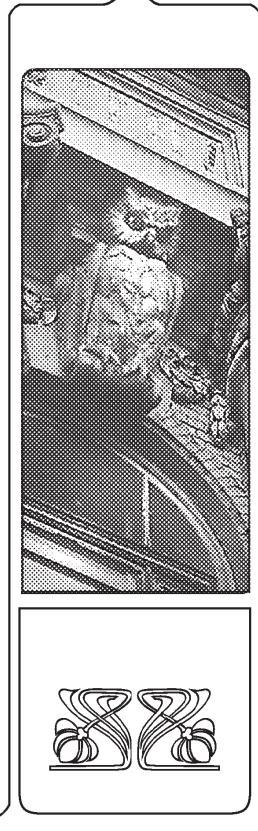
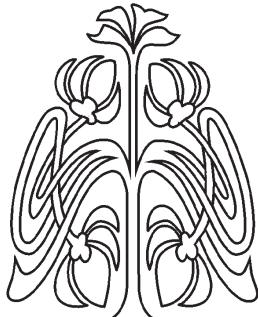
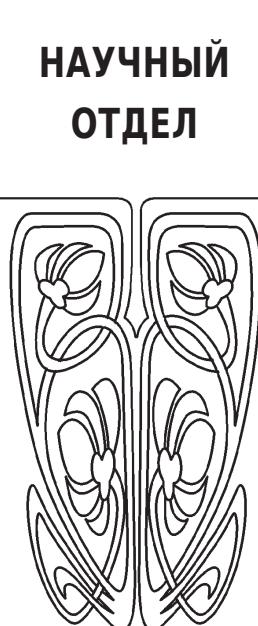


ПРАВО



НАУЧНЫЙ
ОТДЕЛ



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право.
2025. Т. 25, вып. 1. С. 48–55

Izvestiya of Saratov University. Economics. Management. Law, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 48–55
<https://eup.sgu.ru> <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2025-25-1-48-55>
EDN: JSRSUD

Научная статья
УДК 340

Договор поминутной аренды транспортного средства (каршеринг): особенности заключения договора

Т. Г. Мальцева

Российский государственный университет правосудия, Россия, 117418, г. Москва, Новочерёмушкинская ул., д. 69

Мальцева Татьяна Григорьевна, старший преподаватель кафедры гражданского права,
tanya_maltseva@bk.ru, <https://orcid.org/0009-0003-2204-0951>

Аннотация. Введение. Цифровая трансформация современного общества предопределила появление новых социально-экономических явлений, правовое оформление которых происходит в удаленном формате, при помощи современных информационных технологий, объективированных чаще всего в форме мобильных приложений. **Теоретический анализ.** Указанный формат характерен для возникновения каршерингового правоотношения, стороны которого вступают в соответствующую договорную связь, а также осуществляют деловую коммуникацию именно с помощью мобильного приложения. Несмотря на некоторые цифровые новеллы, обеспечивающие цифровизацию гражданского оборота (в том числе приравнение электронной формы сделки к письменной, позитивация цифровых прав, смарт-контракта и т.п.), эти нововведения не являются достаточными для создания специального правового регулирования каршеринговой сделки. **Эмпирический анализ.** Одной из специфических особенностей такой сделки следует признать ее заключение, а также исполнение при помощи использования современных информационных технологий (мобильного приложения). В настоящем исследовании представлен подробный анализ этой особенности каршеринговой сделки. **Результаты.** В связи со спросом на каршеринговые услуги сформулированы некоторые общие предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере. Следует уделить особое внимание каршеринговым правоотношениям, разработав как специальный федеральный закон, посвященный этой услуге, так и отдельную гражданско-правовую договорную конструкцию – поминутную аренду транспортных средств.

