



DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.3.12>

UDC 347.41  
LBC 67.404.2

Submitted: 12.04.2022  
Accepted: 01.06.2022

## NON-DEFINED CARSHARING: THE LAW ENFORCER VS THE LEGISLATOR

Olesya A. Belova

Volgograd Institute of Management, Branch of Russian Presidential Academy  
of National Economy and Public Administration, Volgograd, Russian Federation

**Introduction:** civil legislation, as litmus of the economic relations that have developed in society, fixes the most well-established and frequently implemented legal relations. At the same time, the “mobility” of civil circulation, its digitalization, the emergence and application of new objects of civil rights, new groups of property relations dictate modifications, selective transformation of certain provisions of civil legislation. The deliberation and slowness of the legislator in carrying out reforms are the guarantor of the stability of civil circulation. The situation with a non-defined civil law agreement, the carsharing agreement, is different. In the conditions of well-established applied practice, the approaches developed by legal science, the formed heterogeneous case practice, the legislator has not yet determined the legal fate of contractual carsharing relations. The justification of the normative consolidation of the legal nature of the carsharing agreement, its essential conditions and content to achieve unity of practice and law, is the **purpose** of this study. **Methods:** the methodological framework for the research is a set of methods of scientific cognition, among which the main ones are analysis, synthesis, generalization and comparative jurisprudence. **Results:** new civil legal relations, which are not regulated by the legislator, known as carsharing, are currently interpreted through the prism of analogy in the framework of dispute resolution, by classifying carsharing as the closest legal relationship. The judicial practice reviewed and analyzed in the paper makes it possible to determine the trends of the law enforcer, developed at the level of case law, which, at the same time, do not correlate with the opinion of the representatives of the scientific sphere. The author has identified the following approaches to determining the legal essence of the carsharing agreement and its place in the system of civil contractual relations: 1. The carsharing agreement has all the features of the rental agreement; 2. Carsharing relations should be regulated by the norms of the civil legislation on the lease of a vehicle without a crew; 3. Carsharing relations are of a mixed nature, but tend more towards service relations. **Conclusions:** the existing heterogeneous judicial practice does not allow coming to an unambiguous interpretation of carsharing relations, determining the essence and place of the studied relations in the system of civil law. Due to the frequent applicability of the carsharing agreement among consumers, its popularity, the author believes there is an urgent need to overcome the legal vacuum in the civil legislation and fix the concept and essential terms of the carsharing agreement in such a way as not to “stifle” new civil legal relations. In the process of lawmaking, when determining the fate of the carsharing agreement, the legislator must resolve a number of controversial issues: what is the legal nature of the carsharing relationship; is the carsharing contract a public contract; what are the limits of the principle of freedom of contract when establishing the rules for using a vehicle; the method of concluding the carsharing agreement.

**Key words:** carsharing agreement, freedom of contract, non-defined contract, civil circulation, law enforcement practices, legal vacuum.

**Citation.** Belova O.A. Non-defined Carsharing: The Law Enforcer vs the Legislator. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2022, vol. 21, no. 3, pp. 87-92. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.3.12>

УДК 347.41  
ББК 67.404.2

Дата поступления статьи: 12.04.2022  
Дата принятия статьи: 01.06.2022

## КАРШЕРИНГ НЕПОИМЕНОВАННЫЙ: ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬ VS ЗАКОНОДАТЕЛЬ

Олеся Александровна Белова

Волгоградский институт управления – филиал РАНХиГС, г. Волгоград, Российская Федерация

