

## ПРОБЛЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ ДОГОВОРА КАРШЕРИНГА В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ РОССИИ

И.Н. Ткаченко, студент

Волгоградский государственный университет  
(Россия, г. Волгоград)

DOI:10.24412/2500-1000-2024-11-3-165-168

**Аннотация.** В данной научной статье автором рассмотрена проблема определения места каршеринга в системе договоров гражданского права Российской Федерации. Проанализировав действующее законодательство, научную литературу, судебную практику, автор пришел к выводу об отсутствии единого подхода регулирования данных правоотношений. Автор предлагает дополнить главу 34 ГК РФ отдельным параграфом, в котором будут урегулированы все вопросы, связанные с шеринговым пользованием автомобиля.

**Ключевые слова:** каршеринг, прокат, договор присоединения, договор аренды транспорта без экипажа.

Конец XX – начало XXI века характерны тем, что на смену общества потребления пришло общество совместного потребления. Это в свою очередь привело к появлению в экономике новой отрасли – шеринговой экономики (от англ. – sharing economic). Как отмечает Л.А. Мясникова, среди молодого поколения культ частной собственности стал терять свое значение, «миллениалы» и «зумеры», критикуя подходы вульгарного потребительского капитализма, стали все чаще пользоваться определенными вещами (жильем, автомобилями, средствами индивидуальной мобильности и т.д.), не связывая при этом себя узами владения [1].

Одним из самых популярных направлений шеринговой экономики является «каршеринг» (от англ. car – автомобиль, sharing – совместное использование), принцип действия которого заключается в кратковременной аренде транспортного средства для совершения поездок. Надо отметить, что данная услуга является крайне популярной в России, и в 2023 году объем рынка составил 44 млрд рублей, при этом эксперты прогнозируют, что он будет развиваться и дальше.

Однако несмотря на растущий спрос среди населения на краткосрочную аренду автомобилей следует констатировать факт неудовлетворительного современного законодательного регулирования в данной области правоотношений. В частности, сегодня актуальным и проблемным по-прежнему остается вопрос о правовой природе каршеринга. Действующий

Гражданский кодекс России не содержит в себе положений, позволяющих определить принадлежность каршеринга к тому или иному договору. Единственным нормативно-правовым актом, в котором дается определение такому понятию, является Постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. №405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве». В нем каршеринг определяется как краткосрочная аренда автомобиля на основе поминутной тарификации физическими лицами в целях, не связанных с осуществлением такими лицами предпринимательской деятельности [2]. Из данного определения вытекает, что каршеринг по своему содержанию идентичен такому отдельному договору аренды как прокат, о чем указывает абз.2 п.1 ст.626 ГК РФ о том, что передаваемое по договору проката имущество используется в потребительских целях, если иное не установлено договором. Однако в правилах по предоставлению автомобилей в аренду некоторых наиболее популярных сервисов прямо предусмотрено, что предоставляемые ими услуги каршеринга не попадают под квалификацию прокатных отношений. Так, в преамбуле договора аренды транспортного средства такого оператора как «Делимобиль» прямо указано, что заключаемый договор аренды не относится к договору проката, а принадлежит к договору присоединения [3]. Позицию о каршеринге как о разновидности договора проката в научной среде поддерживает Ю.Н. Боярская.

По ее мнению, два данных правоотношения обладают рядом общих признаков: предметом в обоих случаях является передача во временное владение и пользование движимого имущества, субъектный состав представляет из себя юридическое лицо или индивидуального предпринимателя со стороны арендодателя и физическое лицо со стороны арендатора; целью заключения договоров для арендодателя является получение прибыли, а арендатор преследует потребительскую цель; обязанности по текущему и капитальному ремонту за имуществом что в одном, что в другом случае лежат на арендодателе [4]. Однако нам представляется наиболее аргументированной позиция И.З. Аюшеевой о невозможности применения к каршерингу правил договора проката. Как известно, договор проката относится к числу публичных, т.е. обязывает лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность, заключить договор с каждым, кто откликнется на предложение. Цена товаров в данном случае является одинаковой для всех потребителей и предприниматель не имеет права отдавать предпочтение определенным лицам при заключении договора в ущерб другим. В свою очередь от ряда критериев (возраст, стаж вождения, наличие административных взысканий за нарушение ПДД и т.д.) зависит как размер арендной платы, так и решимость оператора заключить договор краткосрочной аренды [5]. Кроме того, оферта в данном случае направлена не в отношении неопределенного круга лиц, как это имеет место быть при договоре проката, а лишь в отношении зарегистрированных и авторизованных пользователей приложения оператора каршеринга. Одним из существенных требований договора проката также является заключение договора в письменной форме, что также противоречит существу совместного пользования транспортом, где оформление сделки происходит в дистанционном формате в приложении или на сайте лица, предоставляющего соответствующие услуги.

