

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**ПРОФИЛАКТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С УПРАВЛЕНИЕМ
ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ВЗЯТЫМИ
ВОДИТЕЛЯМИ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ**

Учебно-практическое пособие

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2021**

УДК 351
ББК 67.99(2)161.1
П84

Рецензенты:

Р.М. Степкин, кандидат юридических наук
(Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина);
А.П. Куриленко
(ОГИБДД ОМВД России по Орловскому району)

П84 Профилактика правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми водителями в краткосрочную аренду : учебно-практическое пособие / Л.В. Любимов [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 45, [1] с. – 22 экз. – Текст : непосредственный.

Учебно-практическое пособие посвящено оптимизации работы подразделений Госавтоинспекции в части профилактики правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми в краткосрочную аренду, и подготовки действенного алгоритма по предотвращению правонарушений, предусмотренных 12 главой КоАП РФ, лицами, предоставляющими гражданам транспортные средства в краткосрочную аренду.

Учебно-практическое пособие предназначено для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД МВД России, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Административно-правовой статус лиц, предоставляющих транспортные средства в краткосрочную аренду гражданам	6
§ 1.1. Нормативно-правовой статус лиц, предоставляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств гражданам	6
§ 1.2. Правовое регулирование услуг краткосрочной аренды транспортных средств в зарубежных странах	17
Глава 2. Профилактические меры, принимаемые сотрудниками Госавтоинспекции к лицам, предоставляющим транспортные средства в краткосрочную аренду, при управлении которыми водителями совершаются административные правонарушения, предусмотренные 12 главой КоАП РФ	25
§ 2.1. Совершенствование административно-правового законодательства по привлечению к ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств, гражданам	25
§ 2.2. Профилактика административных правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми водителями в краткосрочную аренду	36
Заключение	44

Введение

В последнее десятилетие Россия идет по пути развития новых сервисов и услуг по примеру зарубежных стран. Одной из таких услуг является аренда автомобиля. Сегодня данный сервис пользуется большим спросом, и со временем его популярность только растет.

Современный рынок аренды постоянно развивается, предлагая клиентам большое количество удобных и современных услуг. Преимуществ аренды автомобиля множество. Пользователь может сделать заказ именно тогда, когда ему это нужно, весь парк автомобилей находится в исправном состоянии и готов к эксплуатации в любое время, это значительно дешевле, чем пользоваться услугами такси. Есть возможность выбрать марку автомобиля соответственно ситуации и желанию пользователя.

Однако из анализа сведений, содержащихся в средствах массовой информации, можно увидеть, что аварийность с каршеринговым транспортом в последнее время является одной из актуальных тем, что обусловлено возможностью электронной регистрации и использования автомашин под чужими данными, позволяющей водителям избежать привлечения к административной ответственности при выявлении нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД) средствами автоматической фиксации, а также активным расширением парка данных автомашин.

Таким образом, можно говорить не только об отсутствии в настоящее время предпосылок к снижению, а, наоборот, о наличии условий для увеличения показателей аварийности с участием каршерингового транспорта, о чем свидетельствуют в том числе и статистические данные дорожно-транспортного травматизма. При этом сами компании не несут никакой ответственности за рост показателей аварийности с участием автомашин, собственниками которых они являются. Поэтому разрабатываемое учебно-практическое пособие по профилактике правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми водителями в краткосрочную аренду в современных реалиях актуально.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие при аренде транспортных средств на короткий промежуток времени, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям.

Предметом исследования являются нормативные правовые акты, регулирующие ответственность за неисполнение обязательных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при краткосрочной аренде транспортных средств, правоприменительная практика, изучение статистики о дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей каршеринг-компаний, а также условий предоставления автомобилей.

Целью исследования является на основе анализа действующих нормативных правовых актов, зарубежного опыта, статистических сведений и

складывающейся правоприменительной практики разработать алгоритм действий по предотвращению правонарушений, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, лицами, предоставляющими гражданам транспортные средства в краткосрочную аренду.

Задачи исследования:

- разработать алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции по привлечению к ответственности граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств;

- выработать предложения по профилактике правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми водителями в краткосрочную аренду.

Методология и методы исследования. В основе данного исследования представлен анализ литературных источников и документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, правоприменительной деятельности подразделений Госавтоинспекции; подбор эмпирического материала.

При проведении исследования использовались всеобщий диалектический, логический, формально-юридический, герменевтический методы.

Структура работы определяется ее содержанием и состоит из введения, основной части, включающей две главы по два параграфа, и заключения. Основные выводы и предложения представлены в заключении.

Глава 1. Административно-правовой статус лиц, предоставляющих транспортные средства в краткосрочную аренду гражданам

§ 1.1. Нормативно-правовой статус лиц, предоставляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств, гражданам

В современных условиях развития рынка предоставляемых услуг в России особое внимание следует уделить услугам каршеринга. Количество зарегистрированных пользователей каршеринга постоянно растет, что оказывает влияние на транспортную ситуацию в больших городах. Так, в Москве автомобильный парк каршеринга насчитывает около 20 тыс. единиц, а пользователей – более 1000000 человек¹.

Благодаря тому, что автомобили услуг каршеринга могут использоваться несколькими водителями в сутки, снижается нагрузка на автомобильные дороги, и улучшается экологическая ситуация в городе.

Появление услуг краткосрочной аренды транспортных средств заставляет задуматься о действительном влиянии, перспективах развития и эффективности каршеринга как инструмента эволюции трафика в мегаполисе и перехода на новую ступень. Цель каршеринга не коммерческая, а идеологическая, связанная со снижением нагрузки на городские улицы и возможность привести пользование автомобилем к его максимально эффективному виду. Позиционирование каршеринга должно осуществляться главным образом как средство борьбы с автомобилизацией, а не как вида транспорта, несущего дополнительную нагрузку на трафик.

Однако условия пользования каршерингом автомобилей, предъявляемые владельцами компаний, позволяют гражданам не посещать офисы для заключения договора аренды, что приводит к бесконтрольности технического состояния автомобиля и его скрытых неисправностей, которые не представляется возможным обнаружить при поверхностном визуальном осмотре, а также не контролируемом физическом состоянии водителя (возможности нахождения в состоянии опьянения), наличие водительского удостоверения, отсутствие сведений о факте лишения права управления, отсутствие фактического контроля за порядком и правилами перевозки людей и грузов. Но следует отметить, что физическое посещение офисов каршеринговых компаний тоже не снимает возникающих рисков в случае пользования сервисом посредством мобильного приложения. Поэтому в сложившейся ситуации возникает необходимость в мероприятиях надзорного характера со стороны государственных органов.

¹ Сервис в России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autonews.ru/news/5e3d66b29a7947551cae80cd> (дата обращения: 10.04.2020).

В каршеринге автомобиль арендуется на короткий промежуток времени. В России сегодня рынок каршеринга, несмотря на всю свою молодость в сравнении с другими странами, растет и развивается крайне стремительно.

В настоящее время опасение вызывает отсутствие необходимости посещения каршеринг-компаний для заключения договора краткосрочной аренды транспортного средства. Получается, что компании не видят физически, кому доверяют управлять транспортными средствами.

Следует отметить, что водитель, управляющий арендованным автомобилем, несет по условиям договора административную ответственность во всех случаях нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), а также наступает гражданская ответственность при возмещении ущерба. Есть определенные условия возмещения ущерба в случаях, если клиент попадает в дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) на каршеринговом автомобиле.

Аудитория пользователей сервиса краткосрочной аренды автомобилей в Москве достигла 1 млн человек и, по данным столичного департамента транспорта, ежегодно прирастает на 12-15 %.

По данным мэрии Москвы, 69 % пользователей имеют собственный автомобиль, но с появлением сервиса в Москве количество поездок на личном автомобиле у водителей сократилось в два-три раза. «Остальная аудитория водителей (31 %) не имеют собственного автомобиля, однако для таких людей каршеринг – это сдерживающий фактор, останавливающий их от покупки личного автомобиля.

В настоящее время на одну машину каршеринга приходится в среднем около семи-восьми поездок в день, и «один такой автомобиль потенциально заменяет до восьми личных».

По оценкам экспертов, этот парк будет и дальше расти. И если в 2019 году план в 25000 единиц транспортных средств был с запасом перевыполнен, а сам парк вырос вдвое, то план на 2020 год включает уже 36600 автомобилей. Отметим также, что и количество поездок за это время существенно возросло – до 38 млн в 2019 году.

В большинстве своем семейные люди не готовы покупать второй автомобиль в семью, получается слишком дорого, а стоимость такси и каршеринга практически в подавляющем большинстве выгоднее финансово. Молодое поколение все меньше готово «обременять» себя собственностью и, автомобилем, в том числе. Им все менее интересен автомобиль как статусная покупка или мечта. Существенное снижение стоимости такси и бурное развитие каршеринга становится все более привлекательной альтернативой по сравнению с личным автомобилем, и эта тенденция будет только расти.

Особое внимание следует уделить такому варианту аренды, как Кангушеринг, который представляет собой перевозку грузов. При этом прокат небольших грузовых автомобилей в мире каршеринга – явление совсем

«молодое» и только начинает развиваться, поэтому популярность его чуть ниже, чем у вариантов с обычными автомобилями.

Данный вид грузовых перевозок в России получил название Кунгшеринг по достаточно простой причине – пока только одна компания предоставляет такую услугу и для этих целей выделяет легковые грузовики категории «В» Renault Kangoo. В своих основных функциях данный сервис не отличается от других – автомобили так же стоят по городу, и краткосрочная аренда осуществляется через приложение.

В настоящее время особое опасение вызывает отсутствие необходимости посещения каршеринг-компаний для заключения договора краткосрочной аренды транспортного средства. Получается, что компании не видят физически, кому доверяют управлять транспортными средствами.

Одним из условий перед использованием автомобиля – это необходимость в его осмотре на повреждения по кузову. Однако следует отметить, что осмотр происходит визуально, выявить технические неисправности узлов и агрегатов практически невозможно.

Если на автомобиле есть повреждения или отсутствуют регистрационные документы, надо сразу же связаться с представителями поставщика услуг и отправить фотографии повреждений на электронную почту. После чего можно использовать автомобиль.

Для завершения аренды надо припарковать автомобиль в доступном для этого месте, поставить рычаг включения передач в положение парковки и закрыть автомобиль с помощью мобильного приложения. С этого момента аренда считается оконченной.

Следует отметить, что водитель, управляющий арендованным автомобилем, несет по условиям договора административную ответственность во всех случаях нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), а также наступает гражданская ответственность при возмещении ущерба.

