

Муравьева Елена Викторовна,
кандидат юридических наук, доцент кафедры
гражданского права, юридический факультет,
Южный федеральный университет,
344002, г. Ростов-на-Дону, ул. М. Горького, д. 88,
email: evmuraveva@sfedu.ru

Muravyeva, Elena V.,
PhD in Law, Associate Professor of the
Department of Civil Law, Law Faculty,
Southern Federal University, 88 M. Gorky Str.,
Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation,
email: evmuraveva@sfedu.ru

Богатырев Иван Романович,
магистрант I курса очной магистратуры,
юридический факультет, Южный федеральный
университет, 344002, г. Ростов-на-Дону,
ул. М. Горького, д. 88,
email: Mellivora.x1@gmail.com

Bogatyrev, Ivan R.,
1st year full-time Master's student,
Law Faculty, Southern Federal University,
88 M. Gorky Str., Rostov-on-Don,
344002, Russian Federation,
email: Mellivora.x1@gmail.com

КАРШЕРИНГ: СУЩНОСТЬ И СПЕЦИФИКА ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ



CARSHARING: THE ESSENCE AND SPECIFICITY OF LEGAL NATURE

АННОТАЦИЯ. В работе рассматриваются проблемы правовой природы каршеринга. Подчеркивается актуальность шеринговой экономики, одним из проявлений которой является каршеринг. Анализируются существующие подходы к определению понятия «каршеринг», на основании анализа дается авторское определение. Основная часть работы посвящена изучению различных подходов к определению правовой природы договора каршеринга. Авторы высказывают собственное мнение по каждой из изученных позиций, приходят к выводу о том, что ни одна из существующих в российском гражданском праве договорных конструкций не может полностью регулировать каршеринговые правоотношения. Указано на необходимость квалифицировать договор каршеринга как смешанный, содержащий в себе признаки договора проката, договора присоединения, публичного договора.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: каршеринг; правовая природа каршеринга; договор каршеринга; аренда транспортного средства без экипажа; прокат.

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ:

Муравьева, Е. В. Каршеринг: сущность и специфика правовой природы / Е. В. Муравьева, И. Р. Богатырев. – Текст : непосредственный // Вестник юридического факультета Южного федерального университета. – 2023. – Т. 10, № 4. – С. 45–51. – DOI: 10.18522/2313-6138-2023-10-4-6.

ABSTRACT. The paper deals with the problems of the legal nature of carsharing. The relevance of the sharing economy, one manifestation of which is carsharing, is emphasized. The existing approaches to the definition of the concept of carsharing are analyzed, and the author's definition is given on the basis of the analysis. The main part of the paper is devoted to the study of various approaches to determining the legal nature of a carsharing contract. The authors express their own opinion on each of the studied positions and come to the conclusion that none of the existing contractual constructions in Russian civil law can fully regulate carsharing legal relations. It is pointed out that it is necessary to qualify a carsharing contract as a mixed contract, containing the features of a rental contract, a contract of adhesion, and a public contract.

KEYWORDS: carsharing; legal nature of carsharing; carsharing contract; crewless vehicle rental; rental.

FOR CITATION:

Muravyeva, E. V., Bogatyrev, I. R. (2023) Carsharing: the Essence and Specificity of Legal Nature. *Bulletin of the Law Faculty, SFEDU*. 10 (4): 45–51 [in Russian]. – DOI: 10.18522/2313-6138-2023-10-4-6.

За последние десятилетия все большую популярность обретает шеринговая экономика, или экономика совместного потребления. Согласно Р. Ботсман и Р. Роджерсу, соавторам книги «What's mine is yours: The rise of collaborative consumption» [31], которые считаются первыми, кто ввел в оборот термин шеринговой экономики, такая экономическая модель означает совместное использование ресурсов, коллективное потребление благ. Главная идея такой экономики: материальные блага приобретаются не в собственность, а во временное владение, что позволяет увеличить коэффициент полезного использования и экономить ресурсы.

