

**АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  
ЗА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА БЕЗ ЛИЦЕНЗИИ**

**Константин Александрович Власов**

Дальневосточный юридический институт МВД России имени И. Ф. Шилова,  
Хабаровск, Россия, vka-mail@mail.ru

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются отдельные вопросы применения административной ответственности за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии. Теоретическая значимость исследования заключается в развитии научных представлений о сущности правового регулирования транспортной деятельности, а также в обосновании необходимости совершенствования системы лицензирования как элемента обеспечения правопорядка в экономической сфере. В статье установлено, что одной из причин распространенности деятельности без лицензии являются несовершенство механизмов государственного контроля и отсутствие эффективных санкций. Разработаны рекомендации для органов власти по оптимизации процедур лицензирования и контроля за предпринимательской деятельностью.

**Ключевые слова:** предпринимательская деятельность, лицензирование, незаконная перевозка, административная ответственность, правовое регулирование, лицензия.

**Для цитирования:** Власов К. А. Административная ответственность за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2026. № 1 (111). С. 69–76.

Original article

**ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR CARRYING OUT BUSINESS  
ACTIVITIES IN THE TRANSPORT SECTOR WITHOUT A LICENSE**

**Konstantin A. Vlasov**

Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after I. F. Shilov,  
Khabarovsk, Russia, vka-mail@mail.ru

**Abstract.** This article discusses certain issues related to the application of administrative liability for carrying out entrepreneurial activities in the field of transport without a license. The theoretical significance of the study lies in the development of scientific understanding of the essence of legal regulation of transport activities, as well as in justifying the need to improve the licensing system as an element of ensuring law and order in the economic sphere. The article establishes that one of the reasons for the prevalence of activities without a license is the imperfection of state control mechanisms and the lack of effective sanctions. Recommendations for government agencies to optimize the procedures for licensing and monitoring of entrepreneurial activities are developed.

**Keywords:** business activity, licensing, illegal transportation, administrative liability, legal regulation, license.

**For citation:** Vlasov K. A. Administrative responsibility for carrying out business activities in the transport sector without a license // Bulletin of Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026. No. 1 (111). P. 69–76. (In Russ.)

## Введение

Актуальность темы обусловлена необходимостью выявления причин, способствующих функционированию нелегальных перевозчиков, анализа последствий такой деятельности для государства и добросовестного бизнеса, разработки предложений по совершенствованию механизма правового регулирования и лицензирования в сфере транспорта. В условиях цифровизации и внедрения интеллектуальных транспортных систем возрастает потребность в модернизации существующих нормативных правовых актов для повышения эффективности контроля и профилактики незаконной деятельности. Недобросовестные участники рынка пренебрегают требованиями к техническому состоянию транспорта и профессиональной подготовке персонала и обходят установленные нормы и правила.

Целью исследования является определение правовой природы, причин и последствий осуществления предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии. Для достижения данной цели необходимо решение задач, направленных на анализ действующего законодательства Российской Федерации в области лицензирования транспортной деятельности, выявление проблем и разработку предложений по повышению эффективности правоприменительной практики и совершенствованию системы государственного контроля.

## Методы

Исследование базируется на изучении положений нормативных правовых актов и эмпирических источников. Проводится анализ законодательства Российской Федерации, регулирующего порядок лицензирования транспортной деятельности и правоприменительной практики в отношении лиц, осуществляющих перевозки без лицензии.

В качестве методов исследования используются анализ нормативно-правовой базы, системный и структурный методы. Анализ нормативно-правовой базы направлен на изучение федеральных законов и

нормативных актов в сфере лицензирования. Системный метод рассматривает предпринимательскую деятельность в области транспорта с позиции механизмов государственного контроля, принципов свободной конкуренции, вопросов безопасности и защиты прав потребителей. Структурный метод применяется для выделения и анализа субъектов незаконной деятельности, формы и последствия правонарушений при обходе лицензионных требований.