**Введение:** гражданское законодательство, как лакмус сложившихся в обществе экономических отношений, фиксирует наиболее устоявшиеся и часто реализуемые правоотношения. Вместе с тем «подвижность» гражданского оборота, его цифровизация, возникновение и применение новых объектов гражданских прав, новых групп имущественных отношений диктуют проведение модификаций, выборочного преобразования отдельных положений гражданского законодательства. Обдуманность и неспешность законодателя при проведении реформ являются гарантом стабильности гражданского оборота. Ситуация с непоименованным гражданско-правовым договором – договором каршеринга – иная. В условиях прочно сложившейся применительной практики наработанными юридической наукой подходами, сформированной разнородной прецедентной практикой законодатель до настоящего времени не определил правовую судьбу договорных отношений по каршерингу. Обоснование нормативного закрепления правовой природы договора каршеринга, его существенных условий и содержания для достижения единства практики и права составило **цель** настоящего исследования. **Методы:** методологическую основу данного исследования составляет совокупность методов научного познания, среди которых основное место занимают анализ, синтез, обобщение и сравнительное правоведение. **Результаты:** новые неурегулированные законодателем гражданские правоотношения, известные как каршеринг, в настоящее время в рамках разрешения судебных споров трактуются через призму аналогии посредством причисления каршеринга к наиболее близким правовым отношениям. Судебная практика, рассмотренная и проанализированная в настоящей статье, позволяет определить тенденции правоприменителя, выработанные на уровне прецедентного права, которые одновременно не коррелируют с мнением представителей научной сферы. Автором выявлены следующие подходы к определению правовой сущности договора каршеринга и его места в системе гражданско-правовых договорных отношений: 1) договору каршеринга присущи все признаки договора проката; 2) каршеринговые отношения следует регулировать нормами гражданского законодательства, посвященного договору аренды транспортного средства без экипажа; 3) отношения по каршерингу носят смешанный характер, но более тяготеют к отношениям по оказанию услуг. **Выводы:** сложившаяся разнородная судебная практика не позволяет прийти к однозначному толкованию каршеринговых отношений, определить сущность и место исследуемых отношений в системе гражданского права. В связи с частой применимостью договора каршеринга среди потребителей, его популярностью, автор полагает, есть настоятельная необходимость преодолеть правовой вакуум в гражданском законодательстве и зафиксировать понятие и существенные условия договора каршеринга таким образом, чтобы не «задушить» новые гражданские правоотношения. В процессе законотворчества при определении судьбы договора каршеринга законодателю надлежит решить ряд спорных вопросов: какова правовая природа каршеринговых отношений; является ли договор каршеринга публичным договором; каковы пределы действия принципа свободы договора при установлении правил пользования транспортным средством; способ заключения договора каршеринга.

**Ключевые слова:** договор каршеринга, свобода договора, непоименованный договор, гражданский оборот, правоприменительные практики, правовой вакуум.

**Цитирование.** Белова О. А. Каршеринг непоименованный: правоприменитель vs законодатель // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2022. – Т. 21, № 3. – С. 87–92. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.3.12>

## Введение

Гражданские правоотношения в современном мире стремительно развиваются посредством возникновения новых общественных отношений или модификации тех, что уже зафиксированы законодателем в отечественном правовом поле [7, с. 7–9]. Безусловно, что все вышеперечисленное нуждается в соответствующем правовом регулировании со стороны законодателя. В качестве одной из новинок, не имеющей в настоящее время соответствующего четкого правового оформления, является договор каршеринга. Данный институт договорного права появился в России сравнительно

но недавно, однако набрал популярность среди потребителей транспортных услуг, на фоне чего отсутствие правового регулирования в условиях правового вакуума, на наш взгляд, представляется неприемлемым.

## Сложившиеся тенденции в практике реализации каршеринговых отношений

Обращая внимание на общую практику реализации каршеринговых услуг, следует выделить два варианта оформления договорных отношений. Согласно первому, речь идет о договоре проката, а второму, – каршеринговые отношения регулируются положениями

гражданского законодательства РФ в области договора аренды транспортного средства без экипажа. И уже подобные различия в квалификации данных общественных отношений вызывают вопросы относительно того, каким единообразным способом необходимо осуществить регулирование указанных отношений.

Осуществляя правовую характеристику договора каршеринга, особое внимание следует обратить на то, что является собой данный договор по своей правовой природе. Договор каршеринга представляет собой общественные отношения, согласно которым организация, владеющая транспортным средством на праве собственности, предоставляет физическому лицу два временных правомочия: владение и пользование транспортным средством за соответствующую плату, складывающуюся из общего времени пользования автомобилем независимо от километража. В целом само содержание указанного договора аналогично п. 1 ст. 626 ГК РФ, раскрывающему содержание договора проката в части передачи транспортного средства во временное владение и пользование [4].

