

УДК 347.453

КАРШЕРИНГ КАК ИНСТИТУТ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В РФ

Тытюкова А.А.

магистрант 2 года обучения

Академии Права и Национальной безопасности

Южного Университета (ИУБиП)

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы правоприменительной практики в сфере каршеринговых отношений. На сегодняшний день не выработана единая судебная позиция по ряду спорных вопросов, вытекающих из договора каршеринга, поскольку нет единства мнений о природе заключаемого договора, а также отсутствуют специальные нормы права, посвященные регулированию каршеринга. Очевидно, что необходимость разрешения юридических проблем, связанных с деятельностью каршеринговых служб уже давно назрела. Представляется, что для этого в первую очередь надлежит определить правовой статус каршеринговой деятельности на федеральном уровне, а также разработать и принять стандарт оказания услуг каршеринга.

Ключевые слова: каршеринг, договор, аренда транспортных средств, прокат, судебная практика, мобильное устройство.

CARSHARING AS AN INSTITUTE OF DIGITAL ECONOMY: PROBLEMS OF LAW ENFORCEMENT PRACTICE IN THE RUSSIAN FEDERATION

Tytyukova A.A.

Abstract: The article deals with the problems of law enforcement practice in regulating carsharing relations. To date, no unified judicial position has been developed on a number of controversial issues arising from the carsharing agreement, since there is no consensus on the nature of the contract being concluded, and there are no legal norms governing carsharing. It is obvious that the Institute's problems must be resolved. It seems that for this purpose, first, it is necessary to determine the legal status of carsharing at the Federal level, as well as to develop and adopt a standard for providing carsharing services.

Keywords: carsharing, contract, vehicle rental, rental, litigation, mobile device.

Каршеринг является сравнительно новым институтом цифровой экономики, который представляет собой вид краткосрочной аренды автомобиля с поминутной тарификацией. Сфера его преимущественного применения -

крупный город, где в оптимизации перевозок заинтересовано большое количество субъектов.

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», за 2019 год парк каршеринга вырос практически в два раза, по состоянию на декабрь 2019г. в автопарке Москвы насчитывалось более 30 тысяч автомобилей каршеринга[1]. По экспертным оценкам предполагается увеличение доли автомобилей, используемых в рамках каршеринга до 10% к 2025 году, что составит более 200 тысяч транспортных средств [2].

Первые каршеринговые сервисы появились еще в 2013 году, однако до настоящего времени не определена правовая природа договора каршеринга, равно как и не установлен правовой статус каршеринговых компаний. В этой связи судебная практика по спорам, вытекающим из договора каршеринга, не отвечает принципу единообразия.

Основные причины споров между службами каршеринга и их клиентами следующие: арендатор повредил каршеринговый автомобиль; клиент зарегистрировался в каршеринге по чужим документам или с чужого профиля; несоблюдение правил использования арендованной машины (например, клиент допустил к управлению транспортным средством третье лицо); водитель каршерингового автомобиля попал в ДТП; взыскание с арендатора необоснованных штрафов за нарушение договора аренды, в том числе путем беакцептного списания денежных средств с банковской карты.

Рассмотрим некоторые проблемы, возникающие в процессе разрешения споров, и возможные пути их решения.

Поскольку оказание услуг каршеринга осуществляется с помощью мобильных приложений, прием и сдача автомобиля арендатором происходит в отсутствие сотрудника каршеринговой компании. Пользователю предлагается самостоятельное указание арендатором на имеющиеся недостатки и повреждения транспортного средства в электронной форме через цифровое устройство путем фотографирования.

В практике встречаются случаи, когда арендатор приступает к поездке, игнорируя осмотр транспортного средства, а следующий арендатор обнаруживает повреждения. Как правило, каршеринговая компания делает вывод, что эти повреждения нанес предыдущий арендатор. В данном случае возникает спор, при котором «первый арендатор» несет бремя доказывания отсутствия своей вины в причинении повреждений арендованному имуществу.

Акт приема-передачи к договору аренды автомобиля обязателен для составления ввиду того, что договор аренды является реальной сделкой, то есть считается заключенным с момента передачи имущества арендатору.

В целях предотвращения судебных разбирательств, требующих временных и материальных затрат, а также для установления лиц, причинивших ущерб имуществу каршеринговой компании, видится целесообразным обеспечить обязательное фотографирование и видеофиксацию автомобиля клиентом перед и после поездки с последующим формированием акта приема-передачи с невозможностью начать поездку, а также завершить аренду, пока не будут выполнены вышеуказанные действия.

