

Аналитический отчет по результатам анализа и обобщения материалов опубликованной правоприменительной практики

Тема: «Краткосрочная аренда колесных транспортных средств категории М1 (легковых автомобилей)»

Эксперт – Жмулина Д.А., доцент кафедры коммерческого права Юридического факультета СПбГУ, кандидат юридических наук, доцент.

Введение

Перед экспертом поставлена задача – оценить состояние правового регулирования в сфере краткосрочной аренды колесных транспортных средств категории М1¹ (легковых автомобилей) (в части действия ГК РФ, КоАП РФ, нормативных правовых актов Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти), а также охарактеризовать релевантную правоприменительную практику, в случае необходимости сформулировать предложения и рекомендации по совершенствованию нормативных правовых актов и правоприменительной практики.

Для реализации поставленной задачи экспертом всесторонне изучена исследуемая сфера правоотношений и проанализировано за период 2018-2022 гг. 75 материалов опубликованной правоприменительной практики системы судов общей юрисдикции, включая кассационные суды общей юрисдикции, апелляционные суды общей юрисдикции, верховные суды республик, краевые, областные суды, суды городов федерального значения, суд автономной области, суды автономных округов, районные суды, и ВС РФ.

1. Норма (или нормы) права, в ходе применения которой возникла проблема

Статья 626 ГК РФ, ст. 642 ГК РФ. Отсутствие специальных норм, регулирующих краткосрочную (до 24 часов и на основе поминутной тарификации) аренду легковых автомобилей физическим лицам в потребительских целях (каршеринг).

2. Описание проблемы и правоприменительной практики

2.1. Описание проблемы нормативно-правового регулирования

Передача легковых автомобилей в аренду регулируется нормами гл. 34 ГК РФ. Если арендодателем выступает лицо, осуществляющее сдачу имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, легковой автомобиль может быть предметом договора проката (ст. 626 ГК РФ). При этом среди разновидностей аренды в ГК РФ закреплен договор аренды транспортного средства, с экипажем (ст. 632 ГК РФ) и без экипажа (ст. 642 ГК РФ).

Если договор аренды легкового автомобиля имеет признаки одновременно и договора проката, и договора аренды транспортного средства без экипажа, возникает вопрос, нормы каких параграфов гл. 34 ГК РФ применять к такому договору в первую очередь.

Краткосрочная (до 24 часов и на основе поминутной тарификации) аренда легковых автомобилей физическим лицам в потребительских целях (каршеринг) в последнее время

¹ Согласно ст. 6 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», принятого решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 транспортное средство – это устройство на колесном ходу категорий L, M, N, O, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Приложение №1 к указанному техническому регламенту устанавливает, что к категории М1 относятся транспортные средства, имеющие не менее четырех колес, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения – легковые автомобили.

получила широкое распространение. Договоры каршеринга, как правило, заключаются с использованием информационных технологий посредством мобильных приложений.

На федеральном уровне каршеринг специально не урегулирован². При этом, термин «каршеринг» неоднократно упоминается в федеральных нормативно-правовых актах. Например, в распоряжении Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» как разновидность сервиса новой мобильности. При этом содержание данного термина не раскрывается ни в одном из нормативно-правовых актов³. Также термин «каршеринг» широко используется в судебной практике.

2.2. Антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов

В соответствии с Методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утв. постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. № 96 нормы указанных в разделе 1 нормативно-правовых актов, регламентирующие краткосрочную аренду колесных транспортных средств категории М1, были проверены на наличие коррупциогенных факторов. По результатам проверки коррупциогенных факторов в нормативно-правовых актах не выявлено.

2.3. Описание правоприменительной практики

2.3.1. Исследование материалов опубликованной правоприменительной практики показало, что отсутствует единообразный подход к правовой квалификации отношений по передаче колесных транспортных средств категории М1 во временное владение и пользование в потребительских целях физическому лицу предпринимателем, который занимается подобной деятельностью на постоянной основе. Также имеет место нарушение судами правил квалификации договоров.

Согласно п. 47 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.12.2018 № 49 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации о заключении и толковании договора» при квалификации договора для решения вопроса о применении к нему правил об отдельных видах договоров (п. 2 и 3 ст. 421 ГК РФ) необходимо, прежде всего, учитывать существо законодательного регулирования соответствующего вида обязательств и признаки договоров, предусмотренных законом или иным правовым актом, независимо от указанного сторонами наименования квалифицируемого договора, названия его сторон, наименования способа исполнения и т.п.

