

УДК 347.453.1



Шевченко Андрей Владимирович
студент, кафедра гражданского права и процесса,
Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Россия
e-mail: cvetkov.leonid@rambler.ru



Юсупова Анастасия Владимировна
старший преподаватель кафедры
гражданского права и процесса,
Институт государства и права,
Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Россия
yusupova.bgu@gmail.com

КАРШЕРИНГ В РФ – ДОГОВОР БЕЗ НАЗВАНИЯ

Аннотация. В представленной работе исследовательский интерес обращен к осмыслению конструкции каршеринга в современной российской действительности. Авторами предпринята попытка обоснования приемлемой правовой формы каршеринговых отношений, а также оценка действующего законодательства на предмет вынужденной необходимости приведения отдельных норм в соответствие со сложившейся правоприменительной практикой.

Ключевые слова: каршеринг, аренда транспортного средства, прокат, непоименованный договор, свобода договора, защита прав потребителей.

Andrey V. Shevchenko
Student, Chair of Civil Law and Process,
Baikal State University, Irkutsk, Russia
e-mail: cvetkov.leonid@rambler.ru

Anastasia V. Yusupova
Senior Lecturer, Chair of Civil Law and Process,
Institute of State and Law,
Baikal State University, Irkutsk, Russia
yusupova.bgu@gmail.com

CARSHARING IN RUSSIA – UNTITLED CONTRACT

Abstract. In the presented work, the research interest is turned to understanding the design of carsharing in modern Russian reality. The authors attempt to justify an acceptable legal form of carsharing relations, as well as to assess the current legislation with a view to the forced need to bring certain norms into line with established law enforcement practice.

Keywords: carsharing, rental of a vehicle, rental, unnamed contract, freedom of contract, consumer protection.

В современных условиях стремительно развивающихся общественно-экономических отношений принципиально важное значение приобретают новые, ранее неизвестные формы и институты взаимодействия, что, с одной стороны, обусловлено стремительным развитием в начале XXI в. различного рода технологий (в том числе цифровых), повсеместным внедрением их в повседневную жизнь, с другой – усилением кризисных явлений в экономике, экологии, в иных сферах человеческой жизнедеятельности.

Указанные тенденции в немалой степени характерны и для современных отношений в сфере транспортной инфраструктуры. Одной из ярких иллюстраций происходящих в настоящее время опережающих институционализацию процессов может служить развитие системы каршеринга в России.

Этимологически слово «каршеринг» заимствовано из английского языка и буквально переводится как «групповое пользование автомобилями».

Фактически же каршеринг можно считать видом краткосрочной аренды автомобилей. Он представляет собой новое направление развития так называемой экономики совместного пользования, когда население перестает приобретать вещи в собственность, чтобы не нести соответствующие данному титулу бремя и ответственность, но при этом используя достижение научного прогресса. На данный момент воспользоваться услугами каршеринга возможно в свыше чем 1000 городах по всему миру. Для сравнения – по состоянию на конец 2019 года по России каршеринговые услуги предлагались уже в 20 городах, при этом количество новых территорий охвата стремительно растет. Так, 22 февраля 2020 года в г. Иркутске заработал сервис Cars7, предлагающий услуги каршеринга в отношении пока весьма скромного автопарка в 10 транспортных средств марки Volkswagen Polo. Примечательно, что первая в Иркутске каршеринговая компания открыта по схеме франчайзинговых отношений с аналогичным сервисом из г. Новосибирск.

Каршеринг обывательски воспринимается в качестве способа аренды у специализированных компаний или частных лиц, осуществляющих указанную деятельность в качестве предпринимательской на постоянной основе. В то же время одним из главных условий предоставления транспортного средства по договору каршеринга является использование авто для личных целей, которые не связаны с предпринимательством. Довольно специфичным является заключение и прекращение каршерингового договора, а именно: для этого необходимо заключение смарт-контракта при регистрации в специальной дистанционной программе.

Схематично суть процедуры каршеринга сводится к следующему:

1. Для пользования данной услугой необходимо скачать и установить соответствующее мобильное приложение для телефона.

Бронирование и другие функции по эксплуатации транспортного средства возможны только через приложение. Клиенту, который принимает автомобиль в каршеринг, необходимо иметь постоянный доступ к сети Интернет, чтобы реализовать возможность в любой момент прекратить возникшие отношения, оплата за пользование транспортным средством – поминутная.

2. Далее клиенту надлежит заполнить на сайте анкету, указав персональные данные, а также направить фотографии паспорта и водительского удостоверения в электронном виде, в том числе собственное фото совместно с названными документами в качестве своеобразной верификации.