Ключевые слова: каршеринг, поминутная аренда транспортных средств, цифровизация, мобильность по требованию, мобильное приложение, цифровая форма сделки

Для цитирования: Мальцева Т. Г. Договор поминутной аренды транспортного средства (каршеринг): особенности заключения договора // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2025. Т. 25, вып. 1. С. 48–55. <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2025-25-1-48-55>, EDN: JSRSUD

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)



Article

Agreement for per-minute vehicle rental (car sharing): Features of the agreement conclusion

T. G. Maltseva

Russian State University of Justice, 69 Novocheremushkinskaya St., Moscow 117418, Russia

Tatyana G. Maltseva, tanya_maltseva@bk.ru, <https://orcid.org/0009-0003-2204-0951>

Abstract. *Introduction.* The digital transformation of modern society has predetermined the emergence of new socio-economic phenomena, the legal registration of which occurs remotely, with the help of modern information technologies, most often objectified in the form of mobile applications. *Theoretical analysis.* In this format, car sharing legal relations arise, the parties to which enter into the appropriate contractual relationship, and also carry out business communication using a mobile application. Despite some digital innovations that ensure the digitalization of civil turnover (including equating the electronic form of a transaction to a written one, positivization of digital rights, smart contracts, etc.), these innovations are not sufficient to create a special legal regulation of a car sharing transaction. *Empirical analysis.* One of the specific features of such a transaction should be recognized as its conclusion, as well as execution through the use of modern information technologies (mobile application). This study presents a detailed analysis of this feature of a car sharing transaction. *Results.* In connection with the demand for car sharing services, some general proposals for improving the current legislation in the studied area have been formulated. Special attention should be paid to car sharing legal relations by developing both a special federal law dedicated to this service and a separate civil law contractual structure – per-minute rental of vehicles.

Keywords: car sharing, per-minute rental of vehicles, digitalization, on-demand mobility, mobile application, digital form of the transaction

For citation: Maltseva T. G. Agreement for per-minute vehicle rental (car sharing): Features of the agreement conclusion. *Izvestiya of Saratov University. Economics. Management. Law*, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 48–55 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2025-25-1-48-55>, EDN: JSRSUD
This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Введение

В условиях новой цифровой реальности практика заключения гражданско-правовых сделок через мобильное приложение является достаточно развитой. Современные жители мегаполиса активно пользуются теми удобными опциями, которые доступны через сервисы, объективированные, как правило, в форме мобильных приложений. Так, они обеспечивают заказ разнообразных товаров и услуг, буквально не выходя из дома. В таком формате осуществляется покупка продуктов, ресторанных блюд, одежды, детских товаров и т.п. с услугой их доставки на дом, и все указанные действия совершаются с помощью мобильного приложения. Не выходя из дома, можно найти и забронировать автомобиль с целью его краткосрочной аренды, именуемой каршерингом. «Говоря иначе, в правоотношениях незримо возникнет кто-то третий, который будет предоставлять сервис для взаимодействия сторон, видеть результаты этого взаимодействия, личные и иные данные участников, иметь возможность агрегировать их разным образом» [1, с. 74].

Каршеринг воплощает в себе широко известную идею «мобильности по требованию». Кроме того, в основе каршеринга лежит также и идея «мобильности для всех» [2]. Безусловным преимуществом каршеринга следует признать его оперативность: потенциальный клиент каршеринга, зарегистрированный в соответствую-

щем мобильном приложении (иными словами, являющийся пользователем сервиса), обладает уникальной возможностью быстрого поиска транспортного средства, припаркованного вблизи его места нахождения, а также резервацией такого транспортного средства через мобильное приложение [3, с. 21].

Теоретический анализ

Несмотря на то что каршеринг является услугой, включенной в реальный гражданский оборот и сосуществующей в нем наряду с такси, до сих пор в отношении каршеринга отсутствует специальное правовое регулирование. В то же время каршеринг упоминается в различных стратегических актах как ныне действующих, так и утративших силу. К примеру, в «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года»¹ обращалось внимание на то, что модернизация отечественной автотранспортной системы будет идти по линии распространения сервисов общего пользования, среди которых был назван и каршеринг, давно зарекомендовавший себя с положительной стороны в зарубежных право-

¹ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года : распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 № 831-р (ред. от 22.02.2019). URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=102468103&page=1&rdk=2&ysclid=m5jahb72rh723043896#I0 (дата обращения: 03.11.2024) (документ утратил силу).



