



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

**ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ**

4 февраля 2016 г.

№ СО-6/2-5759

Министру финансов Российской Федерации
А.Г. Силуанову

109097, г. Москва, ул. Ильинка, д. 9

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

«О принятии соответствующих решений»

Уважаемый Антон Германович!

В мой адрес, как депутата Государственной Думы РФ, обратился руководитель Федерации автовладельцев России Сергей Владимирович Канаев. В его обращении приведены факты, подтвержденные судебной практикой, и проведен анализ нарушений налогового законодательства Российской Федерации, транснациональной корпорацией Uber, осуществляющей свою деятельность на товарных рынках транспортного обслуживания населения легковыми такси в городах Российской Федерации – Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Ростове-на-Дону и Сочи.

Из обращения следует, что компания Uber нарушает действующее законодательство Российской Федерации в сфере легкового такси. Кроме того, сообщается, что в своей деятельности компания Uber, руководствуется своими внутренними правилами, регулируемые законодательством

Нидерландов. Следствием этого, является применение схем ведения бизнеса, которые позволили компании Uber не платить налогов в бюджеты разных уровней в Российской Федерации. Ущерб, причиненный Российской Федерации, от компании Uber по оценкам специалистов, только по Москве, в период с 2013 года по настоящее время, составляет не менее 744 000 000 рублей неуплаченных налогов.

И эта оценка, как сообщается, не включает в себя невыполнение обязанностей налогового агента компанией Uber, в отношении так называемых «доплат водителям», перечисляемым ими через сеть так называемых «Партнеров», являющихся фирмами – однодневками, в обмен на работу по тарифам ниже себестоимости перевозки пассажиров.

Заявитель также обращает внимание на то, что, несмотря на имеющееся федеральное законодательство, регламентирующее правила принятия заказа фрахтователя на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, с помощью любых средств связи, и обязанность по учету бланков строгой отчетности или чеков, выдаваемых от лица фрахтовщика, которым юридически является компания Uber, и имеющуюся судебную практику по этому вопросу, ФНС России не приняла мер по его ранее направленному обращению в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

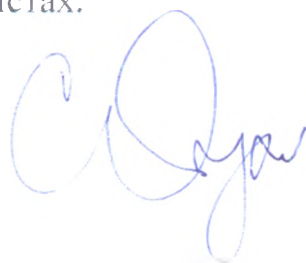
По мнению автора обращения, схемы ухода от налогов, применяемые компанией Uber в России, широко распространены в организации транспортного обслуживания населения легковыми такси и используются большей частью так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб» по вызову такси. Что позволяет предположить, что совокупные потери бюджетов различных уровней, в связи с неприменением действующего законодательства, составляют не менее 7-10 миллиардов рублей в год.

На основании статей 7,8,14,17 Федерального закона «О статусе члена Совета Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации», прошу Вас рассмотреть указанное

обращение, дать поручение ФНС России о проверке сведений о неуплате налогов компанией Uber в России, а также принять управленческое решение о порядке налогообложения так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб» по вызову такси, исходя из полномочий Минфина России по определению государственной политики в сфере налогов и сборов и действующего законодательства Российской Федерации, определяющего общие условия оказания услуг автомобильным транспортом.

Приложения по тексту на 25 листах.

С уважением,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. P. Obukhov', written in a cursive style.

С.П. Обухов



ФЕДЕРАЦИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ РОССИИ

Federation of Russian Car Owners

«За равенство и безопасность на дорогах»

Россия, 117036, Москва, ул. Гримау, д. 10А, стр. 1, Тел.: +7 (916) 9948000 e-mail: far495@mail.ru

03.02.16 исх. № 10/16

г. Москва

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
С.П. Обухову
от Федерации авто владельцев России

Уважаемый Сергей Павлович!

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.

Так, в городах Российской Федерации – Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Ростове-на-Дону и Сочи - осуществляет свою деятельность на товарном рынке транспортного обслуживания населения транснациональная корпорация Uber. Объявленной официально стратегической целью компании Uber, является их присутствие во всех городах России с населением более 100 тысяч человек.

