



УДК 340.1+34(091)

**ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ЛИЧНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ
В УСЛОВИЯХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНДИВИДУАЛЬНОГО
ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА**

ИРОШНИКОВ Денис Владимирович
*кандидат юридических наук, доцент, доцент
кафедры «Теория права, история права и
международное право» Юридического ин-
ститута Российского университета транс-
порта (МИИТ), г. Москва, Россия.
E-mail: dv-iroshnikov@mail.ru*

Роль транспорта в жизни общества сложно переоценить. Сегодняшний высокий ритм жизни, особенно ощущаемый в крупных городах и мегаполисах, предъявляет новые требования к мобильности человека. В этой связи с учетом развития технологий, становятся популярными ранее неизвестные транспортные решения. В частности, широкое использование в различных странах мира приобретает индивидуальный электротранспорт (сегвей, гироскутер, электросамокат, моноколесо и т.п.). Количество таких транспортных средств растет в геометрической прогрессии, а поскольку любое транспортное средство является источником повышенной опасности – безопасности личности на транспорте следует уделить особое внимание, причем не только на практике, но и в теории. На основе анализа действующего российского и зарубежного законодательства, материалов судебной практики, а также российских и зарубежных научных источников в статье анализируются правовые проблемы обеспечения безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта. В заключение на основе обобщения научных и нормативных источников обосновываются изменения в действующее законодательство Российской Федерации.

Ключевые слова: безопасность личности, дорожного движения; правила, пешеход, индивидуальный электротранспорт, электросамокат, сегвей, гироскутер, моноколесо.

**LEGAL PROBLEMS OF ENSURING
PERSONAL SAFETY IN TRANSPORT IN
THE CONDITIONS OF USING
INDIVIDUAL ELECTRIC TRANSPORT**

IROSHNIKOV Denis Vladimirovich
*Candidate of Sciences (Law), Associate Profes-
sor, Assistant Professor of the Department of
Theory of Law, History of Law and Interna-
tional Law of the Law Institute of the Russian
University of Transport (MIIT). Moscow,
Russia. E-mail: dv-iroshnikov@mail.ru*

The role of transport in society is difficult to overestimate. Today's pace of life, especially felt in large cities and megacities, makes new demands on human mobility. In this regard, previously unknown transport solutions are becoming popular. Individual electric vehicles are widely used in different countries of the world (Segway, gyroscope, electric scooter, monocycle, etc.). The number of such vehicles is growing exponentially, and since any vehicle is a source of increased danger personal safety in transport should be given special attention, not only in practice, but also in theory. On the basis of the analysis of the current Russian and foreign legislation, materials of judicial practice, as well as Russian and foreign scientific sources, the legal problems of ensuring personal safety when using individual electric transport are analyzed. In conclusion, on the basis of generalization of scientific and regulatory sources, the amendments to the current legislation of the Russian Federation are substantiated.

Key words: personal safety, traffic safety, traffic rules, pedestrian, individual electric transport, electric scooter, Segway, gyroscope, monocycle.



Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта № 19-011-00658 «Транспортная безопасность: теоретико-правовые основы, административно-правовые и уголовно-правовые средства обеспечения в Российской Федерации»

Сегодня на российский рынок уверенно выходят такие транспортные средства, как сеговей, гироскутер, электросамокат, моноколесо и т.п. Несмотря на то, что «российский рынок электротранспорта индивидуального пользования является относительно молодым по отношению к зарубежному» [12, с. 10], в крупных городах использование такого транспорта существенно увеличивается с каждым днем.

При таком массовом использовании индивидуального электротранспорта в городах (с преимущественным движением по тротуарам) остро встает вопрос о безопасности других участников дорожного движения, в частности – пешеходов. И уже зафиксированы случаи наезда на пешеходов, повлекшие вред здоровью разной степени тяжести.

Нам представляется, что в рамках обеспечения безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта можно выделить два аспекта:

- обеспечение безопасности лица, управляющего такими транспортными средствами;
- обеспечение безопасности пешеходов и иных участников дорожного движения, а также третьих лиц (не являющимися участниками дорожного движения), которые могут пострадать от использования таких транспортных средств.

Категория «третьи лица» была употреблена нами не случайно в рамках справедливого замечания А.И. Чучаева и А.Ю. Пожарского о том, что «понятие «участник дорожного движения» не охватывает весь круг лиц, которые могут быть потерпевшими в автотранспортном преступлении, например при наезде на лиц, сидящих на скамейке у подъезда, и причинении предусмотренного уголовным законом вреда жизни или здоровью» [13, с. 18].