## Результаты

Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии представляет собой правовое, социальное и экономическое явление, которое противоречит установленным нормам федерального законодательства. Согласно правовому регулированию Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99 «О лицензировании отдельных видов деятельности» обязательному лицензированию подлежат все виды пассажирских перевозок (за исключением перевозки силами пожарной охраны, полиции, медицинских служб и др.). Однако на практике широкое распространение получила деятельность в данной сфере без получения разрешительного документа [1, с. 17].

Перевозка пассажиров автобусами без лицензии осуществляется вне зоны правового регулирования и не обеспечивает надлежащий уровень контроля за техническим состоянием транспортных средств, профессиональной пригодностью водителей, их физическим и психологическим состоянием, соблюдением норм безопасности дорожного движения [2, с. 120]. Лицензионная модель предполагает наличие у перевозчика правового статуса (регистрация в качестве индивидуального предпринимателя или создание юридического лица) и выполнение обязательных требований по снижению риска причинения вреда жизни и здоровью пассажиров.

Действующее законодательство требует от соискателя лицензии соблюдения ряда условий, среди которых наличие лицензии на осуществление медицинской деятельности

или заключенного договора с организацией, уполномоченной на проведение медицинских осмотров водителей, наличие ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию [3, с. 45]. Перевозчик обязан обеспечить оснащение автобусов тахографами, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, организовать техническое обслуживание и проводить технический контроль транспортных средств в установленные сроки, допускать к эксплуатации только автобусы, прошедшие технический и медицинский контроль перед рейсом или сменой, и осуществлять передачу информации о персонале и пассажирах в централизованные базы персональных данных [4, с. 39].

После получения лицензии предпринимательская деятельность по перевозке пассажиров остается под контролем со стороны государства – в форме плановых и внеплановых проверок, цель которых заключается в соответствии перевозчика установленным лицензионным требованиям, особенно в части соблюдения норм безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств [5, с. 188]. Перевозчик обязан поддерживать соблюдение требований на момент получения лицензии и регулярно подтверждать это в процессе осуществления деятельности.

Когда эти обязательные процедуры воспринимаются потенциальными перевозчиками как чрезмерно сложные, затратные и бюрократически обремененные, субъекты предпочитают обходить правовые механизмы регулирования и осуществлять деятельность без лицензии [6, с. 64]. Они не уплачивают государственную пошлину, не регистрируются в ЕГРИП или ЕГРЮЛ, не приобретают страховые полисы для пассажирских перевозок, не заключают договоры на медицинские осмотры и не ведут учет трудового времени водителей. В результате

они действуют вне пределов правового поля и формируют условия, при которых нарушаются права потребителей транспортных услуг и подвергается опасности их жизнь и здоровье.

Такой способ ведения деятельности называется частью 1 статьи 14.1.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)<sup>1</sup>, которая предусматривает административную ответственность за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии. Повторное совершение аналогичного правонарушения по части 2 той же статьи влечет за собой серьезные последствия, включая конфискацию транспортного средства и приостановление деятельности на срок до 90 суток. Законодатель подчеркивает высокую степень общественной опасности подобных деяний и стремится пресечь их на корню посредством жестких санкций [7, с. 51].

Если субъект осуществляет деятельность по перевозке пассажиров для собственных нужд без регистрации в качестве предпринимателя и лицензии, его действия квалифицируются по части 1 статьи 19.20 КоАП РФ. Данная норма предусматривает в качестве санкции предупреждение, административный штраф, дисквалификацию, приостановление деятельности [8, с. 21]. Когда деяние носит систематический характер и приносит значительную прибыль, происходит возбуждение уголовного дела по статье 171 Уголовного кодекса Российской Федерации. Статья квалифицирует такие действия как незаконное предпринимательство. Так, согласно решению суда ООО «ТехноПром» было привлечено к административной ответственности за нарушение условий лицензии, связанное с отсутствием передачи информации о местоположении транспортных средств через систему «ЭРА-ГЛОНАСС»<sup>2</sup>. Нарушение требований к оснащению авто-

<sup>1</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 01.04.2025). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Решение Свердловского областного суда № 72-695/2024 от 7 августа 2024 г. по делу № 72-695/2024. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/CnEa0rfJe1rV> (дата обращения: 12.04.2025).

