

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2022, №6, Том 14 / 2022, No 6, Vol 14 <https://esj.today/issue-6-2022.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/29ECVN622.pdf>

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Гукетлова, А. А. Каршеринг: сущность и специфика договорной модели / А. А. Гукетлова // Вестник евразийской науки. — 2022. — Т. 14. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/29ECVN622.pdf>

**For citation:**

Guketlova A.A. Carsharing: the essence and specifics of the contractual model. *The Eurasian Scientific Journal*. 2022; 14(6): 29ECVN622. Available at: <https://esj.today/PDF/29ECVN622.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 314

**Гукетлова Алёна Артуровна**

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия  
«Юридический» факультет  
Бакалавр  
E-mail: [guketlovaalena@gmail.com](mailto:guketlovaalena@gmail.com)

## Каршеринг: сущность и специфика договорной модели

**Аннотация.** Автор публикации рассматривает договор каршеринга как относительно нового явления, из которого вытекают отношения еще не до конца урегулированные национальным законодательством. Автор подчеркивает, что хотя во многих аспектах заключение договора каршеринга и имеет ряд преимуществ, правовое регулирование такого вида договора имеет ряд пробелов и недоработок в законодательстве. Особое внимание уделяется сравнению каршерингового договора с другими гражданско-правовыми договорами и анализу сходств и различий между ними. Публикация посвящена исследованию экономико-правовой природы договора каршеринга, его условий и правового положения его участников, а также анализу финансовых показателей деятельности компаний, предоставляющих каршеринговые услуги в Российской Федерации. В статье также поднимаются вопросы применения определенных видов страхования транспортного средства, предоставляемых крупнейшими российскими каршеринговыми организациями. На основе хронологии формирования законодательства РФ в области каршеринговых отношений проанализированы черты и условия, характерные для договорной модели каршеринга и рассмотрена судебная практика по спорам, возникающим из данного договора. Автор подчеркивает, что законодательство России еще не успело подстроиться и приспособиться к новым отношениям, возникшим в связи с предоставлением услуг каршеринга, но при этом нормативное закрепление института каршеринга необходимо для урегулирования довольно большого количества судебных споров, возникающих из-за достаточно жесткой системы штрафов и скрытой двойной ответственности к пользователям данного вида услуг. Для подробного рассмотрения проблематики размера юридической ответственности пользователей каршеринга, автор анализирует и сравнивает условия ее возникновения на основании договоров с каршеринговыми компаниями и особенности ее рассмотрение в судебных инстанциях, рассчитывает экономические показатели эффективности каршеринговой деятельности.

**Ключевые слова:** каршеринговые услуги; экономические показатели; договор каршеринга; правовое регулирование; юридическая ответственность сторон; экономическая эффективность; финансовые аспекты

## Введение

На сегодняшний день экономика многих развитых стран совершает плавный переход от экономики потребления к шеринговой экономике, основная цель которой состоит в совместном использовании товаров или услуг и соответственно снижении бремени расходов, связанных с содержанием имущества физических лиц. Более того, экономика плавно переходит к цифровой модели своего развития: большинство договоров заключаются электронно с использованием электронной подписи.

Одним из наиболее ярких проявлений современной экономики на сегодняшний день является каршеринг — аренда автомобильного транспорта на короткий срок. Актуальность исследуемой темы обуславливается тем, что хотя во многих аспектах заключение договора каршеринга и имеет ряд преимуществ, правовое регулирование такого вида договора имеет ряд пробелов и недоработок в законодательстве, что предполагает значимость решения вопроса о правовой природе договора каршеринга и возникающих из него каршеринговых отношений.

Целью научной работы является исследование сущности и специфики договора каршеринга, а также анализ экономических показателей каршеринговых услуг в РФ.

Объектом исследования являются общественные отношения в практике функционирования каршеринга.

В качестве предмета исследования выделены нормативно-правовые акты, в том числе и договоры, регулирующие каршеринговые отношения, а также применение этих норм в судебной правоприменительной практике: судебных решениях, приговорах и иных актах суда.

## 1. Методы и материалы

При написании научной публикации использовались следующие методы: общенаучные и специально-юридические, сравнительный, методы анализа и обобщения нормативно-правовых актов, научных исследований и статей.

Для достижения поставленной цели в исследовании были поставлены следующие задачи:

- Определить правовую природу договора каршеринга, особенности его заключения и исполнения.
- Рассмотреть условия договора каршеринга и правовое положение его сторон.
- Проанализировать черты и условия, характерные для договорной модели каршеринга в современном мире, отметить его основные недостатки и преимущества.
- Рассмотреть экономические проблемы эксплуатации каршеринга зависящие от договорной модели. (проблемы экономической ответственности).

Исследование основывается на теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами, нормативно-правовых актах и договорах, регулирующих каршеринговые отношения, а также на судебной правоприменительной практике: судебных решениях, приговорах и иных актах суда.

Различные особенности каршеринговых договоров (трактование понятия, условия, юридическая ответственность) рассмотрены в работах Грідневой О.В. [3], Ахмедова А.Я. [7], Филлипова С.А. [9].

Вопросы правового регулирования каршеринговых отношений отражены в трудах Яндуковой М.В. [1], Ёркиной Т.Н. [2], Белоусовой Ю.А. [8], Бубновской Т.А. [11].

Проблемы, возникающие у участников каршерингового договора при его исполнении, рассматривались в научных публикациях Малиновской М.П. [10], Уваровой А.А. [12].

Исследование экономических показателей предоставления каршеринговых услуг и анализ эффективности сервиса представлен в работах Корягина М.Е. [4] и Кировой И.В. [6].