Компания Uber, фактически присвоила себе широкое развитие спутниковой навигации и информатизации пассажирских перевозок, выдавая их развитие за «новые технологии», которые продвигаются исключительно ими. При этом количество приложений по вызову такси по всему миру, перевалило уже за сотню тысяч, а в России – практически каждая средняя организация на рынке транспортного обслуживания населения легковым такси имеет свое приложение, пусть не с таким красивым интерфейсом. Приложение по вызову такси, в настоящее время, способен написать практически любой программист за небольшие деньги, и оно точно также будет мгновенно соединять водителя и потенциального пассажира. Поэтому основной вопрос в этом бизнесе – сколько водителей работает в системе. От этого зависит время подачи автомобиля, и соответственно – популярность приложения у населения.

Uber постоянно подчеркивает что они «намного лучше классического такси». При этом под «классическим такси» они подразумевают «такси на улице». Но согласно российскому и подавляющему большинству других законодательств – в такси существует и «такси от бордюра или со стоянки» и «такси по вызову». Да, до технологической революции, основным способом использования такси было – такси на улице. Но сейчас, до 95% использования такси – это такси по вызову.

Uber фактически «приватизировал» исконный способ использования такси, сформировав в головах у потребителей искусственное противопоставление «такси – это на улице, а по вызову – это приложение, «сервис».

Uber повсеместно заявляет об «эффективности экономики совместного потребления», на основе которой базируется его бизнес-модель – привлечение к коммерческим перевозкам владельцев частных легковых автомобилей. При этом для граждан России это означает полную отмену социальных и трудовых гарантий, превращение водителей в если не роботов, то рабов. Все красивые цифры «сколько можно заработать, будучи партнером» - рассчитываются исходя из работы по 12 часов в сутки, 365 дней в году. Экономика совместного пользования – это уничтожение рабочих мест, социальных и трудовых гарантий. Взамен предлагается подработка, не отвечающая требованиям безопасности и качества. Раньше в России таких называли «бомбилами». Разница – в наличии у современных бомбил планшета для связи с «сервисом».

«Освоение малоиспользуемых активов населения» - один из постулатов экономики совместного потребления. В случае с компанией Uber - это личные автомобили – означает сокращение спроса крупнейшего корпоративного покупателя новых автомобилей – отрасли такси. Так, по данным Росстата, за 3 года присутствия компании Uber в России, такси закупило всего 50000 новых автомобилей, при потенциальных потребностях в 100000 новых легковых автомобилей в год – в шесть раз меньше.

Компания Uber, утверждает, что работает в городах Российской Федерации «в соответствии с российским законодательством».

У нас есть документально зафиксированные факты работы по заказам компании Uber водителей, не имеющих разрешения в разных городах России. А в Москве, компания Uber недавно организовала платное оформление разрешений на подставные фирмы в Московской области, где отсутствуют требования желтого цвета для автомобилей такси.

Известные по всему миру лоббистские усилия компании Uber привели к тому, что им дозволено работать в России по законодательству Нидерландов. Вот выдержки из внутренних правил компании Uber для пассажиров:

«Принимая настоящие Условия для пользователя и используя Приложение или Сервис, вы соглашаетесь с тем, что вы должны защищать, освобождать от ответственности и ограждать компанию Uber, ее Аффилированные лица и лицензиаров, и каждого из должностных лиц, директоров, других пользователей, сотрудников, юристов и агентов от любых и всех претензий, затрат, ущерба, убытков, обязательств и расходов (включая судебные издержки и расходы).

Uber будет взимать плату за транспортные услуги, Вы соглашаетесь с тем, что вы будете оплачивать все транспортные услуги, которые вы приобретаете у Поставщика транспортных услуг, и что компания Uber может списать средства с кредитной карты, предоставленной вами при регистрации на предоставление Сервиса по оказанию транспортных услуг (включая любые налоги и пени, в зависимости от обстоятельств), которые могут быть начислены или возникнуть в связи с вашим аккаунтом. Вы несете ответственность за своевременное осуществление всех платежей и за предоставление компании Uber действительной кредитной карты для осуществления всех платежей в любой момент времени. Никакой платеж не подлежит возмещению.

