

УДК 347.4

JEL: K12

*СЕДОВ Петр Денисович*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», ГСП-3, Ленинградский проспект, дом 49. город Москва, 125993, Россия.

<https://orcid.org/0000-0003-0848-9923>

<sup>1</sup> Седов Петр Денисович, студент 1-курса магистратуры Юридического факультета Финансового университета при Правительстве РФ.

*ИВЛЕВ Денис Игоревич*<sup>2</sup>

<sup>2</sup> ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», ГСП-3, Ленинградский проспект, дом 49. город Москва, 125993, Россия.

<https://orcid.org/0000-0003-4771-0168>

<sup>2</sup> Ивлев Денис Игоревич студент 1-курса магистратуры Юридического факультета Финансового университета при Правительстве РФ.

*Научный руководитель: Петюкова Оксана Николаевна, д.ю.н., профессор  
Департамента международного и публичного права Юридического факультета,  
Финансовый университет при Правительстве РФ*

## **К ВОПРОСУ О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С ПОМИНУТНОЙ ОПЛАТОЙ (КАРШЕРИНГ)**

### **Аннотация**

**Предмет/тема.** Анализируется действующее договорное регулирование отношений между арендаторами и арендодателями при краткосрочной аренде автотранспортного средства без экипажа. Исследуется опыт зарубежных стран по регулированию отношений, связанных с краткосрочной арендой автотранспортного средства без экипажа. Определяются субъекты указанных правоотношений и наиболее распространенные проблемы в сфере краткосрочной аренды.

**Цели/задачи.** Научная экспертная оценка имеющейся правовой базы по регулированию отношений при краткосрочной аренде автотранспортного средства без экипажа. Установление проблем правоприменения и подготовка предложений по возможному совершенствованию действующего законодательства в области регулирования краткосрочной аренды автотранспортных средств.

**Методология.** Использовались методы описания, сравнения, анализа, синтеза, абстрагирования, правового моделирования, прогнозирования, а также формально-юридический и сравнительно-правовой методы.

**Выводы.** Предложения по совершенствованию федерального законодательства направлены на дальнейшее упорядочивание отношений краткосрочной аренды автомобиля с поминутной оплатой (каршеринг) в России в целях обеспечения безопасности прав личности, общества и государства. Они будут способствовать установлению равного правового положения обеих сторон договора каршеринга, справедливой ответственности в случае нарушения законодательства, а также распространению каршеринга во всех регионах Российской Федерации.

**Ключевые слова:** *каршеринг, автотранспортное средство, договор*

*аренды, ответственность, поминутная оплата.*

### **Young Scientist's Tribune**

**Petr D. Sedov**, 1st-year Master's student of the Faculty of Law at Financial University under the Government of the Russian Federation

**Denis I. Ivlev**, 1st-year Master's student of the Faculty of Law at Financial University under the Government of the Russian Federation

*Research supervisor: Oksana Nikolaevna Petyukova, doctor of law, professor, Department of International and Public Law, Faculty of Law at Financial University under the Government of the Russian Federation*

## **ON THE ISSUE OF LEGAL REGULATION OF SHORT-TERM RENTAL OF A MOTOR VEHICLE WITH A PER-MINUTE PAYMENT (CAR SHARING)**

### **Abstract**

**Subject/Topic** The article analyzes the current contractual regulation of relations between tenants and landlords for short-term rental of a vehicle without a crew. The article examines the experience of foreign countries in regulating relations related to the short-term rental of a motor vehicle without a crew. The subjects of these legal relations and the most common problems in the field of short-term rental are determined.

**Goals/Objectives** Scientific expert assessment of the existing legal framework for regulating relations in the short-term rental of a motor vehicle without a crew. Identification of problems of law enforcement and preparation of proposals for possible improvement of the current legislation in the field of regulation of short-term rental of motor vehicles.

**Methodology** Methods of description, comparison, analysis, synthesis, abstraction, legal modeling, and forecasting were used.

**Conclusions** The proposals to improve the federal legislation are aimed at further streamlining the relations of short-term car rental with per-minute payment (car sharing) in Russia in order to ensure the security of the rights of the individual, society and the state. They will promote the establishment of an equal legal status of both parties to the car-sharing agreement, fair liability in case of violation of the law, as well as the spread of car-sharing in all regions of the Russian Federation.

