

История развития правового регулирования понятия «средство индивидуальной мобильности» в России до 2010 г.

Власенко Георгий Дмитриевич

Аспирант

Ульяновский государственный университет, Ульяновск, Россия

E-mail: georgiivlasenko@mail.ru

История развития правового регулирования понятия «средство индивидуальной мобильности» в России до 2010 гг.

1. Понятие «средство индивидуальной мобильности».
 2. Периоды истории правового регулирования «средств индивидуальной мобильности»
- 1. Понятие «средство индивидуальной мобильности».**

Средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ) в течение последних пяти лет заняли устойчивую нишу на наших дорогах. Появление СИМ вызвало массу споров относительно правового регулирования использования таких устройств, начиная с того, являются ли они транспортными средствами и заканчивая предложениями о полном запрете СИМ.

Длительное время одним из спорных вопросов в юридической литературе является родовое наименование всей совокупности технических устройств, оснащённых электродвигателем и обеспечивающих увеличение скорости перемещения в городской среде. Авторами публикаций, посвящённых рассматриваемой теме, используются весьма разнообразные словосочетания. В частности, Д.В. Соколов упоминает о них как о «новых участниках дорожного движения»[1]; Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева[2] используют понятие «средства индивидуального передвижения»; И.Л. Бурова и М.В. Рудов – «новые виды транспортных средств с электродвигателем»[3].

На этапе подготовки проекта о внесении изменений в Правила дорожного движения предлагалось обозначить всю совокупность этих устройств как «средство индивидуальной мобильности». Следует отметить, что в проекте изменений в Правила дорожного движения под средством индивидуальной мобильности предлагалось понимать практически всё, что хоть как-то может эту мобильность повысить, в том числе не только в связи с использованием электромотора, но и за счёт физических усилий самого человека, например – роликовые коньки, скейтборды. Таким образом, совокупность технических устройств, подпадающих под эту категорию, по мысли авторов проекта, могла бы стать весьма обширной и наличие электрического двигателя не относилась бы к их сущностным признакам.

С 1 марта 2023 года вступили в силу изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД), которые «узаконили» само понятие «средство индивидуальной мобильности». Под ним теперь понимается «... транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)»[4].

Вместе с тем, следует отметить, что определение, зафиксированное в ПДД вызывает множество вопросов, в частности неясным является вопрос о том, какой двигатель имеется в виду (электрический или двигатель внутреннего сгорания...), кроме того, перечень СИМ остаётся открытым, на что указывает словосочетание «... и иные аналогичные средства».

Данная проблема уже нашла отражение в правоприменительной практике, в частности, в Решении Свердловского областного суда от 07.09.2023 по делу N 72-702/2023 ука-

зывается, что субъектом осуществлялось управление двухколесным механическим транспортным средством марки «Kugoo C1», приводимым в движение электродвигателем, мощностью 0,5 киловатт (500 Вт), максимальная конструктивная скорость которого составляет 45 километров в час, которое по своим техническим характеристикам не может быть отнесено к средствам индивидуальной мобильности, несмотря на наименование этого транспортного средства «электросамокатом» на сайте производителя и в руководстве по эксплуатации.

Данные технические характеристики подтверждаются приобщёнными к материалам дела распечаткой с официального сайта «www.kugoo-russia.ru» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, а также руководством пользователя, которые содержат технические характеристики электрического самоката марки «Kugoo C1», в связи с чем суд пришёл к выводу о том, что рассматриваемое техническое устройство следует классифицировать как «мопед» [5].

Аналогичный подход демонстрирует Решение Свердловского областного суда от 25.10.2023 по делу N 72-820/2023, в котором указывается, что само по себе наименование транспортного средства электросамокатом не является ещё основанием отнесения его к СИМ.

К материалам дела была приобщена распечатка с официального сайта «www.midway.ru/amix-blak#4» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, а также технические характеристики электрического самоката марки «Midway Amix». Приобщена инструкция по эксплуатации, из которых усматривается, что речь идёт о двухколесном механическом транспортном средстве марки «Midway Amix», приводимым в движение электродвигателем, мощностью 1 киловатт (1000 Вт), максимальная конструктивная скорость составляет 50 километров в час.

