



Половникова Н. В.

ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ТРАНСПОРТНОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ НАСЕЛЕНИЯ

Polovnikova N. V.

CONTRACTUAL REGULATION OF RELATIONS RELATED TO WITH THE TRANSPORT MOBILITY OF THE POPULATION

Статья посвящена вопросам договорного регулирования в сфере транспортной мобильности населения. Автор проводит сравнительный анализ договора каршеринга и договора использования электросамокатов, а также раскрывает понятие «оператор СИМ». Особое внимание уделяется правовому регулированию вопросов создания специализированных парковочных мест для электросамокатов. Автор указывает на существование пробелов при взаимодействии органов государственной власти и органов местного самоуправления с операторами электросамокатов. В связи с этим, сделаны предложения по дополнению законодательства нормами об включении в Гражданский кодекс Российской Федерации норм о договоре каршеринга и договоре об использовании электросамокатов.

Ключевые слова: каршеринг, транспортная мобильность населения, оператор СИМ, электросамокат, специализированная парковка.

The article is devoted to the issues of contractual regulation in the field of transport mobility of the population. The author conducts a comparative analysis of the carsharing agreement and the contract for the use of electric scooters, and also reveals the concept of a “SIM operator”. Special attention is paid to the legal regulation of the creation of specialized parking spaces for electric scooters. The author points out the existence of gaps in the interaction of state authorities and local governments with electric scooter operators. In this regard, proposals have been made to supplement the legislation with norms on the inclusion in the Civil Code of the Russian Federation of norms on carsharing agreements and agreements on the use of electric scooters.

Keywords: carsharing, transport mobility of the population, SIM operator, electric scooter, parking.

Согласно Указу Президента РФ от 7 мая 2024 года № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» обеспечение транспортной мобильности в Российской Федерации является одним из ключевых направлений социально-экономического развития на-

шей страны. Это связано с необходимостью удовлетворить одну из основных потребностей населения — транспортную потребность, связанную с бесперебойным, доступным и эффективным процессом перемещения из одного пункта в другой. При этом, основным вызовом, препятствующим развитию транспортной мобильно-



сти, можно назвать отсутствие гармонично развитой дорожно-транспортной инфраструктуры, а также транспортной системы, способной контролировать степень загруженности транспортных сетей в различное время, а также отсутствие эффективного правового регулирования в данной сфере.

В последние несколько лет одним из возможных путей решения вопросов, связанных с повышением транспортной мобильности, можно назвать кикшеринг («kick scooter sharing» — передача другому самокатов), который заключается в предоставлении населению крупных городов в краткосрочную аренду средств индивидуальной мобильности — СИМов (например, электросамокатов). Несмотря на возросшую популярность, на данный момент в законодательстве остается много пробелов, связанных с регламентацией эксплуатации СИМов. Учитывая повышенное внимание к проблемам использования СИМов в качестве общедоступного транспорта, возникает необходимость рассмотреть данные вопросы более подробно. Прежде всего, необходимо остановиться на анализе правовой природы тех отношений, которые возникают в рамках эксплуатации СИМов на примере электросамокатов.

1. Отношения по предоставлению электросамокатов. Исходя из содержания фактических отношений, связанных с эксплуатацией электронных самокатов, пользователь получает право на краткосрочное владение электросамокатом с целью передвижения из пункта А в пункт Б. Такого рода сервис предоставляется пользователю так называемым «оператором транспортного сервиса» (например, Eleven, Whoosh). При этом, в действующем законодательстве практически отсутствуют нормы, регламентирующие данные отношения. Проводя аналогию с краткосрочной арендой автомобилей (каршерингом), правовым основанием для которой предусматривается либо прокат, либо договор краткосрочной аренды, можно предположить, что для получения права владения электросамокатом также может быть назван договор краткосрочной аренды или проката. При этом, как для использования каршерингового сервиса, так и для эксплуатации электросамокатов представляется крайне важным определить на законодательном уровне вид договора, которым оформляются такого рода отношения, возникающие между участниками.

Примечательным является то, что в юридической научной литературе существуют различные точки зрения на определение правовой природы «шеринговых отношений» автомобилей или электросамокатов.

Так, ряд авторов, отвечая на вопрос о правовой природе возникающих отношений и анализируя тексты отдельных договоров, размещенных на сайтах в сети Интернет, о предоставлении электросамокатов, высказывают сомнения относительно того, что эти отношения могут быть квалифицированы как прокат. Связано это с тем, что в некоторых договорах операторами используется термин «самообслуживание» при использовании электросамокатов, означающее бесконтактное взаимодействие сторон. [3, с. 24–27]

Другие указывают на то, что договор передачи во временное владение и пользование СИМ, заключаемый сторонами с использованием мобильного приложения, является смешанным, сочетающим в себе условия договора проката и лицензионного договора [1, с. 19–25].

