

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ КАРШЕРИНГА И КИКШЕРИНГА

Аннотация: в настоящей работе исследовательское внимание уделено сравнительно молодым явлениям в правовом поле Российской Федерации – проявлениям экономики совместного потребления каршерингу и кикшерингу. Данные феномены породили новые договорные конструкции, совпадающие по ряду признаков и не имеющие собственного правового регулирования, что влечет за собой появление спорных моментов. В юридической науке идут споры относительно потенциального направления развития правового регулирования, поэтому для решения данного вопроса необходимо провести анализ явлений с целью поиска наиболее оптимального пути развития.

Ключевые слова: каршеринг, кикшеринг, транспортное средство, средства индивидуальной мобильности, правовая природа договора, публичный договор, прокат.

Abstract: in this paper, research attention is paid to relatively young phenomena in the legal field of the Russian Federation – the manifestations of the sharing economy, carsharing and kicksharing. These phenomena have given rise to new contractual structures that coincide in a number of ways and do not have their own legal regulation, which leads to the emergence of controversial issues. There are disputes in the legal science regarding the potential direction of the development of legal regulation, therefore, in order to resolve this issue, it is necessary to analyze the phenomena in order to find the most optimal way of development.

Keywords: carsharing, kicksharing, vehicle, means of individual mobility, legal nature of the contract, public contract, rental

Настоящее время является периодом активного проникновения цифровых технологий во многие сферы общественной жизни. За последние два десятка лет цифровизация достигла значительных масштабов и привнесла множество новых явлений в жизнь общества и государства, включая правовые. Широкое распространение программного обеспечения компаниями позволило сформировать новые бизнес-модели, основанные на дистанционном взаимодействии с потребителями. Особенно прочно новые бизнес-модели закрепились в транспортной сфере – большую популярность снискала краткосрочная аренда транспортных средств (каршеринг) и средств индивидуальной мобильности (кикшеринг). Вместе с тем, в настоящее время краткосрочная аренды упомянутых средств на законодательном уровне урегулирована недостаточно, что приводит к возникновению множества спорных вопросов на практике. Близость каршеринга и кикшеринга подводит к вопросу оценки перспектив единого правового регулирования рассматриваемых категорий.

Первым активно на территории Российской Федерации начал распространяться каршеринг, который сформировал основы договорного регулирования краткосрочной аренды. Кикшеринг, с учетом специфики арендуемого имущества (средства индивидуальной мобильности), появился позже и взял за основу договорное регулирование, разработанное компаниями для каршеринга, особенно с учетом того факта, что некоторые организации предоставляют пользователям возможность аренды как автомобилей, так и средств индивидуальной мобильности.

Упомянутые основы договорного регулирования, прежде всего, основаны на необходимости использования специального программного обеспечения (сервисы организаций), за счет которого пользователь приобретает возможность выбора интересующего его транспортного средства. Для этого пользователь, чаще всего, заключает с организацией-правообладателем лицензионное

соглашение, определяющие порядок доступа к программному обеспечению, права и обязанности сторон соглашения.

В юридической науке подобное использование мобильных приложений (специализированного программного обеспечения) для заключения соглашений и договоров именуется использованием смарт-контрактов. Так, Ю.Н. Боярская и А.А. Балабанов отмечают, что использование смарт-контрактов, выступающих формой заключения соглашения, которая максимально учитывает согласованные сторонами условия контракта на этапе проектирования и формализует их в виде программного кода, является отличительной чертой каршеринга. По их мнению, данная особенность позволяет разграничивать краткосрочную аренду и традиционные договорные конструкции, известные гражданскому праву [1, с. 321]. С учетом аналогичного подхода к заключению договора при краткосрочной аренде средств индивидуальной мобильности, будет справедливым распространить указанную позицию исследователей и на кикшеринг. В этой части сходство рассматриваемых категорий очевидно и каких-либо сомнений не вызывает.

Отличительным элементом договорного регулирования каршеринга и кикшеринга являются условия договоров, так как они всегда разрабатываются исключительно организацией, а пользователь, желающий воспользоваться соответствующим сервисом, может только согласиться (присоединиться) к уже разработанным условиям без внесения каких-либо корректировок. Такое положение вещей, с учетом отсутствия законодательного правового регулирования, привело к необходимости изменения типовых форм организаций за счет воздействия со стороны контролирующих органов.

