

Научная статья  
УДК 347.453.1:347.763(470)

**ДОГОВОР КАРШЕРИНГА В ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОМ ОБОРОТЕ:  
ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

**Лилия Канзеловна Фазлиева<sup>1</sup>, Николай Юрьевич Комлев<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Казанский юридический институт МВД России, Казань, Россия

<sup>1</sup> LKFaz@mail.ru,

<sup>2</sup> kolkomlev@yandex.ru

**Аннотация.** Отмеченный в настоящее время процесс реформирования гражданского законодательства, затрагивающий буквально все сферы применения гражданского права, не уделил должного внимания каршерингу, что порождает серьезные проблемы в данной области. Поэтому актуальность темы обусловлена трудностями в понимании природы заключаемого договора каршеринга и отсутствием его нормативного регулирования на федеральном уровне. В статье выделены проблемные аспекты правовой природы договора каршеринга: публикация информации владельцем агрегатора, исчисление срока аренды, отсутствие единого реестра каршеринговых компаний и недобросовестных клиентов-арендаторов, установление ограничений для заключения договора. Аргументировано, что разработка законодательных положений, регулирующих каршеринговые отношения, позволит устранить многие проблемные ситуации и предоставит их участникам возможность обеспечить защиту законных прав и интересов.

**Ключевые слова:** каршеринг, аренда транспортного средства, защита прав потребителей, реестр недобросовестных клиентов-арендаторов, технология смарт-контракта

**Для цитирования:** Фазлиева Л. К., Комлев Н. Ю. Договор каршеринга в гражданско-правовом обороте: проблемы и направления развития законодательства // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2022. № 3 (97). С. 36–41.

Original article

**CARSHARING CONTRACT IN CIVIL LAW TURNOVER:  
PROBLEMS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF LEGISLATION**

**Liliya K. Fazlieva<sup>1</sup>, Nikolai Yu. Komlev<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russian, Kazan, Russia

<sup>1</sup> LKFaz@mail.ru,

<sup>2</sup> kolkomlev@yandex.ru

**Abstract.** The currently noted process of reforming civil legislation, affecting literally all areas of application of civil law, has not paid due attention to carsharing, which creates serious problems in this area. Therefore, the relevance of the topic is due to the difficulties in understanding the nature of the concluded car sharing agreement and the lack of its regulatory regulation at the federal level. The article highlights the problematic aspects of the legal nature of the car sharing agreement: the publication of information by the owner of the aggregator, the calculation of the lease term, the lack of a unified register of car sharing companies and unscrupulous tenant clients, the establishment of restrictions for concluding an agreement. It is argued that the development of legislative provisions governing car sharing relations will eliminate many problematic situations and provide their participants with the opportunity to ensure the protection of legitimate rights and interests.

**Keywords:** carsharing, vehicle rental, consumer protection, register of dishonest tenant clients, smart contract technology

*For citation:* Fazlieva L. K., Komlev N. Yu. Carsharing contract in civil law turnover: problems and directions of development of legislation // Bulletin of the Ufa Law Institute of MIA of Russia. 2022. No. 3 (97). P. 36–41.

Шеринг (sharing economy) является категорией экономической, но он требует закрепления и в праве, поскольку в современном обществе развивается экономика совместного пользования. Для людей перестают быть ценностями владение вещами и право собственности на них, растет количество краткосрочных использований вещей для достижения какой-то цели. Расширение таких потребностей требует более точного правового регулирования в целях минимизации возможных конфликтных ситуаций.

В стратегии развития автомобильной промышленности России на период до 2025 г. [1] говорится о применении продукта совместного потребления товаров (sharing economy) для удовлетворения личных (индивидуальных) потребностей пользователей в легковых автомобилях – каршеринга (п. 3 разд. IV). В Плане мероприятий «Автонет» (приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации от 24 апреля 2018 г. № 1) указывается на необходимость развития каршеринга. По экспертным прогнозам к 2025 году доля автомобилей, используемых в рамках каршеринга, увеличится до 10 % (более 200 тыс. штук (для сравнения в 2020 г. – более 30000)). При этом каршеринг позволяет реализовывать различные цели: сократить расходы на содержание личного автотранспорта посредством использования каршеринговых машин, уменьшить наполненность автомобильных дорог и, как следствие, улучшить дорожную ситуацию.