Хотя подобная концепция уходит корнями еще в Античность, все же свое определение, признание и распространение шеринговая экономика получает на стыке XX и XXI вв. Причин тому несколько: пиковое состояние осознанности в потреблении ресурсов и их ограниченности, повсеместное распространение технологий и интернета (которые являются неотъемлемыми элементами для построения любого современного шерингового механизма), изменение культуры потребления. И, как следствие, появление отношений, связанных, например, с прокатом электросамокатов (кикшеринг), деловых костюмов и платьев, совместные поездки в сервисах такси [26], каршеринг. В рамках настоящей статьи мы уделим внимание именно каршерингу и проблеме определения его правовой природы.

В обоснование выбора темы надлежит отметить, что каршеринг является хотя и молодым (первый каршеринг в России появился в 2012 г. [6]), но в то же время динамично развивающимся рынком. Согласно отчету Российской ассоциации электронных коммуникаций [27], в 2018 г. объем транзакций онлайн-площадок составил 511 млрд рублей, в 2019 – 769 млрд рублей, а в 2020 г. была преодолена отметка в 1 трлн рублей, т. е. годовой рост составил 39 %. Значительную часть этих транзакций составляют те, которые осуществляются на каршеринговых платформах. Из этого мы заключаем, что когда речь идет о возрастающей популярности и крупном обороте денежных средств в шеринговой экономике, то существенный вклад в это вносит именно каршеринг.

Что же касается не экономической, а правовой составляющей обоснования выбора темы,

то именно каршеринг является лучшим примером для демонстрации современной технологии при недостаточном нормативном правовом регулировании. Более того, именно в вопросе о правовой природе каршеринга мы видим популярность мнений и совершенно разные подходы как в теории, так и в практике.

Прежде чем ответить на вопрос о правовой природе каршеринга, необходимо определиться с данной дефиницией, поскольку в науке и практике встречаются различные подходы к пониманию термина. Начать следует с изучения подходов, существующих в научной доктрине. В ряде статей каршеринг лаконично определяется как аренда автомобиля [15] или сервис по аренде автомобиля. Хотя мы соглашаемся, что по своей сути каршеринговые правоотношения берут начало из аренды, но мы не можем полностью отождествить эти конструкции, поскольку каршеринг обладает слишком большим количеством уникальных отличий. Иной подход предлагает понимание шеринга автомобиля как сервиса, который предоставляет клиенту во временное пользование автомобиль [16]. Здесь мы видим тот же «арендный» подход, выраженный немного иначе. Некоторые авторы не отождествляют каршеринг с арендой, но называют его «одной из разновидностей аренды автотранспортного средства» [1]. Примечательно, что в то время как одни считают каршеринг арендой, другие в определении данного понятия употребляют слово «сервис», при этом не раскрывая, как они понимают сервис и каковы его отличительные черты. Более развернутое определение, выделяющее технические особенности шерингового механизма, дается Ю. В. Миличенковой: «Каршеринг – это сервис, через который, предварительно зарегистрировавшись, пользователи могут воспользоваться услугами по шерингу транспортных средств» [17]. Здесь, по нашему мнению, автором совершенно правильно отмечается необходимость регистрации как условия доступа к сервису. Это одна из отличительных черт каршерингового механизма, которая более полно отражается в определении понятия, даваемом А. Б. Кудриным, Д. В. Росовой и И. В. Кировой [14]. По их мнению, каршеринг – это сервис, воспользоваться которым можно с помощью мобильного приложения или интернет-сайта. Мы считаем такую особенность, выделяемую

в авторском определении, достаточно важной, ведь действительно, на данный момент все каршеринговые сервисы, представленные на российском рынке, доступны к использованию только с применением мобильных приложений или интернет-сайтов.

Уже на данный момент под каршерингом мы понимаем сервис (приложение или сайт) по аренде транспортных средств, в котором требуется регистрация, но этого все еще недостаточно для понимания уникальности шеринга автомобилей.

Другой признак, который встречается в некоторых авторских определениях – указание на оказание услуги по модели B2C (business to consumer), т. е. модели, в которой бизнес продает товар (услугу) конечному потребителю [3; 8]. В примере, который мы рассматриваем, бизнес представлен юридическими лицами, занимающимися каршерингом как основным видом предпринимательской деятельности, а потребители – физические лица, пользующиеся каршеринговыми транспортными средствами. Мы положительно оцениваем вышеуказанные подходы к определению сути каршеринга, поскольку в них видится не только правовой, но и экономический анализ явления.