Однако в подавляющем большинстве дел суды квалифицируют правоотношения сторон исходя из наименования договора, не оценивая его субъектный состав и содержание правоотношений, складывающихся между сторонами. Подобную квалификацию довольно затруднительно признать «позицией» суда в связи с отсутствием аргументации.

Так, если договор называется «договором аренды транспортного средства без экипажа», суды применяют к спорным правоотношениям нормы подраздела 2 § 3 гл. 34

² Легальное определение каршеринга закреплено в региональном законодательстве. Так, согласно постановлению Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» каршеринг – это предоставление юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими таксомоторные перевозки, легковых автомобилей в краткосрочную аренду на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Существование указанного определения общей картины отсутствия специальной правовой регламентации каршеринга в России не меняет.

³ В ныне утратившем силу распоряжении Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности РФ на период до 2025 года» каршеринг определялся как вид краткосрочной аренды, сервис поминутной аренды автомобиля.

ГК РФ (решение Хамовнического районного суда г. Москвы от 12 сентября 2018 г. по делу № 2-2673/2018, решение Ленинского районного суда г. Кемерово от 27 декабря 2021 г., апелляционное определение Московского городского суда от 14 марта 2019 г. по делу № 33-7349/2019, апелляционное определение Кемеровского областного суда от 19 мая 2022 г.).

Название «договор аренды транспортного средства без экипажа» фигурирует в 100% споров по поводу каршеринга, а также в некоторых спорах по поводу аренды легковых автомобилей в традиционной форме, без использования информационных технологий.

Договоры, оформляющие каршеринг, зачастую содержат условия типа «настоящий договор не является договором проката», «настоящий договор не является публичной офертой», «арендодатель свободен в заключении договора» и т.п. Такие договоры являются договорами присоединения, их стандартные формы разрабатываются предпринимателями.

При этом, как следует из материалов анализируемых дел, в спорных правоотношениях арендодателями выступают предприниматели, которые занимаются каршерингом в качестве основного вида деятельности, арендаторами могут быть только физические лица, а цель договора – бытовое использование легкового автомобиля, не связанное с предпринимательской деятельностью. Такие отношения могут быть квалифицированы как прокат. Однако конструкция договора проката как публичного потребительского договора менее выгодна предпринимателям, поскольку накладывает на них целый ряд дополнительных обязанностей. Поэтому предприниматели называют договоры, оформляющие каршеринг, «договор аренды транспортного средства без экипажа».

Если договор называется «договором проката», суды применяют к спорным правоотношениям нормы § 2 гл. 34 ГК РФ (решение Измайловского районного суда г. Москвы от 16 ноября 2017 г. по делу № 2-6180/17, апелляционное определение Московского городского суда от 20 февраля 2019 г. по делу № 33-2128, апелляционное определение Саратовского областного суда от 17 августа 2022 г. по делу № 2-278/2021, определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 12 января 2023 г. № 88-328/2023(88-31868/2022).

Если договор называется «договором проката без экипажа», то суды применяют нормы § 2 и подраздела 2 § 3 гл. 34 ГК РФ (определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 27 апреля 2021 г. № 88-9323/2021).

Названия «договор проката» или «договор проката без экипажа» фигурируют в большинстве споров по поводу аренды легковых автомобилей в традиционной форме, без использования информационных технологий.

Ряд судов, исследуя правовую природу спорных правоотношений, приходит к выводу, что нормы о прокате (§ 2 гл. 34 ГК РФ) не подлежат применению к отношениям по передаче в аренду транспортных средств, поскольку в отношении аренды транспортных средств в силу ст. 625 ГК РФ применяются специальные нормы, содержащиеся в подразделе 2 § 3 гл. 34 ГК РФ (решение Лефортовского районного суда г. Москвы от 21 декабря 2018 г. по делу № 2-3451/2018, апелляционное определение Московского городского суда от 26 апреля 2019 г. по делу № 33-19520/2019).

При этом нельзя не отметить парадоксальную ситуацию, когда один суд – Московский городской суд – в одном споре обосновывает невозможность проката транспортных средств (апелляционное определение Московского городского суда от 26 апреля 2019 г. по делу № 33-19520/2019), а в другом резюмирует, что стороны заключили договор проката транспортного средства (апелляционное определение Московского городского суда от 20 февраля 2019 г. по делу № 33-2128).