Однако, несмотря на столь высокую степень полезности и все возрастающую популярность данного договора, правовая регламентация в этой сфере практически отсутствует. Кроме этого, проведенная Роспотребнадзором горячая линия по услугам такси и каршеринга зафиксировала в период с 27 декабря 2019 г. по 15 января 2020 г. 1976 обращений с жалобами на этот вид деятельности [2]. О необходимости законодательно-

го закрепления отношений в сфере каршеринга указывают статистические данные о нарушениях Правил дорожного движения. Так, каждое десятое дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) с участием пьяного водителя (всего 4000 ДТП) за 2020 г. в Москве произошло с участием машины из каршеринга: водители, берущие автомобиль в краткосрочную аренду [3, с. 55]. За первое полугодие 2021 г. было совершено правонарушений с участием автомобилей поминутной аренды на 33 % больше, чем за аналогичный период в 2020 г.

Внесенные изменения в Закон о защите прав потребителей [4], касающиеся установления обязанностей интернет-агрегаторов, не решили проблемы при заключении договора каршеринга, где клиентом является гражданин (потребитель). Согласно этим изменениям владелец агрегатора (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель) обязан предоставлять потребителям достоверную и полную информацию о себе, продавцах и товарах. В противном случае он (владелец агрегатора) возмещает убытки, понесенные потребителем на основании предоставленной неверной информации. Однако, если информация, предоставленная продавцом (подрядчиком, исполнителем), публикуется в неизменном виде, агрегатор ответственности не несет.

Несовершенство действующего гражданского законодательства относительно правового регулирования каршеринга проявляется в следующем.

Во-первых, каршеринг представляет собой краткосрочную (поминутную) аренду транспортного средства, что не согласуется с правилами исчисления сроков, предусмотренными в ст. 190 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ).

Во-вторых, отсутствует единый реестр как организаций, целью создания которых является деятельность по предоставлению продукта совместного потребления товаров

(транспортных средств) во временное владение и пользование, так и недобросовестных арендаторов (клиентов) целью которого является формирование ответственного поведения контрагентов. Поэтому требования к организациям и арендаторам (клиентам) требуют дополнительной правовой регламентации. Обратимся к материалам правоприменительной практики. Так, в решении от 25 апреля 2017 г. судебного участка № 231 Чертановского судебного района г. Москвы было установлено, что А. А. Даньшин, управляя транспортным средством на основании договора «Делимобиль», заключенного с ООО «Каршеринг Руссия», совершил правонарушение. По этой причине он был привлечен к административной ответственности по ч. 6 ст. 12.19 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, а источник повышенной опасности был перемещен на специализированную стоянку. Однако иски о возмещении стоимости перемещения (хранения) транспортного средства в размере 14 тыс. руб., неустойки в размере 459,5 руб., суммы уплаченной госпошлины в размере 578,38 руб. были предъявлены к сотруднику ООО «Каршеринг Руссия» А. В. Сапронову. Судебный орган не поддержал иски о возмещении истца ГКУ г. Москвы «Администратор Московского парковочного пространства» [5].

В-третьих, заключение договора каршеринга осуществляется с помощью технологий искусственного интеллекта оператором информационной системы без непосредственного участия контрагентов в юридически значимых действиях по передаче (принятию) транспортного средства. В литературе обсуждается возможность использовать положения закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» в случае нарушения прав арендаторов (клиентов) – физических лиц. В то же время каршеринг не является публичным договором и к нему не применимы положения ст. 626 ГК РФ. Отсутствие прямых законодательно установленных норм в регулировании отношений по договору кар-

шеринга позволяет организациям (арендодателям) определять свои условия (правила). Ярким примером, подтверждающим такой факт, являются существующие ограничения по возрасту (каршеринговая организация «Делимобиль»: 26 лет – при аренде Mercedes-Benz E200; 24 года – при аренде BMW, Audi, Fiat, Mini Cooper) и стажу вождения для арендаторов (клиентов). Правоприменительная практика подтверждает возможность арендодателя (каршеринговой организации) применять ограничительные меры в отношении арендатора (клиента). Так, при рассмотрении дела № 33-19520/2019 истец привел довод о том, что правила дорожного движения не содержат каких-либо ограничений в отношении управления транспортным средством соответствующей категории лицом, имеющим право на такое управление, в зависимости от его водительского стажа. Судебный орган признал возражение несостоятельным, поскольку отсутствие ограничений в правилах не исключает права арендодателя как собственника (владельца) источника повышенной опасности устанавливать для арендаторов дополнительные требования при заключении такого рода договоров, в том числе по возрасту и водительскому стажу [6].