Есть определенные условия возмещения ущерба и в том случае, если клиент попадает в дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) на каршеринговом автомобиле. Как правило все автомобили застрахованы по условиям имущественного страхования, поэтому, если при ДТП по вине клиента ущерб не превышает 25000 рублей, то возмещения с него не потребуют, но если клиент грубо нарушает установленные договором Правила – передает управление третьим лицам, управляет автомобилем в состоянии опьянения, то в этих случаях с него взыщут все наложенные штрафы и убытки в полном объеме.

Рассматривая условия договора краткосрочной аренды транспортных средств и ответственности сторон, следует обратиться к вопросам правового характера.

Сегодня в России практически отсутствует нормативная база по каршерингу, а судебная практика не обширная, в частности наиболее распространены нормативные акты регионального уровня. Так, например,

постановлением Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП закреплено определение услуги: краткосрочная (до 24 часов) аренда легковых автомобилей на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности². Следует отметить, что постановление определяет, что такую услугу могут предоставлять только юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Анализируя постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП, где указано, что каршеринг – это аренда автомобиля физическим лицом для целей, не связанных с предпринимательством, то можно ли тогда его сравнить с прокатом автомобилей. Статья 626 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) определяет:

1. По договору проката арендодатель, осуществляющий сдачу имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, обязуется предоставить арендатору движимое имущество за плату во временное владение и пользование. Имущество, предоставленное по договору проката, используется для потребительских целей, если иное не предусмотрено договором или не вытекает из существа обязательства³.

Сегодня в России каршеринг – компании в качестве основного вида деятельности указывают 77.11.10 «Услуги по аренде и лизингу легковых автомобилей и легких автотранспортных средств», значит, услуги каршеринга имеют сходства с прокатом, а арендатор выступает в роли потребителя. В пункте 6.4(3) постановления Правительства Москвы от 17 мая 2013 г. № 289-ПП «Об организации платных парковок в городе Москве» указано, что потребителем услуг каршеринга названы арендаторы.

Важно отметить, что компании, которые предоставляют таковые услуги, не называют свои договоры договором каршеринга и также делают все возможное, чтобы это не было договором проката. Например, компания Делимобиль указывает: «Настоящий Договор не является договором проката. Настоящий Договор не является публичной офертой. В соответствии со ст. 421 ГК РФ Арендодатель свободен в заключении Договора»⁴. Также уместны случаи, когда лица называют свои договоры договорами присоединения, делая указание на статью 421 ГК РФ и статью 428 «Договор присоединения» ГК РФ⁵.

² О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве [Электронный ресурс]: постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴ Сайт Веломобиль [Электронный ресурс]. URL: <https://delimobil.ru/assets/files/contract/dogovordelimobil.pdf> (дата обращения: 20.04.2020).

⁵ Сайт Belka Car [Электронный ресурс]. URL: <https://belkacar.ru/legal/contract.pdf?v=2.5.1> (дата обращения: 20.04.2020).

Однако крупные компании, предоставляющие услуги каршеринга как в России, так и в мире Zipcar, предоставляет свои договоры с названием «каршеринг»⁶.

Следует указать, что в договорах, составленных на территории России в каршеринговых компаниях, разрешают возникающие споры, в местах нахождения арендодателя, что можно сказать, не соответствует Закону о защите прав потребителей, где п. 2 ст. 17 указывает: «Иски о защите прав потребителей могут быть предъявлены по выбору истца в суд по месту:

- нахождения организации, а если ответчиком является индивидуальный предприниматель – его жительства;
- жительства или пребывания истца;
- заключения или исполнения договора»⁷.

Рассматривая возникшую ситуацию с договорами по предоставлению услуг по краткосрочной аренде или прокату транспортных средств, следует сказать, что прокат есть публичный договор, поэтому он обязывает к заключению договора, а каршеринг подразумевает активную мобильность, но арендатор может быть вполне не добросовестным по предыдущим отношениям, тогда если отождествлять каршеринг с прокатом, то у арендатора не будет оснований для отказа в заключении нового договора. Высокая мобильность каршеринговых услуг предполагает также, что такой услугой могут воспользоваться пользователи, которые живут в большой удаленности от Москвы, поэтому у арендаторов возникают подобные условия, чтобы убрать риски, которые связаны с судебными разбирательствами по месту нахождения истцов.

Также некоторые компании все же пытаются свести к минимуму риски ДТП, связанные с управлением транспортных средств водителями, умеющими стаж вождения менее 3 лет, однако это находит свое отражение в условии допуска к управлению в возрасте не моложе 21 года, хотя водителем «новичком» можно стать в любом возрасте, в России полная гражданско-правовая дееспособность наступает с 18 лет.

Конечно, рассматривая правовые вопросы, связанные с каршерингом, следует учитывать, что это не только краткосрочная аренда транспортного средства с соблюдением правовых обязательств и условий, предусмотренных договором, но и аренда с помощью мобильного приложения, что предполагает приемку и использование автомобиля без составления акта осмотра. Таким образом, все риски ложатся на арендатора, а скрытые технические неисправности могут стать одной из причин дорожно-транспортных происшествий и большинстве случаев таковые несут тяжелые последствия с общественным резонансом. Вопрос сдачи транспорт-

⁶ Сайт ZipCar [Электронный ресурс]. URL: <http://members.zipcar.com/boston/member-contract> (дата обращения: 20.04.2020).

⁷ О защите прав потребителей [Электронный ресурс]: Закон Рос. Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ного средства по завершении аренды, вообще с правовой точки зрения не урегулирован, так процесс возвращения автомобиля в технически исправном состоянии, в типовых договорах аренды не имеет своего документального подтверждения. Транспортное средство остается на парковке до следующей аренды, а в случае выявления фактов повреждения последующим арендатором, предъявляются претензии к предыдущему. Так мы видим, передача автомобиля от одного арендатора к другому не имеет ни конкретного правового механизма, ни должного технического контроля со стороны арендодателя.

Таковой случай рассматривает постановление Московского городского суда от 14 декабря 2017 г. № 4а-6306/2017, которым было отменено постановление судьи Нагатинского районного суда г. Москвы от 20 апреля 2017 г. Из материалов дела следует, что арендатор М.М.С. оставил автомобиль на парковке, а на следующий день это транспортное средство было передано «другому клиенту, который установил, что автомобиль имеет повреждения переднего бампера, что явилось основанием для вызова сотрудников ГИБДД, вынесших определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, составления в отношении М.М.С. протокола об административном правонарушении, в котором при описании события административного правонарушения указано, что водитель М.М.С. совершил наезд на препятствие (сугроб), после чего оставил место ДТП. В ходе производства по данному делу М.М.С. оспаривал свое участие в ДТП, указывая, что припарковал автомобиль без аварий, повреждения, причинение которых вменено М.М.С., могли быть причинены в результате действий других лиц в период нахождения автомобиля на парковке»⁸. Такими действиями мог оказаться наезд на сдаваемый в аренду автомобиль другого автомобиля, о чем свидетельствовала телеграмма очевидца, однако судьей Московского городского суда данная телеграмма была признана в качестве недопустимого доказательства, вызов свидетеля в суд обязательным не признавался. При этом Мосгорсуд вынес решение об отмене постановления по делу об административном правонарушении районного суда на основании того, что не назначалась судебная экспертиза на предмет установления механизма образования повреждений на кузове автомобиля, «не были выяснены юридически значимые обстоятельства: обладает ли вменяемое М.М.С. событие признаками дорожно-транспортного происшествия; не установлена причинно-следственная связь между наездом на сугроб и имеющимися на автомобиле повреждениями; не установлено лицо, управлявшее транспортным средством в момент причинения повреждений; не установлено лицо,

⁸ Постановление Московского городского суда [Электронный ресурс]: от 14 декабря 2017 г. № 4а-6306/2017. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

причинившее ущерб и оставившее место ДТП; не установлены обстоятельства, при которых причинено повреждение».

Также множество правовых споров возникает при возникновении ДТП по вопросам гражданско-правовой ответственности, потому что, как правило, автомобили по вопросам краткосрочной аренды не имеют имущественного страхования «КАСКО», а застрахованы по обязательному страхованию автогражданской ответственности. Так, при возникновении страхового случая по вине арендатора или обоюдной вине арендатора и иных участников ДТП компании, предоставляющие услуги взыскивают в свою пользу всю сумму ущерба, но не более 30000-50000 руб., если размер ущерба значительный (пороговая цифра называется в договорах услуг) – 15-25 % от стоимости ущерба. Взыскание производится путем списания с привязанной к учетной записи арендатора банковской карты в безусловном порядке, что приводит к многочисленным судебским разбирательствам.

Конечно, такая система страхования арендованных автомобилей далека от совершенства и требует новых подходов исключаящее многочисленные правовые споры и накапливающееся негативное отношение к использованию арендованных автомобилей, что находит свое выражение в частых и грубых нарушениях Правил дорожного движения.

Следует сказать, что сегодня в условиях стремительного роста парка каршеринговых автомобилей и вместе с ним увеличение количества ДТП по вине водителей арендованных автомобилей, обуславливает необходимость в единой ответственности арендаторов перед арендодателями, чтобы не было такого, что одна компания принимает жесткие меры за нарушения условий договора, а другая в целях привлечь клиентов, предоставляет менее жесткие условия.

Сегодня в некоторых компаниях система штрафов имеющую договорную ответственность достаточно жесткая: например, за управление в состоянии опьянения – 30000-50000 руб., передача транспортного средства лицу в состоянии опьянения – до 200000 руб., за загрязнение транспортного средства – оплата услуг химчистки и дополнительно 2000 руб., причем в последнем случае, вина арендатора презюмируется. Конечно, принятие жестких мер дисциплинирует водителей (арендаторов), однако должны быть учтены интересы не только предпринимателей, но и потребителей услуг каршеринга.

Однако по ответственности следует сказать, что возникает необходимость в правовом закреплении ответственности арендатора в случаях передачи автомобиля лицу, не имеющему права управления транспортным средством либо находящегося в состоянии опьянения, так как в статье 12.7 ч. 3 и 12.8 ч. 2 Кодекса об административных правонарушениях предусматривает ответственность за такие факты нарушений.

На сегодняшний день в России практически не определены роли в возникающих правоотношениях по краткосрочной аренде транспортных

средств. На федеральном уровне государством каршеринг не регулируется. Конечно, причины могут быть различные, апробация сервиса в крупных центрах или нежелание властей создавать излишнюю унификацию подходов. Но вместе с тем сложившаяся ситуация на рынке услуг каршеринга требует принятия конкретного правового механизма привлечения к ответственности за нарушения действующего законодательства в области безопасности дорожного движения и закрепления определения «каршеринга» на уровне федерального законодательства.