2.3.2. Исследование материалов опубликованной правоприменительной практики показало, что значительная часть споров касается условия договоров, оформляющих каршеринг, о взыскании с арендатора сумм в счет оплаты административных штрафов за

нарушение «Правил дорожного движения», утв. постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (далее – ПДД) при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Как разъяснил ВС РФ в п. 26-27 постановления Пленума ВС РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» ст. 2.6.1, ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ установлен особый порядок привлечения к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее - технические средства, работающие в автоматическом режиме). В указанных случаях протокол об административном правонарушении не составляется, постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства и оформляется в порядке, предусмотренном ст. 29.10 КоАП РФ.

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 (ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ).

В случае несогласия с вынесенным в отношении собственника (владельца) транспортного средства постановлением о назначении административного наказания за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, при реализации своего права на обжалование данного постановления он освобождается от административной ответственности при условии, что в ходе рассмотрения жалобы будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц (ч. 2 ст. 2.6.1, примечание к статье 1.5 КоАП РФ). При этом собственник обязан представить доказательства своей невиновности.

Доказательствами, подтверждающими факт нахождения транспортного средства во владении (пользовании) другого лица, могут, в частности, являться полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в котором имеется запись о допуске к управлению данным транспортным средством другого лица, договор аренды или лизинга транспортного средства, показания свидетелей и (или) лица, непосредственно управлявшего транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения. Указанные, а также иные доказательства исследуются и оцениваются по правилам ст. 26.11 КоАП РФ.

Ряд статей КоАП предусматривают разный размер штрафов за впервые совершенное правонарушение и за повторное. Например, проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей, а повторное совершение такого административного правонарушения – административного штрафа в размере пяти тысяч рублей (п.п. 1, 3 ст. 12.12 КоАП).

При этом согласно условиям договоров, оформляющих каршеринг, в случае получения арендодателем за период сессии аренды арендатора административного штрафа за нарушение, квалифицированное как повторное в соответствии с КоАП РФ, арендатор обязан возместить расходы арендодателя на оплату штрафа в полном объеме.

Поскольку при каршеринге легковые автомобили на протяжении продолжительного времени предоставляются в аренду большому количеству разных арендаторов, как правило, в период управления практически каждым транспортным средством были

зафиксированы те или иные административные правонарушения. Последующие административные правонарушения будут квалифицированы как повторные.

Таким образом, при каршеринге гражданин, ни разу не привлекавшийся к административной ответственности и совершивший нарушение ПДД, обязан платить арендодателю сумму штрафа за повторное административное правонарушение.

При этом суды полагают подобное условие не нарушающим права арендатора и не противоречащим действующему законодательству. Аргументы судов сводятся к следующим.

Заключая договор присоединения арендатор, исходя из принципа добросовестности гражданских правоотношений, зная, что ответственность за нарушение ПДД в случае фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами несет собственник транспортного средства, согласился с условием возмещения ущерба, в виде оплаченного арендодателем штрафа. Арендатор должен был понимать, что могло иметь место и более ранее привлечение арендодателя к административной ответственности, что то обстоятельство, что арендатор ранее не привлекался к административной ответственности, при наложении взыскания учтено быть не может. Договор аренды на согласованных условиях заключен на основании добровольного волеизъявления арендатора, который был ознакомлен и согласен с условиями договора, от услуг арендодателя не отказался. Достоверных и объективных доказательства заключения договора под влиянием заблуждения, обмана, не получения необходимой информации арендатор не представил (решение Гагаринского районного суда от 5 октября 2020 г. по делу № 02-3425/2020, решение Октябрьского районного суда г. Новосибирска от 1 июля 2021 г. по делу № 2-2900/2021, решение Реутовского городского суда Московской области от 31 января 2022 г. по делу № 2-227/2022, апелляционное определение Московского городского суда от 30 марта 2021 г. по делу № 33-13047/2021, апелляционное определение Новосибирского областного суда от 30 ноября 2021 г. по делу № 2-2900/2021, апелляционное определение Московского областного суда от 25 мая 2022 г. по делу № 33-16121/2022, определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 30 сентября 2021 г. N 88-20350/2021, определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 22 июня 2022 г. № 88-11417/2022).