порядках. Обозначенный стратегический акт является ныне утратившим юридическую силу в связи с принятием нового, одноименного акта. В действующей «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года»² также обращено внимание на каршеринг. Так, в указанном акте прогнозируемая популярность каршеринга объясняется усилением процессов цифровизации общества, а также развитием такого экономического явления, как «шеринг». Кроме того, отмечается, что удовлетворение каршеринговой услуги будет непосредственным образом связано с цифровыми сервисами. Это предопределяет необходимость существенного технологического прорыва нашей страны с целью создания отечественной инфраструктуры, обеспечивающей необходимые цифровые технологии. Высокий уровень технологического развития означает наличие квалифицированных ИТ-кадров, способных разработать и поддерживать необходимое программное обеспечение; инфраструктуры связи, гарантирующей бесперебойный доступ в глобальную сеть «Интернет» и т.п. В обозначенной Стратегии прогнозируются достаточно быстрые темпы роста спроса на каршеринг: предполагается, что к 2030 г. каршерингом будет пользоваться 20–30% населения нашей планеты.

С учетом столь масштабных прогнозов, исполнение которых окажет трансформирующее воздействие на все сферы жизни общества, молчание законодателя на этот счет кажется необоснованным. При этом каршеринг как новое социально-экономическое явление должен быть обеспечен корпусом как частноправовых норм, так и норм публично-правовой направленности. Специфика каршеринга заключается в том, что в рамках потребления этой услуги возникают общественные отношения разной отраслевой направленности. Так, пользователь каршерингового сервиса вступает в частноправовые отношения по пользованию сервисом, подписывая специальное соглашение через мобильное приложение, в котором осуществляется его идентификация и аутентификация; в частноправовые арендные правоотношения, используя транспортное средство, являющееся источником

повышенной опасности; в публично-правовые отношения, двигаясь на арендованном транспортном средстве и выступая в роли участника дорожного движения.

Эмпирический анализ

Гражданское законодательство должно содержать нормы права, учитывающие специфику правоотношений, возникающих из каршеринга (как в части аренды транспортного средства, так и в части пользования сервисом). Отсутствие специальной договорной конструкции, максимальным образом учитывающей особенности каршеринговых правоотношений, подвергается обоснованной критике. Так, Е. С. Болтанова прямо пишет: «Надо признать, что договор каршеринга – специфичный, достаточно новый вид договора, и правоприменение требует если не включения в российское законодательство специальных норм, то разъяснений на уровне ВС РФ» [4, с. 116].

Представляется, что каршеринг, будучи комплексной услугой, предполагает вступление пользователя в частноправовые отношения, опосредованные как минимум двумя договорными конструкциями: лицензионным договором, обеспечивающим пользование сервисом, функционирующим через мобильное приложение, и договором аренды, предопределяющим краткосрочное пользование транспортным средством. Фокусируясь в рамках настоящего исследования именно на второй договорной конструкции, считаем важным отметить недостаточность общих положений об аренде или отрывочных правовых предписаний, существующих в рамках специальных арендных договорных конструкций. В. Ю. Абрамов и Ю. В. Абрамов подчеркивают, что несмотря на то что в практику вошла негласная традиция оформления каршеринговых отношений договором аренды транспортного средства без экипажа, такое правовое решение вряд ли следует признать удачным, поскольку нормы разд. 2 пар. 3 гл. 34 ГК РФ не способны учесть те специфические черты правоотношений, которые возникают при пользовании услугой каршеринга [5]. При этом следует признать, что каршеринговые отношения имеют наибольшее количество сходств с отношениями, возникающими из аренды транспортных средств без экипажа. Однако, по справедливому замечанию С. Р. Дерюгиной, обозначенное сходство не свидетельствует о

² Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202212300047?ysclid=m5jaeo7b2h361314733> (дата обращения: 03.11.2024).