На основании технических характеристик, транспортного средства суд пришёл к выводу о том, что его нельзя отнести к СИМ, несмотря на наименование этого транспортного средства "электросамокатом" на сайте производителя и в руководстве по эксплуатации, а следует относить к «мопедам» [6].

Следует обратить внимание, что в ПДД никаких указаний относительно технических характеристик СИМ не содержится, в отличие от тех же «мопедов», под которыми понимается «двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики» (п. 1.2. ПДД).

Технические характеристики СИМ частично (применительно к электрическим устройствам) отражены в ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний» [7]. Данные характеристики устанавливаются методом исключения, так как ГОСТ Р 70514-2022 не распространяется на устройства:

- классифицируемые в качестве игрушек для детей;
- без системы самобалансирования, имеющие сиденье;
- предназначенные для участия в соревнованиях;
- для инвалидов и других лиц с ограниченными физическими возможностями;
- развивающие максимальную конструктивную скорость более 25 км/ч;
- имеющие батарею напряжением выше 100 В постоянного тока и/или зарядное устройство напряжением выше 240 В переменного тока;
- на которых не находится управляющий ими оператор, а также на электрические велосипеды.

Наиболее очевидной характеристикой, позволяющей отграничить СИМ от мопедов является ограничение скорости и мощность батареи. Полагаем, что данные ограничения должны найти своё отражение в ПДД, так как это нормативный акт, опубликованный для всеобщего сведения, к которому чаще всего обращаются граждане, эксплуатирующие СИМ.

Это позволит исключить возможность «добросовестного заблуждения», когда исходя из описания СИМ, данного в ПДД граждане могут полагать, что для управления СИМ не требуется получение прав, а суды, исходя из технических характеристик, закреплённых в ГОСТ Р 70514-2022 приходят к выводу о привлечении к ответственности по ч. 1 ст. 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях[8] (далее – КоАП РФ) за управление транспортом водителем, не имеющим права управления.

Вместе с тем, вызывает сомнение исключение из категории СИМ электрических велосипедов и велосипедов вообще.

П. 1.2. ПДД определяет велосипед как «транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, при помощи педалей или рукояток и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.».

Как видно из данного определения требования относительно ограничения скорости у СИМ и электрических велосипедов совпадают, что позволяет отнести их к СИМ.

Таким образом, для целей проводимого исследования предлагается сформулировать следующее определение:

Средство индивидуальной мобильности - транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (велосипеды, электровелосипеды, электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).

Именно данным определением мы будем руководствоваться при рассмотрении истории правового регулирования этого феномена.

2. Периодизация истории правового регулирования «средств индивидуальной мобильности»

Первые подходы к правовому регулированию использования средств индивидуальной мобильности в отечественной юриспруденции мы можем встретить ещё в XIX в. Следует отметить, что это правовое регулирование касается военной сферы. С появлением велосипедов и самокатов военные специалисты усмотрели в данных устройствах значительный потенциал, что нашло отражение в издании многочисленных наставлений и методических рекомендаций, имевших иногда гриф «Для служебного пользования».

В отношении данных источников можно было бы возразить, что они были направлены на относительно узкую сферу общественных отношений. На это следует сказать, что автомобильный и воздушный транспорт тоже в своё время получил первые источники правового регулирования именно в военной сфере и лишь затем, с широким внедрением в народное хозяйство, возникла необходимость правового регулирования деятельности этих видов транспорта в сфере гражданского оборота. Кроме того, следует отметить, что в российской императорской армии пособие, имеющее статус справочно-полевой книжки носило характер не художественной литературы, а подлежало безусловному исполнению, то есть являлось нормативным актом.