На сегодняшний день правовой статус индивидуального электротранспорта определен в России весьма неоднозначно. Действующие правила дорожного движения специально не относят данные транспортные средства к какому-то отдельному виду транспорта.

В легальном определении пешехода, закрепленном в Правилах дорожного движения, фигурирует фраза, что «к пешеходам приравниваются лица ... использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства» [1]. Это дало основание ГИБДД занять позицию по признанию лиц, управляющих электросамокатами и иными аналогичными транспортными средствами пешеходами. Так, на запрос депутата Государственной Думы А.Н. Васильева ГИБДД дала толкование правилам дорожного движения, приравняв тех, кто управляет сеговеями, гироскутерами, моноколесами и прочими колесными устройствами к пешеходам [11].

Аналогичную позицию занимают некоторые ученые. В частности, Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева однозначно отнесли к пешеходам лиц, управляющих данными транспортными средствами [8, с. 7].

Однако на практике все не так однозначно. Как показывает анализ сложившейся судебной практики, на определение правового статуса лица, управляющего таким транспортным средством, влияют технические характеристики транспортного средства и в частности – мощность электродвигателя. То есть при определенных условиях электросамокат может быть признан мопедом. Однако и в данном отношении судебная практика не всегда однозначна.

Так, Головинский районный суд г. Москвы в деле о наезде на пешехода признал электросамокат транспортным средством, а лицо, управляющее им, соответственно, водителем транспортного средства и привлек данное лицо к административной ответственности [7], однако вопрос о технических характеристиках самоката и мощности его двигателя в судебном акте не затрагивался.



Хамовнический районный суд города Москвы признал, что мировой судья обоснованно пришел к выводу, что водитель, управлявший электросамокатом, технические характеристики которого соответствуют виду транспортного средства «мопед», является водителем, то есть надлежащим субъектом административной ответственности [5].

При этом в судебной практике существует и принципиально иная позиция. Так, в апелляционном определении Ленинского районного суда г. Кемерово судьи пришли к выводу, что «с учетом норм Федерального закона от 09.02.2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ст. 1), Федерального закона от 10.12.1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 2), Правил дорожного движения в Российской Федерации (преамбула Правил), лица, использующие роликовые коньки, самокаты и другие аналогичные средства (по совокупности эксплуатационных и технических характеристик к ним могут быть отнесены, в частности, сегвеи, гироскутеры, моноколеса, электрические самокаты), являются пешеходами, т.е. законодательством РФ перечисленные средства передвижения не признаны транспортными средствами» [4].

Постановление Верховного суда Удмуртской Республики представляет особый интерес, поскольку в нем затрагивается спор между лицом, управлявшим электросамокатом, оснащенным электродвигателем номинальной мощностью 0,25 кВт, технические характеристики которого (по его мнению) не позволяют отнести его к мопедам и мировым судьей, а также судьей районного суда (решение которых обжалуется) о том, что данное транспортное средство может быть отнесено к мопедам согласно Правилам дорожного движения [6].

Приходится согласиться с мнением И.Л. Буровой и М.В. Рудова, которые указывают на имеющиеся проблемы о возможности привлечения собственников электросамокатов и лиц, которые управляют такими видами транспортных средств, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения [9, с. 91].

Рассмотрим понятие «мопед», содержащееся в Правилах дорожного движения: «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» [1].

Под данное определение мопеда теоретически могут попадать такие типы индивидуального электротранспорта, как сегвей, гироскутер и электросамокат. Однако, за скобками данного определения остается моноколесо, которое не подпадает под данное определение по количеству колес. При этом моноколесо сегодня также весьма распространено в качестве индивидуального электротранспорта.

Безусловное признание, например, электросамокатов с двигателем, мощностью более 0,25 кВт мопедами влечет за собой то обстоятельство, что водители данных транспортных средств, в соответствии с п. 24.7 Правил дорожного движения должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов. Отсюда следует, что использование таких транспортных средств, для движения по тротуарам и пешеходным дорожкам запрещено.

При этом нам представляется, что здравый смысл не позволяет обязать водителя электросамоката передвигаться по краю проезжей части. Малый диаметр колеса, неглубокий рисунок протектора покрышки, малый вес электросамоката, на наш взгляд, не позволяют безопасно эксплуатировать такое транспортное средство на дорогах общего пользования. Так, разлитое масло, грязь и слякоть на обочине дороги, камень или иные посторонние предметы на проезжей части, выбоины и неровности дорожного полотна, могут привести к опрокидыванию электросамоката, и наезду на его водителя других транспортных средств. Такая правоприменительная позиция скажется на безопасности водителей электросамокатов и подобных транспортных средств.