Так, на региональном уровне издан ряд нормативных актов, например постановления Правительства Москвы, положения которых являются скорее экономическими стимуляторами, чем правовой регламентацией: для побуждения каршеринговых компаний использовать новые автомобили региональные власти предоставляют субсидии из бюджета Москвы юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, в целях возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга легковых автомобилей; парковочное разрешение на льготное размещение транспортного средства, предоставляемого в рамках услуги каршеринг, выдается при условии соблюдения установленных стандартов обслуживания, в частности экологический класс не ниже 4-го, «возраст» автомобиля – не более одного года на момент подачи заявления, наличие цветографической окраски, утвержденной Приказом Департамента транспорта и развития транспортной инфраструктуры г. Москвы от 2 сентября 2015 г. № 61-02-283/5 и др. На официальном сайте мэра Москвы есть указание на то, что «каршеринг – полноценный вид общественного транспорта»⁹.

Полагаем, что таковые действия побуждают региональные власти субъектов разрабатывать свои нормативные акты, при этом они не будут иметь единообразия. Компании, предоставляющие услуги каршеринга, действуют на основании ими же составленных договорах, в которых содержатся положения, не соответствующие действующему российскому законодательству, потому что нет конкретного механизма правового регулирования сервиса на федеральном уровне. Договор каршеринга должен быть типовым, который будет учитывать интересы арендаторов и арендодателей, подготовленный с учетом действующего федерального законодательства и утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации или приказом министерства транспорта России. Сегодня в России также нет ассоциаций каршеринговых компаний, которые также могут подготовить единый образец документа.

Арендаторы – это физические лица, которые должны пользоваться своими правами и, безусловно, находиться под защитой государства.

⁹ Официальный сайт Мэра Москвы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos.ru/news/item/37591073> (дата обращения: 20.04.2020).

Система каршеринга имеет свои преимущества, дает возможность быстро добраться по своим делам, не пользуясь общественным транспортом, а если хорошо налажен технический контроль, то управление технически исправным транспортным средством.

В России за 2019 год с участием каршеринговых транспортных средств зарегистрировано 619 (+332,8 %) ДТП, в которых погибли 26 (+160 %) и получили ранения 812 (+306 %) человек. Такие происшествия зафиксированы в Республике Татарстан (9, +100 %), Краснодарском крае (8, +166,7 %), г. Москве (426, +290,3 %), г. Санкт-Петербурге (90, +2150 %), Московской (43, +2050 %), Ленинградской (10, +100 %), Тюменской (10, +400 %) Свердловской (6, +200 %) и Самарской (5, +25 %) областях.

Необходимо отметить, что рост показателей аварийности с участием рассматриваемых транспортных средств обусловлен не фактическим увеличением показателей аварийности, а совершенствованием подходов по учету этих показателей.

По вине указанных водителей произошло почти три четверти происшествий (71,2 %). В 441 (+324 %) таком ДТП погибли 19 (+171,4 %) и получили ранения 578 (+310 %) человек.

Около седьмой части ДТП (16 %, всего 99) совершено водителями с признаками опьянения. Такие случаи зарегистрированы в Красноярском крае (+100 %, 2), г. Москве (+423 %, 68), г. Санкт-Петербурге (+100 %, 15), Московской (+100%, 7) и Свердловской (+100 %, 3) областях.

Также каждое десятое происшествие совершено с участием «молодых» водителей, из которых почти две трети по их вине. При этом каршеринговыми компаниями не учитываются положения ПДД в части использования на автомашинах опознавательных знаков «Начинающий водитель», при возможной их эксплуатации указанными водителями.

В четырех случаях (50 %) из 8 водители нарушили правила перевозки детей, пострадало 3 ребенка, при этом установлено, что в представляемых транспортных средствах либо отсутствуют (не предусмотрены) детские удерживающие устройства (детские кресла), либо имеется ограниченное количество автомашин, в которых они установлены.

Зарегистрировано 3 ДТП, в которых участвовали несовершеннолетние водители в возрасте 17 лет и практически 2 тыс. происшествий только с материальным ущербом.

В каждом двенадцатом случае (8,5 %) водители транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, оставляли места ДТП, участниками которых являлись.

Необходимо отметить, что совершению рассматриваемых происшествий и увеличению тяжести последствий в них способствует латентность административных правонарушений, совершаемых пользователями «каршеринговых» автомашин, фиксируемых средствами автоматической фиксации правонарушений.

Так, в настоящее время, как правило, при совершении правонарушения, зафиксированного средствами автоматической фиксации, привлекается к ответственности собственник транспортного средства (каршеринговая компания), который впоследствии удерживает сумму наложенного административного штрафа со счета пользователя такого транспорта или взыскивает в судебном порядке при недостаточности средств на его счете. При этом сам пользователь транспортного средства не привлекается в установленном порядке к административной ответственности.

В 2019 году в Москве клиенты каршеринга совершили более 36 млн поездок на арендованных автомобилях, что приблизительно в полтора раза больше показателей 2018 года¹⁰.

Безусловно, с увеличением парка каршеринговых автомобилей будет расти количество ДТП с участием таковых автомобилей, поэтому возникает необходимость в жесткости требований по обеспечению безопасности дорожного движения по допуску к управлению.

Рассматривая соотношение общего количества зарегистрированных автомобилей, с количеством ДТП в которых участвовали автомобили каршеринга, то имеющаяся статистика кажется небольшой, но следует учитывать, что услуги каршеринга весьма популярны.

Так, например, личный автомобиль используется 1-2 часа в день, тогда как автомобиль каршеринга в среднем движется по 30 минут 5-8 раз в день, чем дольше автомобиль на дороге, тем выше вероятность, что он попадет в ДТП, Рост числа таких ДТП объясняется ростом аудитории сервисов и количества автомобилей в автопарке.

Сегодня основной пользователь каршеринга – это люди, которые не имеют своего транспортного средства, а также молодежь, которая охотнее старшего поколения пробует новые сервисы, но не имеет большого опыта вождения, что также может быть еще одной вероятной причиной ДТП.

При этом встречаются случаи использования фейковых аккаунтов – когда за управление каршерингового автомобиля садится человек, купивший фальшивый аккаунт на «черном» рынке. По результатам рейда Госавтоинспекции в Москве, только 0,67 % водителей из более 9 тыс. проверенных автомобилей имели проблемы с оформленными документами. То есть эти 0,67 % несут реальную опасность на дороге.

Сейчас в сегменте такси, который считается опасным с точки зрения страховых случаев, статистика гораздо лучше, чем у каршеринга, но на рынке ОСАГО и КАСКО юридических лиц каршеринговые компании становятся большим по объему сборов сегментом и приближаются к сегменту такси.

Однако такси имеет федеральное законодательное закрепление. Главным условием снижения аварийности следует называть личную ответ-

¹⁰ Сервис в России [Электронный ресурс] URL: <https://www.autonews.ru/news/5e3d66b29a7947551cae80cd> (дата обращения: 10.04.2020).

ственность каждого пользователя, так дисциплинирующий эффект оказывает использование франшизы: «Если пользователь сервиса будет понимать, что в случае аварии он заплатит 15-20 тыс. франшизы, его манера вождения станет менее агрессивной. Помог бы снизить количество ДТП с участием каршеринга более жесткий отбор потенциальных водителей в каршеринге и усиление штрафных мер к неаккуратным водителям со стороны операторов каршеринга. Принятие активных мер к пользователям каршеринга со стороны арендодателя позволит также снизить количество ДТП, где причинами могут стать грубые нарушения Правил дорожного движения.

Таким образом, следует отметить, что именно отсутствие правового регулирования заставляет компании прибегать к сомнительным оборотам при составлении договоров и правил пользования каршеринговыми услугами. Поэтому юристы компаний используют разного рода «препятствия», которые в некоторых местах противоречат нормами закона. Это и законодательство о персональных данных, и о правах потребителей, и прочие смежные законодательные акты. При изучении предлагаемых договором условий можно найти множество довольно интересных моментов, которые не соответствуют требованиям законодательства, поскольку ущемляют права арендаторов по договорам.

Дело в том, что, еще не получив одобрение на пользование сервисом, клиент обязан предоставить о себе довольно много личной информации. На подобные действия не распространяется защита прав потребителей каршеринга, ведь пользователь еще не стал арендатором. То есть компания-оператор просто формирует огромный массив данных о людях, не предлагая им ничего взамен, потому что гражданину могут отказать в аренде. При этом информация о собранных данных и их история пользования другими лицами совершенно неизвестна. Причем неизвестна она настолько, что даже внимательное изучение договоров порождает одни лишь вопросы. В одном из сервисов используется в формулировке «использование персональных данных», в том числе и для совершения арендодателем иных действий, имеющих правовые последствия для арендатора.

Полагаем, что в данной ситуации один из вариантов – письменно отозвать свое согласие на сбор, хранение и обработку персональных данных. При этом оператор не вправе отказать субъекту персональных данных. Однако каршеринговая компания вместе с этим вполне может заблокировать аккаунт. Так, следует отметить, что сегодня в России настало время, когда дальнейшее развитие сервиса требует федерального правового регулирования краткосрочной аренды транспортного средства, где будет разработан образец договора, в основу которого войдет понятие «аренда».

§ 1.2. Правовое регулирование услуг краткосрочной аренды транспортных средств в зарубежных странах

Каршеринг в привычном для нас виде стал широко доступным относительно недавно, но попытки создания схожей схемы предпринимались еще в прошлом веке. Ученые называют новатором Швейцарию. В 1948 году в Цюрихе был образован кооператив Sefage¹¹. Многие граждане на тот момент не могли позволить себе такую роскошь как собственная машина, поэтому создатели кооператива хотели сделать автомобили более доступными. Sefage сильно отличался от каршеринга в наши дни. Это был своего рода клуб, состоящие в нем люди разделяли между собой цену автомобиля, бронировали его по телефону, а ключи лежали в сейфе на стоянке. Просуществовал названный проект 2 года и не получил соответствующего одобрения, но Швейцария теперь навсегда останется прародительницей такого вида услуг. Позднее, в 70–80-е годы, схожие проекты возникали в других европейских странах: наиболее известные компании Procotip (Франция, 1971–1973), Witkar (Нидерланды, 1974–1986), Vilpoolen (Швеция, 1976–1979). Все указанные компании потерпели крах из-за проблем с финансированием. В начале 90-х началась продуктивная волна экспериментов в исследуемой области. Каршеринг становится популярным и систематизированным явлением. Фирмы появлялись во многих странах западного мира. С 2006 по 2014 год рост количества каршеринговых автомобилей по всему миру составил уже целых 700 %. Самые устойчивые и популярные сети были в Европе и Северной Америке. Также он распространяется и по Азии: в Японии – с 1999 года, в Китае – с 2010 года, а в 2011 году каршеринг пришел в Россию.