Информационной базой исследования послужили Конституция РФ, Федеральные законы РФ, судебные решения, приговоры и иные акты судов различных инстанций, научные труды отечественных ученых, и Интернет-ресурсы (официальные сайты).

## 2. Результаты и обсуждения

Определение понятия «каршеринг» в российском законодательстве не закреплено. Будучи новым видом договорной конструкции, специальные нормы, регулирующие договор каршеринга отсутствуют, и законодатель не причисляет его ни к одному виду договоров; вместе с тем противоречива и практика квалификации договора судами. Таким образом, каршеринговые компании предлагают своим пользователям заключить разные виды договоров, такие как договор аренды транспортного средства без экипажа (Яндекс.Драйв; Anytime; You drive; Car7) или же договор присоединения (ДелиМобиль; BelkaCar) [1] — при этом договоры предполагают неприменение норм о прокате и публичной оферты к отношениям, предусмотренным договором.

Разбирая каршеринговый договор по основным составляющим, можно сделать вывод, предметом договора всегда будут выступать обязательства арендодателя по предоставлению транспортного средства.

Сторонами договора выступают арендодатель (компания предоставляющая каршеринговые услуги) и физическое лицо, как правило, достигшее определенного возраста и имеющее стаж вождения от 1–3 лет в зависимости от условий компаний. В некоторых случаях арендатором также может выступать и юридическое лицо («каршеринг для бизнеса») [2]. Вместе с тем, в Постановлении Правительства Москвы от 17 мая 2013 г. N 289-ПП "Об организации платных парковок в городе Москве" пользователи каршерингового сервиса названы потребителями<sup>1</sup>.

По своей правовой природе каршеринговый договор является консенсуальным, так как в каршеринге имущество передается не в момент заключения договора, а по требованию пользователя каршеринговых услуг. Публичность договора так же вызывает ряд вопросов среди исследователей. Касательно этого, Лефортовский районный суд Москвы в своем решении заявил, что исходя из положений ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации<sup>2</sup> (далее — ГК РФ), договор по оказанию услуг каршеринга не имеет признак публичности, так как это договор краткосрочной аренды транспортного средства без экипажа, а не договор проката, как просил признать истец. Суд также заключил, что с учетом объекта аренды и в случаях, когда каршеринговые договоры предусматривают оказание арендатору

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства Москвы от 17 мая 2013 г. N 289-ПП "Об организации платных парковок в городе Москве" (ред. от 15.11.2017). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <http://www.consultant.ru/>.

<sup>2</sup> «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 05.12.1994, № 32.

дополнительных услуг, то такие договоры носят смешанный характер, так как состоят элементов разных гражданско-правовых институтов<sup>3</sup>.

Сами же каршеринговые компании в системе ОКВЭД (Общероссийский классификатор видов экономической деятельности) указывают свои услуги 77.11.10 «Услуги по аренде и лизингу легковых автомобилей и легких автотранспортных средств», несмотря на несоответствие с условиями не только с договорами данного типа, но и расхождение с буквой закона.

Обобщая все вышесказанное, каршеринг можно охарактеризовать как вид пользования легковым автомобилем в виде краткосрочной аренды физическим лицам, а в некоторых случаях и юридическим. Договор такого рода можно заключать как дистанционно через приложение, так и в офисе компании [3]. Исследуем условия договора каршеринга и правовое положение его участников. Наиболее крупными компаниями, владеющими большими сетями каршеринговых сервисов в РФ являются: Яндекс.Драйв; Belka car; Делимобиль; You Drive; Anytime.

Следует отметить, что рынок каршеринга в России сравнительно небольшой — на начало 2022 года насчитывается всего 35 каршеринговых организаций. Особенностью российского рынка каршеринга является неравномерность предоставления каршеринговых услуг. Хотя компании каршеринга присутствуют в 25 крупных городах России, большая их часть сосредоточена в Москве и Санкт-Петербурге (табл. 1). Такое явление связано с тем, что исходя из улучшения качества обслуживания и быстрого роста спроса, происходит так, что при увеличении количества автомобилей растет и их загрузка с 39 до 80 %, что говорит о необходимости постепенно увеличивать автопарк для повышения эффективности предоставления услуги. Каршеринговые сервисы уходят или не вступают в рынок некрупных городов так как спрос всегда оказывается низким. Исследования показывают, что причиной такому явлению всегда служит малое количество автомобилей, что и приводит к их низкой загрузке. Увеличение потенциального пассажиропотока при фиксированном количестве автомобилей приводит к тому, что снижается вероятность найти автомобиль в зоне пешей доступности, также снижается доля потенциальных пользователей, хотя общее количество клиентов растет [4].

Касательно статистики каршеринга в Москве, доля московского автопарка у компаний сильно различается, Яндекс.Драйв, так же, как и Делимобиль и Ситидрайв имеют в столице чуть более половины от всех своих машин, а BelkaCar — 80 % автомобилей автопарка. Несмотря на все условия, в России лидером по числу поездок является Яндекс.Драйв, так как этот сервис наиболее известен пользователям. Количество автомобилей в автопарке организаций на 2021 год также различается:

- «Делимобиль» — 19 тысяч машин;
- «Яндекс» — 16 тысяч машин;
- «Ситидрайв» — 6 тысяч;
- BelkaCar — 5,5 тысяч.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Решение Лефортовского районного суда от 21.12.2018 г. по гражданскому делу № 2-3451/2018. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://www.mos-gorsud.ru/rs/lefortovski> (Дата обращения 06.12.2022).

<sup>4</sup> Рынок каршеринга в России в 2022, 2022 [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://mobile-review.com/all/articles/analytics/rynok-karsheringa-v-rossii-v-2022-godu-borba-za-vyzhivaemost/> (Дата обращения 06.12.2022).