Подобной точки зрения в определении правовой природы договора каршеринга придерживается Ю.Н. Боярская, которая настаивает на том, что рассматриваемый договор наиболее тесно связан с договором проката, так как имеются схожие значения по таким категориям, как юридическая квалификация, предмет, субъект, цель заключения договора, а также по части прав и обязанностей сторон. Однако автор указывает и на то, что договор каршеринга приемлемо трактовать и как отдельный вид договора, поскольку имеет свои особенности, в том числе это касается формы договора (электронная), сроков (от нескольких минут до нескольких часов), способов внесения арендной платы (поминутно с банковской карты) [2, с. 40].

Стоит отметить, сложность в данных правоотношениях заключается в том, что законодатель не формулирует каких-либо правил или пояснений относительно новых категорий. И в подобном случае стороны при возникновении споров в рамках новых гражданских правоотношений, что вполне логично, обращаются в суды. В результате формируется судебная практика, где суды приходят к сле-

дующему выводу, – отношения по каршерингу не должны регулироваться нормами о договоре проката, содержащиеся в соответствующих нормах гражданского законодательства. Данный вывод аргументируется в позициях судов тем фактом, что «ст. 625 ГК РФ для аренды транспортных средств без экипажа предусмотрены специальные нормы подраздела 2 § 3 гл. 34 ГК РФ» [1].

Договор каршеринга, как новая разновидность договора аренды транспортного средства, обладает коллизионностью, вызванной отсутствием должной правовой фиксации базовых норм и принципов. Так, интересным представляется Апелляционное определение Московского городского суда от 26.04.2019 по делу № 33-19520/2019.

Согласно обстоятельствам дела, истец расценил информацию, размещенную на интернет-сервисе по предоставлению транспортного средства в каршеринг в качестве публичной оферты и дал соответствующее согласие нескольким ответчикам на заключение договора каршеринга транспортных средств. Подобные действия послужили фактом принятия всех условий договора, однако истец так и не получил автомобиля в связи с тем обстоятельством, что в договорах были прописаны условия получения, а именно стаж вождения.

В данном случае снова возникает вопрос о должной квалификации договора каршеринга и основ его правового регулирования. Так, если относить договор каршеринга к группе договоров проката, то данный договор будет признаваться публичным, и в силу п. 1 ст. 426 ГК РФ его необходимо заключать с каждым, кто согласится с условиями без каких-либо предпочтений в отношении заключения договора одного лица перед другим. Подобная логика квалификации договора каршеринга приводит в данной ситуации к признанию правоты позиции истца.

Однако при отнесении подобного договора к договорам аренды транспортного средства без экипажа, стоит говорить о том, что нормы, регулирующие рассматриваемые общественные отношения по заключению договора каршеринга, являются специальными по отношению к нормам гражданского законодательства в области проката. А в приведен-

ном случае следует вести речь о реализации ответчиками принципа свободы договора, зафиксированного законодателем в ст. 421 ГК РФ, согласно которой у арендодателей есть право устанавливать различные требования к арендаторам. Если исходить именно из обозначенной логики, то ответчики в рамках рассматриваемого дела верно установили ограничения в виде водительского стажа.

В целом по результатам рассмотрения правового спора суд пришел к выводу о том, что договор каршеринга не является публичным. Подобный вывод был мотивирован судом совокупным содержанием договора каршеринга и наличия в нем признаков договора аренды транспортного средства без экипажа. При этом суд подчеркнул, что заключенный договор является смешанным, содержит в себе еще и характеристики договора возмездного оказания услуг. Апелляционный суд не изменил решение суда первой инстанции и установил, что, исходя из представленной фактуры, ответчики, являющиеся каршеринговой компанией, имеют возможность самостоятельно устанавливать какие-либо условия для арендаторов при заключении договора.

Из приведенного выше дела следует выделить еще несколько положений, которые позволили более детально рассмотреть аспект правового регулирования договора каршеринга.

Обратим внимание, что имеющие существенное значение условия раскрываются в Законе о безопасности дорожного движения, согласно которому в подп. 1, 4 ст. 23.1, п. 4 ст. 25 установлено, что при заключении договора каршеринга гражданин, пожелавший воспользоваться данным сервисом, должен соблюдать следующее. Первое касается наличия у водителя действительного водительского удостоверения с правом управлять автомобилем соответствующей категории, тогда как второе условие – непосредственно отсутствия каких-либо медицинских противопоказаний для управления автомобилем.