Настоящие Условия для пользователя подчиняются законодательству Нидерландов. Любой спор, разногласие или претензия, вытекающие из или в связи с настоящими Условиями для пользователя или в результате их нарушения, расторжения, приведения в исполнение, толкования или действия или использования Веб-сайта, Сервиса или Приложения (в совокупности, «Споры»), будут регулироваться исключительно компетентным судом в Амстердаме, Нидерланды, кроме тех ситуаций, когда вы сообщите компании Uber в течение

одного месяца после того, как Uber отзовет свое право в соответствии с этим положением начать судебное разбирательство в Амстердаме, Нидерланды, что вы требуете урегулирования спора, претензии или разногласия в соответствующем суде компетентной юрисдикции.»

Перефразируя, это звучит так: купив булку хлеба в магазине, не магазин ее продал, а хлебозавод, за чеком – тоже туда, но деньги магазин получил, налоги платить не обязан, а претензии направлять в Амстердам.

Компания Uber считает, что деятельность по приему заказов на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров не регулируется законодательством Российской Федерации. Поэтому можно назваться «инновационным сервисом» и не нести ответственности перед потребителями услуги и государством.

Не имея собственного транспорта компания Uber, не работает напрямую с водителями, заключая Партнерские договора с юридическими лицами, предоставляющими транспортные средства фактически для выполнения договоров фрахтования легкового такси.

Согласно действующему российскому гражданско-правовому законодательству компания Uber является стороной договора фрахтования, заключаемого посредством принятия к выполнению фрахтовщиком легкового такси заказа фрахтователя («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 компания Uber устанавливает тарифы на перевозку легковыми такси, как сторона договора фрахтования.

Товарные рынки транспортного обслуживания населения легковыми такси в субъектах Российской Федерации 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 товарного рынка.

Компания Uber – представляет 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 «сервиса») напрямую зависит от количества автомобилей, 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 товарных рынков с преобладанием водителей - индивидуальных предпринимателей, делает задачу привлечения транспортных средств в систему невыполнимой.

Для решения этой задачи была реализована и повсеместно применяется так называемыми «агрегаторами» и «диспетчерскими службами» следующая схема бизнес-процессов – с одновременным кратным снижением тарифа на перевозку пассажиров вводятся так называемые «доплаты водителю» - называемые по-разному – вознаграждение, бонусы, доплаты, выплаты в рамках маркетинговых акций и т.д. Фактически водитель, соглашается в целях сотрудничества с мобильным приложением на искусственное снижение тарифа на перевозку пассажиров в обмен на осуществление выплат, покрывающих разницу.

При этом другие участники товарного рынка транспортного обслуживания населения легковыми такси, становятся неконкурентными, и вынуждены снижать тарифы. Но, тарифы, устанавливаемые компанией Uber не включают в себя расходы на безопасность, качество и осуществление технологических процессов оказания услуги по перевозке пассажиров и

багажа. Тарифы мобильного приложения рассчитаны исходя из себестоимости услуг по приему заказа через интернет. Доплаты водителям и массированная реклама приложения производятся компанией Uber из значительных средств, привлекаемых на развитие на международных инвестиционных рынках.

Согласно опубликованной порталом The Information внутренней отчетности Uber за 2015 год, доходы компании составили почти миллиард долларов, а расходы превысили два с половиной миллиарда долларов США.

Мы со всей ответственностью утверждаем, что компания Uber, в результате нарушения действующего российского законодательства и применения серых схем, с 2013 года, не доплатила налогов Российской Федерации. По нашим минимальным оценкам, сумма недоплаченных налогов компанией Uber только по Москве составляет минимум 744000000 (семьсот сорок четыре миллиона) рублей.

Данные расчеты базируются на несоответствии действующему российскому законодательству внутренних «Правил» компании Uber, определяющих ее деятельность как «приложение» и «сервис».