Однако мы считаем, что компетенцию (знания, умения, навыки) водителя не следует определять по такому критерию, как стаж вождения, так как это второстепенный признак, не учитывающий действий водителя и фактического времени управления транспортным средством, а только де-юре позволяющий определить момент получения водительских прав.

Индикатором квалификации водителей может стать коэффициент бонус-малус (далее – КБМ), поскольку данный показатель зависит от двух величин: количества заключенных договоров страхования транспортного средства и страховых случаев по ним. Использование КБМ благоприятно для контрагентов: для арендодателя (каршеринговой организации) это снизит риски заключения договора с недобросовестными и некомпетентными арендаторами (клиентами) вследствие возможности их объективного

оценивания, для арендатора (клиента) даст возможность предоставления скидок, стимулирующих осуществление безопасного вождения.

Кроме этого, реализация КБМ ускорит процесс формирования единого реестра лиц, осуществляющих управление источником повышенной опасности – объектом каршеринговых отношений, исключая их дополнительную регистрацию в других аналогичных каршеринговых организациях.

В-четвертых, нормами гражданского законодательства (ст. 633 ГК РФ) и условиями договора предусмотрена обязанность арендатора возвратить арендодателю по окончании срока аренды имущество в том состоянии, в котором оно было получено, с учетом нормального износа. В каршеринговых отношениях при попадании арендованного транспортного средства в ДТП арендатор (клиент) обязан выплатить помимо ущерба штрафы (в каршеринговой организации «Делимобиль» – от 70 000 до 100 000 руб., в BelkaCar – до 150 000 рублей), предусмотренные договором в зависимости от марки транспортного средства. В некоторых случаях указанные размеры штрафов несоизмерны упущенной выгоде каршеринговых организаций и приводят к ущемлению законных прав и интересов арендатора (клиента).

На наш взгляд, применение КБМ как гарантирующего условия для ограничения размера штрафа, установленного каршеринговой организацией при наступлении страхового случая (дорожно-транспортного происшествия), создадут справедливые отношения между контрагентами.

Следовательно, решением обозначенных проблем может стать закрепление в законодательстве положений, регламентирующих основные сроки, тарифы, способы оплаты, ответственность арендатора (клиента) за причинение вреда транспортному средству или третьим лицам, ответственность каршеринговой организации за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства, определенные ограничения и запреты при заключении краткосрочной (поминутной) аренды транспортного средства и т. д.

Следует отметить, что регионы осуществляют опережающее правовое регулирование каршеринга. Данный фактор является превентивной мерой предотвращения возможных нарушений прав и законных интересов лиц. Однако гражданское законодательство в соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации относится к исключительному ведению Российской Федерации. Поэтому следует предусмотреть отдельные положения о каршеринге в п. 2.1 Краткосрочная аренда транспортного средства (каршеринг) § 3 гл. 34 ГК РФ, так как существуют видовые отличия каршеринга от аренды транспортного средства без экипажа и проката при наличии единого объекта договора – движимого имущества [7]. Наиболее рациональным, на наш взгляд, будет дополнение ст. 642.1 ГК РФ в следующей редакции:

«1. По договору каршеринга одна сторона (арендодатель) предоставляет другой стороне (арендатору – физическому лицу) транспортное средство во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации за плату на основе поминутной тарификации, заключение которого осуществляется с помощью смарт-устройств и специальных электронных приложений в дистанционной форме.

2. В каршеринге может содержаться указание на действия, совершение которых будет считаться акцептом ее условий. В этих случаях письменная форма договора считается соблюденной.