тождественности сопоставляемых договорных конструкций [3, с. 21]. Таким образом, применяя нормы проката или аренды транспортных средств без экипажа к каршерингу, становится очевидной неприменимость ряда положений, посвященных обеим поименованным договорным конструкциям. Такое положение дел предопределяет важность разработки и включения в ГК РФ новой договорной конструкции, учитывающей специфику каршеринга.

Одной из таких специфических особенностей каршеринга является форма его заключения, которая предопределена использованием современных информационных технологий. Для учета этой и некоторых иных особенностей каршеринга мы предлагаем ко включению в ГК РФ новую договорную конструкцию – поминутную аренду транспортных средств. В рамках настоящего исследования предпринята попытка анализа только этой специфической особенности каршеринга – его заключения путем использования современных информационных технологий.

Оперативность каршеринга во многом обусловлена информационными технологиями, используемыми в каршеринге, которые предопределяют электронную форму каршеринговой сделки и цифровой порядок ее заключения. Каршеринг, порождая правовую связь арендатора и арендодателя, предполагает исключительно электронную деловую коммуникацию, осуществляющую через мобильное приложение. Так, пользование соответствующей услугой доступно только пользователям, прошедшим предварительную идентификацию и аутентификацию в соответствующем мобильном приложении. Пользователь, будучи физическим лицом, обладает статусом потребителя в исследуемых правоотношениях. Е. В. Вавилин в свое время весьма верно подметил, что арендодателям, сдающим на профессиональной основе транспортные средства в аренду, оказывается менее выгодно сотрудничать с физическими лицами-потребителями, чем с профессиональными участниками имущественного оборота [6, с. 108]. Однако при этом совершенно очевидно, что поминутная аренда транспортного средства по своей сути рассчитана именно на потребителей: в ее основе лежит идея удовлетворения потребности в мобильности неограниченного круга физических лиц-потребителей.

Добавим, что на данном этапе развития каршеринга у каждой каршеринговой компании

есть свое мобильное приложение. Регистрация в мобильном приложении предполагает загрузку в него как личных данных, так и сканов документов, подтверждающих эти персональные данные (в том числе паспорт, водительское удостоверение, фотография). При этом регистрация в качестве пользователя в одном из каршеринговых сервисов предоставляет возможность пользования опциями только данной каршеринговой компании. В отсутствие федеральных правовых норм, регламентирующих правовую связь участников каршеринга, каршеринговые компании разрабатывают собственные правила, которые не являются у всех каршеринговых компаний идентичными.

Примечательно, что для оформления каршеринга чаще всего используются конструкции проката и аренды транспортных средств без экипажа. Однако в нормах, посвященных этим договорным конструкциям, присутствует указание на письменную форму их заключения. Так, подобное правило содержится в п. 2 ст. 626 и ст. 643 ГК РФ³ соответственно. Подчеркнем, что заключение договора поминутной аренды, оформляющего каршеринговые отношения, в традиционной письменной форме не представляется возможным, поскольку подобный формат делового взаимодействия сторон этой договорной конструкции не соответствует идее «мобильности по требованию», заложенной в каршеринг.

Деловая коммуникация сторон каршеринговой сделки происходит в мобильном приложении. В. Е. Вавилин называет это цифровой формой сделки, считая ее исключительным преимуществом поминутной аренды в сравнении с поименованными арендными договорными конструкциями [7, с. 21]. При этом следует подчеркнуть, что подобное «цифровое взаимодействие» сторон каршеринговой сделки свойственно не только такому этапу их делового сотрудничества, как заключение договора, но и последующим этапам, характеризующим договорную связь. Так, мобильное приложение используется как для заключения договора, так и для обмена юридически значимыми сообщениями.