Перед тем как дать наше собственное определение каршерингу, хотелось бы выделить заключительный признак, который упоминается не только в правовой доктрине, но и в многочисленных нормативных правовых актах. Согласно Распоряжению Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р [23], это вид краткосрочной аренды автомобиля. В акте Правительства Москвы [22] указывается, что под краткосрочной арендой понимается аренда сроком до 24 часов. В этих двух дефинициях выделяется такой признак каршеринга, как ограниченность во времени, краткосрочность.

Теперь, когда наиболее важные признаки собраны вместе, мы можем определить каршеринг как поминутную аренду транспортного средства, осуществляемую посредством мобильных приложений или интернет-сайтов и реализуемую по модели B2C.

Хотя на данный момент в практике сложилось три самостоятельных вида каршеринга, в настоящей работе мы акцентируем внимание на его базовом виде, получившем наибольшее распространение во всем мире, а именно на

one-way (в один конец), также известном как free-floating (дословно – свободно плавающий) шеринг. Именно этот вид шеринга соответствует данному нами выше определению, и именно в изучении его правовой природы заключается цель нашей статьи.

Как мы отмечали ранее, единого ответа на вопрос о правовой природе договора каршеринга нет ни в науке, ни в сложившейся на данный момент практике. Прежде чем мы попытаемся дать собственный ответ на этот вопрос и аргументировать его, выделим ключевые на данный момент подходы к определению природы шеринговых правоотношений и выскажем собственное мнение по каждой из приведенных точек зрения.

Как было видно еще на этапе определения понятия, многие юристы называют каршеринг либо арендой, либо ее разновидностью. В доктрине такая точка зрения является одной из самых популярных. Хотя многие, как уже приведенная в пример А. А. Макарова-Землянская или Л. К. Фазлиева и Н. Ю. Комлев [12], считают каршеринговые правоотношения не урегулированными отечественным законодательством и указывают, что единого подхода к правовой природе каршеринга все еще нет, но все же настаивают на арендной природе. Аналогичного мнения придерживается и С. А. Муратова, которая в то же время выделяет специфические признаки договора каршеринга: краткосрочность, объект аренды – транспортное средство из автопарка юридического лица, оплата ставится в зависимость от используемого арендодателем тарифа, а арендаторами являются только физические лица [18]. С одной стороны, мы положительно отмечаем выделение С. А. Муратовой признаков договора каршеринга, но с другой – не можем с этим согласиться, поскольку, скорее, считаем признаки отличительными, не позволяющими отождествить шеринг и аренду. Несмотря на то, что некоторая судебная практика [20] и тексты договоров ряда компаний, оказывающих услуги каршеринга (к примеру, Яндекс. Драйв [28] или Anytime [29]) полагают нормы ГК РФ [7] об аренде ТС без экипажа подлежащими применению к каршерингу, мы не считаем такую позицию правильной.

Согласно тексту Гражданского кодекса РФ договор аренды транспортного средства без экипажа (далее – договор аренды ТС) – это пе-

редача автомобиля арендодателем арендатору во владение и пользование за плату и на определенный срок. По нашему мнению, отличия в субъектном составе (юридическое лицо и физическое лицо), специфический способ оплаты и ограниченный во времени период шеринга автомобиля не позволяют сопоставить каршеринг и аренду ТС без экипажа. Более того, в соответствии со ст. 644 ГК РФ на арендаторе на все время владения и пользования автомобилем лежит обязанность по поддержанию надлежащего состояния ТС, осуществление как текущего, так и капитального ремонта. По договору каршеринга арендатор автомобиля не несет этих обязанностей, ведь заправку, обслуживание и ремонт автомобиля осуществляет арендодатель. Два других контраргумента заключаются в правомочиях арендатора. Во-первых, арендатор ТС без экипажа имеет право заключать договор субаренды без согласия арендодателя, в то время как пользователи ТС по договору каршеринга лишены такого правомочия. Во-вторых, в научной доктрине в целом высказывают сомнения по поводу наличия у арендатора права владения либо же считают это право сильно ограниченным договором. Такие ограничения выражаются в территории, на которой можно эксплуатировать транспортное средство, в парковке (автомобиль можно оставлять только в специально определенных зонах), а также в технических возможностях арендодателя дистанционно глушить двигатель ТС. По всем вышеуказанным причинам вполне обоснованно можно считать правомочие владения ТС в договоре каршеринга как минимум ограниченным, суженным в сравнении с арендой ТС без экипажа. В доктрине можно встретить еще один контраргумент, который касается уникальности формы договора каршеринга. С. Р. Дерюгина считает, что раз договор каршеринга заключается через специальный сайт или приложение, то это не соответствует положениям об аренде ТС без экипажа, в которых договор требует обязательной письменной формы (ст. 643 ГК РФ) [10]. По нашему мнению, это является скорее специфической особенностью формы договора каршеринга, а не отличительной чертой, ведь абз. 2 п. 1 ст. 160 ГК РФ допускает использование электронных или иных технических средств, чтобы считать письменную форму сделки соблюденной.

