



ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ

Federation of Russian Car Owners

«За равенство и безопасность на дорогах»

Москва, 117036, ул. Гримау 10а стр.1, +7(916) 994-80-00, email: far495@mail.ru.

23.07.2015 г.

г. Москва

Кому: Генеральному Прокурору РФ
Чайке Ю.Я.

Копия: Общественная палата РФ
Федеральная антимонопольная служба

От: Руководителя ФАР
Канаева Сергея Владимировича
+7(926)1587771

Уважаемый Юрий Яковлевич!

В начале XXI века произошло существенное изменение технологий ведения таксомоторного бизнеса. Простота, легкость и минимальная себестоимость коммуникаций между пассажиром и водителем, обусловленная широким развитием информационных технологий и применением спутниковой навигации в организации поездок на такси, привели к появлению нового типа диспетчерских онлайн-центров, стремящихся к глобализации и охвату региональных рынков таксомоторных перевозок.

В настоящее время, в средствах массовой информации развернулась широкая дискуссия вокруг проблем связанных с функционированием рынков таксомоторных услуг в Российской Федерации. Поводом для нее стали массовые беспорядки по всей Франции, связанные с недовольством таксистов недобросовестной конкуренцией со стороны глобальной компании UBER и открытое письмо некоммерческого партнерства «Петербургское такси» Губернатору Санкт-Петербурга, а также прошедшие за последние полгода забастовки таксистов в Москве и ряде субъектов Российской Федерации. Безусловно, возросшая сложность транспортных систем и необходимость поддержания высокого уровня безопасности пассажиров и качества таксомоторных услуг настоятельно требуют выработки новых принципов регулирования рынка такси и его системного отражения, прежде всего в региональном законодательстве.

Однако, существующая система законодательства Российской Федерации в сфере деятельности такси, несмотря на необходимость ее совершенствования, позволяет органам государственной власти и судебной системе принимать решения, направленные на создание условий для добросовестной конкуренции на рынках таксомоторных услуг в субъектах Российской Федерации.

За последнее время, помимо Москвы, в субъектах Российской Федерации начинают свою активную деятельность на рынке, мобильные приложения по вызову такси международных компаний UBER, GET и Яндекс. Данные организации оказывают услуги в следующих городах России: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Нижний Новгород, Новосибирск, Калининград, Тула, Уфа и Воронеж.

Не имея собственного транспорта компании UBER, GET и Яндекс, не работают напрямую с водителями, заключая Партнерские договора с юридическими лицами, предоставляющими транспортные средства для выполнения договоров фрахтования легкового такси. Согласно действующему российскому гражданско-правовому законодательству данные компании являются стороной договора фрахтования, заключаемого посредством принятия к выполнению фрахтовщиком легкового такси заказа

фрахователя («Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», № 259-ФЗ от 08.11.2007; «Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009). В соответствии с законодательством UBER, GET и Яндекс устанавливают тарифы на перевозку легковыми такси, как стороны договора фрахтования.

Региональные рынки таксомоторных услуг характеризуются высокой конкуренцией, обусловленной превышением предложения транспортных средств над спросом на перевозки легковыми такси, массовым развитием нелегального извоза и рыночным установлением примерно одинаковых тарифов участниками деятельности такси.

Компании UBER, GET и Яндекс – представляют собой программное обеспечение, позволяющее с помощью мобильного приложения заключить договор фрахтования легкового такси, исполняемый участниками рынка таксомоторных услуг, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа легковыми такси. При этом, быстрота подачи транспортного средства (ключевой критерий популярности мобильного приложения по вызову такси) напрямую зависит от количества автомобилей такси, подключенных к мобильному приложению. Набрать достаточное количество транспортных средств для выполнения заказов, получаемых через мобильное приложение, в условиях высокой конкуренции можно исключительно путем снижения тарифов на перевозку. Однако при снижении тарифа снижается и размер заработка водителя, что, учитывая структуру рынков такси с преобладанием водителей - индивидуальных предпринимателей, делает задачу привлечения транспортных средств в систему невыполнимой.

