

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Боннер А. Т. Традиционные и нетрадиционные средства доказывания в гражданском и арбитражном процессе. – М., 2015. – 611 с.
2. Вершинин А. П. Электронный документ: правовая природа и доказательство в суде. – М., 2017. – 247 с.
3. Синякова М. В. Письменные доказательства в гражданском и арбитражном процессах : дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2017. – 174 с.
4. Кухтурская Е. А. Использование электронных доказательств в гражданском процессе: проблемы теории и практики // Вестник Российской правовой академии. – 2020. – № 4. – С. 110–117.
5. Липатова Н. Е. К вопросу применения электронных доказательств в гражданском судопроизводстве // Гражданский процесс. – 2018. – № 11. – С. 1–4.
6. Гройсберг А. И. Электронные доказательства в системе правосудия по гражданским делам // Вестник гражданского процесса. – 2019. – Т. 9. – № 2. – С. 55–75.

УДК 347.453

Киселева Татьяна Александровна,
старший преподаватель, Костромской государственной университет,
г. Кострома, Российская Федерация
tatianey@mail.ru

Журавлев Кирилл Андреевич,
студент, Костромской государственной университет,
г. Кострома, Российская Федерация
mr.Zhuravlevkirill@mail.ru

Актуальные проблемы административно-правового регулирования деятельности интернет-платформ каршеринга

Развитие общественных отношений привносят в нашу жизнь множество новшеств, исключением не стала и транспортная сфера. Введение поминутной аренды транспортных средств – каршеринга, обусловило, с одной стороны, несомненные удобства и новые возможности для передвижения граждан, но, с другой стороны, еще молодой институт несет в себе существенные проблемы, которые на данном этапе развития целиком не устранены, и не разработаны действенные административно-правовые нормы, регламентирующие деятельность каршеринговых фирм. В связи с чем, в данной статье уделяется внимание на одну из наиболее важных проблем административного регулирования института каршеринга – недостаточность административно-правовых норм.

Ключевые слова: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, каршеринг, недостаточность, проблема административно-правового регулирования, ДТП.

Kiseleva Tatiana Aleksandrovna,
senior lecturer, Kostroma State University,
Kostroma, Russian Federation
Zhuravlev Kirill Andreevich,
student, Kostroma State University,
Kostroma, Russian Federation

Current problems of administrative and legal regulation of the activities of Internet-based car-sharing platforms

The development of public relations brings many innovations to our lives, and the transport sector is no exception. Introduction per-minute rental of vehicles – car-share, resulted, on the one hand, the undoubted convenience and new opportunities for the movement of citizens, but on the other hand, is still young, the Institute carries significant problems that at this stage of development is not entirely eliminated, and not developed an effective legal and administrative regulations governing the activities karteninhaber firms. In this connection, this article focuses on one of the most important problems of administrative regulation of the institute of car sharing – the lack of administrative and legal norms.

Keywords: Code of Administrative Offences of the Russian Federation, car sharing, insufficiency, the problem of administrative and legal regulation, road accidents.

Стремительное развитие и усовершенствование общественных отношений все чаще переходят в интернет-пространство, отсюда следует, что необходимо не только актуализировать правовые нормы перестраиваемых отношений, но и создавать абсолютно новые, принимая во внимание специфическую сферу их непосредственного распространения.

Полагаем, что таким институтом правовых отношений в гражданском праве, который за последнее время (2018-2020 года) был создан и успешно актуализирован сервис по предоставлению автомобиля во временное (почасовое) владение, именуемый в сети Интернет как каршеринг [2, с. 124].

Каршеринг – это современный соответствующий последнему слову техники передовой способ краткосрочной аренды автомобиля, который может предусматривать аренду как от одной минуты, так и в буквальном смысле до неопределенного количества времени. Данный сервис стремительными темпами зарекомендовал себя преимущественно в крупных городах, таких как Санкт-Петербург и Москва [4].

Распространение сервиса получилось стремительным, а значит, это повлекло, в определенной степени и стремительное развитие общественных отношений, о чем мы и упоминали выше. Следовательно, это и обуславливает необходимость вмешательства институтов государственного управления.

Но не стоит забывать, что данным сервисом предусматривается только облегчение в получении средства передвижения за сравнительно небольшие деньги для лиц, которые имеют право управления транспортным средством, полученное при прохождении государственного экзамена на получение водительского удостоверения, а не является способом овладения транспортным средством любому, в том числе, не имеющему права на управление данным транспортным средством. В последнем случае это является распространенным

явлением. Так за полтора месяца с начала 2020 года количество ДТП с участием автомобилей каршеринга возросло на 242%, из которых около 1/10 % в авариях участвовали водители, не имеющие или лишенные водительских прав [5].

Говоря о заботящей нас проблеме, отметим, что данный сервис действительно предполагает упрощение передвижения граждан путем предоставления средства передвижения на определенное время, когда в тоже время непосредственная аренда автомобиля зачастую доступна лишь от суточного времени владения и значительно финансово затратная для потребителя. Но имеющиеся пробелы в законодательстве предусматривают способы злоупотребления данным сервисом по оказанию услуг некоторыми гражданами.

Так, чтобы арендовать автомобиль каршеринга на определенное количество времени достаточно пройти всего лишь несколько элементарных пунктов для регистрации и идентификации на платформе интернет-сервиса. Необходимо предоставить паспортные данные и водительское удостоверение на право управления транспортным средством. В этом и заключается суть проблемы. Поскольку на законодательном уровне отсутствует необходимый механизм регулирования данных интернет-сервисов, отсутствует механизм контроля.

Из наиболее встречающихся проблем можно выделить получение автомобиля во временное пользование лицом, не обладающим правом управления транспортным средством.

