальность, по которой была защищена докторская диссертация – 12.00.14 – административное право; финансовое право; информационное право)

3. Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний» (ФКУ НИИ ФСИН России), профессор, главный научный сотрудник Центра изучения проблем управления и организации исполнения наказаний в уголовно-исполнительной системе

4. Основные публикации официального оппонента по теме диссертации за последние 5 лет:

1. *Дугенец А.С.* Перспективы развития института административной ответственности через призму правоприменительной динамики 2020 – 2022 годов / А.С. Дугенец // Научные труды ФКУ НИИ ФСИН России: научно-практическое ежеквартальное издание. М: ФКУ Научно-исследовательский институт ФСИН России. 2026. С. 172-176.

2. *Дугенец А.С.* Актуальные проблемы противодействия административным правонарушениям, совершаемым с использованием информационных технологий / А.С. Дугенец, Н.Г. Канунникова // Пробелы в российском законодательстве. 2024. Т. 17. № 4. С. 23-29.

3. *Дугенец А.С.* Актуальные вопросы привлечения к административной ответственности в Российской Федерации / А.С. Дугенец, Н.Г. Канунникова // Административное право и процесс. 2023. № 4. С. 27-29.

4. *Дугенец А.С.* Административно-правовые меры противодействия управлению транспортным средством водителем в состоянии, создающем угрозу безопасности дорожного движения / А.С. Дугенец // Административное право и процесс. 2023. № 10. С. 80-83.

5. *Дугенец А.С.* Процессуально-правовой механизм осуществления правосудия по делам об административных правонарушениях в судах общей юрисдикции / А.С. Дугенец // Административное право и процесс. 2022. № 11. С. 80-84.

6. *Дугенец А.С.* Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения: административно-деликтологический аспект (по материалам Дальневосточного федерального округа) / А.С. Дугенец // Административное право и процесс. 2022. № 3. С. 81-83.

В диссертационный совет 24.2.390.02,
созданный на базе ФГБОУ ВО «Саратовская
государственная юридическая академия»

410056, г. Саратов, ул. им. Н.Г. Чернышевского,
зд. 104, стр. 1.

ОТЗЫВ

официального оппонента на диссертацию Хвостикова Данила Владимировича
на тему «Административно-правовое регулирование использования
высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»,
представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по
специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Актуальность диссертационного исследования Д.В. Хвостикова не вызывает сомнений и обусловлена в первую очередь стремительным развитием высокоавтоматизированных транспортных технологий и необходимостью формирования адекватного им административно-правового регулирования. При этом передача автоматизированной системе части либо всего объема динамической задачи управления транспортным средством изменяет традиционные представления о роли водителя, составе участников транспортных правоотношений, условиях допуска транспортного средства к эксплуатации, государственном контроле и надзоре, а также основаниях административной ответственности.

Действующая российская правовая база в рассматриваемой сфере продолжает формироваться преимущественно посредством экспериментальных правовых режимов, подзаконного регулирования и отдельных технических стандартов. Достаточно высокая потребность в системном определении юридически значимых признаков высокоавтоматизированных транспортных средств (далее - ВАТС), особенностей их государственного учета и регистрации, требований к эксплуатации автоматизированных функций управления, дистанционной поддержке, программному сопровождению, фиксации

эксплуатационных данных и распределению обязанностей между участниками эксплуатации. В этой связи избранная автором тема обладает несомненным теоретическим и практическим значением.

Диссертация Д.В. Хвостикова отличается комплексным подходом к решению поставленной научной задачи. Автор рассматривает высокоавтоматизированное транспортное средство не только как технический объект, но и как элемент сложной системы публично-правовых отношений, возникающих в связи с его допуском, эксплуатацией, контролем, цифровым сопровождением и применением мер административного воздействия. Заслугой соискателя является стремление увязать технические особенности автоматизированного управления с традиционными категориями административного права, в том числе административно-правовым режимом, компетенцией органов исполнительной власти, государственным контролем и административной ответственностью.

Соискателем грамотно определены объект и предмет исследования (с. 8 диссертации). Цель работы состоит в разработке и обосновании теоретических положений, формирующих основу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, а также в выработке практических рекомендаций по совершенствованию законодательства. Достижение указанной цели обеспечивается постановкой и решением взаимосвязанных исследовательских задач, охватывающих понятийный аппарат, классификацию ВАТС, систему принципов, зарубежный опыт, специальные административно-правовые режимы отдельных видов ВАТС и административную ответственность (с. 8-10 диссертации).