бусов аппаратурой спутниковой навигации и обеспечению передачи навигационных данных относится к исполнению лицензионных условий допуска к перевозкам пассажиров автобусами. Следовательно, такое поведение подлежит квалификации по ст. 14.1.2 КоАП РФ: по ч. 3 – как нарушение условий лицензии, а при наличии признаков «грубости» (прямо указанных в Положении о лицензировании) – по ч. 4. Статья 12.31.1 КоАП РФ, напротив, регулирует эксплуатационные требования обеспечения безопасности уже законно осуществляемой деятельности; она применяется, когда речь идет о нарушениях правил безопасности движения, а не о несоблюдении условий допуска к деятельности. Отсюда общий критерий: все, что относится к «режиму допуска», – это зона ст. 14.1.2, а не ст. 12.31.1 [3].

В деле ООО «ТехноПром» ошибка состояла в вменении ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ при фактическом нарушении лицензионных условий. Поскольку элементы состава эксплуатационного правонарушения (ст. 12.31.1) не были доказаны, суд правомерно прекратил производство по п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ за отсутствием состава по вмененной норме. Корректная правовая оценка должна была проводиться в координатах ст. 14.1.2 КоАП РФ с определением конкретной части: ч. 3 – при «обычном» несоблюдении условий (например, неоснащении/неидентификации навигационной аппаратуры либо передаче данных), ч. 4 – при «грубом» нарушении, влекущем возможность административного приостановления деятельности. Такая квалификация обеспечивает верный выбор санкции и защищает публичные интересы, ради которых установлен лицензионный режим: безопасность пассажиров, добросовестную конкуренцию и гарантии потребителя.

В качестве путей решения проблемы ошибочной правовой квалификации действий ООО «ТехноПром» можно предложить перекалфикацию правонарушения. Квалификация действий ООО «ТехноПром» должна быть изменена с одной статьи на другую. Действия компании квалифицированы по части 6 статьи 12.31.1

КоАП РФ. Отсутствие системы спутниковой навигации на транспортных средствах является нарушением лицензионных требований. Правомерно квалифицировать правонарушение по статье 14.1.2 КоАП РФ, которая касается нарушений лицензионных условий в транспортной деятельности. Отсутствие спутниковых систем на транспортных средствах является нарушением условий лицензированного вида деятельности [9, с. 427]. Статья 14.1.2 регулирует требования к лицензированным перевозчикам и обязательность установки таких систем в транспортных средствах. Перекалфикация правонарушения назначит справедливое наказание согласно действительным обстоятельствам.

В ходе повторного рассмотрения необходимо внимательно проанализировать все факты, которые подтверждают или опровергают наличие правонарушения. Правомерность действий приведет к неверной квалификации. Суду необходимо выяснить, действительно ли на транспортных средствах ООО «ТехноПром» отсутствовали спутниковые навигационные системы, является ли это нарушением лицензионных требований и на каких основаниях произошло нарушение. Следует выявить причины отсутствия системы навигации, временные рамки для ее установки или другие объективные факторы, в процессе повторного рассмотрения представить новые доказательства – экспертные заключения, отчеты и разъяснения по условиям лицензирования транспортных услуг. Нарушение условий лицензии должно квалифицироваться по статье 14.1.2 КоАП РФ, а не по статьям по безопасности перевозок. Разъяснение установит правовую квалификацию и избежать правовых неопределенностей [10, с. 26]. В случае установления факта нарушения лицензионных условий (неоснащение транспортных средств навигационными системами) следует скорректировать размер штрафа согласно санкциям за нарушение условий лицензии.