3. После совершения требуемых действий клиентом каршеринговая организация проверяет документы и акцептует договор со своей стороны. В момент заключения договора на стороне арендодателя возникает обязанность сдать в аренду заказанный автомобиль.

4. После совершения организационных манипуляций и установления правовой связи клиент с помощью мобильного приложения самостоятельно осуществляет поиск доступного и соответствующего заявленным требованиям автомобиля, бронирует транспортное средство.

5. Непосредственно на месте арендатор осматривает автомобиль, оценивает его исправность и износ с помощью приложения.

Примечательно, что на данном этапе арендодатель не производит проверку, а также не предоставляет материалов для ознакомления с правилами эксплуатации, все действия самостоятельно совершает клиент, прибегаящий к услуге каршеринга. Сама услуга начинает действовать сразу после отключения сигнализации у автомобиля. Доступ осуществляется либо с помощью сайта, в рамках которого был подписан акт приема-передачи, либо с помощью смарт-карты, если договор был оформлен в офисе каршеринговой организации.

6. Наконец, по истечении времени действия договора, к автомобилю будет подключен тариф – «Парковка».

Каршеринг в привычном для нас виде стал широко доступным относительно недавно, но попытки создания схожей схемы предпринимались еще в прошлом веке. Ученые называют новатором Швейцарию. В 1948 году в Цюрихе был образован кооператив Sefage [1]. Многие граждане на тот момент не могли позволить себе такую роскошь как собственная машина, поэтому создатели кооператива хотели сделать автомобили более доступными. Sefage сильно отличался от каршеринга в наши дни. Это был своего рода клуб, состоящие в нем люди разделяли между собой цену автомобиля, бронировали его по телефону, а ключи лежали в сейфе на стоянке. Просуществовал названный проект 2 года и не получил соответствующего одобрения, но Швейцария теперь навсегда останется прародительницей такого вида услуг.

Позднее, в 70-80-е годы, схожие проекты возникали в других европейских странах: наиболее известные компании Procotip (Франция, 1971-1973), Witkar (Нидерланды, 1974-1986), Vilpoolen (Швеция, 1976-1979).

Все указанные компании потерпели крах из-за проблем с финансированием.

В начале 90-х началась продуктивная волна экспериментов в исследуемой области. Каршеринг становится популярным и систематизированным явлением. Фирмы появлялись во многих странах западного мира. С 2006 по 2014 год рост количества каршеринговых автомобилей по всему миру составил уже целых

700%. Самые устойчивые и популярные сети были в Европе и Северной Америке. Также он распространяется и по Азии: в Японии – с 1999 года, в Китае – с 2010 года, а в 2011 году каршеринг пришел в Россию.

В первую очередь с экологическими проблемами и ограниченностью ресурсов как своеобразным толчком к развитию каршеринга столкнулись жители больших городов, в частности Москвы. Постановлением Правительства Москвы от 02.09.2011 г. № 408-ПП была утверждена Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» [2]. В указанном акте в числе прочего были отмечены и такие проблемы транспортной отрасли города Москвы как плотность населения города и улично-дорожной сети. В программе указывалось, что в целях устранения выявленных проблем развития комфортной среды и удобной инфраструктуры организована работа 5 компаний, предоставляющих услуги каршеринга.

Первая отечественная каршеринговая компания появилась в столице в 2012 году. Проект осуществила организация ООО «Ситикар». Сейчас Москва имеет передовые показатели по количеству автомобилей для каршеринга. Автопарк каршеринга в Москве значительно вырос – к началу 2020 года число транспортных средств составляет около 30 тысяч.

Законодательно о развитии каршеринговых сервисов прописано и в п. 3 разд. IV Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28.04.2018 г. № 831-р. Там определены прогнозы, согласно которым данные сервисы будут поступательно развиваться в стране и всячески поддерживаться [3].

По оценкам экспертов, доля автомобилей, используемых в рамках каршеринга, увеличится до 10 % к 2025 г.

Таким образом, запуск проекта «каршеринг» уместно рассматривать как вариант решения транспортной проблемы: на государственном уровне признается важность развития каршеринговых компаний и соответствующих рынков в целях экономии ресурсов, снижения транспортной загруженности, снижения количества личного транспорта.

Одновременно, признание того или иного института на государственном и общественном уровне неизбежно требует необходимого и достаточного законодательного урегулирования. В связи с указанным, следует отметить, что в РФ понятие «каршеринг» легально не закреплено, а значит и отсутствует единая позиция по вопросу отнесения договора о каршеринге к тому или иному виду договора аренды.