Теоретическая основа диссертации представлена современными концепциями административно-правовой науки, исследованиями в области транспортного права, государственного контроля и надзора, административной

ответственности, цифровизации публичного управления, а также общей теории права. Достойной оценки заслуживает источниковая база работы, включающая российские и зарубежные нормативные правовые акты, международные документы, технические стандарты, законопроектные материалы, научные публикации, материалы опытной эксплуатации и правоприменительной практики (с. 10-11, 182-205 диссертации).

Методологическую основу исследования составили общенаучные и частнонаучные способы познания, в том числе формально-юридический и сравнительно-правовой методы (с. 11-12 диссертации). Их использование позволило автору сопоставить различные правовые модели допуска и эксплуатации ВАТС, выявить юридически значимые признаки автоматизированного транспорта и сформулировать собственные предложения по развитию российского законодательства. Существенно дополняет методологическую основу эмпирическая база, включающая аналитические и статистические материалы, сведения об опытной эксплуатации ВАТС и дорожно-транспортных происшествиях, материалы российской и зарубежной практики, а также результаты экспертного опроса 47 представителей Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти (с. 11, 206-216 диссертации).

Представленная к защите диссертация позволяет говорить о высоком уровне исследовательской подготовленности автора и способности последовательно сочетать доктринальный, нормативный и прикладной анализ. Работа логично структурирована и состоит из введения, двух глав, объединяющих девять параграфов, заключения, списка используемых источников и трех приложений. В приложениях представлены результаты экспертного опроса, проект изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и проект изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

Первая глава диссертации посвящена общетеоретическим основам административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (с. 24-93). В параграфе 1.1 автор анализирует нормативные и доктринальные подходы к определению высокоавтоматизированного, автономного и беспилотного транспорта, исследует развитие российского экспериментального регулирования и законопроектной работы, выявляет устойчивые юридически значимые признаки ВАТС и формулирует авторские определения высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения и административно-правового регулирования его использования (с. 24-43).

Положительно следует оценить то обстоятельство, что автор не ограничивается фиксацией наличия автоматизированной системы вождения, а связывает правовую характеристику ВАТС с самостоятельным выполнением динамической задачи управления в пределах установленной среды эксплуатации, специальными условиями допуска и распределением эксплуатационных, технических и контрольных функций между несколькими участниками. Такой подход позволяет раскрыть специфику высокоавтоматизированного транспорта как объекта именно административно-правового регулирования.

В параграфе 1.2 диссертации разработана многоаспектная классификация ВАТС гражданского назначения по степени автоматизации, среде эксплуатации, характеру взаимодействия с инфраструктурой и иными участниками движения, функциональному назначению, субъекту эксплуатации и режиму правового допуска (с. 44-56). Существенным является стремление автора придать классификации прикладное юридическое значение: соответствующие критерии используются далее для дифференциации условий допуска, объема обязанностей участников, форм государственного контроля и требований к фиксации эксплуатационных данных.

В параграфе 1.3 рассмотрены принципы административно-правового регулирования в исследуемой сфере (с. 56-66). Автор выделяет общие принципы законности, справедливости, равенства, приоритета прав и свобод личности, правовой определенности и ответственности, а также специальные принципы распределенной управленческой ответственности, функциональной обусловленности административно-правовых обязанностей, технологической нейтральности, поэтапной институционализации и обеспечения баланса публичных и частных интересов. Представленная система принципов имеет значение для определения пределов публичного воздействия на технологически сложные транспортные отношения.

Параграф 1.4 посвящен организационно-правовым аспектам эксплуатации ВАТС в зарубежных государствах (с. 66-93). Автором исследованы модели Соединенных Штатов Америки, Республики Сингапур и Китайской Народной Республики. При этом сравнительно-правовой материал используется не для механического заимствования зарубежных решений, а для выявления элементов, пригодных для адаптации к российской правовой системе: состояния минимального риска, предварительной оценки безопасности, административного мониторинга происшествий, территориально ограниченного допуска, требований к кибербезопасности и защите эксплуатационных данных.

Во второй главе диссертации исследованы особенности административно-правового регулирования использования отдельных видов ВАТС гражданского назначения (с. 94-174). В параграфе 2.1 обоснован регистрационно-контрольный режим легковых ВАТС, предусматривающий фиксацию в регистрационных данных сведений об автоматизированной системе вождения, уровне автоматизации, среде штатной эксплуатации, допустимых условиях использования автоматизированного режима и устройстве регистрации событий (с. 94-108).