3. Транспортное средство предоставляется для целей, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности».

Хотя применение конструкции каршеринга способно автоматизировать внесение платежей, не исключается возможность нарушения арендатором данной обязанности. В связи с чем полагаем необходимым предусмотреть в ст. 642.1 ГК РФ положение следующего содержания: «Уведомление об отказе от договора может быть направлено арендатором посредством информационных технологий, использованных при заключении каршеринга и (или) размещении ее условий,

предусмотренных абз. 2 ст. 309 ГК РФ, если иное не предусмотрено договором».

Таким образом, разработка законодательных положений, регулирующих карше-

ринговые отношения, позволит устранить многие проблемные ситуации и предоставить их участникам возможность обеспечить защиту своих прав и интересов.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р // Собрание Законодательства Российской Федерации. 2018. № 19. Ст. 2804.

2. Об итогах горячей линии по услугам такси и каршеринга. URL: [https://www.rosпотребнадзор.ru/about/info/news/news\\_details.php?ELEMENT\\_ID=13683&spphrase\\_id=2239021](https://www.rosпотребнадзор.ru/about/info/news/news_details.php?ELEMENT_ID=13683&spphrase_id=2239021) (дата обращения: 27.02.2022).

3. Любко К. С. Проблемные аспекты развития каршеринга в России // Национальные приоритеты социально-экономического развития России : сборник материалов II Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. 2020. С. 55.

4. О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» : Федеральный закон от 29 июля 2018 г. № 250-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 31. Ст. 4839

5. Решение от 25 апреля 2017 г. судебного участка № 231 Чертановского судебного района г. Москвы. URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 27.02.2022).

6. Апелляционное определение СК по гражданским делам Московского городского суда от 26 апреля 2019 г. по делу № 33-19520/2019. URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 27.02.2022).

7. Комлев Н. Ю., Фазлиева Л. К. Каршеринг как продукт совместного потребления товаров (sharing economy) и цифровизации гражданского права России // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2020. № 1 (25). С. 36–39.

### REFERENCES

1. On approval of the Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation for the period up to 2025 : Decree of the Government of the Russian Federation dated April 28, 2018 No. 831-r // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2018. No. 19. Art. 2804. (In Russ.)

2. On the results of the hotline for taxi and car sharing services. URL: [https://www.rosпотребнадзор.ru/about/info/news/news\\_details.php?ELEMENT\\_ID=13683&spphrase\\_id=2239021](https://www.rosпотребнадзор.ru/about/info/news/news_details.php?ELEMENT_ID=13683&spphrase_id=2239021) (date of access: 27.02.2022). (In Russ.)

3. Lyubko K. S. Problematic aspects of the development of carsharing in Russia // National priorities of the socio-economic development of Russia : a collection of materials of the II All-Russian (national) scientific and practical conference. 2020. P. 55. (In Russ.)

4. On Amendments to the Law of the Russian Federation “On the Protection of Consumer Rights” : Federal Law of July 29, 2018 No. 250-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2018. No. 31. Art. 4839. (In Russ.)

5. Judgment dated April 25, 2017 court district no. 231 of the Chertanovsky judicial district of Moscow. URL: <https://sudact.ru> (date of access: 27.02.2022). (In Russ.)

6. Appeal decision of the IC in civil cases of the Moscow City Court dated April 26, 2019 in case No. 33-19520/2019. URL: <https://sudact.ru> (date of access: 27.02.2022). (In Russ.)

7. Komlev N. Yu., Fazlieva L. K. Car sharing as a product of joint consumption of goods (sharing economy) and digitalization of civil law in Russia // Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2020. No. 1 (25). P. 36–39. (In Russ.)

#### **Информация об авторах:**

Фазлиева Л. К., кандидат химических наук, доцент;

Комлев Н. Ю., кандидат юридических наук, доцент.

***Information about the authors:***

Fazlieva L. K., Candidate in Chemistry, Associate Professor;

Komlev N. Yu. Candidate in Law, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 27.05.2022; одобрена после рецензирования 01.07.2022; принята к публикации 23.09.2022.

The article was submitted 27.05.2022; approved after reviewing 01.07.2022; accepted for publication 23.09.2022.