Аналогичные суждения о смешанной природе договора каршеринга также высказаны в специализированной литературе [2, с. 342]. Наиболее подходящей моделью для целей каршеринга является прокат, однако особенности объекта договора и положения статья 628 Гражданского кодекса Российской Федерации не позволяют в полной мере отнести договор краткосрочной аренды к договору проката [4, с. 37].

Следует отметить, что в судебной практике сложился подход, согласно которому деятельность каршеринговых организаций направлена на получение прибыли от реализации договоров аренды транспортных средств без экипажа (Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 21 ноября 2023 г. по делу № 88–23968/2023, Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 22 декабря 2022 г. по делу № 88–32447/2022 // СПС «КонсультантПлюс»).

Исходя из фактических отношений и правового регулирования, можно обозначить основные признаки, объединяющие договор каршеринга и договор пользования электросамокатом:

– основной чертой является специальная договорная конструкция публичного договора, приведенная в статье 426 Гражданского кодекса Российской Федерации;





– имеет место эксплуатация источника повышенной опасности и организация посреднической деятельности по возмездному предоставлению транспортного средства;

- дистанционная оплата;
- оферта оператора содержит все существенные и иные условия договора и предполагает присоединение лица ко всем предложениям, адресованным неопределенному кругу лиц;
- краткосрочность предоставления транспортного средства и электросамоката;
- возможность парковки в любом месте в определенной зоне.

Сказанное позволяет сделать вывод о том, что эксплуатация электросамокатов не охватывается ни одной из юридических конструкций, предусмотренных в действующем законодательстве.

Отметим, что вопросы предоставления земельных участков под специализированные парковки для электросамокатов заслуживают отдельного обсуждения, поскольку порядок их предоставления не унифицирован в действующем законодательстве и регламентируется органами местного самоуправления на свое усмотрение различными способами. Например, путем заключения договоров аренды и передачи земельных участков, находящихся в муниципальной собственности во временное пользование операторам электросамокатов либо путем внесения изменений в нормативные акты муниципалитетов, касающиеся правил благоустройства и создания в рамках городской инфраструктуры специализированных парковок для электросамокатов за счет средств местных бюджетов. Автор полагает, что на федеральном уровне следует четко регламентировать вопросы, касающиеся взаимодействия органов местного самоуправления и операторов электросамокатов.

2. Определение правового положения оператора транспортного сервиса. В нормативных правовых актах отсутствует определение понятия «оператор транспортного сервиса». Кроме того, при определении субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих посреднические функции между потребителем и исполнителем услуги, их обозначают различными терминами. Так, статус «владельца агрегатора» закреплен Законом Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей». В отношении предпринимательской дея-

тельности в сфере такси законодатель раскрывает понятие «служба заказа легкового такси»; понятие «оператор каршеринга» употребляется в нормативных актах Министерства транспорта Российской Федерации, но не детализируется. В тоже время в отношении оператора, предоставляющего во временное пользование лицу электросамокат, можно вести речь о пробеле в правовом регулировании относительно установления его статуса.

Автор предлагает рассмотреть следующую дефиницию понятия «оператор СИМ» — «юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие на профессиональной основе предпринимательскую деятельность по организационно-технологическому сопровождению, а также возмездной передаче в краткосрочное пользование электросамоката через систему электронного приложения путем предоставления возможности физическому лицу эксплуатировать электросамокат, а также совершать иные действия, предусмотренные договором краткосрочного пользования».

Представляется обоснованным закрепить повышенные требования к деятельности операторов каршеринга и электросамокатов как к организациям, предоставляющим во временное пользование объекты повышенной опасности. Данное регулирование возможно путем издания специального нормативного акта либо распространения на операторов требований, установленных статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

3. Правовой статус электросамоката как транспортного средства. В решении Верховного Суда Российской Федерации от 30 марта 2022 года, по делу № АКПИ22–66 указано, что электросамокаты с двигателями мощнее 250 Вт несут «высокую степень опасности причинения вреда жизни и здоровью граждан». В тоже время, Правила дорожного движения закрепляют не все категории электросамокатов в качестве транспортного средства. Мощность двигателя электросамоката является основополагающим критерием. Учитывая степень общественной опасности, представляется правильным в законодательстве закрепить единый статус электросамокатов в качестве транспортного средства.