В параграфе 2.2 сформулирована модель маршрутно-коридорного режима эксплуатации грузовых ВАТС (с. 109-121). Его содержание связывается с предварительным определением маршрута или транспортного коридора, устойчивостью связи, диспетчерским сопровождением и дистанционной поддержкой, местами безопасной остановки, условиями перехода в состояние минимального риска и фиксацией сведений о перевозчике, эксплуатанте и иных участниках перевозочного процесса.

Параграф 2.3 посвящен высокоавтоматизированным транспортным средствам общественного назначения (с. 122-133). Автор справедливо рассматривает такой транспорт не только как участника дорожного движения, но и как средство публичного транспортного обслуживания населения. Этим обосновываются дополнительные требования к маршруту или зоне перевозок, остановочным пунктам, информированию и эвакуации пассажиров, диспетчерскому сопровождению и контролю качества транспортной услуги.

В параграфе 2.4 раскрывается производственно-технологический режим использования ВАТС агропромышленного назначения (с. 134-145). Специфика указанных транспортных средств выводится из их включенности в агротехнологический производственный процесс и сочетания эксплуатации в контролируемой производственной среде с возможностью выезда на дороги общего пользования. Положительно оценивается увязка предложенного режима с действующей системой государственного учета самоходных машин.

Завершающий параграф второй главы посвящен административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации ВАТС (с. 146-174). Автор последовательно отказывается от идеи автоматического возложения ответственности на владельца либо оператора и предлагает функциональную модель, основанную на наличии конкретной нормативно закреплённой обязанности, реальной возможности лица влиять на безопасность эксплуатации, причинной связи и вины. В работе рассматриваются особенности ответственности

владельца, перевозчика, оператора дистанционной поддержки, изготовителя, разработчика программного обеспечения и сервисной организации, а также предлагаются специальные меры организационно-правового характера.

Изучение диссертации и опубликованных по ее теме работ позволяет констатировать высокую степень обоснованности сформулированных автором научных положений, выводов и рекомендаций. Основные положения, выносимые на защиту, отражают ключевые результаты проведенного исследования и подтверждают его научную новизну.

Научная новизна диссертационного исследования обусловлена комплексным административно-правовым осмыслением использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и разработкой взаимосвязанной системы понятий, классификаций, принципов, специальных режимов допуска и эксплуатации, а также модели административной ответственности.

К числу положений, обладающих элементами научной новизны и заслуживающих отдельного внимания, относятся: 1) разработанный понятийно-категориальный аппарат, включающий авторские определения административно-правового регулирования использования ВАТС и высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения (с. 13-14, 39-43 диссертации); 2) предложение о функциональном разграничении полномочий органов государственной исполнительной власти по направлениям допуска, учета и регистрации, государственного контроля и надзора, фиксации эксплуатационных данных, информационной безопасности и применения мер административного воздействия (с. 14-15 диссертации); 3) многоаспектная классификация ВАТС по юридически значимым критериям и обоснование ее значения для дифференциации правовых режимов (с. 15, 44-56 диссертации); 4) разработанная система общих и специальных принципов административно-правового регулирования использования ВАТС (с. 15-16, 56-66 диссертации); 5) выявленные

на основе зарубежного опыта элементы регулирования, предлагаемые для адаптации в российской правовой системе, включая состояние минимального риска, адаптивную корректировку специальных требований, территориально ограниченные эксперименты и специальные требования к кибербезопасности и данным (с. 16, 66-93 диссертации); 6) предложение о введении регистрационно-контрольного режима легковых ВАТС (с. 16-17, 94-108 диссертации); 7) разработка маршрутно-коридорного режима эксплуатации грузовых ВАТС (с. 17-18, 109-121 диссертации); 8) специальный административно-правовой режим допуска ВАТС общественного назначения к пассажирским перевозкам (с. 18-19, 122-133 диссертации); 9) производственно-технологический режим эксплуатации ВАТС агропромышленного назначения (с. 19, 134-145 диссертации); 10) функциональная модель административной ответственности, основанная на распределении ответственности в зависимости от выполняемых функций, объема нормативно закрепленных обязанностей и фактического влияния на безопасность эксплуатации (с. 19-20, 146-174 диссертации); 11) предложение об установлении специальных составов административных правонарушений, связанных с нарушением условий допуска, отсутствием обязательной дистанционной поддержки, ненадлежащим техническим и программным сопровождением, несанкционированным вмешательством и непредоставлением либо искажением эксплуатационных данных (с. 20-21, 217-221 диссертации); 12) вывод о необходимости признания журналов событий, телеметрии и иных цифровых следов самостоятельными юридически значимыми источниками доказательств по делам об административных правонарушениях (с. 21, 173-174 диссертации).