Таблица 1

Количество каршеринговых организаций в РФ [5]

Субъект РФ	Число компаний каршеринга
Москва	21
Санкт-Петербург	9
Адлер	4
Сочи	4
Уфа	3
Волгоград	2
Екатеринбург	2
Калининград	2
Краснодар	2
Красноярск	2
Новосибирск	2
Воронеж	1
Геленджик	1
Грозный	1
Иркутск	1
Казань	1
Крым	1
Липецк	1
Нижний Новгород	1
Пермь	1
Ростов-на-Дону	1
Самара	1
Тула	1
Челябинск	1

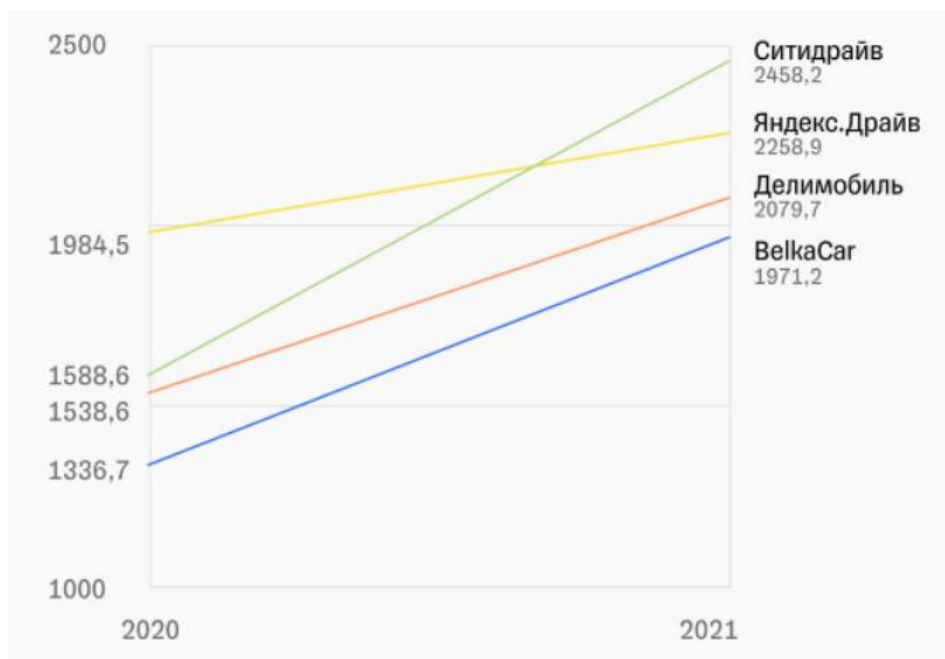
Стоит отметить, что аналитики считают московский рынок каршеринга наиболее перспективным и динамичным для дальнейшего развития сервиса. По данным Сбербанка, объем расходов пользователей каршеринга в общей сложности за 2022 год составляет около 1,7 млрд рублей в месяц, в 2019 году расходы составляли 1 млрд рублей в месяц. Рынок каршеринга с 2017 начал достаточно быстро расширяться, поскольку спрос населения на аренду автомобилей постоянно растет. Главной тенденцией 2022 года стала закупка каршеринговыми организациями китайских марок автомобилей и введение в эксплуатацию электрокаров с целью улучшения экологической обстановки. «Делимобиль» планирует ежегодно пополнять свой автопарк на 10 тысяч новых авто из Китая. Каршеринговый сервис «Ситидрайв» также закупил за последний год более 3 тыс. автомобилей китайских марок, а Яндекс.Драйв за последний год ввел в свои автопарки более 30 электрокаров [6].

Аналитические исследования Tinkoff Data выявили тенденцию уменьшения количества пользователей каршеринга на 12,4 % в 2021 году, количество поездок пользователей снизилось на 7 %, а средний чек за один год вырос на 23 %. В среднем один клиент каршеринга совершает 5 поездок в месяц. В течение 2021 года наблюдается рост среднего чека пользователей каршеринговых услуг на 23 % — с 353 рублей за поездку до 433 рублей. Наибольший рост среднего чека за поездку показал сервис BelkaCar — на 29 % (с 362 до 469 рублей) (рис. 1).<sup>5</sup>

Почти полное отсутствие норм, регулирующих отношения по договору каршеринга приводит к размытой экономической модели взаимоотношений фирмы и клиента. Российские

<sup>5</sup> Исследование Тинькофф: в 2021 году россияне стали меньше пользоваться каршерингом, средний чек поездки вырос почти на четверть, 2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://www.tinkoff.ru/about/news/31032022-carsharing-market-2021-tinkoff-data-research/> (Дата обращения 06.12.2022).

компании самостоятельно устанавливают условия договора и определяют его правовую природу.



*Рисунок 1. Средние ежемесячные траты одного пользователя каршеринга.*

Зачастую такие договоры имеют смешанный характер, и каршеринговые компании, злоупотребляя отсутствием правового регулирования каршерингового договора в свою пользу, выборочно используют некоторые наиболее «удобные» признаки разных договоров из гражданского законодательства.

Приведем в пример одного из самых крупных дистрибьюторов каршеринговых услуг — Яндекс.Драйв: компания, заключая договор аренды транспортного средства без экипажа, исключает из своего соглашения главное условие о том, что аренда в таком случае осуществляется только без технической эксплуатации (ст. 642 ГК РФ<sup>6</sup>), а арендатор в свою очередь осуществляет текущий и капитальный ремонт. Такая обязанность отсутствует не только у Яндекс.Драйв, но и у всех других каршеринговых организаций.