При принятии решения по неправильной квалификации административного правонарушения ООО «ТехноПром» суд исходил из

того, что компания привлечена к ответственности за нарушение ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ, связанное с необеспечением передачи информации о местоположении транспортных средств через систему ЭРА-ГЛОНАСС<sup>1</sup>. Суд, анализируя обстоятельства дела ООО «ТехноПром», исходил из функционального критерия разграничения составов: нормы главы 12 КоАП РФ (включая ч. 6 ст. 12.31.1) охраняют текущую эксплуатационную безопасность движения (медосмотр, тахограф, навигация и передача данных и т. п.), тогда как ст. 14.1.2 защищает публичный порядок допуска к предпринимательской деятельности в области транспорта, то есть исполнение лицензионных требований как условий законного ведения этой деятельности. Поскольку инкриминированное «необеспечение передачи навигационных данных ЭРА-ГЛОНАСС» вытекает именно из лицензионных условий перевозок автобусами, такое поведение подлежит квалификации по ст. 14.1.2 КоАП РФ: по ч. 3 – как нарушение условий лицензии либо по ч. 4 – как грубое нарушение условий, если налицо признаки «грубости», перечисленные в Положении о лицензировании (перечень утверждён Правительством Российской Федерации). Привлечение же по ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ не подтверждено элементами состава, вследствие чего производство правомерно прекращено по п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ за отсутствием состава административного правонарушения [3].

Критерий выбора между ч. 3 и ч. 4 ст. 14.1.2 КоАП РФ определяется характером несоблюдения лицензионных условий. Если выявлено «обычное» нарушение (например, разовый сбой в передаче данных при наличии организованных процедур контроля и устранении нарушений), применяется ч. 3. Если же нарушение относится к перечню «грубых» (системное неоснащение/неидентификация аппаратуры, отсутствие организационных элементов, прямо названных в Положении, игнорирование предписаний),

возможна квалификация по ч. 4 с риском административного приостановления деятельности до 90 суток. Для юридических лиц по ч. 3 предупреждение не применяется (санкция императивно штрафная), тогда как для должностных лиц и ИП закон допускает предупреждение при выполнении критериев ст. 4.1.1 КоАП РФ; при «грубости» вопрос о приостановлении решается с учетом конкретных обстоятельств и угрозы охраняемым интересам [4].

От правильной квалификации напрямую зависят и материальные, и процессуальные последствия. Неверная подмена лицензионного состава «эксплуатационным» приводит к неправильному выбору санкции, нарушает принцип соразмерности и единообразия практики и фактически лишает правоприменителя инструментов лицензионного контроля (включая приостановление деятельности при «грубости» и учет повторности). В ситуации «ТехноПром» это выразилось в том, что вмененная норма (ч. 6 ст. 12.31.1) не охватывала фактические признаки деяния как несоблюдение условий допуска, поэтому суд обоснованно прекратил дело по отсутствию состава вмененного правонарушения, указав на корректную плоскость квалификации – ст. 14.1.2 КоАП РФ [8].

Содержательно такая логика совпадает с доктринальной трактовкой лицензирования перевозок автобусами как публично-правового фильтра риска. Лицензионные требования – это не «технические мелочи», а проверяемые условия доступа к опасной деятельности, и их несоблюдение посягает на сам режим допуска, а не только на текущую эксплуатацию. Отсюда:

1. Отсутствие лицензии и нарушение ее условий – самостоятельные составы в рамках ст. 14.1.2 КоАП РФ.

2. «Навигационные» и иные «цифровые» элементы (ГЛОНАСС/ЭРА-ГЛОНАСС, передача данных) рассматриваются как элементы лицензионных условий, а не как малозначительные эксплуатационные дефекты.

<sup>1</sup> Решение Свердловского областного суда № 72-721/2024 от 28 августа 2024 г. по делу № 72-721/2024 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/KF9y09xYh3db> (дата обращения: 12.04.2025).

3. При квалификации учитываются «грубость» и повторность, что влияет на вид и меру ответственности [1].