Научно-практическое значение результатов диссертационного исследования заключается в возможности использования сформулированных автором выводов и предложений при дальнейшем развитии законодательства о безопасности дорожного движения, экспериментальных и постоянных правовых режимов эксплуатации ВАТС, совершенствовании государственного учета, регистрации и

контроля, а также административно-деликтного регулирования. Подготовленные проекты изменений в КоАП РФ и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» придают исследованию выраженный прикладной характер.

Теоретические положения диссертации могут быть использованы в дальнейших исследованиях проблем административно-правовых режимов, цифровизации публичного управления, транспортного права, государственного контроля и административной ответственности. Материалы работы могут быть применены и в образовательном процессе при преподавании административного права, административной ответственности и специальных курсов, посвященных правовому регулированию цифровых технологий и транспорта.

Несмотря на многие несомненные достоинства диссертации Д.В. Хвостикова, она, как и любое научное исследование, не лишена отдельных спорных моментов и положений, которые требуют авторского пояснения либо дополнительной аргументации.

1. Определенного теоретического уточнения требует характеристика автоматизированной системы управления как «дополнительного средства организации безопасности дорожного движения». Указанный признак включен автором непосредственно в определение высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения и предлагается к нормативному закреплению в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» (с. 13-14, 39-40, 222 диссертации). Вместе с тем в рамках разработанной диссертантом модели автоматизированная система при высоких уровнях автоматизации не только способствует обеспечению безопасности, но и самостоятельно выполняет динамическую задачу управления транспортным средством. В этой связи возникает вопрос, в полной ли мере термин «дополнительное средство организации безопасности дорожного движения» отражает правовую и функциональную природу автоматизированной системы, особенно применительно к ВАТС высокой и полной автоматизации, где она фактически выступает

основным техническим средством реализации функции управления? Представляется необходимым более четко разграничить функцию автоматизированной системы по непосредственному управлению транспортным средством и ее значение как элемента механизма обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Дискуссионным представляется тезис автора о самостоятельном административно-правовом значении общественных отношений, возникающих при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения. Данный вывод относится к числу основных результатов исследования и обосновывается участием автоматизированной системы в выполнении динамической задачи управления, изменением роли человека в транспортном процессе, усложнением субъектного состава, а также необходимостью учета технических, цифровых, инфраструктурных и организационных условий эксплуатации ВАТС (с. 14-15 диссертации). Вместе с тем соответствующие общественные отношения имеют комплексный характер и одновременно охватываются нормами транспортного, гражданского, информационного и технического регулирования. В связи с этим хотелось бы услышать позицию автора относительно содержания категории «самостоятельное административно-правовое значение»: все же идет ли речь о специфическом сегменте предмета административного права, межотраслевом явлении либо диссертант усматривает основания для формирования самостоятельного административно-правового института или субинститута?

3. Отдельного теоретического пояснения требует юридическое положение автоматизированной системы в предлагаемой автором модели распределенного управления высокоавтоматизированным транспортным средством. Одним из исходных тезисов работы является участие автоматизированной системы в выполнении динамической задачи управления и связанное с этим перераспределение функций между человеком и иными участниками

эксплуатации. При этом сама автоматизированная система субъектом права не признается. В этой связи возникает вопрос о содержании категории «распределенное управление»: следует ли понимать ее как распределение фактических управленческих функций между человеком и технической системой либо юридически корректнее разграничивать выполнение автоматизированной системой отдельных операций управления и распределение административно-правовых прав, обязанностей и ответственности исключительно между правосубъектными участниками соответствующих отношений? Уточнение данного положения позволило бы исключить возможное смешение технической автономности автоматизированной системы и юридической субъектности.

4. Практической конкретизации требует предложенная автором система специальных организационно-правовых мер, применяемых при нарушении условий допуска и эксплуатации ВАТС. В основном тексте диссертации к таким мерам относятся временное ограничение использования автоматизированного режима, приостановление отдельных автоматизированных функций, ограничение маршрута или зоны эксплуатации, а также приостановление либо аннулирование специального допуска (с. 164-166 диссертации). Вместе с тем в проекте изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» соответствующее регулирование сформулировано в общей форме и предусматривает применение мер административного воздействия «в порядке, установленном законодательством Российской Федерации» (с. 222-223 диссертации). С учетом того, что указанные меры способны непосредственно ограничивать эксплуатацию транспортного средства, а применительно к коммерческим перевозкам - осуществление предпринимательской деятельности, представляется необходимым определить, какие именно элементы соответствующей процедуры, по мнению автора, должны быть закреплены непосредственно на законодательном уровне?