Каршеринг по своей правовой природе соотносится и с рамочным договором из положений ст. 429.1 ГК РФ. Объектом договора каршеринга выступает весь автопарк каршеринговой компании, хотя при этом арендатор использует только один свободный автомобиль, определенного номера и марки. Это означает, что необходимо заключать дополнительные договоры с объектом при каждом использовании приложения каршеринга. Пользователи каршеринга, пройдя регистрацию в приложении единожды, смогут и дальше заключать отдельные договоры для каждого транспортного средства, взятого в аренду.

Признаки договора каршеринга частично соответствуют и условиям конструкции договора проката. Как и договор проката, арендодателем выступает лицо, осуществляющее сдачу движимого имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, и обязуется предоставить арендатору движимое имущество за плату во временное владение и пользование.

<sup>6</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, № 5.



Более того, как и в договоре каршеринга имущество используется для целей, которые не связаны с предпринимательской деятельностью. По договору проката арендодатель в присутствии арендатора обязан проверить исправность сданного имущества (п. 1 ст. 628 ГК РФ). Каршеринговый договор в свою очередь не предполагает непосредственного взаимодействия сторон и непосредственной передачи автомобиля арендодателем арендатору. Пользователь самостоятельно осматривает автомобиль (при наличии повреждений сообщает о них в мобильном приложении) и подтверждает принятие в аренду транспорта. Вместе с тем, договор проката должен быть заключен в письменной форме (ст. 626 ГК РФ), а каршеринговый договор может заключаться электронно через мобильное приложение. [7] Его невозможно причислить к публичному договору проката, экономические отношения не ясны, вследствие чего компания была бы обязана заключать договор с каждым клиентом, и это поставило бы её в крайне невыгодное положение, так как в этом случае компания не сможет указывать в договоре дополнительные требования к клиенту, как например, ограничения по возрасту и стажу вождения [8].

Сравнивая каршеринговое соглашение с договором аренды транспортного средства без экипажа, можно и в этом случае есть некоторые особенности. Суды в некоторых решениях определяют договор каршеринга как договор аренды транспортного средства без экипажа, хотя согласно ст. 642 ГК РФ по договору такого рода арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации. Суды не принимают такие доводы во внимание и обосновывают свою позицию тем, что «указанное обстоятельство само по себе не свидетельствует о правовой природе спорных договоров и не исключает применение к ним положений ГК РФ об аренде транспортных средств без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации опираясь на нормы подраздела 2 §3 главы 34 ГК РФ<sup>3</sup>.

Вместе с тем включение дополнительных условий каршеринговой компанией и принятие этих условий арендатором (пользователем) подтверждает, что договор каршеринга по своей правовой природе есть договор присоединения, поскольку его условия определяются путем присоединения к договору в целом (п. 1 ст. 428 ГК РФ). Необходимо учитывать, что согласно ч. 2 ст. 428 ГК РФ присоединившаяся к договору сторона вправе потребовать расторжения или изменения договора, если договор присоединения хотя и не противоречит закону и иным правовым актам, но содержит явно обременительные для присоединившейся стороны условия, которые она, исходя из своих разумно понимаемых интересов, не приняла бы при наличии у нее возможности участвовать в определении условий договора. Это выступает гарантией защиты слабой стороны в договоре — клиента от злоупотреблений со стороны юридического лица, оказывающего услуги каршеринга [9].

Кроме почти полного отсутствия норм, регулирующих условия и ответственность сторон по договору, каршеринг имеет ряд и других проблем. В первую очередь, это необходимость иметь интернет-гаджет, так как все действия с автомобилем совершаются через приложение. В случае если устройство не работает или на нем села батарейка, то компания будет безакцептно снимать платежи за поездку до тех пор, пока клиент не завершит аренду транспорта в приложении.

Наиболее частые споры о гражданско-правовой ответственности пользователя по договору в судебной практике являются завышенные штрафы за различные нарушения, о которых пользователь, полностью не ознакомившись с условиями каршерингового договора, может не знать. Вместе с этим, не урегулирована на государственном уровне ответственность и самих каршеринговых компаний за неисправность транспортного средства, из-за которой может произойти дорожно-транспортное происшествие. В обязанности арендатора входит осмотр ТС перед поездкой, но не каждую проблему можно будет обнаружить при обычном

осмотре, а только в условиях осмотра специалистом на станции технического обслуживания, что ставит клиентов в невыгодные экономические отношения.

В случае дорожно-транспортного происшествия клиент будет обязан оплатить каршеринговой компании ремонт автомобиля, штраф и упущенную выгоду (так как во время проведения ремонта автомобиля он мог сдаваться в аренду), а также судебные издержки в случаях, когда взыскание штрафа будет происходить в судебном порядке. Сумма ущерба, которая будет взыскиваться с пользователя, зависит от условий самой каршеринговой компании, характера повреждений и тарифа обслуживания.

Вопросы у исследователей вызывает и страхование транспортного средства. Согласно Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>7</sup>, предмет данного договора у некоторых каршеринговых компаний ранее был застрахован системе в ОСАГО, но не КАСКО. После ряда резонансных случаев агрегаторы начали вводить новые тарифы со страховкой КАСКО повышенной стоимости [10]. На сегодняшний день автомобили Яндекс.Драйва застрахованы по КАСКО и ОСАГО (с расширением страховой суммы до 1 500 000 рублей по каждому транспортному средству). Максимальная сумма выплаты будет составлять 30 000 рублей. Если ущерб составит менее 30 000 рублей, пользователь будет оплачивать только сумму ущерба. BelkaCar так же предоставляет КАСКО, при сумме ущерба до 100 000 сумма выплаты составит 30 000 рублей. Если урон окажется больше — пользователь должен будет заплатить 30 000 рублей + 15 % от урона, нанесенного автомобилю. У Делимобиль 2 тарифа с КАСКО, где в основной входит КАСКО с франшизой, так что часть ответственности все же ложится на потребителя. Размер взыскиваемых убытков за повреждение автомобиля ограничен суммой в 30 000 рублей.