О сущности исследуемого понятия среди правоведов ведутся дискуссии – некоторые считают необходимым рассматривать конструкцию каршеринга в качестве договора проката, другие полагают, что речь идет о договоре аренды транспортных средств без экипажа, третьи относят его к разряду смешанных или непоименованных договоров.

Непосредственно сами каршеринговые компании обычно относят его к договорам аренды ТС без экипажа, которые предусмотрены § 3 гл. 34 Гражданского кодекса РФ [4].

В упомянутом постановлении Правительства Москвы «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» каршеринг называется услугой по предоставлению легковых автомобилей в краткосрочную аренду на основе поминутной тарификации гражданам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности.

Анализ мнений участвующих в дискуссии юристов, содержания заключаемых договоров каршеринга, применяемых при этом норм права, а также имеющейся судебной практики свидетельствует об отсутствии единого подхода к определению природы договора каршеринга и необходимости правового регулирования возникающих отношений.

С правовой точки зрения каршеринг можно рассматривать как вид пользования автомобилем стороной, не являющейся его собственником. В России право пользования услугами каршеринга имеют лица старше 18-19 лет (в зависимости от условий выбранной компании), имеющие удостоверение водителя со стажем не менее 1 года.

Как уже было сказано выше, не существует специальных норм в гражданском законодательстве, регулирующих отношения в сфере каршеринга.

Представляется, что договор каршеринга действительно нельзя отнести ни к одному из поименованных в ГК РФ договоров аренды, либо к договору оказания возмездных услуг. Сказанному можно привести следующие обоснования.

С одной стороны, договоры каршеринговых компаний содержат признаки договора проката [5, с. 33]. Так, в соответствии с договором проката арендодатель, который сдает в аренду движимое имущество в виде автотранспортного средства в качестве предпринимательской деятельности, обязан предоставить движимое имущество во временное владение и пользование за соответствующую оплату.

У каршеринговых сервисов в качестве основного занятия по коду ОКВЭД 77.11 указывается «Аренда и лизинг легковых автомобилей» [6], то есть для самого сервиса это неизменно сопряжено с предпринимательством. Также, если бы к каршеринговым организациям применялись нормы о договоре проката, то они были бы обязаны сдавать движимое имущество в аренду исключительно для потребительских целей.

Договор проката – публичный. Согласно абз. 2 п. 1 ст. 426 ГК РФ лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность, не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим, за исключением случаев, предусмотренных законом. Особенностью же договоров о каршеринге являются ограничения или запреты в возможности заключения договора либо в возможности установления разной арендной платы из-за таких особенностей арендатора как возраст, стаж вождения и т. п.

Также, права и обязанности сторон по договору проката не всегда симметричны правам и обязанностям, вытекающим из существа договора каршеринга. В соответствии со ст.ст. 627-628 ГК РФ, арендатор вправе отказаться от договора

проката в любое время, главное лишь письменно уведомить арендодателя не менее чем за 10 дней; арендодатель же обязан проверить исправность объекта аренды и огласить арендатору правила эксплуатации или выдать письменные инструкции.

По всей вероятности, именно поэтому почти все каршеринговые компании считают, что указанные договоры нельзя отнести к договору проката, либо указывают, что это не является публичной офертой, в том числе еще и для того, чтобы к данным отношениям не применялись положения Закона о защите прав потребителей.

Наибольшее сходство договор каршеринга обнаруживает с договором аренды транспортного средства без экипажа – арендодатель предоставляет арендатору автомобиль во временное владение и пользование за плату без оказания услуг по управлению им. В то же время отличительными особенностями арендной конструкции выступает ряд положений, не используемых в схемах каршеринга: согласно ст. 644 ГК РФ арендатор обязан поддерживать надлежащее состояние арендованного автомобиля, в том числе капитальный ремонт, а в ст. 645 ГК РФ закреплено правило о том, что арендатор сам осуществляет управление арендованным транспортом и его эксплуатацию – как коммерческую, так и техническую. Также договор аренды транспортного средства – реальный договор, согласно ст. 642 ГК РФ арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство в момент заключения договора, а все каршеринговые компании не предоставляют арендатору автомобиль, они лишь принимают на себя обязательство его предоставить, то есть каршеринговое соглашение является консенсуальным.