Несмотря на неубедительность последнего из приведенных нами аргументов, мы считаем, что ГК РФ в части аренды ТС без экипажа не может в полной мере регулировать каршеринговые правоотношения.

Вторая по популярности точка зрения называет нормы проката подлежащими применению к каршеринговым правоотношениям. В такой конструкции, как прокат, арендодатель является лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, сдавая имущество в аренду, а арендатор является физическим лицом, использующим имущество в личных, не предпринимательских целях, и получает имущество за плату во временное владение и пользование. Сторонниками «прокатной» теории являются Ю. Н. Боярская [4], Т. А. Бубновская и Ю. Б. Суворов [5], М. О. Соколов [24] и др.

Резюмируя и обобщая позиции в пользу «прокатной» теории, мы можем выделить следующие аргументы:

- сдающая ТС в прокат сторона – всегда юридическое лицо;
- арендатором является физическое лицо, использующее ТС для удовлетворения личных, не предпринимательских нужд;
- обязанности по капитальному и текущему ремонту лежат на арендодателе;
- срок проката ограничен одним годом, а краткосрочный характер каршеринга укладывается в эти темпоральные рамки.

Мы склонны согласиться со всеми вышеуказанными аргументами и убеждены, что нормы ГК РФ о прокате гораздо больше соответствуют каршеринговым правоотношениям, нежели нормы об аренде ТС без экипажа. Однако и прокатная концепция не может в полной мере регулировать специфичный механизм шеринга, поскольку здесь все еще не решен вопрос об ограниченном правомочии владения ТС, а также имеет место специфическая форма оплаты.

Помимо этого, немногочисленная судебная практика также оспаривает «прокатную» концепцию. К примеру, в одном из дел, рассмотренных Московским городским судом [2], суд сделал вывод о неприменении норм о прокате к каршеринговым правоотношениям. Аргументировалась подобная точка зрения следующим образом: для правоотношений, в которых арендуется транспортное средство, существуют специальные нормы (а именно нормы об

аренде ТС без экипажа). Другими словами, суд построил свой вывод на противопоставлении: нормы проката не могут применяться к правоотношениям с транспортными средствами, потому что для них созданы нормы об аренде. Мы считаем, что подобная логика суда не обоснована в полной мере, поскольку нормы гражданского права не содержат указания, что не могут распространяться на правоотношения с объектом в виде транспортного средства. В судебной практике встречаются дела [19], в которых опровергается «прокатная» концепция, однако такая точка зрения базируется на текстах договоров юридических лиц, оказывающих услуги по каршерингу. Мы же считаем такую практику некорректной, поскольку субъекты предпринимательской деятельности, скорее, указывают на применение к договору таких норм, которые создают более благоприятные условия для их деятельности, а не которые больше соответствуют характеру каршеринговых правоотношений. Яркий пример, подтверждающий эту логику: договор проката является публичным (ст. 426 ГК РФ), а значит, к регулируемым им правоотношениям автоматически подлежит применению законодательство о защите прав потребителей [21], накладывающее на предпринимателей большее количество обязанностей. По этой причине многие представленные на современном каршеринговом рынке компании либо указывают в тексте договоров, что применению подлежат нормы об аренде ТС без экипажа, либо пишут, что к отношениям не применяются нормы Закона о защите прав потребителей [11]. По этой причине мы считаем, что не следует искать ответ на вопрос о правовой природе каршеринга в текстах договоров, разрабатываемых каршеринговыми компаниями.