По договору Делимобиля размер взыскания убытков за повреждение автомобильного транспорта с арендатора в пользу арендодателя по каждому случаю повреждения при наличии оснований для возмещения в соответствии с договором варьируется от 50 000 до 100 000 рублей в зависимости от марки автомобиля (п. 7.10 договора «Делимобиль»)<sup>8</sup>. По договору Делимобиля ответственность в отношении штрафов, издержек, требований, жалоб и претензий берет на себя арендодатель (п. 7.7 договора Делимобиль). А риск угона, гибели, повреждения транспортного средства, его составных частей, его документов и оборудования ТС и так далее берет на себя арендатор (п. 7.7 договора Делимобиль). В договоре Яндекс.Драйв не так подробно описаны системы штрафов. По договору Драйва с момента приемки транспортного средства арендатором до возврата транспортного средства все риски берет на себя арендатор (риск случайного повреждения и гибели ТС, а также ответственность за вред, причиненный ТС как источником повышенной опасности (п. 4.1.4. договора Яндекс.Драйв)<sup>9</sup> и при причинении ущерба арендованному транспортному средству. Арендатор выплачивает Арендодателю безусловный штраф в размере 40 000 рублей (п. 7.5 договора Яндекс.Драйв). Арендатор также несет полную ответственность в отношении любых издержек, штрафов, жалоб, требований и претензий, возникших в течение всего срока аренды автомобильного транспорта. Некоторые каршеринговые операторы так же могут наложить дополнительный штраф в случае ДТП по вине клиента.

---

<sup>7</sup> Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ, 06.05.2002, № 1.

<sup>8</sup> Договор делимобиль. Редакция утверждена Приказом № ДД-13 от 29.10.2018 г. (с изменениями, утв. Приказом № ДД-15 от 27.11.2018 г., введены в действие с 01.12.2018 г.). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://delimobil.ru/vehicle-rental-contract.pdf> (Дата обращения 12.12.2022).

<sup>9</sup> Договор аренды транспортного средства Яндекс.Драйв. [Электронный ресурс]. Режим доступа — [https://yandex.ru/legal/drive\\_agreement/](https://yandex.ru/legal/drive_agreement/) (Дата обращения 27.11.2022).



Одной из причин невысокой популярности в начале запуска сервиса каршеринга в России является инцидент, произошедший в 2016 году. Один из клиентов «Делимобиля» попал в ДТП на арендованном автомобиле, его вина была установлена ГИБДД. После заключения договора с каршеринговой компанией и пользуясь каршеринговыми услугами до ДТП, пользователь был уверен, что заплатит 20 % от суммы ущерба, как и было прописано в договоре. Однако после ДТП, от водителя потребовали полную компенсацию за ремонт разбитого транспорта и 20 % от суммы всего ущерба. «В общей сложности, долг клиента каршеринговой компании составил 588 тысяч рублей, что выше стоимости нового Hyundai Solaris, который с учетом утилизации старого автомобиля можно приобрести за 570 тысяч рублей». Данный пример показывает непроработанность экономических и юридических взаимоотношений фирма-клиент. Из-за массового недовольства пользователей сервиса по поводу данной ситуации «Делимобиль» ввёл новый тариф, включивший в себя страхование ответственности. Также было введено стоимостное ограничение штрафа (максимальная сумма взыскания с клиента) для всех тарифов — 150 000 рублей.

Касаемо ответственности, не связанной с повреждением транспортного средства, завершить аренду не удастся в случае, если уровень топлива в баке низок, либо же с платежной карты клиента будет списан штраф до 2 000 рублей. Зачастую, при недостатке средств на карте пользователя, компании начисляют пеню от 0,5 до 5 % суммы долга за каждый день просрочки выплаты. Клиенту аккаунт будет недоступен до тех пор, пока долг не будет погашен полностью. За парковку в неполюженном месте и в случае эвакуации автомобиля сервис каршеринга спишет упущенную прибыль за время, пока автомобиль находится на штрафстоянке. До выплаты штрафа бронирование следующего транспортного средства не будет доступно. Следует сообщать каршеринговому сервису и обо всех самых незначительных царапинах. Оставленные предыдущими водителями повреждения, о которых не сообщили, списывают на текущего клиента. Можно сделать вывод о том, что договор пользователя с каршеринговой организацией предполагает немалые финансовые риски.

Отсутствие правового регулирования каршеринговой деятельности позволяет компаниям устанавливать довольно жесткую систему штрафов. Повышенную ответственность арендатора и зачастую необоснованно высокие штрафы можно считать не иначе как злоупотреблением права со стороны каршерингового сервиса. Условия такого договора во многом ухудшают положение пользователя по сравнению с законными требованиями. Видится необходимость предусмотреть ограничения для каршеринговых организаций, чтобы не допускать злоупотребление правом и применение скрытой двойной ответственности к пользователям [11]. В случае возникновения таких ситуаций, где компания злоупотребляет положениями закона, для защиты своих прав клиент вправе сослаться на Закон РФ от 07.02.1992 «О защите прав потребителей и статью 428 ГК РФ<sup>10</sup>.