Одним из первых источников является Пособие и памятно-справочно-полевая книжка для исполняющих обязанности ординарцев (конных и велосипедистов), разведчиков и

военно-охотничьих команд[9]. В данной работе обращается внимание на перспективность использования велосипедов как средства связи и даются конкретные рекомендации относительно тренировки специалистов, использования в ходе выполнения боевых задач, хотя, конечно, в этот период основной упор делался всё-таки на гужевой транспорт.

В этот период характерным является некоторая эйфория и явная переоценка возможностей велосипеда. Так, Г.Т. Сакс утверждал, что «Быстрота движения, получаемая при помощи велосипеда – особенно на далёкие расстояния – поразительна. Теперь окончательно констатирован тот факт, что сто пятьдесят вёрст в сутки – это норма пробега даже и для не совсем опытного велосипедиста»[10]. Указанный автор проанализировал опыт применения велосипеда в армиях некоторых европейских стран, а также в России, даёт практические рекомендации по организации велосипедной службы и указывает на необходимость комплектования пехотных подразделений велосипедами, определяет нормы снабжения для подразделений разведки и связи.

Также для конца XIX в. характерным является большое количество производителей велосипедов, что с неизбежностью порождало необходимость разработки технической документации и пособий для пользователя по обращению с техническим изделием конкретной фирмы-производителя. Примером такой документации является работа Б. Каульфу-са «Краткое руководство к изучению езды на велосипеде и обращению с велосипедами фабрики Адама Опеля в Рюссельгейме»[11]. Данную документацию мы рассматриваем в контексте т.н. «технических норм», исполнение которых безусловно оказывает влияние на взаимоотношения продавца и покупателя велосипеда, особенно при наличии поломки в рамках гарантийного срока.

Постепенно разрабатываются нормативы относительно спортивного применения велосипедов для проведения состязаний. До разработки единых стандартов состязаний было пока ещё далеко, но некие общие нормативы для детей уже разрабатываются[12].

Весьма широкое распространение велосипедов в России на рубеже XIX – XX вв. породило необходимость определённой административной регламентации. Как отмечает И.В. Питеркин, «Поскольку в 1900 году в Санкт-Петербурге насчитывалось 10 000 велосипедов, Санкт-Петербургская городская дума приняла ряд обязательных постановлений, которыми в первую очередь устанавливалось основное требование умения свободно управлять велосипедом к лицам, желавшим получить свидетельство на езду по городу на велосипеде и специальный номерной знак. Регистрация велосипедистов осуществлялась в регистрационном столе Полицейского резерва. Следует отметить, что причина, по которой осуществлялась выдача номерного знака в Санкт-Петербурге принципиально отличалась от причины выдачи их в других государствах, где номерные знаки служили лишь ручательством в уплате налога. А в столице Российской империи для получения полицейского номерного знака требовалось держать испытание в умении ездить на велосипеде, что в определённой мере обеспечивало безопасность как самих велосипедистов, так и пешеходов»[13].

В начале XX в. распространение велосипедов было столь велико, что в течении относительно небольшого (с исторической точки зрения) периода времени мы наблюдаем многочисленные обращения местных властей с ходатайствами о введении сборов на содержание дорог - в том числе с владельцев велосипедов. Примером таких обращений является обращение в Государственную Думу с ходатайством об установлении в городах Уральске и Гурьеве Уральской области сбора с велосипедов и автоматических экипажей[14].

Данный документ датирован 1914 г., он был одобрен и в указанных населённых пунктах с каждого владельца велосипеда был установлен сбор в размере одного рубля пятидесяти копеек в год на содержание дорог. Наличие таких документов подтверждает постепенное введение местного налогообложения на такой вид транспорта как велосипед. С современ-

ной точки зрения это может быть нелепо или даже забавно, но тем не менее это так.

Широкое использование СИМ в быту в начале века приводит к распространению практики передачи этих объектов во временное владение и пользование. Как указывает Д.И. Мейер, в это время такие отношения регулируются договором имущественного найма. Договор имущественного найма имел несколько названий, разница в употреблении которых состояла в том, что каждое из этих названий, обозначая один и тот же договор имущественного найма, давало указанному договору особый оттенок, и, в частности, словом «прокат» именовался обычно наем мебели, платья, вообще имущества движимого[15], к которому как нельзя лучше относились СИМ.