Для наиболее полного раскрытия темы надлежит отметить менее популярные, но заслуживающие внимания подходы к правовой природе шеринга автомобилей. В продолжение «прокатной» концепции мы, как и некоторые правоведы, считаем, что нормы ГК РФ о публичном договоре подлежат применению ко всем каршеринговым правоотношениям. Более того, мы соглашаемся с такими авторами, как С. А. Филиппов и П. О. Переярина [25], в том, что каршеринг должен регулироваться нормами о договоре присоединения (ст. 428 ГК РФ). Действительно, доминирующее большинство

каршеринговых договоров разрабатывается компаниями в стандартных формах, а физические лица лишь присоединяются к договорам без возможности изменения условий. Такой подход разделяется и некоторыми компаниями на практике [9; 30].

Некоторые полагают, что договор каршеринга является рамочным договором (ст. 429.1 ГК РФ) [13]. Следуя логике авторов данной теории, объект договора каршеринга – это весь автопарк арендодателя, но при этом арендатор пользуется только одним, конкретным ТС, представляющим собой составную часть автопарка. Когда арендатор заключает договор каршеринга с компанией, он заключает его по поводу использования автопарка, а для каждого отдельного случая шеринга автомобиля необходимо заключать дополнительные договоры, в которых объектом будет выступать уже отдельное транспортное средство. Мы считаем, что такой подход пусть и является оригинальным и нестандартным для отечественной правовой доктрины, но при этом представляет собой чрезмерное нагромождение юридических конструкций. Более того, мы полагаем, что сторонники «рамочной» теории заблуждаются, когда указывают на весь автопарк арендодателя как на объект договора каршеринга. К сожалению, более глубокие и аргументированные объяснения «рамочной» концепции на данный момент в отечественной юридической науке отсутствуют.

Представив и согласившись либо опровергнув наиболее популярные и проработанные точки зрения о правовой природе каршеринга, нам следует обобщить высказанные ранее суждения.

Ответа на вопрос о природе каршеринга на данный момент нет ни в правовой доктрине, ни в практике, а единство мнений в научной среде отсутствует. Судебная практика также не вносит ясности в решение данного вопроса, поскольку суды занимают различные точки зрения – от «прокатной» до «арендной» концепции. Договорная конструкция каршеринга хотя и имеет в себе признаки договора аренды ТС без экипажа и договора проката, но все же не тождественна в полной мере ни одному из них. На основании этого мы убеждены, что договор каршеринга является смешанным договором, который нуждается в нормативном правовом регулировании со стороны федерального законодателя, а применению к кар-

шеринговым отношениям подлежат нормы о прокате, публичном договоре и договоре присоединения, а также законодательство о защите прав потребителей.

Список использованных источников

1. Акименко Е. С., Луценко В. В., Сушицкий А. И. Правовое регулирование общественных отношений, связанных с арендой транспортных средств по системе каршеринг // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2023. Т. 9, № 2. С. 117–121.

2. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.04.2019 по делу № 33-19520/2019. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOCN&n=1161600#Re4SayTGP4Jee3Wl> (дата обращения: 04.11.2023).

3. Арутюнян Д. А. Каршеринг: новое явление в гражданском праве // Молодой ученый. 2020. № 17. С. 164–166.

4. Боярская Ю. Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С. 39–43.

5. Бубновская Т. А., Суворов Ю. Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36.

6. Городские сервисы, каршеринг Anytime. URL: <https://truesharing.ru/carsharing/anytime/> (дата обращения: 30.10.2023).

7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения: 04.11.2023).

8. Гряднева О. В. Правовая природа каршеринга // Юридическая наука. 2020. № 8. С. 29–33.

9. Делимобиль: официальный сайт. URL: <https://delimobil.ru/terms/contract> (дата обращения: 07.11.2023).

10. Дерюгина С. Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражданское право. 2019. № 4. С. 20–23.

11. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/ (дата обращения: 04.11.2023).

12. Комлев Н. Ю., Фазлиева Л. К. Каршеринг как продукт совместного потребления товаров (sharing economy) и цифровизации гражданского права России // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2020. № 1. С. 36–39.

13. Кондратьев Е. А., Сотавов А. Х. Некоторые аспекты регулирования каршеринга и ответственности их пользователей в Российской Федерации // Образование и право. 2022. № 4. С. 162–167.