Сегодня, как мы уже рассматривали выше, Москва находится на втором месте по объему рынка каршеринга, первое место занимает Токио. Автомобильный парк российской столицы обгоняет даже такие города как Шанхай и Пекин. Такие данные приводит агентство Bloomberg со ссылкой на данные консалтинговой компании Frost & Sullivan. Лидером в Америке, начиная с 2000 года, успешно является компания ZipCar. Краткосрочная аренда автомобилей в Европе по количеству компаний в отрасли лучше всего представлена в Германии (130 операторов). За ней в лидеры по количеству каршеринга попадают Великобритания (англичане называют такой способ аренды автомобиля car clubs) и Франция. Если мы приближаемся к зарубежному опыту, здесь важно понимать, что все равно сравнение транспортных моделей запада и России не совсем корректно, ввиду даже не разницы менталитета, а готовности изменения общественного сознания и законодательной базы.

¹¹ Каршеринг в России. История, компании, условия / Портал про аренду автомобилей Rentcarus [Электронный ресурс]. URL: <https://rentcarus.ru/karshering-v-rossii> (дата обращения: 26.02.2020).

США можно сказать тоже одни из первых кто опробовал каршеринг. Один из наиболее популярных сервисов – ZipCar, работающий примерно в трех десятках городов и заметно отличающийся от распространенного в России вида каршеринга.

Прежде всего, каждый автомобиль привязан к конкретному парковочному месту. То есть завершать аренду необходимо в том же месте, где пользователь ее начал. Бронировать автомобили можно через приложение или сайт. Приложение показывает пользователю график уже имеющихся заявок на автомобиль. Кроме того, при такой системе необходимо заранее указывать временной период, в течение которого планируется использование автомобиля, а если вернуть ее на место позже, предусмотрены штрафные санкции, поскольку это может создать трудности для следующего пользователя. Открывать и закрывать автомобиль необходимо специальной пластиковой картой, а ключи пользователь берет внутри салона¹².

Транспортный парк компании состоит примерно из 50 моделей, от грузовых фургонов до небольших электрокаров. Топливо, городские парковки, страхование и техническое обслуживание включены в стоимость поездки.

Например, в Вашингтоне дневной пробег транспортного средства ограничен 180 милями (около 290 километров). Кроме того, пользователи платят единовременный взнос в 25 долларов за регистрацию, а также 7 долларов в месяц в качестве абонентской платы вне зависимости от того, использовался сервис в этот период или нет.

Есть и сервисы каршеринга, более схожие с российскими проектами, как, например, car2go, работающий примерно в 10 городах США. Завершать поездку можно, где угодно в пределах города.

В Испании каршеринг развит весьма слабо: этой услугой можно воспользоваться только в крупных городах. Чаще всего компании, занимающие эту нишу, предлагают своим клиентам электромобили. Пользоваться ими обычно можно лишь в одном городе или даже только в определенном районе. Конечно, можно выехать и за его пределы, но оставить там автомобиль, чтобы им мог воспользоваться другой человек, уже нельзя. Условия во многом зависят от конкретной компании. Так, некоторые из них обязывают застраховать автомобиль на 500 евро и, если автомобиль будет поврежден после того, как арендатор его оставил, и до того, как его арендует другой пользователь, именно тому арендатору будет выписан штраф на эту сумму. Другие компании требуют оставлять автомобиль на исходном месте. Третьи берут плату не за минуты, а за часы или даже дни.

В Японии каршеринг начал развиваться более 15 лет назад. Наибольшее распространение получил в крупных городах, среди которых Токио,

¹² National Association of City Transportation Officials «Urban street design guide» [Электронный ресурс]. URL: <https://circulatenews.org/2017/01/solaire-offers-car-sharing-with-apartment> (дата обращения: 10.04.2020).

Осака и Киото, а сегодня эта услуга быстрыми темпами распространяется на местные регионы, осваивая главным образом территории рядом с аэропортами и крупными железнодорожными станциями.

На японском рынке представлено немало компаний, самая крупная «Times Car Plus» готова предоставить своим клиентам около 30 различных моделей автомобилей. Это дает возможность выбрать автомобиль на любого пользователя с его требованиями – от популярной среди японцев малолитражки до вместительного микроавтобуса. В основном клиентам предлагаются транспортные средства отечественного производства, однако в люксовом сегменте можно найти и автомобили Германии. Автомобиль обязательно оборудован навигатором, системой проезда по платным дорогам и детским бустером.

Автомобиль на стоянке будет заправлен и застрахован. Клиент может понести дополнительные расходы, которые зависят от пройденного расстояния, но это регулируется условиями оператора. Примечательно, что если пользователь тратит время на заправку автомобиля топливом или мойку, к зарезервированному им времени использования автомобиля автоматически прибавляется 15 бесплатных минут.

Пользоваться каршерингом в Японии довольно просто. После регистрации на сайте компании, где необходимо внести личные данные и номер кредитной карты, можно почти сразу приступить к поездкам. Предварительно потребуется получить членскую карту оператора. Она понадобится, чтобы открыть дверь автомобиля и начать управлять.

Определенным неудобством является отсутствие возможности оставить автомобиль в любом понравившемся месте. По окончании эксплуатации ее следует вернуть на прежнее место. Если водитель после окончания поездки забыл в автомобиле личные вещи, в течение 15 минут он может с помощью карты снова открыть автомобиль и забрать вещи.

Следует отметить, что в Японии некоторые пользователи отдают предпочтение простой аренде, а не краткосрочной аренде (каршерингу). Впрочем, последний вариант больше подходит для желающих использовать автомобиль в течение относительно долгого периода времени – от одного дня до недели. Как показывают социологические исследования, каршеринг в Японии выбирает прежде всего молодежь. Старшее поколение больше доверяет собственному автомобилю, несмотря на внушительные расходы по его содержанию. Только месячная стоимость аренды парковочного места, к примеру, в Токио в среднем составляет от 40 до 60 тысяч иен (от 365 до 548 долларов США). Однако, автомобильное страхование и транспортный налог в Японии довольно высоки.

Каршеринг во Франции появился в последнее десятилетие. Одной из первых компаний предоставляющей услуги каршеринга стало «Аутолиб» – сеть в Париже, которая насчитывала несколько сотен стоянок и свыше четырех тысяч автомобилей. Она просуществовала до середины прошлого

года, когда из-за финансового конфликта между городским муниципалитетом и концерном «Боллоре», обладавшим контрактом на реализацию этого проекта, включая предоставление электрокаров, ее закрыли.

Все большее распространение получает каршеринг между частными лицами. Это происходит при посредничестве специализирующихся в этой области компаний.

В основном для того чтобы иметь возможность пользоваться услугами каршеринга, надо зарегистрироваться на сайте компании, отправить копию водительского удостоверения (необходимый стаж вождения – не менее двух лет). Причем, в сумму оплаты входит страхование и техническое обслуживание, если оно срочно понадобится в случае выявления неисправности.

К примеру, практически в каждой Южнокорейской семье есть автомобиль, а часто и не один. Поэтому власти крупных городов, в особенности Сеула, разрабатывают разные способы, чтобы решить проблему загруженности дорог. В Южной Корее каршеринг реализуется в форме партнерства администрации города и частной компании и называется «Сеул Нанум Кар», (в переводе «автомобили Сеула, которые мы делим друг с другом»). Условия пользования стандартные – необходимо скачать специальное приложение, зарегистрироваться, ввести свои данные, привязать банковскую карту к аккаунту, после чего можно использовать автомобиль. В Сеуле каршеринг позволяет существенно снизить количество автомобилей у населения, а также положительно отражается на экологии. Так, один автомобиль каршеринга заменяет 8-9 обычных частных автомобилей, а сама услуга в целом позволяет снизить выбросы вредных веществ в атмосферу на 486 тонн в год. Кроме того, для семейных бюджетов жителей Сеула ежегодная совокупная экономия от использования каршеринга – 28,9 миллиарда вон, или почти 26 миллионов долларов.

Италия одной из первых в Европе внедрила на своей территории каршеринг, услуги которого с каждым годом становятся все более популярными.

В Милане, который давно зарекомендовал себя как «самый умный город» в Италии, этот сервис по аренде автомобилей для коротких внутригородских поездок существует дольше, чем в других городах, – с 2001 года. За это время на каршеринг перешла и остальная часть страны. На сегодняшний день в Италии зафиксирован один из лучших показателей количества видов шерингового транспорта, операторов и автомобилей на количество населения. Так, по данным агентства AlixPartners, в Европе каршерингом пользуются 4,5 миллиона человек, из которых 1,1 миллиона клиентов приходятся непосредственно на Италию. Каршеринг популярен среди итальянцев по ряду объективных причин. Во-первых, этот сервис освобождает их от некоторых обязанностей – не нужно иметь гараж и тратить время на поиск парковки, ведь автомобиль можно взять и оставить практи-

чески в любом месте. Во-вторых, позволяет одновременно сэкономить – не приходится тратить деньги на топливо и страхование, которые включены в стоимость аренды. И в-третьих, наличие каршеринга позволяет разгрузить дороги и тем самым улучшить экологию крупных городов, особенно в случае использования электрокаров, что немаловажно.

В Милане, Риме и других крупных городах работают 7 сервисов каршеринга. Сравнивая их, итальянские СМИ приходят к выводу, что на данном этапе самым экономичным и практичным сервисом по передвижению по городу является Enjoy. Его сильными сторонами являются: быстрый процесс регистрации – всего 5 минут, повсеместная доступность и возможность оставить автомобиль практически в любом месте города. Из минусов – с водительским удостоверением российского образца, в том числе международного образца, зарегистрироваться не получится. Второе почетное место занимает GuidaMi – единственный сервис, на автомобилях которого можно передвигаться по всем странам Европейского союза и Швейцарии.

В Германии распространен сервис car2go, которым можно пользоваться при наличии аккаунта, даже если он зарегистрирован в другой стране. Всего, кроме 10 городов США, он работает в 9 странах. По той же схеме работает и второй каршеринг – OneDrive – с той лишь разницей, что в парк входят автомобили концерна BMW. Можно сказать, это два каршеринга, которые похожи на Российский образец. Автомобилей очень много, они расставлены по городу, и оставлять их можно на любой парковке. Интересная особенность – и в тот и в другой сервис входит много электрических автомобилей, и плата за них на пару центов дороже, однако пользователи с желанием их берут, потому что стараются заботиться об окружающей среде. Однако больше каршеринга работают по другой схеме: автомобили можно оставлять только на определенных парковочных станциях.

Помимо автомобилей в Берлине распространены мопеды. Их предоставляют также две фирмы – Coop и Emmy. Работают они в теплое время года, а для Берлина это с середины марта по начало ноября. Emmy стоит немного дешевле автомобиля, в багажнике лежат два шлема и можно с собой взять попугайчика. Компания Coop разрешает передвигаться только одному.

Специфика каршеринга для иностранцев, в том числе для российских граждан, в европейских странах диктуется особенностями правил кратковременной аренды автомобиля той или иной страны, операторами, которые там предоставляют услуги, а также правилами дорожного движения.

