



ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АПЛ24-326

АПЕЛЛЯЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

г. Москва

10 сентября 2024 г.

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего
членов коллегии

Зинченко И.Н.,
Тютина Д.В.,
Якимова А.А.

при секретаре
с участием прокурора

Иванове В.Н.
Слободина С.А.

рассмотрела в открытом судебном заседании административное дело по административному исковому заявлению Коробейникова Дмитрия Николаевича о признании частично недействующими пунктов 4, 31 Правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2023 г. № 2060, приложений № 1 – 3 к ним,

по апелляционной жалобе Коробейникова Д.Н. на решение Верховного Суда Российской Федерации от 18 июня 2024 г. по делу № АКПИ24-299, которым в удовлетворении административного искового заявления отказано.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Зинченко И.Н., возражения относительно доводов апелляционной жалобы представителя Правительства Российской Федерации Коновалова Д.В., заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Слободина С.А., полагавшего апелляционную жалобу необоснованной, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

установила:

постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2023 г. № 2060 (далее также – Постановление № 2060) утверждены Правила движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее также – Правила), устанавливающие допустимые массу, нагрузку на ось, нагрузку на группу осей (в целях учета неравномерности распределения нагрузки в группах сближенных сдвоенных и строенных осей) и габариты транспортного средства; порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее также – специальное разрешение), включающий в том числе срок действия специального разрешения; порядок согласования проекта организации дорожного движения для маршрута или участка маршрута движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее также – проект организации дорожного движения); перечень мер, направленных на обеспечение возможности движения по автомобильной дороге или ее участку тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства между пунктом отправления и пунктом назначения транспортного средства, а также порядок подтверждения владельцем автомобильной дороги выполнения заявителем мер, направленных на обеспечение возможности движения по автомобильной дороге или ее участку тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства между пунктом отправления и пунктом назначения транспортного средства.

В силу пункта 4 Правил специальное разрешение выдается на движение транспортного средства по определенному маршруту без груза или с грузом на срок, указанный в заявлении, но не более чем на сто тридцать пять календарных дней (абзац первый). При необходимости проведения внеплановых работ по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и (или) содержанию на автомобильной дороге и (или) пересекающих ее сооружениях и инженерных коммуникациях в пределах согласованного маршрута действие специального разрешения приостанавливается на время проведения таких работ (абзац второй). Владелец соответствующей автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) в течение часа после наступления обстоятельств, приведших к необходимости проведения внеплановых работ, уведомляет уполномоченный орган с использованием системы выдачи специального разрешения о введении ограничений, связанных с внеплановыми работами, и сроках действия таких ограничений (абзац третий). Уполномоченный орган уведомляет о приостановлении и возобновлении действия специального разрешения владельца транспортного средства посредством личного кабинета перевозчика (абзац четвертый). В случае движения крупногабаритной сельскохозяйственной техники своим ходом в период с марта по ноябрь в пределах одного муниципального образования специальное разрешение выдается на движение такой техники по определенному маршруту на срок, указанный в заявлении, но не более чем на девять месяцев (абзац пятый).

В пункте 31 Правил приведен перечень обстоятельств, при наличии которых уполномоченным органом принимается решение об отказе в выдаче специального разрешения, в частности, если: а) в едином государственном реестре индивидуальных предпринимателей или едином государственном реестре юридических лиц отсутствуют сведения о заявителе (не распространяется на физических лиц), информация о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица не совпадает с соответствующей информацией, указанной в заявлении на выдачу специального разрешения; б) установленные требования о перевозке груза, не являющегося неделимым, не соблюдены; в) сведения, содержащиеся в заявлении на выдачу специального разрешения и документах, не соответствуют техническим характеристикам транспортного средства и груза, регистрационным данным транспортного средства, а также технической возможности осуществления заявленной перевозки; г) при согласовании проекта организации дорожного движения и (или) перечня мер установлена невозможность осуществления движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с заявленными техническими характеристиками между пунктом отправления и пунктом назначения транспортного средства, указанными заявителем в заявлении на выдачу специального разрешения, в связи с техническим состоянием автомобильной дороги, искусственных дорожных сооружений и иных сооружений или инженерных коммуникаций, а также в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения; д) отсутствует согласие заявителя на разработку проекта организации дорожного движения и (или) принятие мер; е) отсутствует допуск у российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок (при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов); ж) истек указанный в заявлении на выдачу специального разрешения срок перевозки.