В материальном плане нарушение лицензионного порядка затрагивает базовые принципы правового регулирования экономической деятельности: добросовестную конкуренцию (нелегальный перевозчик искусственно снижает издержки, игнорируя обязательные расходы на исполнение условий), стандарты безопасности (отказ от технологической и организационной дисциплины повышает аварийные риски), защиту потребителя (пассажир теряет минимальные гарантии качества и прослеживаемости услуги) и общественную ответственность бизнеса. Легальный перевозчик принимает на себя обязанность поддерживать регулируемый и контролируемый процесс перевозки; уклонение же от лицензионных норм выводит деятельность в «серую» зону, где минимизируются издержки за счет безопасности, а риски перекладываются на общество [9].

Наконец, осуществление перевозок без лицензии вообще образует иной, более базовый состав ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП РФ с самостоятельными правовыми, социальными и экономическими последствиями. Практика показывает устойчивость попыток обходить разрешительный режим (в том числе подменной «лицензионных» нарушений ссылками на эксплуатационные статьи), что требует от суда точного соблюдения функционального критерия при квалификации и учета актуальной редакции нормы (включая расширение перечня нарушений и детализацию санкций в последние годы) [8].

Вывод по делу ООО «ТехноПром» заключается в следующем. Установленные нарушения относятся к сфере исполнения лицензионных условий допуска к перевозкам пассажиров автобусами. Следовательно, оценка правомерности поведения должна проводиться в плоскости ст. 14.1.2 КоАП РФ, а не по ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ, которая регулирует иные, эксплуатационные требования безопасности уже законно осуществляемой деятельности. Применение

«чужой» нормы повлекло отсутствие признаков состава по вмененной статье и, как результат, прекращение производства по п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ за отсутствием состава правонарушения.

При корректной квалификации правоприменитель обязан определить, к какой части ст. 14.1.2 КоАП РФ относится выявленное поведение: к ч. 3 – если имеет место несоблюдение обычных лицензионных условий; к ч. 4 – если установлено «грубое» нарушение условий, прямо поименованных в лицензионном Положении; к ч. 1 – если деятельность ведется без лицензии как таковой.

От выбранной части зависят и меры воздействия: для юридического лица по ч. 3 законом предусмотрен штраф; при «грубости» по ч. 4 возможно административное приостановление деятельности; при повторности по ч. 2 применяются более строгие последствия. Такая адресная реакция восстанавливает баланс публичных интересов, для защиты которых и установлен лицензионный режим: безопасность пассажиров, добросовестная конкуренция на рынке услуг и гарантии потребителя.

### **Заключение**

Осуществление предпринимательской деятельности в сфере пассажирских перевозок без лицензии является нарушением федерального законодательства с правовыми, социальными и экономическими последствиями. Несоблюдение обязательных лицензионных требований ставит под угрозу безопасность пассажиров и нарушает нормы конкуренции, приводит к рискам для здоровья и жизни людей. Практика незаконной деятельности в этой области остается актуальной, так как некоторые предприниматели предпочитают обходить бюрократические процедуры.

Правильная правовая квалификация нарушений при отсутствии лицензии является основой обеспечения справедливого правосудия. Ошибочная перекалфикация правонарушений, как показано на отдельных примерах, может привести к юридическим неопределенностям и не-