Среди основных документов, которые необходимо предъявить для кратковременной аренды автомобиля во всех странах Европы: заграничный паспорт, водительское удостоверение, а также кредитная карта с нужной суммой денег для получения услуги. Процедура регистрации может занять несколько дней.

Среди всех западноевропейских стран, которые представляют наибольшую концентрацию рынка кратковременной аренды автомобилей, ли-

дером выступает Германия. На нее приходится порядка 30 процентов от всего количества пользователей каршеринга в Европе.

За последние несколько лет каршеринг в Германии активно используется в качестве дополнения к общественному транспорту и как альтернатива покупке личного транспортного средства. Каршеринг не только обеспечивает расширенную мобильность и гибкость для своих пользователей, он также помогает разгрузить парковки транспорта в больших городах, где место ограничено и загрязнение воздуха является серьезной проблемой. Законодательными органами Германии принят «Закон о приоритетности каршеринга» («Car Sharing Act») для содействия использованию каршеринговых автомобилей.

Основная цель Закона уделить приоритетное внимание общим вопросам парковки и парковочных мест на дорогах в интересах конечного пользователя. По определению, «автомобиль по обмену», доступный неопределенному количеству водителей, которые могут забронировать и использовать транспортное средство самостоятельно на основе рамочного соглашения и типового тарифа в зависимости от времени или километража, которое включает в себя и затраты на заправку. Чтобы извлечь выгоду из закона, транспортные средства должны быть зарегистрированы и идентифицированы как муниципальные.

Акт также позволяет поставщикам каршеринга применять свои услуги на сложных участках федеральных дорог. Такие услуги будут предоставляться только поставщиками, заранее забронированных маршрутов. Выделение этих маршрутов будет определяться процедурой отбора автомобилей, соответствующим установленным требованиям пригодности, с целью разгрузки трафика и предотвращения загрязнения воздуха, в частности, посредством предоставления электромобилей. Эти требования будут похожи на установленные временные критерии как приложения к основному закону и будут определяться отдельными нормативными актами. Поставщики прокатных автомобилей, которые намерены предоставлять свои услуги на сложных участках федеральной трассы обязаны контролировать любые изменения в этом отношении и настраивать электронные приложения согласно этим требованиям. Они могут также пересмотреть общие условия предоставления каршеринговых услуг, чтобы соответствовать требованиям пригодности. Поставщики таких услуг должны, среди прочего, информировать своих клиентов об экологических методах вождения, и указывать реквизиты (тип и происхождение электроснабжения) зарядных станций электромобилей.

Страна также представлена максимальным количеством компаний, предоставляющих услуги поминутной аренды. Другие европейские страны представлены либо единичными операторами, либо работают в одном или нескольких городах.

Страна	Города	Оператор
Великобритания	Лондон	DriveNow, ZipVan
Италия	Рим, Милан, Турин, Флоренция, Катания	Car2go, DriveNow
Австрия	Вена	Car2go, DriveNow
Латвия	Рига	CarGuru
Бельгия	Брюссель	DriveNow, Zen Car
Дания	Копенгаген	DriveNow
Финляндия	Хельсинки	DriveNow
Швеция	Стокгольм	DriveNow, Car2go
Голландия	Амстердам	Car2go
Испания	Мадрид, Барселона	Car2go

Рисунок 1. Компании в зарубежных странах, предоставляющие услуги поминутной аренды

Популярность кратковременной аренды автомобилей в зарубежных странах объясняется ее выгодой для потребителей, которая обусловлена следующими причинами:

- уменьшает затраты собственников личных автомобилей, которые связаны с ростом цен на топливо и их техническим обслуживанием;
- сокращает количество транспорта на дорогах, уменьшая вероятность образования заторов и улучшение экологической ситуации;
- услуги крашеринга в настоящее время предусматривают наличие специальных мест стоянки, что избавляет от необходимости поиска парковки.

Сегодня Россия стремительно развивает каршеринг по образцу зарубежных стран, даже быстрее, чем основоположники сервиса, однако, как и в странах мира, встает одна проблема – это правовое регулирование на федеральном уровне в целях обеспечения общественной и дорожной безопасности. Сейчас в России законодательно о развитии каршеринговых сервисов прописано и в п. 3 разд. IV Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р. Там определены прогнозы, согласно которым данные сервисы будут поступа-

тельно развиваться в стране и всячески поддерживаться¹³. По оценкам экспертов, доля автомобилей, используемых в рамках каршеринга, увеличится до 10 % к 2025 г. Таким образом, запуск проекта «каршеринг» уместно рассматривать как вариант решения транспортной проблемы: на государственном уровне признается важность развития каршеринговых компаний и соответствующих рынков в целях экономии ресурсов, снижения транспортной загруженности, снижения количества личного транспорта.

¹³ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р; с изм. от 22 февраля 2019 г. № 263-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2018. № 19, ст. 2804.

Глава 2. Профилактические меры, принимаемые сотрудниками Госавтоинспекции к лицам, предоставляющим транспортные средства в краткосрочную аренду, при управлении которыми водителями совершаются административные правонарушения, предусмотренные 12 главой КоАП РФ»

§ 2.1. Совершенствование административно-правового законодательства по привлечению к ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств, гражданам

На сегодняшний день следует серьезно задуматься о том, что за руль каршерингового автомобиля вместо зарегистрированного водителя может сесть совсем другой человек либо лицо в состоянии, недопустимом для вождения. Сейчас убедиться, что именно пользователь каршерингового сервиса находится в автомобиле, практически невозможно. Большинство общественных деятелей, политиков и правоведов сходятся во мнении, что эту плоскость экономических отношений давно пора отрегулировать. Однако, мнения по поводу необходимого объема правового регулирования различны. Например, директор Института экономики транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин убежден, что нужно закрепить меры ответственности при пользовании автомобилями каршеринга на законодательном уровне, можно даже вместить соответствующие нормы в ПДД. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов полагает, что для регулирования каршеринга будет достаточно внести поправки в несколько нормативно-правовых актов: КоАП РФ, Закон о безопасности дорожного движения и в ПДД. После распространения договора по всей стране потребуются отдельный закон о каршеринге. Наиболее адекватная позиция на сегодняшний день по данному вопросу заключается в том, что отдельными поправками урегулировать сложившиеся отношения нельзя – потребуются конкретный нормативный документ.

Проанализировав услуги каршеринга, можно конечно сказать, что, в современных реалиях развития общественных отношений, транспортная мобильность играет важную роль, как в социальной, так и в экономической сфере. Однако, с позиции сохранения жизни и здоровья граждан, а также обеспечения безопасности дорожного движения, возникают некоторые вопросы привлечения к ответственности в случаях выявления причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также если таковые уже выявлены.

В связи с развитием рынка транспортных услуг, предоставляемых каршеринг-компаниями, возникает необходимость регулирования сложившейся ситуации на законодательном уровне.

О возникающих проблемах безопасности дорожного движения говорят цифры о количестве происшествий с участием автомобилей каршеринг компаний. На сегодняшний день в Москве насчитывается около 25 тысяч автомобилей, а к концу 2020 года количество может увеличиться до 30 тысяч¹⁴. Таким образом, рассматривая сложившуюся ситуацию в Москве и применяя ее к другим городам страны, можно сказать, что необходимо правовое регулирование развития сервиса, так это создает реальную угрозу не только безопасности дорожного движения, но безопасности в целом.

В ближайшем будущем, каршеринг может сравниться по количеству автомобилей с такси и даже превысить. Однако следует сказать, что такси имеет законодательное закрепление в федеральном законе от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Одним из существенных минусов, влияющих на безопасность дорожного движения, как уже упоминалось, является упрощенная дистанционная процедура оформления аккаунта, в сети интернет через мобильное приложение. Такое положение предоставляет возможность лицам, не имеющим право управления транспортными средствами и лицам, имеющим умысел совершить преступление воспользоваться автомобилем. Для этого таковые лица могут украсть аккаунт или оформить на других лиц.

Так, например, в 2018 году сотрудниками Госавтоинспекции в Москве было задержано 23 гражданина, которые подозревались в совершении преступных действий, использовавшие для передвижения автомобили каршеринга. В 2019 году таковых случаев выявлено четыре. Также есть вероятность в целях получения денежных средств, продажа аккаунта.

Анализируя типовые договоры краткосрочной аренды, можно увидеть, что компании берут на себя обязательства проверки на предмет лишения права управления транспортными средствами и наличие права управления, однако информационные системы Госавтоинспекции имеют ограниченный доступ, тем самым возникает вопрос, каким образом каршеринг-компании проверяют обратившихся клиентов. Также следует отметить, как происходит проверка водительского удостоверения гражданина другой страны. Эти лица попадают в ДТП и все факты вскрываются, а между тем, в происшествиях получают ранения и погибают люди. В силу своих возможностей Госавтоинспекция не может проверить все автомобили каршеринга.

Таким образом, современные реалии развития быстрыми темпами таковых транспортных услуг, заставляет задуматься о закреплении на законодательном уровне понятия «каршеринг», что создаст возможность государственного регулирования этой деятельности. Дорожные происше-

¹⁴ Исследования на основе данных Сбербанка [Электронный ресурс]. URL: https://www.sberbank.ru/common/img/uploaded/files/pdf/analytics/car_28_19.pdf (дата обращения: 10.04.2020).

ствия по вине автомобилей каршеринга приносят человеческие жертвы, с учетом текущих проблем в крупных городах достичь минимальных показателей аварийности к 2024 году будет сложно, а это заложено майскими указами Президента России.

С увеличением роста автомобильного парка каршеринговых автомобилей возникает необходимость рассмотрения вопросов связанных с ответственностью юридических лиц, в случаях допуска к управлению автомобилем лиц не имеющих право управления транспортными средствами, а также при выявлении технической неисправности автомобиля, которую водитель не сможет визуально обнаружить при осмотре, однако это послужит причиной совершения дорожно-транспортного происшествия вследствие ненадлежащего контроля за техническим состоянием.

Законодательное закрепление понятия «каршеринг», позволит создать систему электронного взаимодействия с государственными органами, отвечающими за обеспечение безопасности дорожного движения, тем самым появится возможность проверять будущих клиентов на наличие права управления транспортными средствами.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые осуществляют свою деятельность по эксплуатации транспортных средств, должны¹⁵:

- осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей данных транспортных средств, назначать ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

За правовую основу понятия каршеринг следует взять постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП, где каршеринг – это краткосрочная (до 24 часов) аренда легковых автомобилей на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности. Однако в целях совершенствования содержания договора в раз-

¹⁵ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

дел права и обязанности сторон предлагаем внести соблюдение обязательных требований по обеспечению безопасности дорожного движения в сфере эксплуатации транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. В таком варианте условий договора появляется возможность, во-первых, осуществлять контроль за каршеринг – компаниями, в части привлечения к ответственности за несоблюдение обязательных требований по обеспечению безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, при технической эксплуатации транспортных средств, во-вторых, применить метод федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения – проверку, в-третьих, обеспечить единые централизованные стоянки принадлежащих им транспортных средств в границах городских поселений.