14. Кудрин А. Б., Ростова Д. В., Кирова И. В. Каршеринг: динамика развития, текущие тенденции и перспективы // Форум молодых ученых. 2019. № 1-2. С. 397–405.

15. Мавлютов А. Р., Куликов А. С. Каршеринг в России и мире // Academy. 2017. № 12. С. 34–37.

16. Макарова-Землянская А. А. Юридический статус каршеринга в современном законодательстве // Молодой ученый. 2020. № 45. С. 128–130.

17. Миличенкова Ю. В. Устойчивый городской транспорт в России и за рубежом // Молодой ученый. 2017. № 37. С. 140–143.

18. Муратова С. А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2021. № 11. С. 194–205.

19. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 29.04.2021 № Ф09-1188/21 по делу № А60-33607/2020. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AUR&n=225599#XCzYayTiKuYyFwnm> (дата обращения: 04.11.2023).

20. Постановление Московского городского суда от 14.12.2017 № 4а-6306/2017. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOCN&n=930376#si4aayTeMuh4QCZk1> (дата обращения: 04.11.2023).

21. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131885/ (дата обращения: 04.11.2023).

22. Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве». URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=MLAW&n=128356#dqJaayT409Rg18hr> (дата обращения: 04.11.2023).

23. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348679/ (дата обращения: 04.11.2023).

24. Соколов М. О. Перспективы правового регулирования договора аренды (на примере специфичной формы проката – каршеринга) // Нотариус. 2019. № 6. С. 13–15.

25. Филиппов С. А., Переяркина П. О. Каршеринг как новое явление в гражданском праве Российской Федерации // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2019. № 3. С. 138–144.

26. Что такое тариф «Вместе» и как он работает. URL: <https://taxi.yandex.ru/blog/chto-takoe-tarif-vmeste-i-kak-on-rabotaet> (дата обращения: 30.10.2023).

27. Экономика совместного пользования (ЭСП) в России 2020. URL: <https://raec.ru/activity/analytics/9845/> (дата обращения: 01.11.2023).

28. Яндекс.Драйв: официальный сайт. URL: https://yandex.ru/legal/drive_termsofuse/ (дата обращения: 05.11.2023).

29. Anytime: официальный сайт. URL: <https://anytimecar.ru/files/docs/anytime.contract.20180921.pdf> (дата обращения: 04.11.2023).

30. Belka Car: официальный сайт. URL: <https://belkacar.ru> (дата обращения: 06.11.2023).

31. Botsman R., Rogers R. What's mine is yours. N. Y.: HarperCollins, 2010. 304 p.

References

1. Akimenko E. S., Lutsenko V. V., Sushchitskiy A. I. Legal regulation of public relations related to the lease of

vehicles under the carsharing system // Scientific Notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences. 2023. Vol. 9, No. 2. P. 117–121 [in Russian].

2. Appeal ruling of the Moscow City Court dated 26.04.2019 in case № 33-19520/2019. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SO CN&n=1161600#Re4SayTGP4Jee3Wl> (date of application: 04.11.2023) [in Russian].

3. *Arutunyan D. A.* Carsharing: new phenomenon in civil law // *Young Scientist*. 2020. No. 17. P. 164–166 [in Russian].

4. *Boyarskaya Yu. N.* Analysis of general and special norms of civil legislation regulating the carsharing contract // *Lawyer*. 2019. No. 8. P. 39–43 [in Russian].

5. *Bubnovskaya T. A., Suvorov Yu. B.* On the issue of carsharing: legal aspects // *Lawyer*. 2018. No. 7. P. 36. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CJI&n=116389#EBW5beTXwnUtp3ZF> (date of application: 05.11.2023) [in Russian].

6. City services, carsharing Anytime. Available at: <https://truesharing.ru/carsharing/anytime/> (date of application: 30.10.2023) [in Russian].

7. Civil Code of the Russian Federation (Part One) dated 30.11.1994 No. 51-FZ. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (date of application: 04.11.2023) [in Russian].

8. *Gridneva O. V.* Legal nature of carsharing // *Legal Science*. 2020. No. 8. P. 29–33 [in Russian].