Однако при движении данных транспортных средств по тротуарам наблюдается противоположная проблема. Жителям Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов России сегодня приходится наблюдать примеры такого использования индивидуального электротранспорта, которое не может гарантировать безопасность пешеходам, а именно: управление несовершеннолетними, а также лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, передвижение на предельных скоростях в плотном потоке людей (в том числе детей) на тротуарах, во дворах, парках и скверах. В этой связи не исключены случаи наезда на пешеходов и встает вопрос о безопасности иных участников дорожного движения.

Но есть и другая крайность – жители мегаполиса нередко приняв свой электротранспорт за быстрый способ добраться до места назначения – выезжают на проезжую часть и движутся на моноколесе или же электросамокате в плотном автомобильном потоке. В итоге водителю, который совершит дорожно-транспортное происшествие с таким участником дорожного движения, возможно придется доказывать в суде вину пешехода, особенно если мощность двигателя или количество колес (в случае с моноколесом) не позволят отнести данные средства передвижения к транспортным средствам.

В зарубежных научных статьях можно найти результаты статистических исследований травм, полученных при управлении сегвеями и другими аналогичными транспортными средствами. Одни зарубежные ученые пришли к выводу, что тяжесть травмы у ряда пациентов, получивших травмы при использовании самобалансирующегося персонального транспорта, является значительной [23, р. 370]. Другие исследователи отмечают, то подобно пешеходам и велосипедистам, скутеристы являются уязвимыми участниками дорожного движения и, как ожидается, получают серьезные травмы во время дорожно-транспортных происшествий [22, р. 115-116]. По мнению третьих – необходимо обеспечить, чтобы прокатчики предоставляли достаточные инструкции по технике безопасности и оборудование для людей, которые не знакомы с поездкой на сегвеях [19, р. 203-205]. Согласно результатам исследования японских ученых, касающегося возможным ущербам пешеходов, причиненных наездами индивидуального электротранспорта, эксперименты, основанные на особенностях человеческого восприятия, показали, что пешеходы проявляют высокую чувствительность к приближающимся к ним объектам спереди и низкую чувствительность к приближающимся объектам сзади [26, р. 266].

Рассмотрим позиции зарубежных исследователей по вопросам регулирования использования индивидуального электротранспорта.

Авторы научной статьи «Разнообразие "пешеходов на колесах", новой проблемы для городов в 21 веке» отмечают, что быстрое распространение и растущая тенденция новых моделей пешеходной мобильности в городах наряду со слабой правовой ситуацией с точки зрения регулирования вызывает определенные проблемы. По их мнению, мобильные электронные транспортные средства наделяют эксплуатирующего их человека промежуточным статусом между пешеходами и автомобилями [20, р. 360].

Исследователи предложили классификацию данных средств на основе их максимальной скорости, дистанции, веса и наличия опасных углов, которые могут нанести вред людям в случае аварии. В зависимости от этого планируется определить разрешенную зону их использования (тротуар, велосипедная дорожка, автомобильная дорога). В заключение научной статьи ученые предлагают законодательно урегулировать обучение лиц, управляющих данными транспортными средствами, в том числе получения водительских прав для управления некоторыми их типами, а также урегулировать их использование в зависимости от различных типов, в том числе место их использования (выделенная полоса движения, проезжая часть или тротуар) и максимальную скорость движения [20, р. 367].

Необходимо обратить внимание на опубликованный в 2017 году исследовательский отчет на тему «Правила и безопасность для электрических велосипедов и других маломощных транспортных средств», подготовленный компанией ViaStrada Limited, которая была



нанята транспортным агентством Новой Зеландии для проведения данного исследования. Документ состоит из 182 страниц, включая графики, таблицы, схемы и диаграммы [24].

Были проведены исследования 57 моделей электросамокатов и подобных транспортных средств известных брендов, в том числе по максимальной скорости и мощности двигателя. Согласно представленной таблице, большинство представленных в исследовании моделей таких транспортных средств имеют мощность более 250 Вт [24, р. 167-168], то есть по российскому действующему законодательству и практике его применения они могут быть признаны мопедами.