Для решения этой задачи была реализована и широко применяется следующая схема бизнес-процессов – с одновременным кратным снижением тарифа на перевозку пассажиров и багажа легковыми такси вводятся так называемые «доплаты водителю» - называемые по разному – вознаграждение, бонусы, доплаты, выплаты в рамках маркетинговых акций и тд. Фактически водитель легкового такси (индивидуальный предприниматель, либо юридическое лицо, владеющее на любых законных основаниях парком такси), соглашается в целях сотрудничества с мобильным приложением по вызову такси на искусственное снижение тарифа на перевозку пассажиров легкового такси в обмен на осуществление выплат, покрывающих разницу.

При этом другие участники рынка таксомоторных услуг становятся неконкурентными, и вынуждены снижать тарифы. Но, тарифы, устанавливаемые приложениями по вызову такси не включают в себя расходы на безопасность, качество и осуществление технологических процессов оказания услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Тарифы мобильных приложений по вызову такси рассчитаны исходя из себестоимости услуг по приему заказа через интернет. Доплаты водителям и массированная реклама приложений производятся компаниями из значительных средств, привлекаемых на развитие на международных инвестиционных рынках.

Таким образом, вышеизложенные схемы приводят к монополизации тарифообразования на рынках таксомоторных услуг субъектов Российской Федерации компаниями UBER, GET и Яндекс, и к уменьшению конкуренции со стороны независимых операторов такси, широко применяющих аналогичные приложения по вызову такси и технологии, но не имеющих возможности привлекать средства для развития на международном инвестиционном рынке.

Монополизация тарифообразования на рынках таксомоторных услуг представляет опасность для потребителей услуг такси и напрямую влияет на организацию транспортного обслуживания населения легковыми такси. Так, 9 июля 2015 года, в Лондоне, компания UBER подняла тарифы на перевозку в три раза, воспользовавшись сложной дорожной обстановкой.

<http://tass.ru/obschestvo/2106939>

Обращаю Ваше внимание, что схемы по доплатам водителям такси с технической стороны организованны в субъектах Российской Федерации следующим образом – компании UBER, GET и Яндекс переводят безналичным платежом денежные средства на счета «Партнеров» - юридических

лиц, которые, в дальнейшем, осуществляют выплаты водителям такси либо в наличной форме, либо переводом на лицевой счет карты физического лица. При этом ни UBER, GET и Яндекс, ни их «Партнеры», в нарушение налогового законодательства Российской Федерации не выполняют обязанностей налоговых агентов по удержанию НДС с таких выплат.

Таким образом, на наш взгляд, применяемая компаниями UBER, GET и Яндекс практика доплат водителям такси, представляет общественно опасное деяние, выражающееся в воздействии на управленческие процессы при принятии решений и осуществлении субъектами предпринимательской деятельности в сфере деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси своих служебных полномочий по установлению обоснованных экономически тарифов на свои услуги, что имеет все признаки состава преступления, квалифицируемого частью 2 статьи 204 УК РФ «Коммерческий подкуп».

Выгодой имущественного характера для компаний UBER, GET и Яндекс является (согласно п. 9 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 10 февраля 2000 г. N 6 "О судебной практике по делам о взяточничестве и коммерческом подкупе") снижение тарифов на перевозку пассажиров и багажа в субъектах Российской Федерации с целью монополизировать тарифообразование на рынках таксомоторных услуг.

Коммерческий подкуп представляет собой социально опасное деяние, которое посягает на нормальное функционирование рыночных отношений, подрывает нормальную управленческую деятельность коммерческих организаций, препятствует соблюдению законов и правовых обязанностей лицами, осуществляющими управленческие функции в коммерческих организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа легковыми такси.

Исходя из вышеизложенного, прошу Вас, уважаемый Юрий Яковлевич, назначить углубленную проверку в отношении приведенных фактов.

При наличии по итогам проверки достаточных оснований, прошу возбудить уголовные дела по статье 204 УК РФ, ч. 2 «Коммерческий подкуп» в отношении следующих лиц:

Генерального директора ООО «Убер Текнолоджи» Измайлова Дмитрия;

Генерального директора ООО «Гет Такси Рус» Крылова Виталия Викторовича;

Генерального директора ООО «Яндекс» Шульгина Александра Александровича.

Прошу Вас также взять под личный контроль проведение проверочных мероприятий, в связи с критическим социально-экономическим положением в сфере организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в субъектах Российской Федерации, где осуществляют свою деятельность компании UBER, GET и Яндекс.

С уважением,

Канаев С. В.