Следует отметить, что сложившаяся сегодня ситуация на рынке каршеринга, допускает стоянку автомобилей в различных местах города, а технический контроль практически отсутствует, так как для каршеринга приобретаются новые автомобили, которые первые четыре года не проходят государственный технический осмотр¹⁶. Сейчас для каршеринга единственное средство контроля за техническим состоянием – это прохождение государственного технического осмотра транспортного средства, что позволит выполнить целый комплекс проверочных мероприятий при помощи диагностического оборудования. Поэтому возникает необходимость в проведении технического осмотра каждые шесть месяцев, по примеру автомобилей, используемых в такси. Наша позиция обосновывается тем, что автомобили, используемые для каршеринга, ежедневно эксплуатируются с большим количеством дорожного пробега.

В современных реалиях в России практически не определены роли, в возникающих правоотношениях по краткосрочной аренде транспортных средств. Но вместе с тем, сложившаяся ситуация на рынке услуг каршеринга требует принятия конкретного правового механизма привлечения к ответственности за нарушения действующего законодательства, лиц, предоставляющих услуги каршеринга, в случае невыполнения требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга рассмотрено в работе И.З. Аюшеевой, где автором достаточно изучены проблемы определения того, к какому виду договора аренды можно отнести каршеринг. Автором предполагается, что к отношениям каршеринга могут быть применены общие положения о договоре аренды с учетом действия принципа

¹⁶ О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

свободы договора и положения законодательства о защите прав потребителей в случае их нарушения¹⁷. Следует отметить, что на сегодняшний день обозначенная проблематика не нашла решения и требует дальнейшего исследования с выработкой конкретных предложений в правовом поле.

Полагаем, что договор каршеринга должен иметь типовой образец, который будет учитывать интересы арендаторов и арендодателей, подготовленный с учетом действующих норм законодательства. Однако в чистом виде договор не следует относить ни к одному из договоров Гражданского кодекса, но следует выделить, что конструктивной основой будет являться понятие «аренда». Прием и сдача транспортного средства, осуществляемые через мобильное приложение, могут иметь силу акта приема-передачи, что позволит уменьшить множественные споры по возмещению убытков в случаях повреждения транспортного средства. Однако к работе мобильного приложения следует добавить требования к техническим устройствам, при помощи которых производится фотофиксация транспортного средства при приеме и сдаче пользователем, так как четкость изображения деталей кузова должна давать возможность действительного восприятия технического состояния.

Компании, предоставляющие услуги каршеринга, предпринимают меры по недопущению к управлению лиц, не имеющих права управления, а также находящихся в состоянии опьянения и передачи управления другим лицам. По условиям договора это делать запрещено, за что предусмотрены штрафные санкции к арендаторам автомобилей, причем в компаниях они различаются по условиям договора.

Следует отметить, что Кодекс об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) в части 2 статьи 12.7 «Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами», части 3 статьи 12.7 «Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права», части 1 статьи 12.8 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния», части 2 статьи 12.8 «Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения», также предусматривает ответственность за перечисленные выше нарушения.

Таким образом, водители несут наказание за таковые нарушения как в соответствии с действующим федеральным законодательством, так и по условиям договора каршеринга. Можно сказать, что компании по условиям договора получают дополнительную финансовую выгоду. Принимаемыми мерами, исключая факты нарушений, должны быть условия, кото-

¹⁷ Аюшеева И.З. Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 2. С. 25–32.

рые не допустят к управлению лиц, не имеющих права управления транспортными средствами или находящихся в состоянии опьянения, а также передача права управления другим лицам. Например, к подобным мерам следует отнести постоянную проверку лиц, пользующихся услугами, установление алкозамка зажигания, идентификация пользователей, анализ нарушений Правил дорожного движения лицом и введение последующих ограничений на управление транспортным средством, в случаях неоднократных нарушений.

Рассматривая положительный опыт использования сервиса в зарубежных странах, следует отметить, что в США транспортные средства, взятые по условиям каршеринга, необходимо возвращать на определенные места стоянок каршеринговых автомобилей. Если применительно к России это условие дополнить требованием обязательного контроля выезда и возвращения на стоянку со стороны должностного лица компании, то, безусловно, нарушений правил пользования сервисом станет меньше.

В рассмотрении случаев передачи управления транспортными средствами лицам, не имеющих право управления, важно отметить, что к административной ответственности привлекаются собственники транспортных средств.

Так, в соответствии с определением Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28 ноября 2019 г. № 88-590/2019 по делу № 2-640/2019 «...Под владельцем транспортного средства следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством)...» и определением Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 41-КГ16-37 «Если собственник автомобиля предоставляет другому лицу возможность использовать свой автомобиль, зная об отсутствии у этого лица водительских прав, и в результате управления последним причиняется вред третьим лицам, собственник может быть привлечен к долевой ответственности наряду с лицом, управлявшим автомобилем и непосредственно виновным в причинении вреда. Передача автомобиля в эксплуатацию лицу, заведомо не имеющему право управления им, может рассматриваться как вина собственника в неправомерном выбытии источника повышенной опасности из своего владения по правилам п. 2 ст. 1079 ГК РФ».

Таким образом, полагаем, что лиц, пользующихся услугами каршеринга, следует привлекать к административной ответственности по части 3 статьи 12.7 и части 2 статьи 12.8 КоАП в случаях передачи управления лицам, не имеющим права управления или находящимся в состоянии опьянения, так как в предложенном для правового закрепления понятии каршеринга услуга представляет собой аренду на короткий срок, а из определения Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28 ноября 2019 г.

№ 88-590/2019 по делу № 2-640/2019 договор аренды предоставляет гражданину право собственности на законных основаниях.

В случае закрепления в правовом поле понятия «каршеринг», где по условиям договора юридические лица и индивидуальные предприниматели будут осуществлять свою деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, появляется возможность привлечения каршеринговых компаний к административной ответственности по статье 12.32 КоАП.

Так, пункт 21 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» предусматривает, что действия (бездействие) лица, связанные с допуском к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления транспортными средствами, образует состав административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.32 КоАП РФ, где необходимо учитывать, что данное административное правонарушение характеризуется умышленной формой вины. Так, в случаях если после оформления договора (аккаунта) услуг каршеринга, пользователь был лишен права управления транспортными средствами и его договор (аккаунт) не были прекращены, а пользователь продолжает управлять транспортным средством, то полагаем, что данный факт будет свидетельствовать о наличии вины в действиях каршеринговой компании.

Также следует обратить внимание, что совершению происшествий и увеличению тяжести последствий в них способствует латентность административных правонарушений, совершаемых пользователями «каршеринговых» автомашин, фиксируемых средствами автоматической фиксации правонарушений. Как уже в работе отмечалось, к ответственности привлекается собственник, т.е. каршеринговая компания, которая взыскивает штраф с пользователя.

Рассматривая понятия используемых терминов: владение, пользование, распоряжение имуществом, следует их разобрать, используя лингвистическое толкование.

Владение представляет собой обладание какой – либо вещи в физическом смысле, которое дает возможность оказывать непосредственное воздействие на вещь.

Пользование – это правомочие собственника, реализуемое в гражданском праве, которое дает возможность потреблять вещь в прямом ее назначении. В соответствии с гражданским Кодексом Российской Федерации пользование является одним из основных реализуемым правом собственника. Терминология право пользования означает, что собственник (владелец) или распорядитель передал право использования другому лицу, именуемому пользователем на определенное время и на каких-либо условиях, установленных собственником.

Гражданское право содержит понятие «распоряжение имуществом», которое подразумевает правомочие собственника, что позволяет ему по своему собственному усмотрению совершать какие-либо действия с принадлежащей вещью, при этом не противоречащему действующему законодательству и не нарушая права и законные интересы других лиц, включая отчуждение, мены, дарения, продажи имущества. Этими распоряжениями закрепляется дальнейшее юридическое положение имущества, а также прекращается или приостанавливается право собственности.

Так, в соответствии со статьей 15 Трудового Кодекса Российской Федерации трудовые отношения представляют собой отношения, которые основываются на соглашении между работником и работодателем, где работник обязуется лично выполнить свои трудовые функции за оплату, при этом он должен выполнять установленные работодателем правила внутреннего распорядка труда, но работодатель должен обеспечить соответствующие трудовому законодательству и нормативным актам условия труда.

Таким образом, в должностные обязанности водителя входит функция управления транспортным средством, без права передачи вещных прав, так как собственником является работодатель. При этом, на наш взгляд, необходимо учитывать, что непосредственное владение и пользование транспортным средством водителем осуществляется в интересах работодателя, т.е. собственника транспортного средства.

В гражданском праве закреплена общая норма, согласно которой (ч. 1 ст. 1079 ГК РФ) обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения либо на ином законном основании.

При разрешении вопросов об определении субъекта административного правонарушения в случае его фиксации специальными приборами работающими в автоматическом режиме, в случаях, когда собственником транспортного средства является юридическое лицо, полагаем необходимо руководствоваться теми же принципами.

В практической деятельности при рассмотрении жалобы на постановление по делу об административном правонарушении возникают разные решения по субъекту правонарушения, в случаях управления транспортным средством, принадлежащим юридическому лицу, водителем, находящимся в штатной численности организации.

Так, например, постановлением Московского областного суда от 19 марта 2012 г. № 4а-299/12 жалоба, поданная юридическим лицом, оставлена без удовлетворения. Основанием послужило, что во время совершения административного правонарушения, транспортным средством управлял водитель, работающий по трудовому договору с ООО ЦК ФПГ «НТТ», и осуществляющий свою трудовую деятельность на основании выданного путевого листа, а юридические лица в праве выступать субъектом

правонарушения в области дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), так как в ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ указан специальный субъект ответственности – это собственник транспортного средства, который обязан сам доказывать свою невиновность. Поэтому доводы жалобы о том, что юридическое лицо необоснованно привлечено к административной ответственности, а за нарушение скоростного режима подлежит водителю транспортного средства, признан несостоятельным.

Однако встречается и противоположная позиция, когда суд признает, что управление транспортным средством водителем исключает наличие в действиях юридического состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в том числе его вину в содеянном, что и является основанием для освобождения от административной ответственности.

В соответствии с частью 1 статьи 1.5 КоАП РФ, лицо не может быть привлечено к административной ответственности, пока вина его не доказана. Квалифицируя административное правонарушение возникает прямая необходимость доказать виновность лица, которое совершило административное нарушение, на основании статьи 2.2 КоАП РФ.