Начало первой мировой войны по понятным причинам вызвало сокращение интереса к правовому регулированию СИМ. Отдельные признаки правовой регламентации общественных отношений, возникающих в связи с СИМ можно отметить только в середине 20-х годов XX в. Полагаем это связано с нормализацией общественной жизни, возвращением внимания к организации общественного транспорта[16].

Вместе с тем, серьёзных юридических исследований, направленных на изучение правового регулирования общественных отношений, связанных с передачей СИМ во временное пользование до 60-х годов XX в. не обнаруживаются.

Всплеск интереса к теме выявляется в начале 60-х годов XX в. Среди авторов, посвятивших свои диссертационные исследования данному вопросу необходимо указать на Э.Д. Соколову[17], Э.Л. Плоом[18].

В советский период отношения по прокату объектов материального мира также подпадали под регулирование норм об имущественном найме: так, в ст. 277 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. указывалось, что срок договора найма предметов домашнего обихода, музыкальных инструментов, спортивного инвентаря, легковых автомобилей и другого имущества личного пользования, предоставляемых гражданину государственной, кооперативной или другой общественной организацией (бытовой прокат), не должен превышать срока, установленного соответствующим типовым договором бытового проката[19]. В целом, можно сказать, что данные общественные отношения не подвергались жёсткой государственной регламентации.

В 70-х годах двадцатого века рассматриваемому вопросу были посвящена работа А.Ю. Кабалкина[20].

В 80-х годах 20 века вопросы правового регулирования общественных отношений, связанных с передачей СИМ во временное пользование стали предметом рассмотрения диссертационного исследования Н.А. Баринова[21], который в четвёртую главу своей работы посвятил договору бытового проката. В данной работе обращалось особое внимание, что это исследование является первой работой, обратившей внимание на проблему правового регулирования удовлетворения потребностей советских граждан.

В начале 90-х годов двадцатого века отдельные идеи Н.А. Баринова применительно к правовому регулированию передачи СИМ во временное владение и пользование были развиты В.М. Лебедевым в работе «Договор обслуживания на туристских базах профсоюзов СССР»[22]. В частности, автором обращается внимание на наличие системы договорного регулирования отношений сторон. Ядром данной системы является договор на туристское обслуживание, а договорные отношения, опосредующие передачу во временное владение и пользование СИМ относятся к группе вспомогательных договоров.

Начало XXI в. характеризуется активным интересом отечественных авторов к проблеме уголовно-правовой защиты транспортных средств.

Среди авторов, которые в своих работах, кроме прочего, рассматривали в том числе уголовно-правовую защиту СИМ следует упомянуть И.А. Гумерова[23], О.Н. Бондарчика[24], В.И. Неверова[25], А.И. Узденова[26], Н.В. Осадчего[27], Н.С. Сорокун[28], В.А.

Городкина[29], Н.Ю. Исаева[30], Л.Р. Аветисяна[31].

Несколько более глубоко, по сравнению с работами вышеупомянутых исследователей, уголовно-правовая защита СИМ рассматривается в диссертации Ю.С. Белик, которая отмечает, что предмет преступления, предусмотренного ст. 166 УК РФ (в действовавшей на момент написания работы редакции) следует дифференцировать на собственно автомобиль, иное транспортное средство и верховое или выючное животное.

Под автомобилем автор понимает в том числе «автобусы, легковые, грузовые, специальные (пожарные, санитарные и др.) гоночные, специализированные автомобили с особой конструкцией кузова, предназначенные для перевозки определённого рода грузов (лесовоз, цементовоз, муковоз и т.п.).

Иное транспортное средство – это устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нём. Сюда относятся городской наземный электротранспорт (троллейбус, трамвай), трактора, самоходные машины (танк, боевая машина и т.п.), мотоциклы, моторные лодки, мотоботы, катера, моторные яхты, скутеры и т.п., мопеды, велосипеды с подвесным двигателем, мотики, велосипеды и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, например катамараны, гужевые повозки и сани.