В научной литературе дополнительно подчеркивается, что особенностью каршеринга является отсутствие требования о подписании

³ Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть вторая : федер. закон от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.



в письменной форме акта приема-передачи автомобиля [8, с. 35; 9]: вместо подписания подобного акта пользователь каршеринга осматривает транспортное средство при его приеме и сдаче и фиксирует результаты такого осмотра в виде фотоотчета, направляемого каршеринговой компанией через мобильное приложение. Таким образом, отсутствие личной коммуникации сторон каршеринговой сделки предопределяет и особенности приема-передачи транспортного средства, взятого в поминутную аренду.

Возвращаясь к специфике заключения договора поминутной аренды транспортных средств (каршеринга), подчеркнем, что вступление в договорную связь происходит путем присоединения к тем правилам, которые разработаны соответствующей каршеринговой компанией, из чего следует однозначный вывод о том, что поминутная аренда транспортных средств является договором присоединения. При этом само присоединение осуществляется в цифровой форме. Так, по условиям договора аренды транспортного средства без экипажа, предлагаемого к заключению каршеринговой компанией, функционирующей под брендом «Ситидрайв» (<https://citydrive.ru/offer/eula.pdf>), заключение договора предполагается путем присоединения к его условиям в электронной форме. Еще одно интересное уточнение мы обнаружили в положениях «Договора Делимобиль» (<https://delimobil.ru/terms/contract?ysclid=m4zac4tp2732732594>). Так, в обозначенном договоре отмечается, что сервис «Делимобиль» обеспечивает разнообразные услуги, среди которых, кроме традиционных для каршеринга опций, связанных с поиском, бронированием автомобиля и взятием его в аренду, обозначены также интерактивное взаимодействие с арендодателем, формирование электронной подписи.

Также следует отметить, что заключаемый в приложении договор чаще всего представляет собой рамочное соглашение, которым определяются условия будущих договоров аренды, при отсутствии полноценного правового регулирования арендных отношений, такой рамочный договор обеспечивает индивидуальное договорное их регулирование. Такие рамочные соглашения организуют «как “внутренние” отношения, то есть такие, которые будут охватываться условиями самого рамочного договора (например, при уточнении его условий заявками и иным способом), а также “внешние” отношения, которые будут складываться в результате

заключения самостоятельных договоров» [10, с. 154]. Более того, есть все основания признать договоры, оформляемые в приложении, и договоры, заключаемые во их исполнение при подаче каждой отдельной заявки, договорным комплексом. Так, А. А. Ананьева справедливо отмечает, что «на современном этапе развития гражданского законодательства возможно рассматривать, например, взаимодействие основного и предварительного договора, рамочного и организуемых им локальных договоров и т.п.», которые образуют договорные комплексы [11, с. 117–118]. Между обозначенными договорами можно проследить взаимосвязь и взаимозависимость, которую С. Ю. Морозов назвал механизмом связи организационного и имущественного договоров, «состоящим из действующих элементов договорных правоотношений, порядка и правил их взаимодействия» [12, с. 116]. К примеру, «условия использования сервиса Яндекс.Драйв» (https://yandex.ru/legal/drive_termsofuse/?ysclid=ltdunsql27768544137) (далее по тексту также – яндексовские условия) содержат внутренний перечень документов-оснований, предлагаемых к подписанию потенциальному Пользователю, включая пользовательское соглашение сервисов Яндекса, политику конфиденциальности, правила программы лояльности «Яндекс.Плюс Кэшбэк», условия использования привязанных карт в сервисах Яндекса, лицензионное соглашение на использование программы «Яндекс.Драйв» для мобильных устройств, а также договор аренды транспортного средства. Эти соглашения в совокупности и образуют договорный комплекс. Таким образом, каршеринговые отношения возникают в результате вступления сторон в отношения, обусловленные действием договорного комплекса, одним из элементов которого выступает аренда.