В приложениях № 1 – 3 к Правилам указаны допустимые габариты, допустимая нагрузка на ось и допустимая масса транспортного средства.

Коробейников Д.Н. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с административным иском о признании не действующими пунктов 4, 31 Правил и приложений № 1 – 3 к ним в части их распространения на автобусы (транспортные средства категорий М₂ и М₃), указав, что они противоречат Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее также – Федеральный закон № 259-ФЗ) и Федеральному закону от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее также – Федеральный закон № 220-ФЗ), предусматривающему исчерпывающий перечень документов, необходимых для осуществления регулярных пассажирских перевозок (то есть для допуска к их осуществлению), среди которых специальные разрешения, предусмотренные Правилами, отсутствуют.

Маршрут движения транспортного средства, осуществляющего регулярные пассажирские перевозки (с указанием всех улиц), определен в свидетельстве и карте маршрута, перевозчик не вправе изменять путь следования по маршруту. Полагает, что Правила не учитывают специфику правового регулирования пассажирских перевозок, установленную указанными федеральными законами.

В обоснование нарушения своих прав оспариваемыми положениями административный истец сослался на то, что применение с 1 марта 2024 г. Правил препятствует ему осуществлять коммерческую деятельность по перевозке пассажиров и багажа по установленным маршрутам соответствующими транспортными средствами.

Представитель административного ответчика Правительства Российской Федерации в лице Министерства транспорта Российской Федерации просил отказать в удовлетворении административного иска, поддержав правовую позицию, изложенную в письменном отзыве на административное исковое заявление.

Решением Верховного Суда Российской Федерации от 18 июня 2024 г. в удовлетворении административного искового заявления о признании частично недействующими пунктов 4, 31 Правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2023 г. № 2060, приложений № 1 – 3 к ним, отказано.

В апелляционной жалобе и дополнении к ней административный истец, не соглашаясь с таким решением, просит его отменить, как незаконное и необоснованное, указав, что суд не учел все обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела, уклонился от анализа общих норм федеральных законов от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Полагает, что содержание оспариваемых в части Правил противоречит нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, в части распространения их действия на пассажирские автобусы.

В обоснование апелляционной жалобы также указано на нарушение судом первой инстанции норм процессуального права, неверное применение норм материального права, что и привело, по мнению административного истца, к принятию неправильного решения.

В письменном отзыве на апелляционную жалобу Министерство транспорта Российской Федерации просило оставить решение суда первой инстанции без изменения, как законное и обоснованное, апелляционную жалобу Коробейникова Д.Н. – без удовлетворения.

Проверив материалы административного дела, обсудив доводы апелляционной жалобы, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации оснований для ее удовлетворения и отмены решения суда первой инстанции не находит.

В силу пункта 1 части 2 статьи 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации (далее также – КАС РФ) основанием для признания нормативного правового акта не действующим полностью или в части является его несоответствие иному нормативному правовому акту, имеющему большую юридическую силу.

Отказывая Коробейникову Д.Н. в удовлетворении административного искового заявления, суд первой инстанции обоснованно исходил из того, что по настоящему административному делу такого основания не имеется.

Правительство Российской Федерации, осуществляя исполнительную власть в Российской Федерации наряду с иными федеральными органами исполнительной власти, на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, указов, распоряжений и поручений Президента Российской Федерации издает постановления и распоряжения, а также обеспечивает их исполнение. Акты Правительства Российской Федерации, имеющие нормативный характер, издаются в форме постановлений Правительства Российской Федерации (часть 1 статьи 1, части 1, 2 статьи 5 Федерального конституционного закона от 6 ноября 2020 г. № 4-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации»).

Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации, регулирует Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее также – Федеральный закон № 257-ФЗ).

В статье 3 указанного федерального закона под тяжеловесным транспортным средством понимается транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которого превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, установленные Правительством Российской Федерации, или массу транспортного средства и (или) нагрузку на ось, установленные решением о временном ограничении движения транспортных средств, принимаемым на основании пункта 2 части 1 статьи 30 этого федерального закона в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков или изменения габарита приближения автомобильной дороги, ее участков (пункт 17).

Крупногабаритным транспортным средством в силу пункта 18 статьи 3 этого же федерального закона является транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза превышают допустимые габариты, установленные Правительством Российской Федерации, или габариты, установленные решением о временном ограничении движения транспортных

средств, принимаемым на основании пункта 2 части 1 статьи 30 этого федерального закона в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков или изменения габарита приближения автомобильной дороги, ее участков.

Правила движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в соответствии с частью 6 статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ устанавливаются Правительством Российской Федерации с учетом положений названной статьи и должны содержать в том числе допустимые массу, нагрузку на ось, нагрузку на группу осей (в целях учета неравномерности распределения нагрузки в группах сближенных сдвоенных и строенных осей) и габариты транспортного средства; порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства; порядок возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством автомобильным дорогам; порядок определения размера платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством автомобильным дорогам; требования к движению по автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесной и (или) крупногабаритной сельскохозяйственной техники с прицепным оборудованием; порядок ведения Федерального реестра специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

Правительство Российской Федерации во исполнение предписаний федерального законодателя приняло Постановление № 2060, которым утвердило оспариваемые в части правила.

Нормативный правовой акт 1 декабря 2023 г. размещен на «Официальном интернет-портале правовой информации» (<http://www.pravo.gov.ru>), 4 декабря 2023 г. опубликован в Собрании законодательства Российской Федерации.

С учетом изложенного вывод суда первой инстанции о том, что Правила утверждены Правительством Российской Федерации в пределах предоставленных законом полномочий с соблюдением формы и порядка введения в действие, а также порядка принятия и опубликования нормативного правового акта, является обоснованным.

По смыслу статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ движение по автомобильным дорогам тяжеловесного транспорта допускается при наличии специальных разрешений, выдаваемых в соответствии с положениями данной статьи. При этом для получения специального разрешения требуется согласование маршрута тяжеловесного транспортного средства и возмещение владельцем тяжеловесного транспортного средства вреда, который будет причинен таким транспортным средством, в порядке, установленном частью 12 приведенной нормы.

В соответствии с пунктом 2 Правил под специальным разрешением понимается такое разрешение, при наличии которого в случаях, предусмотренных статьей 31 Федерального закона № 257-ФЗ, допускается

движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

Пунктом 4 Правил предусмотрена выдача специального разрешения на движение транспортного средства по определенному маршруту без груза или с грузом на срок, указанный в заявлении, но не более чем на сто тридцать пять календарных дней. Данный пункт Правил, как видно из его содержания, в полной мере корреспондирует положениям статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ и им не противоречит, на что правильно указано судом.

Согласно частям 10, 11, 21 статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ, а также пункту 18 Правил при подаче заявления на выдачу специального разрешения маршрут движения устанавливается федеральной государственной информационной системой выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее – система выдачи специального разрешения) в автоматическом режиме на основании сведений, внесенных владельцами автомобильных дорог в систему выдачи специального разрешения. Заявителю может быть предложено несколько маршрутов на выбор. Установленный системой выдачи специального разрешения маршрут движения согласовывается (подтверждается) заявителем.

В соответствии с частью 18 статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ перечень мер по обеспечению возможности движения по автомобильной дороге или ее участку тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства вносится заявителем в систему выдачи специального разрешения.