Существует иной взгляд на правовую природу каршеринга, относящий его к договору аренды транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. Например, на официальном сайте каршеринг-сервиса «EasyDrive24», который предоставляет услуги аренды авто-

мобилей в Волгоградской и Саратовской областях и в Ставропольском, представлен типовой договор, в котором указано, что автомобиль предоставляется во временное пользование физическому лицу на основании договора аренды транспортного средства без экипажа, который также является одновременно договором присоединения [6]. Часто встречается данная позиция и в судебной практике. Например, в Определении Судебной коллегии по гражданским делам Верховного суда РФ от 27 сентября 2022 года по делу № 10-КГ22-3-К6 по кассационной жалобе ООО «Яндекс. Драйв» судом установлено, что данное лицо осуществляет предпринимательскую деятельность по предоставлению аренды автомобилей без экипажа физическим лицам [7]. Однако, по нашему мнению, в данном случае суд не определяет правовые свойства данных обязательственных отношений, а лишь воспроизводит положения, закрепленные в стандартном договоре.

Мы не можем признать каршеринг подвигом договора аренды автомобиля без экипажа в том варианте, в котором существует он сегодня. К данной мысли можно прийти через анализ ст. 644, 646 ГК РФ, возлагающих обязанности по осуществлению текущего и капитального ремонта, а также по страхованию гражданской ответственности на арендатора, что обычно не соответствует положениям в стандартных договорах совместного пользования автомобилем, где такой вопрос решается ровно наоборот. Так, в п. 4.1.1 договора аренды транспортного средства без предоставления услуг управления и технической эксплуатации оператора «СитиДрайв.ру», указано, что обязанность по страхованию и поддержанию автомобиля в надлежащем состоянии является обязанностью арендодателя. Более того, учитывая специфику каршеринга как краткосрочной аренды, нецелесообразно на арендатора возлагать подобного рода бремя.

Таким образом, договор каршеринга на настоящий момент относится к категории непоименованных договоров, т.к. отсутствует единый стройный правовой механизм регулирования данной деятельности. Большинство арендодателей в типовых договорах указывают лишь на то, что данное соглашение заключается в порядке договора присоединения.

Некоторые операторы, желая освободить себя от тех ограничений, которые накладывает на участников гражданского оборота публичность договора, указывают в документах наименование «аренда автомобиля без экипажа». По нашему мнению, данная позиция является близкой по смыслу каршерингу, но в полной мере признать его элементом арендных обязательств без предоставления управления и технической эксплуатации нельзя. Мы считаем, что законодатель, учитывая растущую популярность данного вида пользования автомобильными средствами, понимая его полезность, должен устранить пробел в его правовой регламентации, введя часть 3 «Краткосрочная аренда автомобильных средств совместного пользования» в параграфе 3 главы 34 ГК РФ. При разработке законопроекта внимание необходимо уделить раскрытию понятия данного договора, определению порядка проверки исправности транспортного средства перед заключением дого-

вора и началом поездки, критериям, по которым арендодатель определяет размер стоимости услуги для клиента (например, водительский стаж и т.д.), специфике заключения договора дистанционным способом, ответственности сторон в случае ДТП. Установление правовых основ регулирования каршеринговых отношений позволит избежать злоупотребления как со стороны сервисов краткосрочной аренды, так и со стороны арендаторов, приведет к созданию надежной формы защиты прав и законных интересов сторон и к единообразному рассмотрению споров судами. В перспективе это положительным образом повлияет на спрос к таким услугам, поскольку создание единого нормативного механизма регулирования подобного вида арендных отношений создаст доверие у потенциальных арендаторов, которые отныне не будут бояться неопределенности и слабой правовой регламентации данного направления сферы услуг.

#### **Библиографический список**

1. Мясникова, Л.А. Сетевые технологии и психология шеринга / Л.А. Мясникова // Экономическая психология: современные проблемы и перспективы развития: Пятнадцатая международная научно-практическая юбилейная конференция: материалы конференции, Санкт-Петербург, 24-27 ноября 2015 года / Под научной редакцией А.Е. Карлика, Э.Х. Локшиной. – Санкт-Петербург: Закрытое Акционерное Общество Инновационно-Маркетинговый Центр «Наука Высшей Школы – Санкт-Петербургу», 2015. – С. 240-244. – EDN VNDZGL.
2. Постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. №405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве».
3. Договор Делимобиль, утвержденный Приказом № ДД-28 от «18» ноября 2019 г. (в редакции Приказа № ДД-106 от «30» сентября 2024 г., размещено для присоединения. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delimobil.ru/terms/contract>.
4. Боярская Ю.Н. Виды договоров аренды транспортных средств // Вестник СГЮА. – 2019. – №5 (130).
5. Аюшеева И.З. Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина. – 2019. – №2 (54).
6. Договор аренды транспортного средства без экипажа (договор присоединения) «EasyDrive24». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://easydrive24.ru/docs5>.
7. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного суда РФ от 27 сентября 2022 года по делу № 10-КГ22-3-К6.

---

**THE PROBLEM OF DETERMINING THE LEGAL NATURE OF A CARSHARING AGREEMENT IN RUSSIAN CIVIL LAW**

**I.N. Tkachenko**, *Student*  
**Volgograd State University**  
**(Russia, Volgograd)**

**Abstract.** *In this scientific article, the author considers the problem of determining the place of car-sharing in the system of civil law contracts of the Russian Federation. Having analyzed the current legislation, scientific literature, and judicial practice, the author came to the conclusion that there is no unified approach to regulating these legal relations. The author proposes to supplement Chapter 34 of the Civil Code of the Russian Federation with a separate paragraph, which will regulate all issues related to the sharing of a car.*

**Keywords:** *carsharing, rental, connection agreement, lease agreement for vehicles without a crew.*