В контексте исследуемой тематики заслуживает особого внимания новелла п. 2 ст. 434 ГК РФ, согласно которому «договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа (в том числе электронного), подписанного сторонами, или обмена письмами, телеграммами, электронными документами либо иными данными в соответствии с правилами абзаца второго пункта 1 статьи 160 настоящего Кодекса»⁴. Из этого следует, что каршеринговая сделка, вступление в которую

⁴ Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть первая : федер. закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301.



осуществляется при помощи использования современных информационных технологий (мобильного приложения), считается заключенной в письменной форме.

Обоснованность приравнивания электронной формы сделки к письменной вместо создания третьей электронной формы сделки наряду с устной и письменной является предметом научных дискуссий. К примеру, участники отношений, связанных с краткосрочной арендой электросамокатов, заключая соответствующую сделку в аналогичном каршерингу формате, дополнительно оговаривают следующее условие: «стороны договорились считать договор заключенным в письменной форме» [13, с. 44].

Порядок заключения договора, порождающего каршеринговые отношения, является важной составляющей соответствующей сделки, поэтому каршеринговые компании уделяют ему особое внимание. Анализ соответствующего раздела договора аренды, предлагаемого к заключению ООО «Новые транспортные системы» (<https://citydrive.ru/offer/eula.pdf>), позволяет прийти к выводу о том, что порядок заключения каршеринговой сделки осуществляется путем присоединения к условиям соглашений, входящих в каршеринговый договорный комплекс, в процессе совершения следующих конклюдентных действий: заполнение анкеты в момент регистрации в соответствующем мобильном приложении, последующая авторизация в мобильном приложении (в том числе при помощи таких сервисов, как «Сбербанк Онлайн», VK ID), предоставление данных банковской карты, с которой будет осуществлено проверочное безакцептное списание денежных средств в сумме, не превышающей 20 рублей. В целом аналогичный порядок заключения договора разработан и другой каршеринговой организацией – АО «Каршеринг» (сервис «Белкакар»). Так, по условиям предлагаемого ею договора преддоговорные конклюдентные действия, свидетельствующие о присоединении пользователя к условиям договора, включают в себя самостоятельную загрузку приложения «Белкакар» на устройство, принадлежащее пользователю, регистрацию в указанном приложении, а также последующую авторизацию в нем. Примечательно, что согласно п. 2.4 договора присоединения, разработанного АО «Каршеринг», договор считается заключенным с даты завершения регистрации

пользователя в приложении «Белкакар» (<https://belkacar.ru/legal/contract.pdf?ysclid=m4zcuw6i5d482792808>). Это еще раз подтверждает консенсуальность исследуемой договорной конструкции, а также существенную специфику договора поминутной аренды транспортного средства в сравнении с иными договорными конструкциями. Электронная форма договора поминутной аренды транспортного средства в совокупности с цифровым порядком его заключения путем присоединения к соглашениям, входящим в каршеринговый договорный комплекс, при использовании мобильного приложения предопределяют столь оригинальный способ определения даты вступления договора аренды, а также иных соглашений в силу.

Высокая степень цифровизации каршеринговых отношений находит воплощение и в способе расчетов между сторонами каршеринговой сделки. Так, модель каршеринговых отношений предполагает безакцептное списание денежных средств с банковского счета пользователя соответствующей услугой.

Важной обязанностью арендодателя следует признать необходимость надлежащего информирования арендатора относительно всех условий соответствующей сделки, а также об их изменениях. Представляется, что размещение договорного комплекса, опосредующего каршеринговую связь, на сайте или в мобильном приложении арендодателя следует признать недостаточным для надлежащего информирования арендатора в соответствии с п. 3.3.2. договора аренды транспортного средства без экипажа, разработанного ООО «Новые транспортные системы» (сервис «Ситидрайв»), ознакомление арендатора в полном объеме с условиями настоящего договора осуществляется путем проставления отметки («галочки») в специальном поле при регистрации в мобильном приложении «Ситидрайв» (<https://citydrive.ru/offer/eula.pdf>). При этом дополнительно отмечено, что подобное действие, обусловленное электронным взаимодействием сторон соответствующей сделки, признается аналогом собственноручной подписи арендатора. Стоит отметить, что изменение договорных условий должно происходить в аналогичном порядке: авторизовавшемуся пользователю следует ознакомиться с изменившимися условиями и подписать их в таком же порядке, в каком он подписывал договор первоначально.