В результате рассмотренной практики, мы полагаем, законодателем должно быть закреплено и то, что арендодатель обладает правом формулировать встречные дополнительные требования, которые могут затрагивать, например, возраст водителя или его стаж. Закрепление подобного права звучит

убедительно не только в силу принципа свободы договора, зафиксированного законодателем в ГК РФ, но и в силу базовых требований безопасности. Так, со стороны арендодателя транспортное средство премиум-класса логичнее передать в каршеринг лицу с высоким стажем вождения, чем тому, кто получил водительские права менее 2 лет и только начинает набирать водительский опыт.

Хочется отметить и то, что сложившиеся в судебной практике выводы основываются прежде всего на фактических признаках рассматриваемого договора в сопоставлении с нормами гражданского законодательства, согласно которым договор каршеринга целесообразно причислять к договору аренды транспортного средства без экипажа. Так, опираясь на положения ст. 642 ГК РФ, можно увидеть, что по договору аренды транспортного средства без экипажа законодатель выделяет два специфических признака, характерных именно для данного договора. Во-первых, это временное пользование транспортным средством за плату. А во-вторых, транспортное средство передается без предоставления услуг по управлению. Указанные признаки характерны и для договора каршеринга. Однако есть свои особенности, которые должны быть урегулированы законодателем, чтобы при заключении договора у его участников не возникало коллизий с его правовой квалификацией.

При причислении договора каршеринга к договору аренды транспортного средства без экипажа юридическая наука, акцентирует внимание на том, что есть аспекты, не коррелирующие друг с другом. Так, например, С.Р. Дерюгина указывает на ст. 643 ГК РФ, в которой законодатель в качестве обязательного условия заключения договора аренды транспортного средства обозначил необходимость письменной формы волеизъявления сторон, тогда как договор каршеринга, как правило, заключается через использование мобильного приложения [5, с. 21]. Поэтому в данном случае возникает вопрос относительно того, можно ли считать заключение договора через мобильное приложение в качестве надлежащей письменной формы.

Подобной точки зрения придерживаются и такие авторы, как Т.А. Бубновская и

Ю.Б. Суворов, которые убеждены, что факт приема автомобиля посредством нажатия на кнопку в мобильном приложении не равносильен, не тождествен собственноручному подписанию договора аренды транспортного средства без экипажа, к которому суды причисляют договор каршеринга [3, с. 38–40].

### Выводы

В настоящее время видно, что теория и практика существенно разошлись во мнении относительно правового регулирования договора каршеринга, квалификации его правовой природы. Однако договор каршеринга, как новая разновидность обязательств, требует нормативного регулирования, что позволит участникам гражданских правоотношений еще на стадии заключения договора понимать и осознавать, какой именно договор заключен, каковы существенные условия, содержание правомочий сторон, объем неустоек и т. д. Думается, что сегодня перед законодателем должна стоять задача, заключающаяся в определении юридической природы договора каршеринга. Конечно, следует учесть и то, что в силу принципа свободы гражданских правоотношений, важно не «задушить» правовым регулированием новые правоотношения [7, с. 10]. И учитывая схожесть договора каршеринга с договором проката и аренды транспортного средства без экипажа, думается, что логичным было бы со стороны законодателя определить, к какому именно договору относится договор каршеринга, тем самым на законодательном уровне прекратить дальнейшие споры правоприменителей относительно правовой природы договора. А также продуктивной мерой, на наш взгляд, представляется создание правил оказания услуг каршеринга, по аналогии с правилами оказания гостиничных услуг и т. п.

Мы полагаем, существующие вопросы практического толка, связанные с заключением договора каршеринга, его исполнением и определением пределов ответственности потребителя каршеринговых услуг, должны быть устойчиво закреплены на законодательном уровне, но при этом регулирование должно затрагивать только существенные условия