Относительно безопасности пешеходов комиссия приходит к выводу, о возможности улучшить дизайн пешеходных дорожек и улиц, чтобы свести к минимуму травмы из-за конфликтов с пешеходами или подъездными путями, опрокидывания, препятствий или плохого качества поверхности [24, р. 164].

Представляет интерес вопросы нормативного регулирования использования индивидуального электротранспорта в зарубежных странах.

В США законодательство об использовании индивидуального электротранспорта начало развиваться еще в начале 2000-х годов. Так, к октябрю 2003 года 45 штатов и округ Колумбия уже приняли соответствующее законодательство, разрешающее использовать данные типы транспортных средств на тротуарах. При этом многие штаты расширили зоны использования, включив в них автомобильные дороги.

Однако от штата к штату требования к эксплуатации средств индивидуального электротранспорта различались следующим образом:

- предоставление пользователям прав и обязанностей пешеходов (Коннектикут, Нью-Йорк, Монтана и др.) или прав и обязанностей велосипедистов с соответствующей разрешенной эксплуатационной инфраструктурой (Нью-Джерси, Нью-Мексико, Юта, и др.);
- требование уступить дорогу пешеходам, дать звуковой сигнал при обгоне пешеходов, и использовать более низкие скорости на тротуарах (Северная Каролина, Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико и др.);
- требование дополнительного оборудования, такое как фонари и отражатели, в темное время суток (Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико, Вирджиния, и др.);
- требования к пользователям подросткового возраста носить шлемы (Юта, Пенсильвания, Джорджия и др.), и аналогичное требование независимо от возраста в Нью-Джерси;
- минимальные возрастные требования (Юта, Вирджиния, Миссури и др.) [25, р. 192].

Легальное определение понятия «тихоходный электрический скутер» зафиксировано в Кодексе США (Параграф 2085 главы 47 «Безопасность потребительских изделий») и означает двух- или трехколесное транспортное средство с работающими педалями и электродвигателем мощностью менее 750 Вт (1 л.с.), чья максимальная скорость на асфальтированной поверхности, когда она приводится в действие только таким двигателем, в то время как на ней ездит оператор, который весит 170 фунтов (ок. 77 кг – примечание авт.), составляет менее 20 миль в час (ок. 32 км/ч – примечание авт.) [14]. При этом под данное определение подпадает только электровелосипед (ввиду признака наличия педалей).

Правила дорожного движения Великобритании разрешают передвигаться на электроскутере лицам, достигшим возраста 14 лет [15].

Согласно рекомендациям Консультативной группы по активной мобильности по правилам поведения при использовании устройств личной мобильности, предоставленных министру-координатору и министру транспорта Сингапура, для пешеходных дорожек разрешается использовать велосипеды, а также средства личной мобильности (PMD – «personal mobility devices»), но с ограничением скорости 15 км / ч. В. Для велосипедных маршрутов – разрешается использовать велосипеды, PMD и электрические велосипеды, но с ограничением скорости



25 км /ч. При этом на дорогах разрешены только велосипеды и электрические велосипеды [18]. Таким образом, езда на электросамокате по дорогам авторами документа не рекомендуется.

В пояснительном меморандуме к Директиве Европейского Парламента о внесении поправок в Директиву по страхованию гражданской ответственности за использование механических транспортных средств, и исполнение обязательства по обеспечению от такой ответственности говорится следующее: «Новые виды транспортных средств, такие как электрические велосипеды, сегвеи, электрические скутеры, уже подпадают под действие Директивы. Использование этих новых типов электромобилей в дорожном движении может привести к несчастным случаям, жертвы которых должны быть быстро защищены и возмещены. Однако действующая Директива также предоставляет государствам-членам право освобождать такие транспортные средства от страхования гражданской ответственности транспортных средств, если они сочтут это необходимым» [17]. Таким образом, государства Евросоюза самостоятельно решают вопрос о необходимости страхования гражданской ответственности водителей индивидуального электротранспорта.

Согласно Правилам ЕС № 168/2013 Европейского парламента и Совета от 15 января 2013 г. по утверждению и надзору за рынком двух- или трехколесных транспортных средств и квадроциклов одобрение типа транспортных средств, не оборудованные хотя бы одним сиденьем [16]. Отсюда можно сделать однозначный вывод, что электросамокаты без сидений не могут признаваться транспортным средством в странах ЕС.

Сравнительно-правовой анализ зарубежных нормативных правовых актов и иных официальных документов показал, что общемировая тенденция, направленная на распространение использования индивидуального электротранспорта, заставляет государства принимать меры относительно правового регулирования такого использования. При этом решается данный вопрос в разных странах по-разному, общемировой практики пока не сложилось.