**Keywords:** *car sharing, vehicle, lease agreement, liability, per-minute payment.*

Каршеринг представляет собой относительно недавно появившийся и набирающий постепенно популярность в Российской Федерации вид аренды транспорта, поскольку позволяет многим физическим лицам решить транспортный вопрос. Однако в большинстве развитых стран каршеринг появился раньше, чем в России. И это не случайно, поскольку в указанных странах такси и обслуживание личного автомобиля требует значительно больше денежных средств. В данной работе представляется интересным рассмотреть опыт США и Европы по соответствующему вопросу, так как каршеринг в данных странах очень популярен и развивается динамичными темпами, поскольку преподносит значительные преимущества для физических лиц, не обладающих во владении собственным транспортным средством

Среди стран Европейского союза наибольший интерес представляет законодательное регулирование Германии. Немецкое законодательное

собрание в недавнем времени приняло закон о каршеринге, чтобы стимулировать использование предложений каршеринга, поскольку ежедневное использование такси может позволить себе не каждый гражданин Германии. Закон о каршеринге вступил в силу с 1 сентября 2017 года. Основная цель данного закона о каршеринге состоит в том, чтобы позволить властям отдавать приоритет каршеринга в отношении платы за парковку и парковочных мест на дорогах общего пользования. Каршеринговое транспортное средство, в свою очередь, в соответствии с данным нормативным актом представляет собой зарегистрированное транспортное средство, которое водители бронируют и используют на основе рамочного соглашения и стандартного тарифа, рассчитанного на время и/или километрах, который включает все затраты. Также устанавливаются требования по технической безопасности автомобилей каршеринга: каждый водитель обязан соблюдать правила дорожного движения, нормы эксплуатации автомобиля и положения гражданско-правового договора каршеринга – для этих целей перед каждой поездкой водитель осматривает автомобиль на наличие недостатков, проверяя его функциональную готовность.

Закон о каршеринге также позволяет каршеринговым организациям подавать заявки на специально выделенные участки на федеральных городских дорогах. Они могут быть запрошены только теми компаниями, которые предлагают предварительно забронированные транспортные средства в определенных пунктах сбора и возврата. Распределение этих участков определяется процедурой отбора с учетом установленных требований пригодности, направленных на снижение моторизованного индивидуального транспорта и загрязнения воздуха в результате дорожного движения, в частности за счет предложения электромобилей, в которых, в свою очередь, на данный момент развиваются модели искусственного интеллекта для внедрения механизмов автопилота, которые позволяют снижать количество совершенных дорожно-транспортных происшествий.

Поставщикам услуг каршеринга, которые подают заявку на комплексные площадки для своего парка каршеринга необходимо соответствовать определенным стандартам, в том числе и относительно их рекламы и обеспечивать полную исправность транспортных средств. В соответствии с действующим приложением поставщики услуг должны, в частности, информировать своих клиентов об экологически чистых методах вождения, а также о местоположении и деталях (типе и происхождении электроснабжения) зарядных станций электромобилей, упоминать о правилах безопасного вождения.

В США, в свою очередь, существуют несколько моделей каршеринга:

1) классический каршеринг – предоставляется определенными компаниями, имеющими автомобили в собственности и сдающими их на условиях краткосрочной аренды.

2) Peer-to-Peer (P2P) car sharing — совместное использование частных

транспортных средств, при котором компании осуществляют брокерские операции между владельцами автомобилей и арендаторами.

Однако важно отметить, что в США на уровне штатов встречается различное законодательство в области каршеринга, в частности, примечательны примеры Калифорнии и Колорадо:

1) В Калифорнии в 2010 году была установлена первоначальная нормативная база каршеринга, вступившая в силу в январе 2011 года. Положения включали различные требования, которые компании, владельцы транспортных средств и водители должны соблюдать перед эксплуатацией и использованием платформы каршеринга, такие как раскрытие информации о потребителях, лицензирование и страховая ответственность. В частности, было разрешено выдавать новое страховое покрытие по искам, связанным с телесными повреждениями, столкновениями и материальным ущербом. Кроме того, были намечены процессы возбуждения исков, вынесения судебных решений и взыскания убытков.

2) В Колорадо в 2019 году Генеральная ассамблея штата утвердила порядок предоставления услуг каршеринга в штате, начиная с января 2020 года. Положения включали новые требования к раскрытию информации о потребителях, проверке водительских прав, оборудованию для совместного использования автомобилей и концессионным соглашениям, необходимым для функционирования служб совместного использования автомобилей в аэропортах. Кроме того, были определены новые требования к страхованию, а также процессы, связанные с ответственностью, спорами и уполномоченными страховыми компаниями.