Оператор каршеринга либо электросамоката как участник договорных правоотношений выступает в качестве субъекта предпринимательской деятельности, пе-

редающего транспортное средство общего пользования либо электросамокат в краткосрочное владение и пользование лица за плату на основе поминутной или почасовой тарификации, путем предоставления информационной доступности через цифровые платформы.

В качестве контрагента в данных отношениях выступают физические лица, арендующие транспортные средства либо электросамокат для личного использования.

Вместе с тем, существенными отличиями договора краткосрочной аренды электросамоката и каршеринга, является то, что в последнем случае статьей 644 Гражданского кодекса Российской Федерации обязанность поддержания надлежащего технического состояния автомобиля возложена на арендатора, как и обязанность по страхованию транспортного средства, тогда как в отношении пользователя электросамоката данное условие отсутствует.

Автор считает, что необходимо в качестве одного из условий допуска к управлению электросамокатом ввести обязательное страхование лиц, управляющих им, путем заключения посредством оферты типового договора аренды электросамоката с положениями о добровольном страховании.

Полагаю, что наличие обозначенных выше пробелов свидетельствуют о необходимости внесения изменений в суще-

ствующее регулирование, путем дополнения Гражданского кодекса Российской Федерации нормами, регулируемыми договор каршеринга и договор эксплуатации электросамокатов. В договоре краткосрочной аренды необходимо закрепить обязательные требования к деятельности операторов, безопасности оказания этих услуг, обязательному страхованию ответственности, допуску к управлению, техническому состоянию.

Кроме того, отдельно следует установить, что обязательным условием договора краткосрочной аренды электросамоката является идентификация лица, допускаемого к управлению электросамокатом через специализированную государственную систему, с помощью которой будет исключен допуск к управлению несовершеннолетних лиц. Также следует предусмотреть обязанность оператора по обучению лиц управлению электросамокатами и проведению предварительного тестирования на знание правил дорожного движения до начала допуска к управлению электросамокатом.

Закрепление в законодательстве норм, регламентирующих деятельность шеринговых компаний будет способствовать успешной реализации принципов безопасности дорожного движения, повышению дисциплины и уменьшению травматизма участников дорожного движения.

Литература

1. Вавилин, В.Е. К вопросу о правовой природе договора каршеринга / В. Е. Вавилин // Юрист. — 2024. — № 4. — С. 19–25.
2. Глобализация и институциональная модернизация экономики России: теория и практика: монография / А. А. Акимов, Е. М. Ануфриева, Г. С. Арстанова [и др.]; под общ. ред. В. В. Бондаренко, Е. М. Щербакова, Н. В. Колгановой, Т. В. Харитоновой. — М.: Прометей, 2019. — С. 342.
3. Карпеев, О.В., Нагорная, Т. С. Виды договора о передаче во временное владение и пользование средств индивидуальной мобильности (на примере электросамоката) / О. В. Карпеев, Т. С. Нагорная // Транспортное право. — 2022. — № 3. — С. 24–27.
4. Еркина, Т.Н., Губина, Т. К. Проблемы правового регулирования договора каршеринга / Т. Н. Еркина, Т.К. Губина // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2021. — № 7. — С. 57.

Reference

1. Vavilin V. E. On the issue of the legal nature of the carsharing agreement // Lawyer. 2024. No. 4. pp. 19–25.
2. Globalization and institutional modernization of the Russian economy: theory and practice: monograph / A. A. Akimov, E. M. Anufrieva, G. S. Arstanova [et al.]; under the general editorship of V. V. Bondarenko, E. M. Shcherbakov, N. V. Kolganova, T. V. Kharitonova. Moscow: Prometey, 2019. pp. 342.
3. Karpeev O. V., Nagornaya T. S. Types of agreements on the transfer of temporary possession and use of personal mobility equipment (using the example of an electrosamo card) // Transport law. 2022. N 3. pp. 24–27.
4. Yarkina T. N., Gubina T. K. Problems of legal regulation of the carsharing agreement // Innovative economy: prospects for development and improvement. 2021. No. 7. p. 57.



Сведения об авторе

ПОЛОВНИКОВА Наталья Владимировна, кандидат юридических наук, главный консультант аппарата Законодательного Собрания Свердловской области, 620031, г. Екатеринбург, ул. Бориса Ельцина, 10, E-mail: polovnikova@zssso.ru

POLOVNIKOVA Natalia, Candidate of Law Sciences, Chief Consultant of the Legislative Assembly of the Sverdlovsk Region, 10 Boris Yeltsin St., Yekaterinburg, 620031, E-mail: polovnikova@zssso.ru