Рассмотренное выше дает основание полагать, что в статью 2.6.1 КоАП РФ «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств», следует внести изменения, так как диспозиция первой части статьи, на наш взгляд, не несет определенной ясности. Сейчас действующая редакция статьи не дает конкретики, в чем заключается виновность привлекаемого к административной ответственности собственника транспортного средства, в случаях, когда лицо, которому было доверено управлять транспортным средством совершило нарушение ПДД выявленное специальными приборами, работающими в автоматическом режиме, но при этом действует законодательство, что лицо подлежит административной ответственности, за нарушения по которым установлена его вина.

Необходимо отметить, такое толкование законодательства, не определяет вину собственника транспортного средства, в случаях, когда доверенное лицо совершило административное нарушение, управляя этим транспортным средством, зафиксированное специальными приборами, работающими в автоматическом режиме. В таких случаях собственник транспортного средства привлекается к административной ответственности, т.е. за совершенные водителем нарушения при управлении доверенным ему транспортным средством, когда вина за те правонарушения не доказана (часть 1 статьи 1.5 КоАП РФ), что расширяет применение, например, статьи 12.9 КоАП РФ в отношении указанных субъектов.

Позиция НЦ ГИБДД МВД России по вопросам применения административной процедуры по надзору за дорожным движением с использова-

нием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, такова, что есть необходимость изложить статью 2.6.1 КоАП РФ в следующей редакции: «собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении, вынесенное в соответствии с частью 3 статьи 28.6 настоящего Кодекса, будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц».

Полагаем, что, квалифицируя нарушения, допущенные собственниками транспортных средств, их вина заключается в действиях при передаче права лицу на временное пользование или распоряжение в виде неосторожности, когда впоследствии это лицо совершит нарушение, управляя транспортным средством. Поэтому необходимо в статье 2.6.1 КоАП РФ законодательно закрепить, что привлекается собственник транспортного средства, доверивший управлять транспортным средством в форме своих неосторожных действий.

С учетом этого, принимая во внимание позицию, изложенную в п. 27 Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20, «при фиксации административного правонарушения в области дорожного движения техническим средством, работающим в автоматическом режиме, субъектом такого правонарушения является собственник (владелец) транспортного средства независимо от того, является он физическим либо юридическим лицом» вопрос об изменении статуса субъекта правонарушения с юридического на физическое лицо, полагаем, утрачивал бы какую-либо актуальность.

Вопросы о возмещении же работодателю материального ущерба подлежат разрешению в рамках Трудового Кодекса Российской Федерации (ст. 238–243).

Закрепление изначально принципа презумпции виновности собственника транспортного средства (юридического лица) при совершении правонарушения, зафиксированного специальными приборами, работающими в автоматическом режиме, лицом, управлявшим транспортным средством на законных основаниях по поручению собственника (при выполнении трудовой функции), позволит, с одной стороны, значительно уменьшить документооборот ЦАФАПОДД, судов от рассмотрения жалоб на постановления по делам об административных правонарушениях, по результатам которых возникает вопрос, зачем меняется субъект правонарушения, с другой стороны, повысит требования по соблюдению Правил дорожного движения со стороны работодателя к работнику. И, что немаловажно, это позволит, учитывая, несколько иной подход к финансовой дисциплине юридических лиц, обеспечить более высокий процент добровольного ис-

полнения подобных постановлений о назначении административного штрафа.

Из позиции НЦ ГИБДД МВД России и в рамках нашего исследования речь идет о понятии терминов владение, пользование, распоряжение с точки зрения правосубъектности субъекта административного правонарушения. Одним из основных путей решения проблемы применения административной ответственности собственников транспортных средств, при фиксации нарушений Правил дорожного движения техническими приборами, работающими в автоматическом режиме допущенными транспортными средствами, зарегистрированными на юридических лиц, является правовая регламентация вины собственника транспортных средств передавшего право временного пользования.

Неотвратимость наказания лиц, предоставляющих услуги каршеринга, позволит повысить безопасность дорожного движения в сфере эксплуатации транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. Юридические лица в целях избежать наказания, будут принимать меры, исключаяющие нарушения требований законодательства лицами, допущенными к управлению транспортными средствами компаний. Так, закрепление в правовом поле понятия «каршеринг» позволит применить к нему положения действующего законодательства. Полагаем, что единые условия договора позволят урегулировать процесс на рынке каршеринга и обеспечить соблюдение законных прав, свобод и интересов потребителей услуг. Совершенствованию содержания договора каршеринга будет способствовать добавление к его условиям, что юридические лица и индивидуальные предприниматели несут ответственность за несоблюдение обязательных требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств.

§ 2.2. Профилактика административных правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами, взятыми водителями в краткосрочную аренду

Президент страны указал: «Считаю ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение ПДД, следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения»¹⁸.

Передача полномочий по формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения Госавтоинспекции усиливает ее значимость в решении проблем безопасности дорожного движения и повышает роль пропаганды в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и снижению смертности на дорогах.

Несомненно, общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное управление транспортным средством и соблюдение ПДД. Впервые в мероприятиях, направленных на поиск решений по профилактике и снижению дорожно-транспортной аварийности, сделан акцент на роль и участие гражданского общества в повышении безопасности на дорогах в рамках шестого конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (сентябрь 2016 г., Санкт-Петербург)¹⁹.

Безусловно, общей и главной причиной снижения аварийности в России и зарубежных странах является профилактика безопасности дорожного движения, разработка и реализация государственных стратегий и целевых программ по повышению безопасности движения. Для эффективности все этапы их внедрения получают мощную профилактическую поддержку, что во многом определяет их успех.

Дорожное движение по дорогам страны регулируется принятыми Правительством РФ 23 октября 1993 г. Правилами дорожного движения Российской Федерации²⁰, а также еще рядом нормативных актов Правительства России и нормативных правовых актов Минтранса России и МВД России, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по автодорогам.

На урегулирование общественных отношений в области безопасности дорожного движения направлен ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ

¹⁸ Путин В.В. рассказал, что поможет воспитать в стране культуру вождения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru> (дата обращения: 20.04.2020).

¹⁹ Безопасность на дорогах ради безопасности жизни. Международный конгресс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.road-safety.ru> (дата обращения: 20.04.2020).

²⁰ Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

«О безопасности дорожного движения»²¹, в соответствии с которым под безопасностью дорожного движения Закон понимает – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Закон определяет принципы обеспечения безопасности дорожного движения, направления и полномочия различных уровней публичного управления в этой области, требования по обеспечению безопасности дорожного движения, организацию государственного контроля и надзора.

Перечень принципов обеспечения безопасности дорожного движения изложен в статье 3 Закона. Первые три из них представляют собой переложение соответствующих конституционных норм в сферу регулирования обеспечения безопасности дорожного движения – это принципы демократического общества, базовым из которых является приоритет интересов личности над государственными интересами; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Четвертый из названных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения – реализован в положениях ст. 10 Закона²², посвященных программам обеспечения безопасности дорожного движения. В пункте 1 указанной статьи предусмотрено, что в целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

Целью Федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864, является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом²³.

²¹ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²² Там же.

²³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Новая программа должна стать органичным продолжением действующей. Основные усилия в рамках новой программы повышения безопасности дорожного движения будут направлены на дальнейшую активизацию работы органов исполнительной власти, особенно на региональном и местном уровнях; защиту наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, детей и пр.); развитие системы организации движения транспорта и пешеходов; совершенствование взаимодействия с институтами гражданского общества и расширение контактов на международном уровне.

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни и здоровья граждан, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны. Данный факт также нашел отражение в распоряжении Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, которым утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы.

Стратегия разработана во исполнение поручения Президента Российской Федерации, данного по итогам заседания президиума Госсовета, и составит основу государственной политики по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования.

При ее подготовке были учтены положения стратегических документов в областях национальной, экономической, общественной, транспортной безопасности, внешней, миграционной политики, а также социально-экономического развития.

Данной Стратегией предусмотрена реализация комплекса мероприятий по шести ключевым направлениям. Речь идет о формировании культуры поведения участников дорожного движения и повышении уровня правосознания. Особое внимание в ней уделено защищенности от ДТП и

их последствий наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения.

Необходимость её принятия подкрепляется аналитически обоснованными выводами о том, что прогнозные значения основных показателей аварийности могут иметь тенденцию к росту, если не будет разработан и реализован системный комплекс мер, направленный на предотвращение негативных трендов.

Принятая Стратегия ставит задачу создать рамочную основу для организации системной работы по повышению безопасности дорожного движения. В период с 2018-го по 2020 год будет наращиваться соответствующий потенциал в рамках выполнения мероприятий федеральной целевой программы. С 2021-го по 2024 год предполагается реализация комплекса практических мер, оказывающих непосредственное воздействие на безопасность дорожного движения²⁴. Принятие Стратегии и ее реализация совместно с федеральной целевой программой позволит сохранить тенденцию к сокращению дорожно-транспортного травматизма.

Проблема безопасности дорожного движения имеет разные аспекты, однако главным из них всегда есть и будет сохранение человеческой жизни.

Профилактика (предупреждение) дорожно-транспортных происшествий – это система мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, проводимых государственными органами и общественными организациями в целях снижения уровня аварийности на автотранспорте, устранения ее причин, обеспечения безопасности дорожного движения.

Важнейшая роль в решении этих вопросов и принятии профилактических мер, направленных на пресечение правонарушений в области дорожного движения и предупреждение ДТП, совершаемых участниками дорожного движения, принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации на основании²⁵ Федерального закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»²⁶ и Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»²⁷.

²⁴ История Госавтоинспекции России [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/sitemap.xml> (дата обращения: 10.04.2020).

²⁵ Организация профилактической работы с различными группами участников дорожного движения в НСО [Электронный ресурс]. URL: <https://sirotapolina96@gmail.com> (дата обращения: 10.04.2020).

²⁶ О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁷ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Вся деятельность Госавтоинспекции направлена на профилактику аварийности. В зависимости от того, предусмотрены ли они нормами права, профилактические меры условно разделяют на правовые и неправовые.

Правовые меры регулируются административными или административно-процессуальными, уголовными, уголовно-процессуальными нормами. В частности, к подобным профилактическим мерам относится привлечение к административной ответственности правонарушителей должностными лицами подразделений ГИБДД в ходе осуществления надзора за дорожным движением.

Наказание также является профилактической мерой. Оно преследует цели специального предупреждения (удержания от совершения преступления того, к кому применено наказание) и цели общего предупреждения (предупреждения от совершения преступления других лиц под страхом наказания). Правовая пропаганда заключается в проведении с населением разъяснительной работы и пропаганды положений Правил дорожного движения, норм действующего законодательства, решений администраций регионов, приказов МВД РФ и иных нормативных актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Целью данной работы является оказание помощи участникам дорожного движения в понимании и осуществлении ими не только своих законных прав, интересов, но и обязанностей, а также формирование общественного мнения о важности проблемы безопасности дорожного движения и сокращения числа нарушений Правил дорожного движения.