Как мы видим, в ряде стран уже существуют законы о каршеринге, и сформировано правовое регулирование, поэтому Российской Федерации также не стоит отставать в данном вопросе и необходимо урегулировать каршеринг в правовом поле. Так, по официальным данным в 2019 году численность граждан, использующих каршеринг в Москве, достигла 1 млн. человек[1]. При этом на одну арендованную машину приходится 7–8 поездок в день, что позволило разрешить транспортную проблему многим жителям г. Москвы, не имеющим личного транспортного средства, а также снизило расходы по личным финансам отечественных россиян в части соответствующей неуплаты транспортного налога, затраты ремонт и др.)[2]. К таким сервисам относятся каршеринг, приложения для заказа такси через мобильное устройство и др. При этом, исходя из судебной практики, договор каршеринга смешанный договор, который включает в себя элементы аренды и оказания услуг, выступая одновременно договором присоединения [3], на содержание которого потребители повлиять не могут, в том числе на положения о высоких штрафах. В частности, В Апелляционном определении Московского городского суда от 28.06.2019 по делу № 33-26957/19 с потребителя помимо взысканного ущерба за ремонт автомобиля были судом взысканы неустойка, арендная плата и штраф, т.к. данные условия были предусмотрены соглашением сторон

(договором каршеринга)[4]. Субъекты данных отношений, на наш взгляд, должны иметь право выражать свою волю при заключении договора, ведь диспозитивность договора не должна ущемлять права другой стороны.

Однако, стоит отметить, что на сегодняшний день каршеринг регулируется действующим законодательством в Российской Федерации только на основе общих норм регулирования аренды, что согласно ст. 642 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ) устанавливает запрет на автоматическую пролонгацию договора и на первоочередное право бывшего арендатора на заключение нового договора[5]. При этом, несмотря на популярность использования каршеринга, на законодательном уровне не установлены предмет регулирования каршеринга, принципы и основные понятия, а также правовой статус сторон договора и иных субъектов краткосрочной аренды автомобиля с поминутной оплатой. На практике вышеуказанные вопросы регулируются договором каршеринга, который является односторонним и составляется арендодателем, выступающим в данных правоотношениях более сильной стороной. В связи с этим неоднозначно разрешаются спорные ситуации между арендаторами и владельцами автотранспортных средств при исполнении договора краткосрочной аренды.

Наиболее частые споры, которые встречаются в практике: повреждение арендатором каршерингового автомобиля; регистрация в системе каршеринга по чужим документам; взыскание с арендатора необоснованных штрафов, в том числе путем безакцептного списания денежных средств с банковской карты пользователя транспортного средства. При этом зачастую по данным штрафам взыскивается сумма, которая намного превышает реально понесенные затраты каршеринговой службы.

Для установления равного правового положения обеих сторон договора каршеринга, справедливого разрешения возникающих между сторонами споров предлагается законодательно закрепить основные положения соответствующего договора краткосрочной аренды автомобиля с поминутной оплатой, определяя предмет регулирования каршеринга, принципы и основные понятия, а также правовой статус сторон договора и иных субъектов отношений, связанных с каршерингом, в отдельном федеральном законе.

Данные положения важны для арендаторов в целях закрепления их правового статуса, поскольку современные договоры каршеринга представляют собой договоры присоединения, в которых арендаторы выступают слабой стороны, фактически полностью соглашаясь с правилами арендодателей – юридических лиц. В то же время использование именно формы федерального закона для регулирования данных отношений позволит создать правовые основы для распространения и внедрения каршеринга во все регионы Российской Федерации.

Предметом регулирования Федерального закона будут являться

отношения, связанные с краткосрочной арендой автотранспортного средства без экипажа с поминутной оплатой – предоставление в пользование за плату.

К субъектам каршеринга будут относиться следующие субъекты:

1. Организации, предоставляющие услуги каршеринга;
2. Арендаторы автотранспортного средства в форме каршеринга.

Основными принципами применения договора каршеринга, по нашему мнению, необходимо считать соблюдение законодательства, а также равное удовлетворение интересов физических лиц, каршеринговых организаций, третьих лиц и государства в целом. Стороны должны нести взаимную справедливую ответственность субъектов каршеринга по возмещению ущерба третьим лицам при нарушении законодательства. А также необходимо отметить, что сторонам гражданско-правового оборота, и должностным лицам государственных органов следует обеспечить взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры по формированию практики использования каршеринга. В первую очередь следует определить парковочные места: их территорию, расположение в городе и за его пределами, платный, бесплатный или условно-бесплатный характер их предоставления – мы полагаем, что на данном этапе развития института каршеринга в России платный характер предоставления парковочных мест невозможен, поскольку это нивелирует экономическую целесообразность и выгоду каршеринга. В тоже время не менее важным моментом является разработка и запуск удобных приложений с использованием государственных услуг, которые автоматически будут идентифицировать личность и обеспечивать ей взаимодействие с платформой Арендодателя и доступными автомобилями.