Также, по общему правилу, арендатор получает ограниченную возможность распоряжаться объектом аренды, извлекать из него выгоду, использовать по собственному усмотрению в течение всего срока действия договора. Существо каршеринговых отношений такой возможности пользователю не предоставляет. Кроме того, в договорах каршеринга всегда жестко ограничиваются территория использования автомобиля, возможность его парковки. Иными словами, право пользования транспортным средством существенно ограничено в сравнении с привычной конструкцией аренды автомобиля без предоставления услуг по управлению и эксплуатации, закрепленной гражданским законодательством.

В связи с тем, что сфера каршеринга в достаточной степени российским законодательством не урегулирована, у всех участников правоотношений и третьих лиц неизбежно могут возникать проблемы правоприменительного характера. Прежде всего это вопрос ответственности.

Нередко арендованные автомобили оказываются вовлеченными в дорожно-транспортные происшествия. В подобных ситуациях должно быть четко определено, кто именно понесет ответственность за вред, причиненный автомобилем, – пользователь либо собственник источника повышенной опасности. Известны также случаи, когда клиенты разбирают авто на запчасти.

По мнению зампреда Комитета по регламенту и организации работы Государственной Думы Михаила Романова, зачастую это происходит из-за

того, что организации каршеринга не всегда проверяют личность арендатора, никто не проверяет водительские права и паспорт, скинутые в электронном виде.

В ГИБДД также серьезно обеспокоены тем, что за руль каршерингового автомобиля вместо зарегистрированного водителя может сесть совсем другой человек либо лицо в состоянии, недопустимом для вождения. Сейчас убедиться, что именно пользователь каршерингового сервиса находится в автомобиле, практически невозможно.

Большинство общественных деятелей, политиков и правоведов сходятся во мнении, что эту плоскость экономических отношений давно пора отрегулировать. Однако, мнения по поводу необходимого объема правового регулирования различны. Например, директор Института экономики транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин убежден, что нужно закрепить меры ответственности при пользовании автомобилями каршеринга на законодательном уровне, можно даже вместить соответствующие нормы в ПДД. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов полагает, что для регулирования каршеринга будет достаточно внести поправки в несколько нормативно-правовых актов: КоАП РФ, Закон о безопасности дорожного движения и в ПДД. После распространения договора по всей стране потребуются отдельный закон о каршеринге.

Наиболее адекватная позиция на сегодняшний день по данному вопросу заключается в том, что отдельными поправками урегулировать сложившиеся отношения нельзя – потребуются конкретный нормативный документ. Действительно, несмотря на имеющиеся сходства с другими договорными конструкциями, большинство цивилистов именуется каршеринговые отношения разновидностью договора проката. С другой стороны, природа каршеринга довольно специфична: допустимо утверждать, что это самостоятельный договор аренды и для того, чтобы сервис успешно развивался в стране, необходимо уже сейчас, не дожидаясь «реального распространения по всей России», урегулировать эту сферу путем принятия отдельного нормативного акта. Это поможет и определить правовую природу данного договора и основные положения, которые касаются штрафов ГИБДД, вопросов неустойки и т. д. В то же время придание легального смысла существующему явлению необходимо осуществлять продуманно, с учетом системного толкования действующих норм, а также избегая излишней «заурегулированности».

Представляется, что до принятия соответствующего законодательного акта к отношениям каршеринга могут быть применены общие положения о договоре аренды с учетом действия принципа свободы договора, а также положений законодательства о защите прав потребителей.

Список использованной литературы

1. Каршеринг в России. История, компании, условия / Портал про аренду автомобилей Rentcarus [Электронный ресурс]. – URL: <https://rentcarus.ru/karshering-v-rossii/> (дата обращения: 26.02.2020).

2. О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве: постановление Правительства Москвы от 31 авг. 2011 г. № 405-

ПП (с изм. от 14.06.2018 г. № 567-ПП) // Вестник Мэра и Правительства Москвы. – 2011. – № 50.

3. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апр. 2018 г. № 831-р (с изм. от 22.02.2019 г. № 263-р) // Собр. законодательства РФ. – 2018. – № 19. – Ст. 2804.

4. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: федеральный закон от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ (с изм. от 18.03.2019 г. № 34-ФЗ) // Собр. законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

5. Бубновская Т. А., Суворов Ю. Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты / Т. А. Бубновская, Ю. Б. Суворов // Юрист. – 2018. – № 7. – С. 32-36.

6. ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2). Общероссийский классификатор видов экономической деятельности: утв. приказом Росстандарта от 31 янв. 2014 г. № 14-ст (с изм. от 14.11.2019 г. № 1145-ст) [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