Как показывает статистика дорожно-транспортных правонарушений с участием автомобилей каршеринга, то за 2019 год зарегистрировано сотрудниками ГИБДД 441 дорожно-транспортное происшествий с участием автомобилей, предоставленных в краткосрочную аренду, из них 555 человек получили травмы различной степени тяжести, и 15 человек погибли. За 2020 год количество ДТП сократилось на 18,4 %, из которых общее количество зарегистрированных происшествий составило 360, раненых 431, погибших 11 человек, отмечено в заявлении пресс-центра организации дорожного движения по городу Москва [3].

По нашему мнению, не стоит исходя из последней статистики ослаблять внимание по вопросу административного регулирования деятельности каршеринга, поскольку, снижение статистических данных ДТП обусловлено пандемией коронавирусной инфекции (COVID-19), как следствие в весенний период 2020 года значительно снизился уровень передвижений граждан – был введен режим самоизоляции, на территории Москвы и Московской области действовал пропускной режим. Все это способствовало снижению статистики ДТП по городу Москва и Московской области [3].

На основании вышесказанного полагаем, что все это является результатом недостаточного административного регулирования со стороны государства и государственных органов. Ввиду чего отметим, что при анализе действующего КоАП РФ по состоянию на 30.12.2020 года и в редакции от 30.12.2020 года совершенно не предусмотрено положений о регулировании отношений в данной области. Отметим, что регламентация деятельности автомобилей такси уже закреплена в ст. 9 Федерального закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Особо подчеркнем, что уже на данном этапе необходимость принятия мер для усовершенствования и создания профильных административных норм, регулирующих деятельность интернет-платформ, оказывающих услуги каршеринга, достигла актуальных статистических значений. Без принятия должных административно-правовых норм будет происходить усугубление ситуации, а это – и увеличение числа ДТП, и возрастание числа пострадавших и погибших в результате ДТП с участием автомобилей каршеринга.

Так, в качестве возможного варианта разрешения вышеуказанной нами проблемы, касающейся в недостаточности административного регулирования деятельности каршеринга считаем, что необходимо ввести в действующее административное законодательство ряд новых статей, которые, как мы полагаем, обеспечат достаточное административное разрешение, возникших проблем, и, несомненно, окажут позитивное влияние на развитие возникающих правоотношений в данной области.

Мы предлагаем ввести статьи в главу 12 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации следующего содержания.

Статья 12.1¹. Управление транспортным средством лицом, не имеющим собственного (личного) аккаунта в официальной системе (платформе) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в установленном порядке, оказывающей услуги по предоставлению транспортного средства во временное (почасовое) пользование, системе (платформе) - каршеринга

1. Управление транспортным средством лицом, не имеющим, собственного (личного) аккаунта в официальной системе (платформе) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в установленном порядке, –

влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до полутора тысяч рублей.

2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью первой настоящей статьи, –

влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей либо лишение права управления транспортными средствами от одного месяца до полугода с блокировкой аккаунта на платформе каршеринга до полугода.

Статья 12.31². Передача организацией или индивидуальным предпринимателем лицу, не имеющего собственного (личного) аккаунта в официальной системе (платформе) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в установленном порядке, оказывающей услуги по предоставлению транспортного средства во временное (почасовое) пользование, системе (платформе) – каршеринга, транспортного средства

1. Передача лицу, не имеющего собственного (личного) аккаунта в официальной системе (платформе) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в установленном порядке, оказывающей услуги по предоставлению транспортного средства во временное (почасовое) пользование, системе (платформе) – каршеринга, транспортного средства, –

влечет наложение на организацию или индивидуального предпринимателя, предоставляющих транспортные средства на условиях сетевой платформы

каршеринга административного штрафа в размере от тридцати до пятидесяти тысяч рублей.

2. Передача лицу, не имеющего собственного (личного) аккаунта в официальной системе (платформе) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в установленном порядке, оказывающей услуги по предоставлению транспортного средства во временное (почасовое) пользование, системе (платформе) – каршеринга, а также не имеющим права управления транспортными средствами, транспортного средства, –

влечет наложение административного штрафа в размере от пятидесяти до ста тысяч рублей и административного приостановления деятельности организации или индивидуального предпринимателя на срок до одного года.

Таким образом, вышеизложенные, по нашему мнению, перспективные пути решения проблем, обеспечат должное внимание законодательных органов, во имя исключения несимметричного развития законодательных актов и общественных отношений. Поскольку, предлагаемые формулировки устанавливают новые профильные административно-правовые нормы деятельности Интернет-платформ каршеринга, которые повышают требования к личным аккаунтам водителей, пользующихся данными сервисами, устанавливают ответственность для каршеринговых компаний, что способствует повышению качества предоставляемых услуг по краткосрочной аренде автомобилей, а также обеспечат безопасность не только самих водителей автомобилей каршеринга и их пассажиров, а также иных участников дорожного движения – других водителей и пешеходов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (по состоянию на 29.11.2020) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 29.11.2020).

2. Кирова И. В., Ростова Д. В. Московский каршеринг: вчера, сегодня, завтра // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 3-1. – С. 124–130.

3. Власти Москвы посчитали ДТП с участием такси и каршеринга в 2020 году // AUTONEWS: Новости. – URL: <https://www.autonews.ru/news/600ffda49a7947766d7e14a1> (дата обращения: 01.12.2020).

4. Сравнение каршерингов Москвы и Санкт-Петербурга в 2019 году. – URL: <https://rentcarus.ru/sravnenie-karsheringov-moskvy> (дата обращения: 01.12.2020).

5. Новости. 7 февраля 2020 года // AUTONEWS. – URL: <https://www.autonews.ru/news/5e3d66b29a7947551cae80cd> (дата обращения: 01.12.2020).