Вместе с тем штрафы за нарушение правил дорожного движения отправляются в компанию, после чего она переадресовывает требование о выплате суммы водителю, после чего она списывается автоматически, без возможности уплатить какую-то долю от штрафа. Такие условия договора каршеринговых компаний прямо противоречат закону. Статья 854 ГК РФ содержит норму о том, что без распоряжения клиента списание денежных средств, находящихся на счете, допускается по решению суда, а также в случаях, установленных законом или предусмотренных договором между банком и клиентом [12]. Однако суд в своем решении по делу между Роспотребнадзором и сервисом Делимобиль заявил, что договор Делимобиль соответствует стандартной практике интернет-продаж с расчетами посредством

---

<sup>10</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28.06.2012 N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей".

пластиковых карт. Пользователь даёт заранее данный акцепт на списание денежных средств, а в договоре установлен порядок определения суммы для списания<sup>11</sup>.

В связи с этим, существует необходимость прохождения каршеринговых автомобилей специального осмотра чаще и с фиксацией в отдельных документах. Ведь вероятность получить автомобиль с повреждениями; непрозрачность условий по договору пользования сервисом; отсутствие правовой регламентации и необоснованно высокие штрафы во многом мешают дальнейшему развитию каршерингового сервиса в стране.

Ввиду того, что услуга каршеринга достаточно новая, то судебная практика ещё не столь разнообразна. Основными поводами споров между сервисами каршеринга и их пользователями являются повреждение арендатором автомобиля; регистрация клиента в приложении по чужим или поддельным документам; допуск клиентом к управлению автомобилем третьего лица; ДТП произошедшее по вине клиента; взыскание с пользователя высоких штрафов за несоблюдение условий договора каршеринга, также и путем списания денежных средств с платежной карты в безусловном порядке. Вместе с тем пользователи зачастую сталкиваются с трудностью оспаривания некоторых условий договора.

Так, в Решении Коломенского городского суда Московской области по делу № 2-351 Е/17 ООО «Каршеринг Россия» предъявила иск клиенту о возмещении ущерба, причиненного ДТП. ООО «Каршеринг Россия» указывает на то, произошло ДТП по вине клиента, в результате чего транспортному средству причинены механические повреждения. Клиент был признан виновным в совершении административного правонарушения и привлечен к административной ответственности. На момент ДТП гражданская ответственность виновника оказалась незастрахованной, поскольку предъявленный им полис ОСАГО являлся недействительным, в связи с чем истцу было отказано в компенсационной выплате. Сам же истец-каршеринговый оператор полагает, что поскольку гражданская ответственность виновника ДТП не застрахована, то ответственность за причиненный вред источником повышенной опасности должен нести виновник ДТП. Суд нашёл иск подлежащим удовлетворению, так как граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, в том числе при использовании транспортных средств, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности. По итогам судебных разбирательств иск ООО «Каршеринг Россия» был удовлетворен, суд взыскал с пользователя возмещение материального ущерба и расходы на оплату услуг независимого оценщика.

Также наиболее распространённые ситуации происходят из-за пользователя, проигнорировавшего осмотр арендованного транспортного средства, а следующий пользователь автотранспорта обнаруживает на нем ряд повреждений и дефектов. Зачастую каршеринговый оператор полагает, что ущерб был нанесен последним пользователем, вследствие чего происходит списание денежных средств с его привязанной банковской карты. Обеспечение обязанности фото и видео-фиксации автомобиля пользователем до и после завершения поездки предоставит возможность каршеринговым компаниям отслеживать состояние арендованного транспортного средства во время его эксплуатации, а в случае наличия повреждений, определять, когда они были нанесены. Так, Московский городской суд в своем Постановлении от 14 декабря 2017 г.<sup>12</sup> указывает, что для определения лица, обязанного выплатить сумму ущерба, нанесенного транспортному средству, должна быть назначена судебная экспертиза на предмет установления механизма образования повреждений

<sup>11</sup> Решение Арбитражного суда Свердловской области от 9 сентября 2021 г. по делу № А60-33607/2020 [Электронный ресурс]. Режим доступа — <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 09.12.2022).

<sup>12</sup> Постановление Московского городского суда от 14 декабря 2017 г. № 4а-6306/2017 [Электронный ресурс]. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 01.12.2022).

транспортного средства и выяснения юридически значимых обстоятельств: обладает ли событие признаками дорожно-транспортного происшествия; установлено ли лицо, управлявшее транспортным средством в момент причинения повреждений и лицо причинившее ущерб и оставившее место ДТП; а так же установление обстоятельств, при которых причинено повреждение.

Предметом судебных споров зачастую является безакцептное списание каршеринговой компанией денежных средств с банковского счета пользователя. Так, в Определении Ульяновского областного суда по делу № 33-5462/2018. истец обратился в суд с иском к АО «Каршеринг» о защите прав потребителя. Требования истца были мотивированы тем, что между ним и АО «Каршеринг» был заключен договор аренды транспортного средства, где при дальнейшем пользовании сервисом с карты клиента произошло списание денежных средств, на что каршеринговая компания сообщила, что списание средств произошло ввиду нарушения им Правил дорожного движения РФ в момент пользования автомобилем и привлечения к административной ответственности. Вместе с тем ответчик не предоставил для этого каких-либо доказательств, в связи с чем указанные суммы должны быть возвращены обратно. Кроме того, за нарушение прав потребителя с ответчика надлежит взыскать штраф в размере 50 % от удовлетворенных требований и компенсацию морального вреда. Истец обратил внимание, что судом не был исследован вопрос о вступлении в законную силу постановлений административного органа.

Тем не менее, Апелляционная инстанция не нашла нарушения прав истца. Между истцом и АО «Каршеринг» заключен договор присоединения, по условиям которого арендатор обязуется своевременно и в полном объеме оплачивать платежи, предусмотренные договором. Согласно постановлению, по делу об административном правонарушении водитель, управляя автомобилем совершил правонарушение, и в соответствии с указанным постановлением АО «Каршеринг», как собственник автомобиля, было привлечено к административной ответственности и ему назначено административное наказание в виде штрафа.