Неправовые меры профилактики могут быть техническими, организационными, воспитательно-педагогическими, медицинскими, психологическими и т.д.

Основными мероприятиями, представляющими организационно-технический аспект деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, являются:

- снижение тяжести ДТП в результате регламентации скоростей движения и обеспечения контроля скоростных режимов и поведения водителей в местах повышенной опасности, а также проведения работ по устранению неудовлетворительных дорожных условий;
- снижение тяжести возможных последствий для пострадавших в ДТП и сокращение смертности при оказании своевременной помощи в результате уменьшения времени обнаружения ДТП;
- создание и внедрение информационных систем обнаружения ДТП;
- координация мер по спасению пострадавших от ДТП;
- комплектация служб необходимым оборудованием для оперативного извлечения пострадавших из транспортных средств (ТС), эвакуации и оказания неотложной медицинской помощи.

Например, к профилактическим мерам технического характера можно отнести осуществление надзора за техническим состоянием транспорт-

ных средств, внедрение дополнительных средств регулирования дорожного движения.

Вместе с тем профилактическая работа Госавтоинспекции направлена не только на борьбу с дорожно-транспортной аварийностью и преступными посягательствами на транспортные средства, но и на предупреждение иных неблагоприятных последствий автомобилизации. Это, прежде всего, загрязнение окружающей среды отработанными газами, резиновой пылью, шумом и т.д., что неблагоприятно отражается на здоровье населения. С ростом автомобильного парка данная проблема приобретает все большую злободневность, особенно в крупных городах. Многие эксперты считают, что совокупные потери от вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду в 2-2,5 раза превышают ущерб от дорожно-транспортной аварийности, поэтому использование услуг каршеринга позволит разгрузить дорожно-уличную сеть и снизить выбросы вредных веществ, так как большинство водителей откажется от личного транспорта.

Профилактические меры могут быть мерами общего порядка (направленные на большую общность людей) или носить индивидуальный характер применительно к конкретному лицу.

Профилактика как процесс, который характеризуется взаимодействием системы «субъект–объект», осуществляется по следующей схеме:

- выявление объектов профилактики;
- изучение их личностей, психологических особенностей, поведения в различных ситуациях и других факторов;
- целенаправленное воздействие на объекты научно обоснованными способами со стороны субъектов профилактики.

Эффективность названных форм профилактической деятельности находится в прямой зависимости от их своевременности.

Однако следует сказать, что профилактика правонарушений Госавтоинспекцией должна подкрепляться активными действиями юридических лиц и индивидуальных предпринимателей владеющими транспортными средствами или предоставляющих услуги краткосрочной аренды.

Так, компаниям, предоставляющим услуги краткосрочной аренды, следует применять на автомобилях алкозамки, которые не позволят управлять автомобилями лицам находящимся в состоянии алкогольного опьянения, а также использование идентификатора личности при помощи отпечатков пальцев рук или разблокировочной карты. Ранее с такой инициативой обращался заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, в целях законодательного закрепления, однако идея до настоящего времени не получила своего применения.

Оснащение автомобилей каршеринга алкозамком позволит в случае установления факта нахождения водителя в состоянии опьянения не допустить движение транспортного средства. Дорожное происшествие с уча-

ствием водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, повышает тяжесть последствий. Следует указать, что детектор определения наличия алкоголя в парах выдыхаемого воздуха водителем устанавливается на замок зажигания автомобиля, который может заблокировать рулевую колонку и исключить дальнейшее движение транспортного средства. Установка алкозамка не повлияет на гарантию завода-изготовителя транспортного средства, так как это приспособление не является внесением изменений в конструкцию транспортного средства.

Внесение изменений в конструкцию транспортного средства представляет собой исключение предусмотренных или установку не предусмотренных конструкцией конкретного транспортного средства составных частей и предметов оборудования, выполненные после выпуска транспортного средства в обращение и влияющие на безопасность дорожного движения. Алкозамок исключает внесение дополнительных изменений в конструкции замка зажигания автомобиля и не служит дополнительным механизмом в работе системы зажигания, разблокировка алкозамка наступает до момента включения зажигания, после чего поступает электропитание.

Сегодня встречаются случаи, когда лица берут в краткосрочную аренду автомобили в коммерческих целях, для выполнения работ, связанных с извозом каких-либо документов, представительских услуг в торговорозничной сети (торговые представители), что связано с большим количеством пробега автомобиля и занятости на длительный период времени. К сожалению, отследить, для каких целей пользователь взял автомобиль, практически не предоставляется возможным. Однако управление автомобилем длительный промежуток времени влияет на состояние водителя, что может привести к потере внимания и контроля за дорожным движением. Поэтому мониторинг со стороны юридических лиц и индивидуальных предпринимателей должен быть постоянным. Применение ограничений суточного пробега и времени нахождения за рулем позволит повысить безопасность дорожного движения в использовании автомобилей каршеринга. Также установка в салоне автомобиля видеозаписывающего устройства даст возможность в случае передачи управления другим лицами и возникновения сложной дорожно-транспортной обстановки получить доказательственную базу.

Следует уделить внимание вопросу использования автомобилей аренды пользователями, которые являются злостными нарушителями Правил дорожного движения. Большинство пользователей таковых услуг, используют для себя выражение «не свое не жалко», поэтому часто становятся злостными нарушителями скоростного режима и правил расположения транспортных средств на проезжей части, что так же может привести к ДТП с тяжелыми последствиями. Целесообразно юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, предоставляющим услуги аренды проводить анализ нарушений Правил дорожного движения пользователей

и ограничивать их допуск к управлению транспортными средствами. Конечно, если закрепить на законодательном уровне понятие «каршеринг», где условиями договора будет прописано, что «юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатируют транспортные средства», то можно применить к ним требования, предъявляемые статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Также на дорогах и улицах городов можно встретить автомобили каршеринга, в котором помимо водителя в салоне находятся еще пассажиры. Компании предоставляющие услуги запрещают перевозить в автомобилях лиц в коммерческих целях, но перевозка людей может быть и не в коммерческих целях, а просто членов семьи, коллег по работе. Полагаем, что в данном случае не следует по условиям договора разделять перевозку пассажиров на коммерческую. Перевозка пассажиров налагает определенные обязанности на водителя и лиц, предоставляющих услуги по аренде, однако условиями договора это не рассматривается, так как компании считают, что с момента подписания договора владельцем источника повышенной опасности является арендодатель. Обязательный окрас автомобиля для каршеринга позволит выделять его из транспортного потока и осуществлять постоянный контроль.

Таким образом, система профилактики безопасности дорожного движения должна привлекать в участие в профилактической работе все субъекты обеспечения безопасности дорожного движения, это подразделения и службы органов внутренних дел и подразделениями Госавтоинспекции, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, предоставляющие услуги по краткосрочной аренде транспортных средств.

Профилактика нарушений в области безопасности дорожного движения – целенаправленная деятельность, осуществляемая субъектами, обеспечивающими данный процесс по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, а также распространению знаний, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, которые регламентируют поведение участников дорожного движения. Полагаем, что профилактика правонарушений на каршеринговых автомобилях, позволит повысить правосознание пользователей таких услуг, тем самым достичь истинных целей каршеринга.

Заключение

В современных условиях стремительно развивающихся общественно-экономических отношений принципиально важное значение приобретают новые, ранее неизвестные формы и институты взаимодействия, что, с одной стороны, обусловлено стремительным развитием в начале XXI в. различного рода технологий (в том числе цифровых), повсеместным внедрением их в повседневную жизнь, с другой – усилением кризисных явлений в экономике, экологии, в иных сферах человеческой жизнедеятельности. Указанные тенденции в немалой степени характерны и для современных отношений в сфере транспортной инфраструктуры. Одной из ярких иллюстраций происходящих в настоящее время опережающих институционализацию процессов может служить развитие системы каршеринга в России.

Каршеринг – информационно-транспортный сервис, предоставляющий пользователям возможность получить автомобиль в краткосрочную аренду с поминутной тарификацией.

Количество дорожно-транспортных происшествий зависит от множества факторов, но одним из самых главных является эффективность использования автомобильного транспорта, которое оказывает влияние на устойчивость, безопасность, удобство городских транспортных систем. Количество транспортных средств ежегодно растет, однако доля легкового транспорта находящихся в пользовании физических лиц на порядок больше грузовых автомобилей, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям.

Сегодня в условиях роста автомобильного парка, когда услуги краткосрочной аренды транспортных средств начинают набирать популярность среди физических лиц, возникает необходимость в правовом регулировании этой сферы общественных отношений.

Появление на рынке транспортных услуг краткосрочной аренды автомобилей, безусловно уменьшает затраты физических лиц на содержание личных автомобилей, которые связаны с ростом цен на топливо и их техническим обслуживанием, сокращает количество транспорта на дорогах, тем самым уменьшая вероятность образования заторов и улучшение экологической ситуации, услуги каршеринга предусматривают наличие специальных мест стоянки, что избавляет водителя от поиска места парковки.

На сегодняшний день краткосрочная аренда транспортных средств, требует закрепления на уровне федерального законодательства понятия «каршеринг» и утверждения единого образца договора предоставления услуг.

Правовое регулирование краткосрочной аренды транспортных средств, позволит избежать неотвратимости наказания юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, в случаях совершения ими

фактов административных правонарушений и разрешить спорные ситуации в правоприменительной деятельности. Однако, вместе с тем, достичь истинных целей каршеринга представляется возможным не только с помощью правовой регламентации, но и благодаря совместной профилактической работе органов государственной власти и субъектов, предоставляющих услуги.

Учебно-практическое пособие

Авторы:

кандидат юридических наук, доцент

Любимов Леонид Вячеславович;

кандидат юридических наук

Амеличкин Алексей Викторович;

кандидат юридических наук

Афонин Вадим Вячеславович;

кандидат экономических наук

Жбанова Светлана Александровна;

кандидат юридических наук

Зейналов Фазил Назим оглы;

Андреев Петр Геннадьевич;

Былинин Игорь Александрович;

Губенков Олег Евгеньевич;

Зубков Сергей Васильевич;

Сабинин Андрей Андреевич;

Колосов Александр Валентинович;

Коротаев Леонид Николаевич;

Михалева Ирина Сергеевна;

Ноговицина Елена Николаевна

ПРОФИЛАКТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С УПРАВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ВЗЯТЫМИ ВОДИТЕЛЯМИ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 2660 от 02.18.2017.

Подписано в печать 14.10.2021. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. – 2,81. Тираж 22 экз. Заказ № 206.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.