договора, не препятствовать формированию вновь складывающихся правоотношений и благотворно влиять на развитие стабильного гражданского оборота.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.04.2019 по делу № 33-19520/2019. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://mos-gorsud.ru/mgs/services/cases/appeal-civil/details/a8207bc2-fd40-4430-bb13-7b4bc65e17fd> (дата обращения: 01.04.2022). – Загл. с экрана.
2. Боярская, Ю. Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга / Ю. Н. Боярская // Юрист. – 2019. – № 8. – С. 39–43.
3. Бубновская, Т. А. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты / Т. А. Бубновская, Ю. Б. Суворов // Юрист. – 2018. – № 7. – С. 35–42.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 09.03.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.06.2021). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/538fb2366ff013d11fa713165993ec30e68f3105/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/538fb2366ff013d11fa713165993ec30e68f3105/) (дата обращения: 01.04.2022). – Загл. с экрана.
5. Дерюгина, С. Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров / С. Р. Дерюгина // Гражданское право. – 2019. – № 4. – С. 21–26.
6. Иншакова, А. О. Правовая адаптация в условиях влияния промышленной революции на предпринимательскую деятельность и ключевые компоненты экосистемы / А. О. Иншакова // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2021. – Т. 20, № 1. – С. 6–13. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2021.1.1>
7. Иншакова, А. О. Право и информационно-технологические преобразования общественных отношений в условиях индустрии 4.0 / А. О. Иншакова // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2019. – Т. 18, № 4. – С. 6–17. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2019.4.1>

### REFERENCES

1. *Apellyacionnoe opredelenie Moskovskogo gorodskogo suda ot 26.04.2019 po delu N 33-19520/2019* [The Appeal Ruling of the Moscow City Court of 26.04.2019 in Case No. 33-19520/2019]. URL: <https://mos-gorsud.ru/mgs/services/cases/appeal-civil/details/a8207bc2-fd40-4430-bb13-7b4bc65e17fd> (accessed 1 April 2022).

2. Boyarskaya Yu.N. Analiz obshchih i special'nyh norm grazhdanskogo zakonodatel'stva, reguliruyushchih dogovor karsheringa [Analysis of General and Special Norms of Civil Legislation Governing the Carsharing Agreement]. *Yurist* [Lawyer], 2019, no 8, pp. 39-43.

3. Bubnovskaya T.A., Suvorov Yu.B. K voprosu o karsheringe: pravovye aspekty [On the Issue of Carsharing: Legal Aspects]. *Yurist* [Lawyer]. 2018, no. 7, pp. 35-42.

4. *Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast' vtoraya) ot 26.01.1996 N 14-FZ (red. ot 09.03.2021) (s izm. i dop., vstup. v silu s 29.06.2021)* [The Civil Code of the Russian Federation (Part Two) Dated 26.01.1996 N 14-Fz (As Amended on 09.03.2021) (With Amendments and Additions, Intro. Effective From 06/29/2021)]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/538fb2366ff013d11fa713165993ec30e68f3105/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/538fb2366ff013d11fa713165993ec30e68f3105/) (accessed 1 April 2022).

5. Deryugina S.R. Karshering i rajdshering: k probleme pravovoj prirody dogovorov [Carsharing and

Ridesharing: On the Problem of the Legal Nature of Contracts]. *Grazhdanskoe pravo* [Civil Law], 2019, no. 4, pp. 21-26.

6. Inshakova A.O. Pravovaya adaptaciya v usloviyah vliyaniya promyshlennoj revolyucii na predprinimatel'skuyu deyatel'nost' i klyucheveye komponenty ekosistemy [Legal Adaptation in the Context of the Impact of the Industrial Revolution on Entrepreneurship and Key Components of the Ecosystem]. *Pravovaya paradigma* [Legal Concept], 2021, vol. 20, no. 1, pp. 6-13. DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2021.1.1>

7. Inshakova A.O. Pravo i informacionno-tehnologicheskie preobrazovaniya obshchestvennyh otnoshenij v usloviyah industrii 4.0 [Law and Information Technology Transformations of Public Relations in the Conditions of Industry 4.0]. *Pravovaya paradigma* [Legal Concept], 2019, vol. 18, no. 4, pp. 6-17. DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2019.4.1>

### **Information About the Author**

**Olesya A. Belova**, Candidate of Sciences (Jurisprudence), Associate Professor, Department of Civil Law Disciplines, Volgograd Institute of Management, Branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Gagarina St, 8, 400066 Volgograd, Russian Federation, [belova.aa@list.ru](mailto:belova.aa@list.ru), <https://orcid.org/0000-0001-5994-192X>

### **Информация об авторе**

**Олеся Александровна Белова**, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин, Волгоградский институт управления – филиал РАНХиГС, ул. Гагарина, 8, 400066 г. Волгоград, Российская Федерация, [belova.aa@list.ru](mailto:belova.aa@list.ru), <https://orcid.org/0000-0001-5994-192X>