Согласно постановлению по делу о следующем административном правонарушении, водитель, управляя автомобилем также совершил правонарушение, предусмотренное КоАП РФ. После чего АО «Каршеринг» было также назначено административное наказание в виде штрафа.

Поскольку оба вышеуказанных административных правонарушения имели место в период аренды автомобиля истцом, то ответчиком обоснованно было осуществлено списание с банковской карты истца денежных средств. Суд пришел к выводу, что поскольку истец не представил суду доказательств, подтверждающих его непричастность к совершению административных правонарушений, то оснований для возврата денежных средств, списанных с его банковской карты ответчиком, не имеется. Отказывая в удовлетворении требований истца о признании недействительными ряда условий договора, заключенного с ответчиком, суд исходил из того, что при его заключении (присоединения к нему) истца условия, в нем содержащиеся, полностью устраивали, поскольку он его подписал и реально исполнял. Суд также считает, что истец не был лишен права заключить аналогичный договор с третьими лицами на иных условиях, если полагал что оспариваемые условия настоящего договора нарушают его права и законные интересы.

Управление автомобилем лицом, которое не является владельцем аккаунта в приложении, с которого была произведена аренда, также является причиной споров в суде. Более того, путем взлома аккаунта клиента каршеринга мошенники могут использовать информацию сервиса как в личных целях, так и с целью продажи взломанных аккаунтов

третьим лицам. Похожая ситуация возникла по делу Дело № 05-0076/10/2020<sup>13</sup>, где жена передала своему нетрезвому мужу свой аккаунт, нарушив при этом условия по договору каршеринга. Пользовательнице была назначена административная ответственность по п. 2 ст. 12.8 КоАП РФ получив при этом штраф от каршерингового сервиса на 30 000 рублей. Несмотря на это, Верховный суд в своем постановлении заявил, что важным моментом была обязанность сотрудников ГИБДД доказательства факта непосредственной передачи автомобиля человеку, находящемуся в состоянии опьянения. Ни один из прошлых судов непосредственный факт передачи не установил<sup>14</sup>. Для предотвращения в будущем похожих ситуаций каршеринговым операторам представляется необходимым и целесообразным предусмотреть в сервисе биометрическую идентификацию пользователя по лицу, голосу или отпечатку пальца.

Отдельно хотелось бы проанализировать социально-экономические риски пользователей каршеринга, основываясь на приведенной судебной практике по случаям, связанным с каршерингом. Три года назад было проведено социологическое исследование рисков пользователей каршеринга. Согласно результатам, люди, берущие в аренду автомобиль, стараются вести себя особенно осторожно в связи с осведомленностью об обязанности компенсации ущерба транспортного средства.

Главные опасения пользователей каршеринга связаны прежде всего с техническим состоянием автомобиля как до его использования, так и после. Это обусловлено нежеланием нести незапланированные дополнительные расходы на ремонт автомобиля или выплату штрафа, а также потерей времени и нервов в случае, если будет принято решение об обращении в суд.

Среди социальных рисков стоит выделить попадание в аварию или технические неполадки автомобиля в качестве наиболее распространенных. Помимо этого, отдельно стоит указать достаточно частые сбои приложений, в результате которых пользователю может быть выписан ошибочный счет. Нередки ситуации, когда автомобиль был эвакуирован, и пользователю приходилось самостоятельно забирать машину, оплачивая при этом каршеринговой компании компенсацию за тот период, пока автомобилем никто не мог воспользоваться. Еще одним частым риском является попадание в пробку. За счет ожидания увеличивается время поездки, а следовательно, и стоимость аренды автомобиля, то есть опять возникают дополнительные расходы, который пользователь обязан понести в пользу каршеринговой компании. Некоторые пользователи жаловались, что предыдущие арендаторы оставляли автомобиль в тяжело доступных местах, что в значительной мере препятствовало использованию автомобиля. В данном случае пользователи также могли нести финансовые расходы и тратили свое время на поиск автомобиля.

Согласно исследованию, более половины опрошенных сталкивались с рассмотренными ситуациями. Исходя из этого, можно сделать вывод, что переживания пользователей вовсе не беспочвенны.

### Выводы

Таким образом, договор каршеринга не относится ни к одной из существующих договорных конструкций, в связи с чем существует необходимость правовой регламентации данного самостоятельного вида договоров для урегулирования споров, возникающих из-за

---

<sup>13</sup> Дело № 05-0076/10/2020" // Мировые судьи Республики Татарстан [Электронный ресурс]. Режим доступа — <http://mirsud.tatar.ru/courtservices/caseinfo/da/?id=183539172&year=2020> (Дата обращения 05.12.2022).

<sup>14</sup> Постановление Верховного суда от 17 февраля 2021 года № 11-АД21-2-К6 [Электронный ресурс]. Режим доступа — [http://vsrf.ru/stor\\_pdf.php?id=1970218](http://vsrf.ru/stor_pdf.php?id=1970218) (Дата обращения 05.12.2022).

достаточно жесткой системы штрафов и скрытой двойной ответственности к пользователям данного вида услуг. Благодаря выделению каршеринга как самостоятельного вида договорной конструкции, решится проблема коллизий в праве, неоднозначность трактовки юридической природы каршеринга, создание единой системы штрафов и вдобавок появится возможность закрепить одинаковую ответственность для сторон договора вне зависимости от компании-оператора. В с этим существует необходимость включить в гражданское законодательство нормы, регулирующие договор каршеринга как отдельный и самостоятельный вид договора, закрепив при этом одинаковые права, обязанности и ответственность сторон договора. Другим не менее эффективным вариантом представляется создание СРО, регулирующего деятельность каршеринговых компаний и исключающий для них возможность добавления дополнительных обременяющих условий в договор.