Результаты

Таким образом, следует констатировать специфичность каршеринговой сделки в части ее заключения и исполнения при помощи использования современных информационных технологий (мобильного приложения). Эта специфика должна быть учтена при создании корпуса норм, специально посвященного как каршерингу в целом, так и договорной конструкции, пред назначенной для оформления соответствующих правоотношений. Проектируя выводы, к которым пришел Е. В. Вавилин в своем исследовании, посвященном благоприятной правовой среде, на каршеринг, можно с уверенностью утверждать о том, что отсутствие корпуса норм, специально посвященного поминутной аренде транспортного средства, является своеобразным препятствием для реализации субъективных прав, обусловленных участием в соответствующих правоотношениях [14, с. 61].

С учетом возрастающего спроса на каршеринговую услугу и прогнозируемого роста судебных споров, связанных с ее использованием, законодателю следует уделить особое внимание данным правоотношениям, разработав как специальный федеральный закон, посвященный этой услуге, так и отдельную гражданско-правовую договорную конструкцию – поминутную аренду транспортных средств.

Список литературы

- Габов А. В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юридический альманах. 2021. № 4. С. 13–82. <https://doi.org/10.18411/0131-5226-2021-21382>
- Ortega A., Haq G., Tsakalidis A. Carsharing in Europe: A critical review of policy, research, innovation, and practice // Transportation Planning and Technology. 2023. Vol. 46, iss. 4. P. 381–406. <https://doi.org/10.1080/03081060.2023.2192195>
- Дерюгина С. Р. Каршеринг и райдшеринг: к проблеме правовой природы договоров // Гражданское право. 2019. №. 4. С. 20–23. <https://doi.org/10.18572/2070-2140-2019-4-20-23>, EDN: XAUOGU
- Гражданское право. Особенная часть : учебник / под ред. Е. С. Болтановой. М. : ИНФРА-М, 2023. 583 с.
- Абрамов В. Ю., Абрамов Ю. В. Правовое регулирование новых видов предпринимательской деятельности : практ. пособие. М. : Юстицинформ, 2023. 320 с.
- Вавилин Е. В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М. : Волтерс Клювер, 2009. 136 с. EDN: SUNOVN
- Вавилин В. Е. К вопросу о правовой природе договора каршеринга // Юрист. 2024. № 4. С. 19–25. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2024-4-19-25>, EDN: ELOPTM
- Бубновская Т. А., Суворов Ю. Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты // Юрист. 2018. № 7. С. 32–36. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2018-7-32-36>, EDN: XUWYTJ
- Погодина И. В., Кирова И. О., Ионова А. В. Каршеринг: проблемы правового регулирования и правоприменения // Транспортное право. 2019. № 4. С. 15–18. EDN: LOERBP
- Ананьева А. А. О соотношении организационных и рамочных договоров // Вестник Волжского университета имени В. Н. Татищева. 2014. № 4 (81). С. 150–155. EDN: TFYLKZ
- Ананьева А. А. Юридические конструкции транспортных организационных договоров и договорных комплексов // Экономика. Предпринимательство. Окружающая среда. 2015. Т. 4, № 64. С. 116–121. EDN: VOXRAJ
- Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров. М. : Норма, 2011. 350 с.
- Карпев О. В., Яшинова С. Г. Правовая природа договора о передаче во временное владение и пользование средств индивидуальной мобильности (на примере электросамоката) // Юрист. 2022. № 1. С. 44–48. <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2022-1-44-48>, EDN: NCWLIZ
- Вавилин Е. В. Благоприятная правовая среда как условие беспрепятственного осуществления прав и исполнения обязанностей // Российский юридический журнал. 2009. № 3 (66). С. 61–66. EDN: KFASLZ