Описанная выше мера также обеспечит соблюдение общих требований к договору аренды автомобиля, подтверждает факт заключения сделки, а также позволит каршеринговым службам отслеживать состояние автомобиля в процессе его эксплуатации, а в случае наличия повреждений, определять, были ли они нанесены одним из клиентов или иными лицами во время нахождения автомобиля на парковке.

Отсутствие правовой регламентации на сегодняшний день позволяет каршеринговым службам использовать достаточно жесткую систему штрафов (договорную ответственность): например, за управление в состоянии опьянения - 30 - 50 тыс. руб., передача автомобиля лицу в состоянии опьянения - до 200 тыс. руб., за загрязнение ТС - оплата услуг химчистки плюс 2 тыс. руб., причем, в последнем случае, вина арендатора презюмируется.

Кроме того, на практике встречаются взыскания штрафов за эвакуацию автомобиля (зачастую в размере расходов на эвакуацию), за просрочку уплаты

любых платежей по договору; за повреждение внешнего вида автомобиля и т.д. При этом в общем ко взысканию может подлежать сумма, значительно превышающая реальные убытки и расходы каршеринговой службы.

В вопросе договорной ответственности должны быть учтены интересы не только предпринимателей, но и клиентов каршеринга. Необходимо предусмотреть санкции, не допускающие злоупотребление правом и применение скрытой двойной ответственности к клиентам. В этой связи, необходимо внести изменения законодательство о защите прав потребителей.

Не менее распространенной причиной для споров между каршеринговой службой и клиентом стало управление арендованным автомобилем лицом, не являющимся владельцем аккаунта в сервисе, с которого была произведена аренда.

Положение договоров каршеринга в части запрета передачи арендованного имущества другому лицу сопоставимо с договором проката, содержащем аналогичное правило.

Вместе с тем, в ряде случаев аккаунтом пользователя каршеринга путем взлома могут завладеть мошенники как в личных целях, так и с целью продажи взломанных аккаунтов третьим лицам.

В случае повсеместного распространения сервисов каршеринга на территории Российской Федерации возможно потребуется расширение полномочий сотрудников дорожно-патрульной службы, позволяющее останавливать транспортные средства каршеринговых служб с целью проверки документов и профиля каршерингового сервиса. Кроме того, видится целесообразным предусмотреть в сервисе биометрическую идентификацию пользователя по лицу, голосу, отпечатку пальца.

В связи с отсутствием специального законодательства, регулирующего каршеринговые отношения в целом, самостоятельно хозяйствующие субъекты не готовы квалифицировать данные отношения как договоры проката.

Такой подход объясняется нежеланием вхождения в правовое поле договора проката как публичного договора, заключение которого в большинстве

случаев носит обязательный характер и не позволяет предъявлять дополнительных требований к клиенту, например, ограничения по возрасту, стажа вождения. Все это возможно было предусмотреть в специальном нормативном регулировании каршеринга как отдельного вида договора аренды.

Подводя итог, следует отметить, что для решения проблем, возникающих в правоприменительной практике, в первую очередь требуется закрепить особый правовой статус участников каршеринговых отношений на федеральном уровне, внести изменения в законодательство в области защиты прав потребителей и следующим этапом разработать и принять стандарт оказания услуг каршеринга, включающий в себя предложенные требования к каршеринговому сервису.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». – URL: <https://www.autostat.ru>
2. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 831-р // Собрание законодательства Российской Федерации – 2018. – № 19. – Ст. 2804.
3. Жуков Б.В. Технологии Интернет-продаж в цифровой экономике // Интеллектуальные ресурсы — региональному развитию. — 2018. — №1.
4. Бычков А. Поворкуем о коворкинге // Юрист – 2017– № 42.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-Федеральный Закон (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018) // Российская газета – № 23-25, 27.
6. Роговская Д.В. Стратегия развития цифровой экономики до 2030 года в России // Интеллектуальные ресурсы — региональному развитию. — 2018. — №1.
7. Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист – 2018 – №7.
8. Соковиков М.О. Перспективы правового регулирования договора аренды (на примере специфичной формы проката – каршеринга) // Нотариус – 2019 – №6.