Предложенные меры позволят лучше осуществлять правовое и экономическое регулирование отношений в каршеринге.

Рынок каршеринга в России является одним из главных трендов развития экономики совместного пользования. Следует подчеркнуть, что каршеринг в значительной степени увеличивает эффективность транспортного потока в крупных городах за счет разгрузки транспортно-дорожной сети, а также снимает с пользователей ответственность по содержанию личных автомобилей и снижает загрязнение воздуха за счет постепенного внедрения каршеринговыми операторами электрокаров в свои автопарки. Более того, каршеринг сможет стать выгодным бизнес-проектом для крупных предпринимателей в связи с постоянной надобностью в услугах краткосрочной аренды автомобилей и достаточно невысокой конкуренции в данной сфере.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Яндукова, М.В. Понятие, сущность и особенности правового регулирования договора каршеринга / М.В. Яндукова // Право. Общество. государство: Сборник научных трудов студентов и аспирантов / Отв. ред. Е.В. Трофимов. — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2020. — С. 212–215.
2. Ёркина Татьяна Николаевна, Губина Татьяна Константиновна Проблемы правового регулирования договора каршеринга // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2021. № 7(57). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-dogovora-karsheringa-1>.
3. Гриднева Ольга Вячеславовна Правовая природа договора каршеринга // Юридическая наука. 2020. № 8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovaya-priroda-dogovora-karsheringa>.
4. Корягин, М.Е. Математическая модель управления спросом на каршеринг / М.Е. Корягин, В.С. Извеков, В.Н. Катаргин // Т-Comm: Телекоммуникации и транспорт. — 2021. — Т. 15. — № 9. — С. 42–47.
5. Волкова Е.М. Проблемы интеграции каршеринга в городские транспортные системы российских мегаполисов // Транспортные системы и технологии. 2022. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-integratsii-karsheringa-v-gorodskie-transportnye-sistemy-rossijskih-megapolisov>.



6. Кирова, И.В. Московский каршеринг: вчера, сегодня, завтра / И.В. Кирова, Д.В. Ростова // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2019. — № 3–1. — С. 124–130.
7. Ахмедов, А.Я. Цифровое исполнение договора каршеринга / А.Я. Ахмедов, Ю.Н. Боярская, С.А. Филиппов // Державинские чтения: Сборник статей XVI Международной научно-практической конференции, Казань, 23–26 мая 2021 года. — Москва: Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России), 2021. — С. 487–490.
8. Белоусова, Ю.А. Договор каршеринга как разновидность смарт-контракта / Ю.А. Белоусова // Державинские чтения: Сборник статей XVI Международной научно-практической конференции, Казань, 23–26 мая 2021 года. — Москва: Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России), 2021. — С. 491–494.
9. Филиппов Сергей Александрович, Переярина Полина Олеговна Каршеринг как новое явление в гражданском праве Российской Федерации // Вестник СГЮА. 2019. № 3(128). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/karshering-kak-novoe-yavlenie-v-grazhdanskom-prave-rossiyskoy-federatsii>.
10. Малиновский, М.П. Каршеринг: проблемы участников и сторонних лиц / М.П. Малиновский, Т.К. Аракелян // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. — 2018. — № 3(17). — С. 2.
11. Бубновская, Т.А. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты / Т.А. Бубновская, Ю.Б. Суворов // Юрист. — 2018. — № 7. — С. 32–36.
12. Уварова А.А., Биткова Л.А. Проблема института каршеринга в России // Следующее поколение. 2016. С. 390–398.
13. Брушкова Л.А., Кузнецов К.В. Социально-экономические риски пользователей каршеринга в московском мегаполисе // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. — 2020. — Т. 10. — № 1. — С. 38–45.

**Guketlova Alyona Arturovna**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia  
E-mail: [guketlovaalena@gmail.com](mailto:guketlovaalena@gmail.com)

## **Carsharing: the essence and specifics of the contractual model**

**Abstract.** The author of the publication considers the car sharing agreement as a relatively new phenomenon, from which relations arise that are not yet fully regulated by national legislation. The author emphasizes that although in many aspects the conclusion of a car sharing agreement has a number of advantages, the legal regulation of this type of agreement has a number of gaps and shortcomings in the legislation. Particular attention is paid to the comparison of the car sharing agreement with other civil law agreements and the analysis of similarities and differences between them. The publication is devoted to the study of the economic and legal nature of the car sharing agreement, its conditions and the legal status of its participants, as well as the analysis of the financial performance of companies providing car sharing services in the Russian Federation. The article also raises questions about the application of certain types of vehicle insurance provided by the largest Russian car sharing organizations. On the basis of the chronology of the formation of the legislation of the Russian Federation in the field of carsharing relations, the features and conditions characteristic of the contractual model of carsharing are analyzed and the judicial practice on disputes arising from this agreement is considered. The author emphasizes that the legislation of Russia has not yet had time to adjust and adapt to the new relations that have arisen in connection with the provision of carsharing services, but at the same time, the regulatory consolidation of the institution of carsharing is necessary to resolve a fairly large number of litigation arising from a rather rigid system of fines and hidden double responsibility to users of this type of service. For a detailed consideration of the issue of the size of the legal liability of car sharing users, the author analyzes and compares the conditions for its occurrence on the basis of agreements with car sharing companies and the features of its consideration in the courts, calculates the economic performance indicators of car sharing activities.

**Keywords:** carsharing services; economic indicators; carsharing agreement; legal regulation; legal liability of the parties; economic efficiency; financial aspects