

# КАРШЕРИНГ: ПРОБЛЕМЫ ДОГОВОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ШЕРИНГОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Горбунова Е. С.

студентка 4 курса РГУП

XXI век ознаменовал наступление новой цифровой эпохи, наметился переход от экономики «потребителя» к шеринговой экономике («sharing economy»), что дословно, в переводе с английского, означает — совместное использование товаров и услуг. На сегодняшний день каршеринг наиболее популярен в мире и является составной частью экономики совместного потребления. Если говорить про российский каршеринг, то его услуги преимущественно используются в крупнейших городах России: так 85% российского автопарка каршеринга сконцентрировано в столице, где и было положено начало формированию данного института<sup>1</sup>.

На данный момент каршеринг определяется как вид краткосрочной (до 24 часов) аренды автомобилей физическим лицом у специализированных коммерческих организаций<sup>2</sup>. Для физических лиц каршеринг — это весьма выгодное явление, так как в данном институте не предполагается затрат на техническое и коммерческое обслуживание транспортного средства, а также расходов на страхование, на топливо и т. д.

В гражданском законодательстве России отсутствуют нормы, регулирующие прямо институт каршеринга. Изучая отдельные договоры каршеринговых компаний, можно обнаружить неоднозначность и противоречивость некоторых положений, касающихся отнесения института каршеринга к тому или иному виду договоров, предусмотренных Гражданским Кодексом Российской Федерации.

Так, компания «Яндекс. Драйв», занимающая первые позиции на российском рынке каршеринга, предлагает заключить договор аренды транспортного средства<sup>3</sup>. Компании «You Drive» и «Anytime Prime» ставят нас в известность о том, что мы можем заключить договоры аренды транспортного средства без экипажа<sup>4</sup>. ООО «Карусель РУС» заявляет, что его договор не является публичной офертой, и пользователь заключает договор присоединения<sup>5</sup>. Исходя из вышесказанного, анализ договоров, представляемых крупнейшими каршеринговыми компаниями, позволяет сделать вывод о том, что однозначности в правовой квалификации отношений по каршерингу в настоящем времени нет.

<sup>1</sup> Москва вышла в мировые лидеры по парку каршеринга // Stroi. mos. ru. URL: [https://stroi.mos.ru/city\\_news/moskva-vyshla-v-mirovyie-lidiery-po-parku-karshieringha](https://stroi.mos.ru/city_news/moskva-vyshla-v-mirovyie-lidiery-po-parku-karshieringha) (дата обращения: 05.03.2021).

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 № 831-р (ред. от 22.02.2019) «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года». URL: <http://static.government.ru/media/files/EVXNlplqvhAff2Ik5t6l6kWrEIH8fc9v.pdf> (дата обращения: 05.03.2021).

<sup>3</sup> О Яндекс. Драйве // Яндекс. Драйв — каршеринг в Москве. URL: <https://yandex.ru/support/drive/about/user-agreement.html> (дата обращения: 06.03.2021).

<sup>4</sup> Договоры аренды транспортного средства без экипажа компаний «You Drive», «Anytime Prime» // You Drive. Оферта, Anytime Prime — автомобиль по подписке. URL: <https://youdrive.today/oferta>, <https://storage.anytime.global/prime/public/documents/00/b3/79/1602660627523> (дата обращения: 06.03.2021).

<sup>5</sup> Договор присоединения «ООО «Карусель РУС» // Правила сервиса договора присоединения ООО «Карусель РУС». URL: <https://cloud.carusel.club/api/base/public/doc?path=docs/agreement> (дата обращения: 06.03.2021).

По правовой природе отношения каршеринга тяготеют к рамочному договору, предусмотренному ст. 429.1 ГК РФ. Объектом договора каршеринга является, по сути, весь автомобильный парк определенной компании, в то же время физическое лицо, являясь потребителем, имеет право использовать только один автомобиль, который можно идентифицировать (марка, номер и т. д.). В таком случае, необходимо заключение дополнительных (отдельных) договоров к рамочному в отношении уже конкретного объекта — автомобиля при каждом использовании<sup>6</sup>.