Убытки арендодателя возникли в результате виновных действий арендатора, который, действуя добросовестно, с необходимой степенью заботливости и осмотрительности, мог предвидеть последствия совершения правонарушения, в связи с которым арендодатель привлечен к административной ответственности, однако допустил нарушение ПДД. Обстоятельства дела не указывают на наличие предусмотренных п. 1 ст. 404 ГК РФ условий уменьшения ответственности должника и бесспорно не свидетельствуют о неосновательности удержания арендодателем с арендатора денежных сумм, нарушении прав арендатора как потребителя (определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 14 сентября 2022 г. № 88-21732/2022).

Подобная позиция судов представляется нарушающей нормы гражданского законодательства и права арендатора как потребителя.

В соответствии с нормами ч. 2 ст. 2.6.1, примечанием к ст. 1.5 КоАП РФ, арендодатель вправе заявить о своем несогласии с привлечением к административной ответственности за нарушение ПДД, указать, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении и в пользовании другого лица, предоставить все необходимые сведения о таком лице (договор аренды, паспортные данные, данные водительского удостоверения). В таком случае постановление по делу об административном правонарушении в отношении арендодателя будет отменено, таким образом убытки на стороне арендодателя вообще не возникнут. Дело об административном правонарушении будет возбуждено в отношении арендатора, компетентные органы будут иметь возможность учесть все обстоятельства, в том числе,

факт впервые совершенного правонарушения. Однако арендодатели, осуществляющие каршеринг, таких действий не предпринимают. Таким образом, убытки, возникшие у арендодателя в связи с оплатой административного штрафа, состоят в прямой причинной связи не с допущенным арендатором нарушением, а с бездействием арендодателя по не оспариванию наложенного штрафа.

При этом суды, рассматривающие спора о взыскании сумм штрафов с арендатора, не оценивают надлежащим образом поведение арендаторов. Хотя такое поведение арендодателя можно квалифицировать как недобросовестное с учетом позиции ВС РФ, изложенной в п. 1 постановления Пленума ВС РФ от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации». Оценивая действия сторон как добросовестные или недобросовестные, следует исходить из поведения, ожидаемого от любого участника гражданского оборота, учитывающего права и законные интересы другой стороны, содействующего ей, в том числе в получении необходимой информации. Поведение одной из сторон может быть признано недобросовестным не только при наличии обоснованного заявления другой стороны, но и по инициативе суда, если усматривается очевидное отклонение действий участника гражданского оборота от добросовестного поведения. В этом случае суд при рассмотрении дела выносит на обсуждение обстоятельства, явно свидетельствующие о таком недобросовестном поведении, даже если стороны на них не ссылались (ст. 56 ГПК РФ).

Если будет установлено недобросовестное поведение одной из сторон, суд в зависимости от обстоятельств дела и с учетом характера и последствий такого поведения отказывает в защите принадлежащего ей права полностью или частично, а также применяет иные меры, обеспечивающие защиту интересов добросовестной стороны или третьих лиц от недобросовестного поведения другой стороны (п. 2 ст. 10 ГК РФ). Более того, согласно п. 1 ст. 404 ГК РФ суд вправе уменьшить размер ответственности должника, если кредитор не принял разумных мер к уменьшению размера убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства.

Также рассматриваемые условия договоров, оформляющих каршеринг, могут быть квалифицированы как ущемляющие права потребителя в соответствии со ст. 16 Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (далее – Закон о защите прав потребителей), поскольку существенно ухудшают положение арендатора – потребителя, что не оценивается судами.

2.3.3. Исследование материалов опубликованной правоприменительной практики показало, что значительная часть споров касается условий договоров, оформляющих каршеринг, об ответственности арендатора за нарушение ПДД.

Обязанности водителей колесных транспортных средств категории М1 определены в ПДД. Ответственность за нарушение ПДД предусмотрена гл. 12 КоАП РФ и ст.ст. 264, 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ. Привлекать водителей легковых автомобилей к ответственности за нарушение ПДД вправе сотрудники органов внутренних дел и суды.

При этом, как следует из материалов анализируемых дел, в договорах, оформляющих каршеринг, закреплена обязанность арендатора соблюдать ПДД. За несоблюдение ПДД, установленное компетентными органами, предусмотрен целый ряд штрафных договорных неустоек (штрафов). При этом убытки, возникшие на стороне арендодателя – административный штраф, расходы на эвакуацию транспортного средства – взыскиваются помимо указанной неустойки.

Таким образом, за факт нарушения ПДД арендатор привлекается и к административной ответственности, и к гражданско-правовой.