Показательным в этом вопросе стало дело № А60-33607/2020, рассмотренное Арбитражным судом Свердловской области. В ходе рассмотрения дела суд пришел к выводу, что ряд пунктов типового соглашения организации, предоставляющей транспортные средства в краткосрочную аренду, противоречит действующему законодательству. Большая часть противоречий, установленных арбитражным судом, связана с отступлением от императивных

положений Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей», в частности в вопросе определения подсудности. Отдельно стоит отметить, что каршеринговой организации удалось убедить суд, хоть и после кассационного обжалования, в том факте, что безакцептный характер платежей является важной и неотъемлемой чертой для осуществления предпринимательской деятельности: «Условия о возможности безакцептного списания или холдирования (которое не влечет за собой списание денежных средств) описывает порядок расчетов по договору и не лишает потребителя информации о суммах и датах списания. Суд соглашается с позицией заявителя, отмечая, что соответствующая форма расчетов является обычно принятой в деловом обороте при аренде транспортных средств частными лицами. Более того, банк не вправе проводить необоснованные списания, вправе запрашивать у общества «Каршеринг Россия» документальное подтверждение наличия оснований для списания» [2].

Если безакцептное списание арендной платы особых вопросов не вызывает, то согласие на безакцептное списание штрафных санкций вызывает обоснованные сомнения, так как существенно ограничивает потребителя как сторону отношений. Более справедливым было бы списание по итогам расследования, которое должно проводится при уведомлении потребителя. В существующей парадигме организация может переложить многие убытки на потребителя, который будет вынужден путем длительных судебных процессов восстанавливать свои нарушенные права.

Условия о безакцептном списании мы можем найти и в договорах кикшеринговых организаций. Так, п. 5.1 публичной оферты о заключении Договора о предоставлении права использования Платформы микромобильности Whoosh указывает, что осуществление безналичных платежей по Договору, включая уплату лицензионного вознаграждения, арендной платы, штрафов и иных предусмотренных Договором платежей, производится посредством безакцептного списания денежных средств с банковской карты Пользователя в соответствии с Тарифами [3].

Исходя из приведенного, в договорном регулировании каршеринга и кикшеринга явно прослеживается тесная взаимосвязь, обусловленная близостью категорий. Близость данных категорий вытекает не только из рассмотренного договорного регулирования, но также заметна в подходе органов государственной власти. Правительством Российской Федерации каршеринг и кикшеринг объединены в сервисы формата «мобильность как услуга» (Mobility as a Service/MaaS). При этом в распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» указывается на ожидание роста популярности данных сервисов [4]. Любопытным является то, что в документе кикшеринг отнесен к услугам проката микромобильности, а каршеринг к использованию личного транспорта по аналогии с такси. Как можно заметить, в таком разделении проглядывается разграничение двух рассматриваемых феноменов.

Важным элементом сравнения договорных конструкций является сопоставление их предметов. В рамках проводимого анализа стоит отметить, что предметы договоров являются схожими, но все же имеют свои различия - предметом кикшеринга является краткосрочная аренда средств индивидуальной мобильности, тогда как предметом каршеринга – краткосрочная аренда транспортного средства (автомобиля). Разберем это различие детальнее.

Если мы обратимся к Правилам дорожного движения (утв. постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090), то в данном документе средства индивидуальной мобильности понимаются как транспортные средства, имеющие одно или несколько колес (роликов), предназначенные для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) [5]. Следовательно, предметом обоих договоров в любом случае выступает транспортное средство, только кикшеринг предусматривает ограничение определенной разновидностью.

Отличающийся предмет договора приводит к различиям в правовой природе. Договор кикшеринга в практике однозначно связывают с договором

проката. Например, в деле № А45-15241/2022, Арбитражным судом Западно-Сибирского округа установлено, что между организацией «ЮРЕНТБАЙК.РУ» и мэрией города Новосибирска было заключено соглашение о взаимодействии по вопросам организации сервиса проката электросамокатов на территории города Новосибирска, предметом которого является взаимодействие сторон по вопросам организации сервиса бесстанционного проката электросамокатов на территории города Новосибирск [6].

Безусловно, исходя из принципа свободы договора, стороны соглашения вправе именовать его любимым удобным и незапрещенным способом, что не оказывает влияния на его суть. Вместе с тем, по своей сути договор кикшеринга, в отличие от каршеринга, является публичным, так как предполагает возможность использовать средства индивидуальной мобильности любому зарегистрированному лицу, достигшему определенного возраста, с которого законодательством разрешено управление ими. Каких-либо иных ограничений не предусмотрено и не может быть предусмотрено. В каршеринге же мы сталкиваемся с иной ситуацией, так как управление автомобилем это специально предусмотренное право, которое человек еще должен получить. Следовательно, договор каршеринга не может быть публичным, так как предусматривает определенные требования, предъявляемые к арендаторам. Более того, компании вводят разный возрастной ценз для арендаторов для разных автомобилей. В кикшеринге пользователю достаточно достичь возраста шестнадцати или восемнадцати лет (в отдельных регионах) для использования сервиса и средств индивидуальной мобильности.