Особенно следует остановиться на вопросе проката индивидуального электротранспорта посредством мобильного приложения. Правовой базой организации такого проката в Москве являются Правила эксплуатации пунктов проката самокатов, утвержденные в 2019 году соответствующим Приказом департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы [3], при этом первый прокат электросамокатов открылся в Москве еще в 2018 году [10].

Согласно п. 4.2. Правил, владелец пункта проката самокатов своими силами и за свой счет обеспечивает доведение до сведения пользователей пункта проката требований Правил дорожного движения Российской Федерации, правил пользования пунктами проката и самокатами, установленных владельцем пункта проката самокатов, а также информирует пользователей о мерах безопасности при эксплуатации самокатов и мерах предосторожности при участии в дорожном движении. Таким образом, информацию о том, что тот или иной самокат, предоставляемый в прокат, относится в соответствии с действующим российским законодательством к мопедам и о том, что для его управления нужны водительские права должна быть в обязательном порядке предоставлена клиенту организацией проката.

Однако на практике это может происходить далеко не так. В мобильном приложении такая информация может размещаться таким образом, что она не привлечет внимание арендатора самоката и он будет добросовестно заблуждаться, что де-юре он управляет мопедом и является потенциальным субъектом административных правонарушений. Такие случаи подтверждаются анализом судебной практики. Так, заявитель, обжалуя решение мирового судьи о привлечении его к административной ответственности за правонарушение, совершенное при управлении электросамокатом, ссылался на то, что при заключении договора аренды он не был предупрежден, что данное транспортное средство подпадает под категорию мопед [5]. При этом данный довод был отвергнут как не состоятельный, поскольку водитель в силу положений Правил дорожного движения самостоятельно должен убедиться в наличии у него



специального права на управление определенным видом транспортного средства и исполнять соответствующие обязанности, предписанные законом.

В качестве сравнительного анализа можно рассмотреть вопросы организации краткосрочной аренды самокатов в Хельсинки. В настоящее время в столице Финляндии эта услуга весьма распространена и ее масштабы значительно превышают аналогичные предложения в Москве.

По информации одного из крупнейших фирм, предоставляющих услуги такой аренды, пользователи арендованных самокатов в Хельсинки должны быть совершеннолетними в соответствии с инструкциями производителя. Компания отслеживает возраст арендатора, в том числе и через платежи по банковским картам она принимает. На сегодняшний день рассматривается необходимость для пользователя отсканировать свои водительские права перед началом поездки на электросамокате, но такая практика еще не вступила в силу [21].

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день в России правовой статус индивидуального электротранспорта однозначно не определен, соответствующая правовая база его использования отсутствует, сложившаяся по данному вопросу судебная практика весьма противоречива, а в зарубежных исследованиях и законодательстве также не наблюдается единого подхода.

В этой связи представляется целесообразным внести соответствующие изменения в Правила дорожного движения, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, в рамках которых детально урегулировать общественные отношения, связанные с использованием индивидуального электротранспорта, а именно:

1. Закрепить обобщающее понятие для таких видов транспорта, как электросамокат, сегвей, гироскутер, моноколесо и др. На сегодняшний день они подпадают под легальное определение «ИМТС – индивидуальные малые транспортные средства (самокаты, роликовые коньки, сегвей, гироскутеры, моноколеса и др.)», установленное Сводом правил «Набережные. Правила градостроительного проектирования», утвержденные соответствующим Приказом Минстроя России [2]. Однако, на наш взгляд, такое понятие не совсем корректно, так как оно объединяет в себе и механические средства передвижения (самокаты, роликовые коньки) и электротранспорт, а в свете создаваемых последним угроз безопасности, их необходимо выделить в отдельную группу транспортных средств. В этой связи предлагается понятие «индивидуальный электротранспорт». Нам представляется, что данное понятие с одной стороны – обобщит его виды (сегвей, моноколесо, электросамокат) и с другой – разграничит с иными транспортными средствами (автомобилями, мотоциклами и пр.).

2. Установить классификацию данных транспортных средств, в зависимости от их типа, мощности электродвигателя, максимальной скорости и иных оснований. Такая классификация позволит приравнять по своему правовому статусу одни транспортные средства к велосипедам, другие – к мопедам, а третьи – к механическому самокату или роликовым конькам (то есть не признавать их транспортными средствами), а лицо, управляющее ими – к пешеходу.