При этом суды полагают подобные условия не нарушающими права арендатора и не противоречащими действующему законодательству. Аргументы судов сводятся к следующим.

Арендатор согласился со всеми условиями договора, в том числе и с условием об ответственности арендатора за нарушение ПДД (решение Буинского городского суда Республики Татарстан от 11 мая 2021 г., апелляционное определение Верховного Суда Республики Татарстан от 12 августа 2022 г.).

Нарушая ПДД, арендатор должен был понимать, что будет нести ответственность за ненадлежащее исполнение своих обязанностей по договору аренды транспортного средства. Отсутствие имущественного вреда в результате управления транспортным средством с нарушением ПДД, не могут приняты в качестве оснований для снижения подлежащего взысканию штрафа, поскольку условиями договора не поставлено в зависимость исполнение обязательств по выплате штрафа от причинения имущественного вреда и исполнения административного наказания, указанные обстоятельства арендатора каким-либо правом на снижение штрафа не наделяют (апелляционное определение Верховного Суда Республики Татарстан от 31 марта 2022 г., определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 19 января 2022 г., определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 6 октября 2022 г.).

Тот факт, что арендатор является потребителем, а спорные условия договоров могут быть квалифицированы как навязанные потребителю и ущемляющие его права в соответствии со ст. 16 Закона о защите прав потребителей, поскольку существенно ухудшают положение арендатора, судами не оцениваются.

При этом представляется, что обязанность арендатора соблюдать ПДД не является по своему содержанию договорной обязанностью, установленной в интересах арендодателя. Подобное условие договора представляет собой всего лишь дублирование общей обязанности водителей колесных транспортных средств категории М1 соблюдать ПДД, которая направлена на защиту интересов граждан, общества и государства в сфере безопасности дорожного движения. Таким образом, нарушение арендатором ПДД, и совершение действий, образующих административное правонарушение, не нарушает прав арендодателя, в связи с чем, он объективно не может понести убытки, так как права его не нарушены.

2.4. Выводы по результатам анализа правоприменительной практики

2.4.1. Выявлено отсутствие единообразного подхода к правовой квалификации отношений по передаче колесных транспортных средств категории М1 в кратковременное владение и пользование в потребительских целях физическому лицу предпринимателем, который занимается подобной деятельностью на постоянной основе, и нарушение судами правил квалификации договоров.

2.4.2. Выявлено, что суды, ссылаясь на принцип свободы договора и осведомленность арендатора о недопустимости нарушения ПДД, оценивают как правомерное условие договоров, оформляющих каршеринг, о взыскании с арендатора сумм в счет оплаты административных штрафов за повторное нарушение ПДД, даже если правонарушение совершено арендатором впервые (при фиксации нарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами). При этом такая позиция противоречит нормам законодательства о защите прав потребителей.

2.4.3. Выявлено, что суды, ссылаясь на принцип свободы договора, оценивают как правомерные условия договора каршеринга о мерах договорной ответственности потребителей в форме штрафной неустойки за нарушение ПДД. При этом такая позиция противоречит нормам законодательства о защите прав потребителей.

2.4.4. Подобная ситуация является следствием формального подхода судов к оценке содержания спорных правоотношений и недостаточного специального правового регулирования в данной сфере.

2.4.5. Выявленные ошибки правоприменения и состояние законодательства порождает фактически произвол предпринимателей. Договор проката, защищающий потребителя как слабую сторону договора, накладывает на предпринимателей

дополнительные обязанности и лишает ряда прав по сравнению с договором аренды транспортного средства без экипажа. Предприниматели перераспределяют риски в свою пользу, оформляют отношения с потребителями договорами аренды транспортного средства без экипажа и включают в них условия, нарушающие права и законные интересы потребителей.

3. Предложения по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики

3.1. Дополнить ст. 642 ГК РФ абзацем следующего содержания: «Если арендодателем выступает лицо, осуществляющее сдачу транспортных средств в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, а транспортное средство используется для потребительских целей, отношения сторон регулируются нормами о прокате».

3.2. В соответствии со статьей 39.1 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» принять постановление правительства РФ, регулирующее каршеринг.

3.3. Верховному Суду РФ обратить внимание нижестоящих судов на необходимость всестороннего исследования материалов дела и действующего законодательства в виду выявленных нарушений правил квалификации спорных правоотношений и неправильного применения судами норм материального права.