References

1. Gabov A. V. Digital platform as a new legal phenomenon. *Perm Legal Almanac*, 2021, no. 4, pp. 13–82 (in Russian). <https://doi.org/10.18411/0131-5226-2021-21382>
2. Ortega A., Haq G., Tsakalidis A. Carsharing in Europe: A critical review of policy, research, innovation, and practice. *Transportation Planning and Technology*, 2023, vol. 46, iss. 4, pp. 381–406. <https://doi.org/10.1080/03081060.2023.2192195>
3. Deryugina S. R. Carsharing and ridesharing: On the legal nature of agreements. *Civil Law*, 2019, no. 4, pp. 20–23 (in Russian). <https://doi.org/10.18572/2070-2140-2019-4-20-23>, EDN: XAUOGU
4. Boltanova E. S. (ed.) *Grazhdanskoe pravo. Osobennaya chast'* [Civil law. Special part]. Moscow, INFRA-M, 2023. 583 p. (in Russian).

5. Abramov V. Yu., Abramov Yu. V. *Pravovoe regulirovanie novykh vidov predprinimatel'skoy deyatelnosti* [Legal regulation of new types of entrepreneurial activity]. Moscow, Yustitsinform, 2023. 320 p. (in Russian).
6. Vavilin E. V. *Osushchestvlenie prav i ispolnenie obyazannostey po dogovoru arendy transportnykh sredstv* [Exercise of rights and fulfillment of obligations under a vehicle lease agreement]. Moscow, Wolters Kluwer, 2009. 136 p. (in Russian). EDN: SUNOVN
7. Vavilin V. E. On the legal nature of a carsharing agreement. *Jurist*, 2024, no. 4, pp. 19–25 (in Russian). <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2024-4-19-25>, EDN: ELOPTM
8. Bubnovskaya T. A., Suvorov Yu. B. On the issue of car sharing: Legal aspects. *Jurist*, 2018, no. 7, pp. 32–36 (in Russian). <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2018-7-32-36>, EDN: XUWYTJ
9. Pogodina I. V., Kirova I. O., Ionova A. V. Carsharing: Legal regulation and law enforcement issues. *Transportation Law*, 2019, no. 4, pp. 15–18 (in Russian). EDN: LOERBP
10. Ananyeva A. A. On the correspondence of organizational and framework agreements. *Vestnik of Volzhsky University after V. N. Tatishchev*, 2014, no. 4 (81), pp. 150–155 (in Russian). EDN: TFYLKZ
11. Ananyeva A. A. Legal designs of transport organizational contracts and contractual complexes. *Economics. Enterprise. Environment*, 2015, vol. 4, no. 64, pp. 116–121 (in Russian). EDN: VOXRAJ
12. Morozov S. Yu. *Sistema transportnykh organizatsionnykh dogоворов* [System of transport organizational contracts]. Moscow, Norma, 2011. 350 p. (in Russian).
13. Karpeev O. V., Yashnova S. G. The legal nature of an agreement on transfer of individual mobility means to temporary possession and use (on the example of an electric scooter). *Jurist*, 2022, no. 1, pp. 44–48 (in Russian). <https://doi.org/10.18572/1812-3929-2022-1-44-48>, EDN: NCWLIZ
14. Vavilin E. V. Favourable legal surrounding as a condition of unimpeded realisation of rights and execution of obligations. *Russian Juridical Journal*, 2009, no. 3 (66), pp. 61–66 (in Russian). EDN: KFASLZ

Поступила в редакцию 05.11.2024; одобрена после рецензирования 20.11.2024;

принята к публикации 20.11.2024; опубликована 31.03.2025

The article was submitted 05.11.2024; approved after reviewing 20.11.2024;

accepted for publication 20.11.2024; published 31.03.2025