Во время процедуры оформления специального разрешения заявитель обязан подтвердить согласие на подготовку перечня мер по обеспечению возможности движения по выбранному маршруту и представить такой перечень. При отсутствии перечня мер либо его несогласовании заявителю направляется отказ в оформлении специального разрешения по причине невозможности осуществления движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с заявленными техническими характеристиками в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения (подпункт «г» пункта 31 Правил).

Пункт 31 Правил, устанавливающий критерии, при которых уполномоченный орган принимает решение об отказе в выдаче специального разрешения, полностью соответствует положениям части 24 статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ, на что правильно указано в решении суда.

Приведенные в приложениях № 1–3 к Правилам допустимые габариты, нагрузка на ось и масса транспортного средства установлены Правительством Российской Федерации в пределах предоставленной частью 6 статьи 31 Федерального закона № 257-ФЗ компетенции в целях учета неравномерности распределения нагрузки в группах сближенных сдвоенных и строенных осей, каким-либо актам, имеющим большую юридическую силу, не противоречат.

Доводы административного истца о несоответствии оспариваемых норм Федерального закону № 220-ФЗ суд обоснованно признал несостоятельными,

основанными на неправильном толковании норм действующего законодательства.

Данный федеральный закон регулирует отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок (статья 1 Федерального закона № 220-ФЗ).

Статьей 4 названного федерального закона предусмотрено, что межрегиональный маршрут регулярных перевозок устанавливается, изменяется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по предложению юридического лица, индивидуального предпринимателя или уполномоченного участника договора простого товарищества, имеющих намерение осуществлять регулярные перевозки или осуществляющих регулярные перевозки по данному маршруту (часть 1). Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или уполномоченный участник договора простого товарищества, предложившие установить или изменить межрегиональный маршрут регулярных перевозок, представляют в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти заявление в письменной форме об установлении или изменении данного маршрута, которое включает в себя сведения, предусмотренные частью 1 или 2 статьи 5 данного федерального закона (часть 2).

В заявлении об изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок указываются сведения о предлагаемых изменениях включенных в состав межрегионального маршрута регулярных перевозок остановочных пунктов, а также улиц и автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между данными остановочными пунктами, расписания, классов транспортных средств, максимального количества транспортных средств каждого из таких классов или характеристик транспортных средств каждого из таких классов по максимальным высоте, ширине или полной массе (пункт 3 части 2 статьи 5 Федерального закона № 220-ФЗ).

Статьей 6 этого же закона определено, что в течение пяти дней со дня принятия решения о приеме заявления об установлении или изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок уполномоченный федеральный орган исполнительной власти размещает сведения, предусмотренные соответственно пунктами 3–9 части 1 и пунктами 2 и 3 части 2 статьи 5 этого федерального закона, на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также направляет посредством факсимильной связи или заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении извещение о поступлении указанного заявления в

уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в границах которых данный маршрут проходит по улицам либо автомобильным дорогам, не относящимся к автомобильным дорогам федерального значения (часть 2). Предложение об установлении или изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок рассматривается уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации с участием владельцев расположенных по данному маршруту остановочных пунктов, владельцев автомобильных дорог, по которым проходит данный маршрут, территориальных органов, уполномоченных на осуществление государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения, органа государственного транспортного контроля (часть 4).

Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти отказывает в установлении или изменении межрегионального маршрута регулярных перевозок в случае, если техническое состояние улиц, автомобильных дорог, не относящихся к автомобильным дорогам федерального значения, по которым проходит данный маршрут, и размещенных на них искусственных дорожных сооружений не соответствует максимальным полной массе и (или) габаритам транспортных средств, которые предлагается использовать для осуществления регулярных перевозок по данному маршруту (пункт 4 части 1 статьи 6 Федерального закона № 220-ФЗ).

Из анализа приведенных законоположений следует, что установление межрегионального маршрута невозможно без полного соответствия характеристик заявляемых транспортных средств техническому состоянию устанавливаемого маршрута или участка маршрута.