9. Delimobile: official website. Available at: <https://delimobil.ru/terms/contract> (date of application: 07.11.2023) [in Russian].

10. *Derugina S. R.* Carsharing and ridesharing: to the problem of the legal nature of contracts // *Civil Law*. 2019. No. 4. P. 20–23 [in Russian].

11. Russian Federation Law of 07.02.1992 No. 2300-1 “On consumer protection”. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/ (date of application: 04.11.2023) [in Russian].

12. *Komlev N. Yu., Fazlieva L. K.* Carsharing as a product of shared consumption of goods (sharing economy) and digitalization of civil law in Russia // *Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2020. No. 1. P. 36–39 [in Russian].

13. *Kondratiev E. A., Sotavov A. Kh.* Some aspects of regulation of carsharing services and liability of their users in the Russian Federation // *Education and Law*. 2022. No. 4. P. 162–167 [in Russian].

14. *Kudrin A. B., Rostova D. B., Kirova I. V.* Carsharing: development dynamics, current trends and prospects // *Young Scientists Forum*. 2019. No. 1–2. P. 397–405 [in Russian].

15. *Mavlutov A. R., Kulikov A. S.* Carsharing in Russia and the World // *Academy*. 2017. No. 12. P. 34–37 [in Russian].

16. *Makarova-Zemlankaya A. A.* Legal status of carsharing in modern legislation // *Young Scientist*. 2020. No. 45. P. 128–130 [in Russian].

17. *Milichenkova Yu. V.* Sustainable urban transport in Russia and abroad // *Young Scientist*. 2017. No. 37. P. 140–143 [in Russian].

18. *Muratova S. A.* Legal nature of a carsharing agreement and prospects for its development // *Bulletin of O. E. Kutafin University*. 2021. No. 11. P. 194–205 [in Russian].

19. Resolution of the Arbitration Court of the Ural District dated 29.04.2021 No. F09-1188/21 in case No. A60-33607/2020. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AUR&n=225599#XCzYayTiKuYyFwnm> (date of application : 04.11.2023) [in Russian].

20. Resolution of the Moscow City Court of 14.12.2017 No. 4a-6306/2017. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SO CN&n=930376#si4aayTeMuh4QCZk1> (date of application : 04.11.2023) [in Russian].

21. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 28.06.2012 No. 17 “On consideration by courts of civil cases on disputes on protection of consumer rights”. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131885/ (date of application : 04.11.2023) [in Russian].

22. Resolution of the Moscow City Government dated 31.08.2011 No. 405-PP “On city support of taxi transportation and carsharing services in the city of Moscow”. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=MLAW&n=128356#dqJaayT409Rg18hr> (date of application : 04.11.2023) [in Russian].

23. Order of the Government of the Russian Federation dated 25.03.2020 No. 724-r “On approval of the concept for ensuring road traffic safety with the participation of unmanned vehicles on public highways”. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348679/ (date of application : 04.11.2023) [in Russian].

24. *Sokovikov M. O.* Prospects of legal regulation of the lease agreement (on the example of a specific form of rental – carsharing) // *Notary*. 2019. No. 6. P. 13–15 [in Russian].

25. *Filippov S. A., Pereyarina P. O.* Carsharing as a new phenomenon in the civil law of the Russian Federation // *Bulletin of the Saratov State Law Academy*. 2019. No. 3. P. 138–144 [in Russian].

26. What the tariff “Together” is and how it works. Available at: <https://taxi.yandex.ru/blog/chto-takoe-tarif-vmeste-i-kak-on-rabotaet> (date of application: 30.10.2023) [in Russian].

27. The sharing economy in Russia 2020. Available at: <https://raec.ru/activity/analytics/9845/> (date of application: 01.11.2023). [in Russian].

28. Yandex.drive: official website. Available at: https://yandex.ru/legal/drive_termsfuse/ (date of application: 05.11.2023) [in Russian].

29. Anytime: official website. Available at: <https://anytimecar.ru/fles/docs/anytime.contract.20180921.pdf> (date of application: 04.11.2023) [in Russian].

30. Belka car: official website. Available at: <https://belkacar.ru/> (date of application: 06.11.2023) [in Russian].

31. *Botsman R., Rogers R.* What’s mine is yours. N. Y.: HarperCollins, 2010. 304 p. [in English].