К тому же для целей применения настоящего Федерального закона мы считаем необходимым закрепить следующие понятия:

- 1) каршеринг – совокупность экономических и правовых отношений, которые возникают в связи с реализацией договора каршеринга;
- 2) договор каршеринга – договор краткосрочной аренды автотранспортного средства без экипажа с поминутной оплатой.

Таким образом, данные понятия законодательно закрепят специальную терминологию, сложившуюся и уже применяемую в сфере деятельности краткосрочной аренды, а также позволят императивно определить индивидуально-определенный предмет краткосрочной аренды.

Важно при этом отметить, что автотранспортное средство, предоставленное по договору краткосрочной аренды с поминутной оплатой (каршеринга) необходимо будет использовать для потребительских целей, если иное не предусмотрено договором каршеринга. В данной ситуации действуют положения о свободе договора согласно ст. 421 ГК РФ.

При заключении договора каршеринга (в том числе и через приложение) гражданину следует пройти идентификацию субъекта договора краткосрочной аренды автомобиля через центр госуслуг – необходимо иметь подтвержденный аккаунт госуслуг, а также

предоставить водительские права в многофункциональный центр. Непредоставление необходимых документов для идентификации будет являться основанием для отказа в заключении договора каршеринга. При этом важно отметить дополнительные требования к арендатору, которые направлены на соблюдение безопасности и защиту прав личности при использовании автомобиля:

- стаж вождения не менее одного года для легкового автомобиля и менее 5 лет для вождения грузового автотранспортного средства;
- водительское удостоверение должно быть действующим;
- отсутствуют медицинские противопоказания или ограничения в управлении транспортом.

На данный момент медицинские противопоказания и ограничения установлены Постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2014 г. № 1604, в частности, к категории противопоказаний относятся: органические психические расстройства, слепота глаз, шизофрения и др. При наличии хотя бы одного из перечисленных в указанном перечне заболеваний лицо не может быть водителем транспортного средства по договору каршеринга, поскольку данная ситуация может привести как к дорожно-транспортным происшествиям и причинению вреда жизни и здоровью третьих лиц, так и к имущественным потерям Сторон договора каршеринга – в большей степени Арендодателя.

Рассматривая вопросы ответственности при использовании каршеринга, необходимо установить, что арендодатель отвечает за неисправности сданного в краткосрочную аренду автотранспортного средства, препятствующие пользованию им. При этом ответственность за вред, причиненный третьим лицам автотранспортным средством, несет арендатор согласно главе 59 ГК РФ, что в частности, подтверждается Постановлением Второго арбитражного апелляционного суда от 08.08.2011 № 02АП-3961/11 [6]. Данная судебная практика видится нами оправданной, поскольку договор каршеринга в соответствии со ст. 642 ГК РФ является разновидностью аренды транспортного средства без экипажа, поэтому ответственность перед третьими лицами будет нести арендатор транспортного средства. Необходимо отметить, что особенностью правового регулирования отношений краткосрочной аренды автотранспортного средства с поминутной оплатой также является необходимость регламентации ответственности за нарушение правил пользования автотранспортным средством. Мы полагаем, что в случае несвоевременной оплаты за пользование автотранспортным средством, несоблюдения правил пользования автотранспортным средством и правил дорожного движения, превышения установленного договором каршеринга срока пользования автотранспортным средством арендатор должен нести ответственность в соответствии с договором каршеринга. При этом административная ответственность за нарушения не должна дублироваться гражданско-правовыми штрафными санкциями, предусмотренными договором. Данная позиция подтверждается судебной практикой, в

частности Апелляционным определением ВС Чувашской Республики от 06.09.2017 по делу № 33-4506/2017 [7], в котором гражданско-правовая ответственность арендатора за нарушения правил дорожного движения, установленная договором каршеринга, была снижена в судебном порядке [8]