3. Нормативно определить минимальный возраст для управления индивидуальным электротранспортом в зависимости от его типа.

4. Определить разрешенную территорию использования в зависимости от типа индивидуального электротранспорта (тротуары, велосипедные дорожки, парки, скверы и пр.). Нам представляется, что не следует допускать их использование на дорогах общего пользования в целях обеспечения безопасности водителей таких транспортных средств. Можно также предусмотреть ограничение максимальной скорости движения (например, при движении по тротуару).

4. Зафиксировать требования к производителям и поставщикам индивидуального электротранспорта об обязательном указании на транспортном средстве его мощности двига-



теля и (или) типа, а также возможно предусмотреть требования к минимальной комплектации (фонарь, отражатели и пр.).

5. Предусмотреть различные виды юридической ответственности на различных этапах приобретения, аренды и эксплуатации индивидуального электротранспорта, начиная от ответственности производителей и поставщиков таких транспортных средств, и организаций их проката, заканчивая ответственностью лиц, управляющих такими транспортными средствами как источниками повышенной опасности.

6. Для водителей некоторых категорий индивидуального электротранспорта возможно предусмотреть добровольное страхование гражданской ответственности путем внесения соответствующих изменений в законодательство о страховании.

Такие изменения законодательства должны стать основой правового обеспечения безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта, причем как водителей таких транспортных средств, так и пешеходов и иных участников дорожного движения, а также третьих лиц. Только комплексное правовое регулирование, основанное на детальном анализе возможных рисков, может предотвратить угрозы безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта.

Библиографические ссылки

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 29.11.2018 N 773/пр «Об утверждении свода правил "Набережные. Правила градостроительного проектирования» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Приказ департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 21.06.2019 № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» // СПС «КонсультантПлюс».
4. Апелляционное определение Ленинского районного суда г. Кемерово от 19 февраля 2019 г. по делу №1 1-19/2019 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Решение Хамовнического районного суда города Москвы от 4 апреля 2019 г. № 12-542/19 // СПС «КонсультантПлюс».
6. Постановление Верховного суда Удмуртской Республики от 10 ноября 2015 года по делу № 4а-743 // СПС «КонсультантПлюс».
7. Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу № 05-2186/2017 // СПС «КонсультантПлюс».
8. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1.
9. Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2.
10. Быстро, удобно, экологично: в Москве открылся прокат электросамокатов. MOS.RU Официальный сайт Мэра Москвы. 18 мая 2018 // URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.
11. На своих двоих // Российская газета. 2017. 1 ноября.
12. Хавтаси Н.В. Анализ и тенденции развития рынка электротранспорта индивидуального пользования на B2B рынке в России // Наука, образование и культура. 2018. № 5 (29).
13. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М. : Проспект, 2018.
14. U.S. Code. Title 15. Commerce and trade Chapter 47. Consumer product safety. Section 2085. Low-speed electric bicycles // URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/2085>.
15. Electric bikes: licensing, tax and insurance. Rules in England, Scotland and Wales. UK Government // URL: <https://www.gov.uk/electric-bike-rules>.



16. Regulation (EU) No 168/2013 Of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles (Text with EEA relevance) // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.
17. Proposal for a Directive of the European parliament and of the council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability. Brussels, 24.05.2018 COM (2018). 336 final. 2018/0168 (COD) // URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0008:FIN:EN:PDF>.
18. Recommendations on Rules and Code of Conduct for Cycling and The Use of Personal Mobility Devices. Recommendations by the Active Mobility Advisory Panel Submitted to Coordinating Minister for Infrastructure, and Minister for Transport, Mr Khaw Boon Wan on 17 March 2016 // URL: https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPpanelReport%28final%29.pdf
19. D. Roider, C. Busch, R. Spitaler, H. Hertz. Segway related injuries in Vienna: report from the Lorenz Böhler Trauma Centre // European Journal of Trauma and Emergency Surgery. April 2016, Volume 42, Issue 2.
20. Delfin Jiménez, Yolanda de la Fuente, Jesús Hernández-Galán. Diversity of "Pedestrians on Wheels", New Challenges for Cities in 21st Century // Studies in Health Technology and Informatics. 2018. Volume 256: Transforming our World Through Design, Diversity and Education.
21. Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa // Taloussanomat. 18.03.2019 г. URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006038969.html>.
22. Jun Xua, ShiShang, Guizhen Yu, Hongsheng Qi, Yunpeng Wang, Shucai Xu. Are electric self-balancing scooters safe in vehicle crash accidents? // Accident Analysis & Prevention. Volume 87, February 2016.
23. Keith Boniface, Mary PatMcKay, Raymond Lucas, Alison Shaffer, Neal Sikka. Serious Injuries Related to the Segway Personal Transporter: A Case Series // Annals of Emergency Medicine. Volume 57, Issue 4, April 2011.
24. Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zeland, 2017.
25. Susan A. Shaheen, Caroline J. Rodier, and Amanda M. Eaken. Improving California's Bay Area Rapid Transit District Connectivity and Access with Segway Human Transporter and Other Low-Speed Mobility Devices // Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. Volume 1927, Issue 1, 2005.
26. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2018. Volume 56