правильным санкциям. Суды должны правильно учитывать обстоятельства дела с

учетом всех требований законодательства о лицензировании.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Исаев М. М. О некоторых вопросах возможности запрета на осуществление деятельности по перевозке пассажиров автобусами в случае создания опасности причинения вреда // Актуальные проблемы административного права и процесса. 2023. № 2. С. 15–19.
2. Чукреев А. А. Деятельность владельцев агрегаторов информации об услугах по перевозке пассажиров и багажа легковым такси – деятельность, создающая опасность причинения вреда? // Актуальные проблемы частного права. Казань, 2024. С. 119–122.
3. Исаев М. М. Лицензирование как универсальный разрешительный режим в сфере перевозок пассажиров автобусами // Современное общество и право. 2023. № 4 (65). С. 41–49.
4. Руткаускас С. И., Руткаускене М. П. Приостановление деятельности как мера административного воздействия, применяемая органом, осуществляющим лицензионный контроль деятельности по перевозкам пассажиров и багажа // Интернаука. 2022. № 6-4 (229). С. 38–39.
5. Юдина А. М. Некоторые особенности договорного регулирования деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров // Уральский научный вестник. 2023. Т. 1, № 4. С. 184–190.
6. Семенов А. В., Васильева Е. Ю. Совершенствование процедуры лицензирования перевозок пассажиров автобусами // Вестник Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. 2024. № 4 (49). С. 63–65.
7. Исаев М. М. К вопросу о лицензировании перевозок пассажиров автобусами в Российской Федерации // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2023. № 3 (67). С. 48–55.
8. Исаев М. М. Некоторые вопросы совершенствования института лицензирования перевозок пассажиров автобусами в целях предупреждения неоднократных нарушений требований по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 19–23.
9. Копылова В. А. Административная ответственность за отсутствие лицензии на перевозку пассажиров и багажа // Научное сообщество студентов. Междисциплинарные исследования. Новосибирск, 2024. С. 425–433.
10. Ватолина А. А. Лицензирование как форма легитимации субъектов предпринимательства // Экономика. Социология. Право: материалы III Международной научно-практической конференции. Саратов, 2021. С. 25–27.

### REFERENCE

1. Isaev M. M. On Some Issues of the Possibility of Prohibiting the Carriage of Passengers by Buses in the Event of a Danger of Causing Harm // Current Issues of Administrative Law and Procedure. 2023. No. 2. P. 15–19. (In Russ.)
2. Chukreev A. A. Activities of Owners of Information Aggregators on Passenger and Luggage Transportation Services by Light Taxi – Activities that Create a Danger of Causing Harm? // Current Issues of Private Law. Kazan, 2024. P. 119–122. (In Russ.)
3. Isaev M. M. Licensing as a Universal Permit Regime in the Sphere of Passenger Transportation by Buses // Modern Society and Law. 2023. No. 4 (65). P. 41–49. (In Russ.)
4. Rutkauskas S. I., Rutkauskene M. P. Suspension of Activities as an Administrative Measure Applied by the Body Exercising Licensing Control over Passenger and Baggage Transportation Activities // Internauka. 2022. No. 6-4 (229). P. 38–39. (In Russ.)
5. Yudina A. M. Some Features of Contractual Regulation of the Activities of Providers of Transport Services for the Transportation of Freight and Passengers // Ural Scientific Bulletin. 2023. Vol. 1, no. 4. P. 184–190. (In Russ.)
6. Semenov A. V., Vasilyeva E. Yu. Improving the Licensing Procedure for Passenger Transportation by Bus // Bulletin of the Admiral F. F. Ushakov State Maritime University. 2024. No. 4 (49). P. 63–65. (In Russ.)

7. Isaev M. M. On the Issue of Licensing Passenger Transportation by Bus in the Russian Federation // Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. 2023. No. 3 (67). P. 48–55. (In Russ.)

8. Isaev M. M. Certain Issues of Improving the Institute of Licensing Passenger Transportation by Buses in Order to Prevent Repeated Violations of Road Safety Requirements // Road Safety. 2023. No. 4. P. 19–23. (In Russ.)

9. Kopylova V. A. Administrative Liability for the Lack of a License for the Transportation of Passengers and Baggage // Scientific Community of Students. Interdisciplinary Research. Novosibirsk, 2024. P. 425–433. (In Russ.)

10. Vatolina A. A. Licensing as a Form of Legitimization of Business Entities // Economics. Sociology. Law: Proceedings of the III International Scientific and Practical Conference. Saratov, 2021. P. 25–27. (In Russ.)

***Информация об авторе:***

К. А. Власов, кандидат юридических наук.

***Information about the author:***

K. A. Vlasov, Candidate of Law.

Статья поступила в редакцию 13.11.2025; одобрена после рецензирования 10.12.2025; принята к публикации 19.03.2026.

The article was submitted 13.11.2025; approved after reviewing 10.12.2025; accepted for publication 19.03.2026.