Предложения по совершенствованию федерального законодательства, озвученные авторами в данной научно-исследовательской работе, направлены на дальнейшее упорядочивание отношений краткосрочной аренды автомобиля с поминутной оплатой (каршеринг) в целях обеспечения безопасности прав личности, общества и государства в Российской Федерации. Они будут способствовать установлению равного правового положения обеих сторон договора каршеринга (Арендодателя и Арендатора), справедливой ответственности в случае нарушения законодательства обеими сторонами, а также распространению каршеринга во всех регионах Российской Федерации. Данные изменения помогут разрешить транспортную проблему в России, выраженную низкими доходами населения и отсутствием личного автомобиля в каждой российской семье, что в свою очередь стимулирует нагрузку на развитие отрасли автомобильной промышленности и позволит увеличить благосостояние и благополучие населения.

#### **Список источников:**

1. Тимербаев (2020) – *Тимербаева Э.Ф. Каршеринг в Российской Федерации* // Актуальные проблемы экономики, учета, аудита и анализа в современных условиях. 2020. С. 117-120.
2. Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 N 831-р (ред. от 22.02.2019) «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» // СЗ РФ. - 2018.- №19 - Ст.2804.
3. Решение № 2-1179/2017 от 26 апреля 2017 г. по делу № 2-1179/2017 // <https://sudact.ru/> URL: <https://sudact.ru/regular/doc/xsEsQFTnXTbm/> (дата обращения: 30.12.2020).
4. Апелляционное определение от 28 июня 2019 г. по делу № 33-26957/19 // <http://www.consultant.ru> URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOCN&n=1171351#02503273279499916> (дата обращения: 30.12.2020).
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 27.12.2019, с изм. от 28.04.2020) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - ст. 410.
6. Постановлением Второго арбитражного апелляционного суда от 08.08.2011 № 02АП-3961/11 // <http://www.garant.ru/> URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/54408517/> (дата обращения 25.10.2020);
7. Апелляционное определение Верховного суда Чувашской Республики от 06.09.2017 по делу № 33-4506/2017 // <http://www.consultant.ru> URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOPV&n=339963#021697453670131217> (дата обращения 30.12.2020);
8. Бажина, Косьяненко (2020) – *Бажина М.А., Косьяненко Е.М.*



*Правовое регулирование каршеринга в России: проблемы и перспективы развития* // Юридический мир. 2019. №11. С.18-23.

9. Аюшева (2019) – Аюшеева И.З. *Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга* // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2019. №2 (54).

10. Гриднева (2020) - Гриднева О. В. *Правовая природа договора каршеринга* // Юридическая наука. 2020. №8.

#### **Reverences:**

Timerbayev (2020) – Timerbayeva E.F. *Karshering in the Russian Federation* // Actual problems of economics, accounting, audit and analysis in modern conditions. 2020. pp. 117-120.

Order of the Government of the Russian Federation of 28.04.2018 N 831-р (ed. of 22.02.2019) "On approval of the Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation for the period up to 2025" // SZ RF. - 2018. - No. 19-St. 2804.

Decision No. 2-1179 / 2017 of 26 April 2017 in case no. 2-1179/2017 // <https://sudact.ru/> URL: <https://sudact.ru/regular/doc/xsEsQFTnXTbm/> (accessed: 30.12.2020).

Appeal ruling of June 28, 2019 in case No. 33-26957/19 // <http://www.consultant.ru> URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOCN&n=1171351#02503273279499916> (date of reference: 30.12.2020).

Civil Code of the Russian Federation (Part Two) of 26.01.1996 No. 14-FZ (ed. of 27.12.2019, with amendments. from 28.04.2020) // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 29.01.1996. - No. 5. - article 410.

By the Decision of the Second Arbitration Court of Appeal of 08.08.2011 No. 02AP-3961/11 // <http://www.garant.ru/> URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/54408517/> (accessed 25.10.2020);

Appeal ruling of the Supreme Court of the Chuvash Republic of 06.09.2017 in case No. 33-4506/2017 // <http://www.consultant.ru> URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOPV&n=339963#021697453670131217> (accessed 30.12.2020);

Bazhina, M.A., Kosyanenko E. M. *Legal regulation of car-sharing in Russia*: // the Legal world. 2019. No. 11. P. 18-23.

Aushev (2019) – Ayusheeva I.Z. *Civil-legal regulation of relations on joint use of vehicles on the example of car-sharing* // Vestnik universiteta imeni O. E. kutaфина. 2019. № 2 (54).

Gridneva (2020) – Gridneva O.V. *The legal nature of the car-sharing agreement*. 2020. No. 8.