Верховный Суд РФ трактует условия рамочного договора следующим образом: это часть заключенного в дальнейшем отдельного договора, в том случае, если договор в основном отвечает намерению сторон, проявленному в рамочном договоре, и, если иное не упомянуто сторонами или не следует из существа обязательств. В том случае, когда при оформлении дополнительного договора будет выявлено отсутствие ссылки на рамочный договор, то такое отсутствие само по себе не будет свидетельствовать о неприменении условий рамочного договора<sup>7</sup>. Следовательно, каршеринговые отношения можно квалифицировать как рамочный договор, так как физические лица могут пройти регистрацию в пользовательском соглашении всего один раз.

Большая часть компаний против применения договора проката к каршеринговым отношениям. И это вполне объяснимо. Договор проката, являясь публичным договором (ст. 426 ГК РФ), должен содержать одинаковую цену товаров, работ или услуг для потребителей. Однако, если по закону автомобиль считается источником повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ), то соот-

ветственно и к потребителю предъявляется целый ряд требований, от которых зависит цена каршеринга (например, возрастные ограничения, водительский стаж и т. д.). Также к каршерингу не применимы п. 3 ст. 627 и ст. 628 ГК РФ, так как данные отношения возникают и прекращаются на основе мобильного приложения при помощи лицензионных и пользовательских соглашений.

Стоит отметить, что суды, разрешая гражданские дела о защите прав потребителей, приходят к выводу, что в основном сторонами заключается смешанный договор, обладающий признаками договора аренды транспортного средства без экипажа и договора оказания услуг, в частности по бронированию транспортного средства<sup>8</sup>. Данный вывод стоит признать спорным.

Во-первых, отношения каршеринга не в полном объеме «падают» под нормы, регулирующие аренду транспортного средства без экипажа. Применяя часть норм § 3 главы 34 ГК РФ (например, ст. 644), теряется сущность каршеринговых отношений. Так, каршеринг не предполагает осуществление пользователем текущего и капитального ремонта, ему лишь предоставляется возможность ограниченного пользования автомобилем (возможность совершать поездки только на определенных территориях), а ремонтно-восстановительные работы, согласно сущности данного обязательства, должны осуществлять сами каршеринговые компании, а пользователи обязаны поддерживать только надлежащее состояние автомобиля.

Во-вторых, и договор возмездного оказания услуг не в полной мере соответствует существу каршеринга. Так, во многих договорах, которые нам предлагают заключить каршеринговые компании, не указана цена

<sup>6</sup> Гріднева О. В. Правовая природа договора каршеринга // Юридическая наука. 2020. № 8. С. 30.

<sup>7</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.12.2018 № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора» // Российская газета. 2019. № 4.

<sup>8</sup> Решение Промышленного районного суда г. Самары от 17 февраля 2020 г. по делу № 2–900/2020 // Судебные и нормативные акты РФ (СудАкт). URL: <https://sudact.ru/regular/doc/CLLRe9x1FP5b/> (дата обращения: 06.03.2021).

услуг каршеринга, хотя согласно ст. 779 ГК РФ она должна быть определена в договоре возмездного оказания услуг (существенное условие)<sup>9</sup>.

Резюмируя вышесказанное, можно сделать вывод, что в настоящее время каршеринг нельзя отнести ни к одному из поименованных договоров, закрепленных в ГК РФ.

Стоит серьезная задача: внести изменения в главу 34 ГК РФ, и признать каршеринг самостоятельным видом договора, выделив его в отдельный параграф, при условии применения в отдельных случаях положений о договоре аренды.

<sup>9</sup> Киселева А. И. Проблемы правового регулирования договора каршеринга // Сборник тезисов XVIII Международной научно-практической конференции молодых ученых. 2019. С. 401.