Верховыми признаются животные на которых осуществляется передвижение верхом, а выючными – животные на которых перевозят поклажу. Сюда относятся лошадь, олень, верблюд, як, осёл, мул.»[32]

Как видим, в Ю.С. Белик рассматривает отдельные СИМ в качестве «иного транспортного средства».

Административно-правовые аспекты использования СИМ частично затронуты в диссертации М.В. Барышникова[33].

Выводы:

1. Средство индивидуальной мобильности - транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (велосипеды, электровелосипеды, электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).

2. Правовое регулирование общественных отношений, возникающих в связи с оборотом средств индивидуальной мобильности можно условно разделить на периоды:

- конец XIX в. – 1900 г. характеризуется возникновением правового регулирования СИМ. В этот момент нормативно-правовая регламентация проявляется в военной, спортивной, технической сфере.

- 1900 г. – 1917 г. СИМ всё шире внедряются в быт населения, что вызывает необходимость административного регулирования. Вводится проверка умения управлять СИМ, СИМ в некоторых случаях является объектом местного налогообложения (содержание дорог, мостов, переездов).

- 1917 г. – 1990 г. – отсутствие жёсткого государственного регулирования, представляется, что в этот период государство в целом не заинтересовано в нормировании этих общественных отношений.

- 1990 г. – 2010 г. активный всплеск интереса к теме, но диссертационные работы посвящены в основном уголовно-правовому аспекту правового регулирования общественных отношений. Цивилистические исследования вопроса не проводятся.

3. Рассмотренные в работе диссертационные исследования были проведены в основном во времена господства административно-командной системы, базируются на утратившей актуальность нормативной базе. Резкое развитие СИМ, наличие доступной договорной практики, периодическое рассмотрение в судах споров по актуальным вопросам приме-

нения права позволяет прийти к выводу о перспективности проведения исследования по заявленной теме.

Источники и литература

- 1) 1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, N 1 (ч. 1), ст. 1; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 25.12.2023
- 2) 2. Гражданский кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 11.06.1964) (ред. от 24.12.1992) // Свод законов РСФСР. Т. 2. С. 7. (утратил силу).
- 3) 3. Каульфус, Б. Краткое руководство к изучению езды на велосипеде и обращению с велосипедами фабрики Адама Опеля в Рюссельгейме / Сост. и изд. Б. Каульфус в Киеве поставщик Киев. о-ва велосипедистов-любителей и Курск. о-ва велосипедистов. - Киев : тип. Ун-та, 1893. - 22 с.; 18.
- 4) 4. Мейер, Д.И. Русское гражданское право: В 2 ч. По испр. и доп. 8-му изд., 1902. Ч. 2. М., 1997 (Классика российской цивилистики) // СПС КонсультантПлюс.
- 5) 5. Пособие и памятно-справочно-полевая книжка для исполняющих обязанности ординарцев (конных и велосипедистов), разведчиков и военно-охотничьих команд : (Служба ординарческая и посыльная). - Варшава : Губ. тип., 1892. - [4], 234 с. : ил.; 15.
- 6) 6. Россия. Главный штаб. Об установлении в городах Уральске и Гурьеве Уральской области сбора с велосипедов и автоматических экипажей [Текст] : в Государственную Думу / М. В. Главный штаб. Казачий отдел. Отделение IV. Стол 2. 5 Января 1914 г. № 16. - [Санкт-Петербург?] : [б. и.], 1914. - 3 с.; 37 см.
- 7) 7. Сакс, Г.Т. Велосипед : [Самокат] : Теория и практика : Опыт руководства для любителей и любительниц велосипедистов и военно-велосипедных команд / Сост.: инструктор Военно-велосипедной команды 26-й Пехотной дивизии Г.Т. Сакс и той же Команды подпоручик Н.К. Рожанович. - Санкт-Петербург : тип. Тренке и Фюсно, 1891. - 141 с., 13 л. ил. : ил.; 21.
- 8) 8. Состязание велосипедистов [Текст] : новая общественная игра для детей с приложением истории велосипеда. - Москва : тип. Вильде, 1896. - 23 с.; 17 см.
- 9) 9. Аветисян, Л. Р. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: уголовно-правовые и криминологические аспекты : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Аветисян Левон Рубикович; [Место защиты: Тамб. гос. ун-т им. Г.Р. Державина]. - Уфа, 2009. - 28 с.
- 10) 10. Баринов, Н.А. Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан : автореферат дис. ... доктора юридических наук : 12.00.03 / МГУ им. М. В. Ломоносова. Юрид. фак. - Москва, 1988. - 32 с.
- 11) 11. Белик, Ю.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и профилактики : Предупреждения : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Ур. гос. юрид. акад. - Екатеринбург, 2004. - 23 с.
- 12) 12. Бондарчик, О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение : Криминологический и уголовно-правовой аспекты : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / С.-Петерб. ун-т МВД РФ. - Санкт-Петербург, 2005. - 23 с.