Также вызывает вопрос соотношения сроков аренды средств индивидуальной мобильности и автомобилей. В последнее время в исследованиях все чаще можно встретить привязку каршеринга к поминутной тарификации. Например, Т.Г. Мальцева предлагает называть каршеринг договором поминутной аренды транспортных средств, утверждая, что такое наименование наиболее соответствует смыслу отношений и отображает суть договора – краткосрочный характер и отнесение к разновидности аренды [7, с.

19]. Вместе с тем, такое наименование договора позволяет говорить о слиянии каршеринга и кикшеринга, поскольку последний предполагает такую же краткосрочную аренду транспортных средств на основе поминутной тарификации. Однако, как было уже указано ранее, в отличие от каршеринга, кикшеринг является по своей природе договором проката. Поэтому такая трактовка создаст юридические затруднения, следовательно, вместо урегулирования общественных отношений должным образом, законодатель породил бы только новые юридические, включая судебные, споры. Также такой подход не учитывает, что организации уже давно предусмотрели множество различных тарифов, основанных и на иных единицах времени (час, день), при этом договор не утратил свои особенности краткосрочного характера.

Если с правовой природой договора кикшеринга все достаточно ясно, то относительно правовой природы каршеринга споры среди ученых не утихают уже длительное время, однако какого-либо единства в настоящее время не достигнуто. Осложняет проблему и пассивность законодателя в данном вопросе. По мере изучения вопроса, исследователи предлагают новые концепции. Так, если в начале споры шли об отнесении к договору проката или аренды транспортного средства без экипажа, то сейчас предлагается относить договор каршеринга к договору возмездного оказания услуг либо к смешанному договору. Из всех концепций правовой природы, договору каршеринга больше всего соответствует подход как к самостоятельному виду аренды, так как ни одна из существующих конструкций не охватывает все многообразие общественных отношений, возникающих при краткосрочной аренде транспортных средств. Соответственно по данному критерию договорные конструкции также различаются.

Примечательно, что некоторые ученые полагают рассматривать каршеринг как публичный договор. Так, В.А. Микрюков и Г.А. Микрюкова являются сторонниками ранее упомянутой концепции отнесения каршеринга к договору проката и предлагают включить правовое регулирование отношений в УАТ [8, с. 82]. Хотя с учеными нельзя согласиться в части отнесения каршеринга к

договору проката, предложение правового регулирования нельзя не признать интересным. Вместе с тем, более целесообразным является включение правового регулирования каршеринга в главу Гражданского кодекса, регулиующую аренду.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод о том, что при разработке правового регулирования каршеринга и кикшеринга на федеральном уровне подходы к двум категориям необходимо разграничивать. С учетом установленной специфики, кикшеринг может быть представлен в виде подвида договора проката, обладающего своими особенностями (порядок заключения и взаимодействия сторон, неразрывная связь с лицензионным соглашением, безакцептный характер платежей). Каршеринг же следует рассматривать как отдельный вид аренды и без упоминания поминутной тарификации в предмете договора, так как такой подход уже неактуален. Вполне целесообразным было бы закрепить правовое регулирование каршеринга по аналогии с другими разновидностями аренды (прокат, аренда транспортного средства без экипажа и т.д.). Отдельное внимание законодателю следует уделить изучению перспектив формирования единых правил предоставления транспортных средств в аренду в целях исключения злоупотребления правами со стороны организаций в отношениях с потребителями.

Список использованных источников и литературы:

1. Боярская Ю.Н., Балабанов А.А. Современные тенденции и перспективы развития договора каршеринга // Образование и право. 2025. № 1. С. 319 – 322.

2. Решение Арбитражного суда Свердловской области от 09.09.2021 г. по делу № А60-33607/2020 // Официальный сайт «Электронное правосудие». Электронный ресурс. Режим доступа: <https://kad.arbitr.ru/Card/efa987e5-e9ec-4177-a08f-bdad8794ef9b> (дата обращения 12.05.2025 г.).

3. Публичная оферта о заключении Договора о предоставлении права использования Платформы микромобильности Whoosh // Официальный сайт

ООО «ВУШ». Электронный ресурс. Режим доступа: https://whoosh-bike.ru/terms_russia/ru (дата обращения 13.05.2025 г.).

4. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

5. О правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 27.03.2025) // Российские вести. 1993. № 227.

6. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.05.2023 г. по делу № А45-15241/2022 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Электронный

ресурс. Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AZS&n=197093&cacheid=99C4DFE7E34BB5D43194A60C3FA01F84&mode=splus&rnd=ea8JCIUgJ0lorXGS1#iYfOCIUwtKbgwv261> (дата обращения 14.05.2025 г.).

7. Мальцева Т.Г. Договор поминутной аренды транспортных средств (каршеринг) // Транспортное право. 2024. № 3. С. 16-19.

8. Микрюков В.А., Микрюкова Г.А. Договор аренды транспортных средств в условиях цифровизации // Цивилист. 2025. № 1. С. 79-85.