Высказанные замечания и уточнения не умаляют научной значимости проведенного исследования, не влияют на его общую положительную оценку и в

значительной степени носят дискуссионный характер либо могут выступать ориентирами для дальнейшего развития заявленной научной проблематики.

Достоверность и обоснованность полученных соискателем результатов подтверждаются широкой теоретической, нормативной и эмпирической базой исследования, использованием российского и зарубежного законодательства, материалов экспериментального регулирования, технических стандартов, сведений об опытной эксплуатации, материалов правоприменительной практики и экспертного опроса. Сформулированные выводы последовательно вытекают из содержания диссертации и соотносятся с поставленными целью и задачами.

Диссертационное исследование выполнено автором самостоятельно. Основные результаты работы отражены в девяти научных публикациях, в том числе в четырех статьях, опубликованных в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации. Основные положения исследования прошли апробацию на международных и всероссийских научно-практических мероприятиях (с. 22-23 диссертации).

Аннотация диссертации отражает основное содержание научного исследования, содержит необходимые сведения о его актуальности, цели, задачах, научной новизне, теоретической и практической значимости, основных положениях, выносимых на защиту, и публикациях автора.

Таким образом, диссертация Хвостикова Данила Владимировича на тему «Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения» является самостоятельной, логически выстроенной и завершенной научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для развития теории административного права и совершенствования правоприменительной практики в соответствующей сфере. Диссертация соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на

соискание ученой степени кандидата наук Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (в актуальной редакции), а ее автор - Хвостиков Данил Владимирович - заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Официальный оппонент:

доктор юридических наук, доцент
(12.00.14 – административное право; административный процесс),
профессор кафедры административного права
ФГКОУ ВО «Московский ордена Почета
университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»

Юрий Ильич Попугаев

15 сентября 2026 г.

Наименование организации: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Московский ордена Почета университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя». Почтовый адрес: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12; Телефон: + 7(495)336-40-00; Электронный адрес: upport_mosu@mvd.ru; Официальный сайт: <https://мосу.мвд.рф/>

Подпись Ю.И. Попугаева заверяю:

Зам. начальника

ОК УРАС

п/п-к полиции



 Д.В. Дяков

Сведения об официальном оппоненте:

1. Попугаев Юрий Ильич

2. Доктор юридических наук (научная специальность, по которой была защищена докторская диссертация – 12.00.14 – административное право; административный процесс)

3. Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Московский ордена Почета университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя» (ФГКОУ ВО «Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя»), доцент, начальник кафедры административного права

4. Основные публикации официального оппонента по теме диссертации за последние 5 лет:

1. *Попугаев Ю.И.* Наднациональное административно-правовое регулирование отдельных сфер общественной деятельности / Ю.И. Попугаев, Е.С. Шикова // Российская правовая система: в поисках национальной идентичности: материалы XIV Московской юридической недели: в 6-ти ч. (Москва, 26–29 ноября 2024 г.). М.: Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА). 2025. С. 177-181.

2. *Попугаев Ю.И.* О сущности административно-деликтного процесса: постановка проблемы / Ю.И. Попугаев // Российское правосудие. 2025. № 4. С. 57-64.

3. *Попугаев Ю.И.* К вопросу о сущности специальных административно-правовых режимов в контексте публично-правовой проблематики / Ю.И. Попугаев // Закон и право. 2024. № 5. С. 96-99.

4. *Попугаев Ю.И.* Об инновационализации права в контексте проблемы искусственного интеллекта и других цифровых технологий / Ю.И. Попугаев // Право и государство: теория и практика. 2024. № 3(231). С. 224-226.

5. *Попугаев Ю.И.* Административное право и инновации: научный взгляд в будущее / Ю.И. Попугаев // Право и государство: теория и практика. 2024. № 4(232). С. 160-162.

6. *Попугаев Ю.И.* К вопросу об основных подходах к формированию нового административно-деликтного законодательства / Ю.И. Попугаев // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): материалы международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 24 марта 2023 г.). Под общ. ред. А.И. Каплунова, сост.: А.И. Каплунов, А.О. Дрозд, Н.М. Крамаренко, Э.Х. Мамедов. СПб: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2023. С. 236-240.

7. *Попугаев Ю.И.* Инновационные эксперименты в государственном управлении и его изучении: административно-правовой взгляд / Ю.И. Попугаев // Аграрное и земельное право. 2024. № 4(232). С. 163-166.