References

1. Postanovleniye Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 No. 1090 «O Pravilakh dorozhnogo dvizheniya» (Decree of the Government of the Russian Federation of 10.23.1993 No. 1090 “On the Rules of the Road Traffic”), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.
2. Prikaz Ministerstva stroitel'stva i zhilishchno-kommunal'nogo khozyaystva Rossiyskoy Federatsii ot 29.11.2018 No. 773/pr «Ob utverzhdenii svoda pravil "Naberezhnyye. Pravila gradostroitel'nogo proyektirovaniya» (Order of the Ministry of Construction and Housing and Communal Services of the Russian Federation of November 29, 2018 No. 773/pr “On approval of the set of rules “Embankments. Rules of urban planning”), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.
3. Prikaz departamenta transporta i razvitiya dorozhno-transportnoy infrastruktury g. Moskvyy ot 21.06.2019 No. 61-02-276/9 «Ob utverzhdenii Pravil ekspluatatsii punktov prokata samokatov i rekomenduyemoy formy zavavleniya o vydache razresheniya na razmeshcheniye punkta (punktov) prokata samokatov»(Order of the Department of Transport and the Development of Road Transport Infrastructure of Moscow dated 06/21/2019 No. 61-02-276/9 “On approval of the Rules for the op-



eration of scooter rental centers and the recommended application form for a permit to place a scooter rental center”), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.

4. Apellyatsionnoye opredeleniye Leninskogo rayonnogo suda g. Kemerovo ot 19 fevralya 2019 g. po delu No. 1 1-19/2019 (Appeal ruling of the Leninsky District Court of Kemerovo on February 19, 2019 in the case No. 1 1-19/2019), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.

5. Resheniye Khamovnicheskogo rayonnogo suda goroda Moskvy ot 4 aprelya 2019 g. No. 12-542/19 (Decision of the Khamovnichesky District Court of Moscow dated April 4, 2019 No. 12-542/19), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.

6. Postanovleniye Verkhovnogo suda Udmurtskoy Respubliki ot 10 noyabrya 2015 goda po delu No. 4a-743 (The decision of the Supreme Court of the Udmurt Republic of November 10, 2015 in the case No. 4a-743), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.

7. Postanovleniye Golovinskogo rayonnogo suda goroda Moskvy ot 07.12.2017 po delu No. 05-2186/2017 (The decision of the Golovinsky district court of the city of Moscow dated December 7, 2017 in the case No. 05-2186/2017), *SPS «Konsul'tantPlyus»*.

8. Ayupova G.Sh., Makeyeva I.S. Osobennosti kvalifikatsii narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv, obuslovlennyye priznakami predmeta (Features of the qualification of violation of traffic rules and the operation of vehicles, due to the signs of the subject), *Ugolovnoye pravo*, 2019, No. 1.

9. Burova I.L., Rudov M.V. O nekotorykh problemakh pravovogo regulirovaniya novykh vidov transportnykh sredstv s elektrodvigatelem (On some problems of legal regulation of new types of vehicles with electric motor), *Imushchestvennyye otnosheniya v Rossiyskoy Fe-deratsii*, 2019, No. 2.

10. Bystro, udobno, ekologichno: v Moskve otkrylsya prokat elektrosamokatov (Fast, convenient, environmentally friendly: electric scooter rentals have opened in Moscow), *MOS.RU Ofitsial'nyy sayt Mera Moskvy*, 18 maya 2018, URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.

11. Na svoikh dvoikh (On foot), *Rossiyskaya gazeta*, 2017, 1 noyabrya.

12. Khavtasi N.V. Analiz i tendentsii razvitiya rynka elektrotransporta individual'nogo pol'zovaniya na B2B rynke v Rossii (Analysis and development trends of the market of electric vehicles for individual use on the B2B market in Russia), *Nauka, obrazovaniye i kul'tura*, 2018, No. 5 (29).