- 13) 13. Городокин, В. А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.09 / Городокин Владимир Анатольевич; [Место защиты: Ур. гос. юрид. акад.]. - Екатеринбург, 2009. - 25 с
- 14) 14. Гумеров, И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Казан. гос. ун-т им. В.И. Ульянова-Ленина. - Казань, 2004. - 30 с.
- 15) 15. Исаев, Н. Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Исаев Николай Юрьевич; [Место защиты: Ин-т междунар. права экономимики им. А.С. Грибоедова]. - Москва, 2009. - 30 с
- 16) 16. Кабалкин, А.Ю. Проблемы гражданско-правового регулирования отношений в сфере обслуживания : диссертация ... доктора юридических наук : 12.00.03. - Москва, 1974. - 393 с.
- 17) 17. Лебедев, В.М. Договор обслуживания на туристских базах профсоюзов СССР : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.03 / Сверд. юрид. ин-т им. Р. А. Руденко. - Свердловск, 1990. - 18 с.
- 18) 18. Неверов, В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : уголовно-правовое и криминологическое исследование : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Саратов. юрид. ин-т МВД РФ. - Саратов, 2007. - 21 с.
- 19) 19. Осадчий, Н.В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Осадчий Никита Викторович; [Место защиты: Всерос. науч.-исслед. ин-т МВД РФ]. - Москва, 2008. - 31 с.
- 20) 20. Питеркин, И. В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII-первой трети XX вв. : Историко-правовой аспект : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.01 / Санкт-Петербург. юрид. ин-т. - Санкт-Петербург, 1997. - 21 с.
- 21) 21. Плоом, Э. Л. Договор бытового проката по советскому гражданскому праву [Текст] : Автореферат дис. на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Тартуский гос. ун-т. - Тарту : [б. и.], 1965. - 13 с.
- 22) 22. Смаль, Н.И. Ответственность за нарушения действующих на транспорте правил : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / МГУ им. М. В. Ломоносова. - Москва, 1992. - 22 с.
- 23) 23. Соколова, Э.Д. Правовое регулирование бытового проката [Текст] : Автореферат дис. на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Моск. ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. Юрид. фак. - Москва : [б. и.], 1963. - 16 с.; 22 см.
- 24) 24. Сорокун, Н. С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством : криминологические аспекты противодействия : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Сорокун Николай Сергеевич; [Место защиты: Рост. юрид. ин-т МВД РФ]. - Ростов-на-Дону, 2009. - 31 с

- 25) 25. Узденов, А.И. Угон транспортного средства по уголовному законодательству Российской Федерации : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Узденов Али Идрисович; [Место защиты: Волгогр. акад. МВД России]. - Волгоград, 2008. - 31 с.
- 26) 26. Решение Свердловского областного суда от 25.10.2023 по делу N 72-820/2023 // СПС КонсультантПлюс.
- 27) 27. Решение Свердловского областного суда от 07.09.2023 по делу N 72-702/2023 // СПС КонсультантПлюс.