Данная правовая позиция обозначена Конституционным Судом Российской Федерации в постановлении от 17 июля 1998 г. № 22-П, согласно которой Правительство Российской Федерации, устанавливая плату за перевозку тяжелых грузов, тем самым стимулирует перевозчиков к использованию менее вредных для дорожного полотна способов перевозки, что призвано способствовать нормальному функционированию федеральных автомобильных дорог. Их содержание в постоянной технической исправности и готовности к эксплуатации служит целям обеспечения единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, мобилизационной готовности и обороноспособности страны, экологической и общей безопасности населения, то есть призвано гарантировать общественно значимые публичные интересы.

Установленные Федеральным законом № 220-ФЗ требования не исключают соблюдения обязанностей, предусмотренных Федеральным законом № 257-ФЗ и Правилами, на что правильно указано в обжалуемом решении.

Движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств относится к исключительным перевозкам и не должно носить массового характера.

Какого-либо правового акта, по иному регулирующего рассматриваемые отношения и имеющего большую юридическую силу, не имеется.

Поскольку оспариваемые положения Правил и приложений № 1–3 к ним в указанной административным истцом части соответствуют нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, не нарушают права, свободы и законные интересы административного истца, суд пришел к правильному выводу о том, что заявленное требование в соответствии с пунктом 2 части 2 статьи 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации удовлетворению не подлежит.

Доводы апелляционной жалобы повторяют по сути доводы административного искового заявления, исследованные судом первой инстанции при рассмотрении и разрешении дела по существу, которым дана надлежащая правовая оценка.

Утверждение в апелляционной жалобе о том, что суд не исследовал все обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения административного дела, лишено правовых оснований.

Суд первой инстанции вынес решение с учетом правовых норм, регулирующих рассматриваемые правоотношения, при правильном их толковании. Выводы суда о законности оспариваемых положений мотивированны и соответствуют обстоятельствам административного дела.

Довод апелляционной жалобы Коробейникова Д.Н. о том, что Правила, утвержденные Постановлением № 2060, изданные во исполнение требований Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», противоречат его положениям в части распространения действия оспариваемых предписаний на пассажирские автобусы, основан на ошибочном толковании норм данного закона, который не содержит изъятий в отношении пассажирских автобусов при установлении критериев для крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств.

Несостоятельным является также довод апелляционной жалобы о противоречии оспариваемых в части предписаний Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», имеющему иной предмет регулирования и затрагивающему отношения, возникающие при оказании услуг по перевозке пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом. Указанный федеральный закон, вопреки утверждению административного истца, отношения, связанные с использованием автомобильных дорог, не регулирует.

Ссылка административного истца на письма Министерства транспорта Российской Федерации не может повлечь отмену обжалуемого судебного акта, поскольку данные в этих письмах разъяснения, касающиеся нераспространения приложения № 2 Правил (допустимая нагрузка на ось транспортного средства) на автобусы, не свидетельствуют о неправомерности изложенных судом выводов и на законность решения суда не влияют. Кроме того, письменные разъяснения Министерства транспорта Российской Федерации не являются по отношению к

оспариваемым в части Правилам актом, имеющим большее юридическое значение.

Утверждение в апелляционной жалобе о неопределенности оспариваемых положений является необоснованным, поскольку содержание пунктов 4, 31 Правил, приложений № 1–3 к ним неоднозначного толкования не имеет. Правила, как установлено при рассмотрении и разрешении дела по существу, нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, не противоречат, прав и законных интересов административного истца не нарушают.

Решение Верховного Суда Российской Федерации вынесено с соблюдением норм процессуального права и при правильном применении норм материального права, предусмотренных статьей 310 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации оснований для отмены или изменения данного решения в апелляционном порядке не имеется.

Руководствуясь статьями 308–311 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

определила:

решение Верховного Суда Российской Федерации от 18 июня 2024 г. оставить без изменения, апелляционную жалобу Коробейникова Дмитрия Николаевича – без удовлетворения.

Председательствующий

И.Н. Зинченко

Члены коллегии

Д.В. Тютин

А.А. Якимов