13. Chuchayev A.I., Pozharskiy A.Yu. Transportnyye prestupleniya: ponyatiye, vidy, kharakteristika (Transport crimes: concept, types, characteristics), *Monografiya*, Moscow, Prospekt, 2018.

14. U.S. Code. Title 15. Commerce and trade Chapter 47. Consumer product safety. Section 2085. Low-speed electric bicycles, URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/2085>

15. Electric bikes: licensing, tax and insurance. Rules in England, Scotland and Wales. UK Government, URL: <https://www.gov.uk/electric-bike-rules>.

16. Regulation (EU) No 168/2013 Of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles (Text with EEA relevance), URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.

17. Proposal for a Directive of the European parliament and of the council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability. Brussels, 24.05.2018 COM (2018). 336 final. 2018/0168 (COD), URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0008:FIN:EN:PDF>.

18. Recommendations on Rules and Code of Conduct for Cycling and The Use of Personal Mobility Devices. Recommendations by the Active Mobility Advisory Panel Submitted to Coordinating Minister for Infrastructure, and Minister for Transport, Mr Khaw Boon Wan on 17 March 2016, URL: https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport%28final%29.pdf

19. D. Roider, C. Busch, R. Spitaler, H. Hertz. Segway related injuries in Vienna: report from the Lorenz Böhler Trauma Centre, *European Journal of Trauma and Emergency Surgery*, April 2016, Volume 42, Issue 2.

20. Delfín Jiménez, Yolanda de la Fuente, Jesús Hernández-Galán. Diversity of "Pedestrians on Wheels", *New Challenges for Cities in 21st Century, Studies in Health Technology and Informatics*. 2018. Volume 256: Transforming our World Through Design, Diversity and Education.



21. Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa, *Taloussanomat*, 18.03.2019, URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006038969.html>.
22. Jun Xua, ShiShang, Guizhen Yu, Hongsheng Qi, Yunpeng Wang, Shucai Xu. Are electric self-balancing scooters safe in vehicle crash accidents?, *Accident Analysis & Prevention*. Volume 87, February 2016.
23. Keith Boniface, Mary PatMcKay, Raymond Lucas, Alison Shaffer, Neal Sikka. Serious Injuries Related to the Segway Personal Transporter: A Case Series, *Annals of Emergency Medicine*. Volume 57, Issue 4, April 2011,
24. Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zealand, 2017.
25. Susan A. Shaheen, Caroline J. Rodier, and Amanda M. Eaken. Improving California's Bay Area Rapid Transit District Connectivity and Access with Segway Human Transporter and Other Low-Speed Mobility Devices, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Volume 1927, Issue 1, 2005.
26. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2018, Volume 56

Дата поступления: 11.11.2019

Received: 11.11.2019

УДК 340.1+34(091)

**ПРОГНОСТИЧЕСКАЯ ФУНКЦИЯ
ТЕОРИИ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
И ЮРИДИЧЕСКАЯ ФУТУРОЛОГИЯ**

КАСИМОВ Тимур Салаватович

*кандидат юридических наук, доцент кафедры теории государства и права Института права ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет», г. Уфа, Россия.
E-mail: timursk@rambler.ru*

**PROGNOSTIC FUNCTION OF THEORY
OF STATE AND LAW AND LEGAL
FUTUROLOGY**

KASIMOV Timur Salavatovich

*Candidate of Sciences (Law), Assistant Professor of the Chair of Theory of State and Law of the Institute of Law of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Bashkir State University", Ufa, Russia.
E-mail: timursk@rambler.ru*

Видные российские ученые отмечают важность прогностической функции теории государства и права. В последние годы представители различных отраслей науки издают с публикации прогнозов будущего, в том числе те, что описывают сценарии развития, включающие альтернативы предполагаемого хода событий. Основываясь на установленных закономерностях, тенденциях и технократических достижениях общества, футурология изучает степень вероятности реализации разных вариантов возможного и желаемого будущего. Хотя проблемой любого многоаспектного и долгосрочного прогноза будущего является невы-

Prominent Russian scientists note the importance of prognostic function of theory of state and law. In recent years, representatives of various branches of science have published papers with forecasts for the future, including those that describe development scenarios that include alternatives to the expected course of events. Based on the established regularities, trends and technocratic achievements of society, futurology studies the degree of probability of the implementation of various options for a possible and desired future. Although the problem of any multi-aspect and long-term forecast for the future is the low probability of its im-