Однако, Статьей 31 п. 3 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ определено, что устный договор фрахтования легкового такси может быть заключен посредством принятия к выполнению заказа фрахователя. Статьей 103 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009, определено, что заказ фрахователя принимается с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фраховщика или его представителя. Моментом заключения устного договора фрахтования легкового такси путем принятия заказа фрахователя с помощью любых средств связи, является момент принятия заказа к исполнению. Лицо, принявшее заказ фрахователя к исполнению с использованием любых средств связи приобретает все права и обязанности фраховщика легкового такси и обязано зарегистрировать принятый к исполнению заказ фрахователя в журнале регистрации, путем внесения в него, установленной ст. 104 - 105 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Таким образом, согласно действующему законодательству Российской Федерации, определяющему общие принципы оказания услуг автомобильным транспортом, компания Uber не является «сервисом», а является фраховщиком легкового такси – стороной договора фрахтования легкового такси и в полной мере обязано выполнять права и обязанности фраховщика, установленные Федеральным законодательством.

Кроме того, согласно своим внутренним «Правилам», компания Uber не несет ответственности за принятый к выполнению заказ фрахователя, вся ответственность фраховщика, установленная статьей 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ, перекладывается на физическое лицо, которое выполняет перевозку.

Так как внутренними «Правилами» компании Uber, установлено, что их принятие для использования «сервиса» пассажиром обязательно - это однозначно квалифицируется как «соглашение фраховщика с фрахователем, имеющее целью ограничить, или устранить ответственность, возложенную на них» и, следовательно, внутренние «Правила» компании Uber являются недействительными на основании статьи 37 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ.

При этом внутренние «Правила» компании Uber не содержат пунктов об обязанности фраховщика выдачи фрахователю кассового чека или квитанцию в форме бланка строгой

отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси. (Статья 111 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009).

Таким образом, компания Uber, сознательно, путем осуществления деятельности по заведомо недействительным, своим, внутренним «Правилам», уклоняется от уплаты налогов, путем включения в налоговые декларации или такие документы, заведомо ложных сведений, а именно – включает сведения об обороте, исходя из 20% комиссии, от суммы, уплаченной фрахтователем за осуществление перевозки пассажиров и багажа легковым такси, а не всю сумму, за осуществление перевозки пассажиров, согласно кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности.

Подтверждением данных выводов служит судебная практика, в отношении других компаний, использующих подобные схемы ухода от уплаты налогов в Российской Федерации, прилагаемая к обращению.

Сумма неуплаченных налогов компанией Uber, рассчитывалась на основе экспертных данных о количестве выполненных заказов в городе Москве, начиная с 2013 года.

В данную сумму не включены расчеты по уклонению компании Uber от обязанностей налогового агента по уплате НДФЛ, с «доплат водителям», которые производятся через систему «Партнеров» компании Uber, подключающих частных лиц к системе, через «фирмы-однодневки».

Федерация автовладельцев России уже обращалась в Генеральную Прокуратуру Российской Федерации в 2015 году, с заявлением в отношении нарушающей законодательство деятельности так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб». Несмотря на имеющуюся судебную практику и проведенные проверки, в том числе и налоговыми органами, деятельность компании Uber и им подобных компаний, продолжается. В ответ на наши обращения по существу, налоговые органы, не понятно из каких оснований, обещают провести проверки не компании Uber, а субъектов предпринимательской деятельности в сфере перевозок пассажиров и багажа легковыми такси (копия ответа ФНС России прилагается). Это наносит существенный ущерб бюджету Российской Федерации и организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в субъектах Российской Федерации.

Мы не требуем запрета или закрытия компании Uber. Хотят работать – пусть работают по правилам. Но мы считаем, что всем компаниям, которые ведут свой бизнес подобным образом, непозволительно нарушать действующее законодательство России, ухудшать социально-экономическое положение ее граждан и захватывать региональные рынки транспортного обслуживания населения легковыми такси.

Исходя из вышеизложенного, учитывая повсеместное разнообразное толкование системы законодательства о такси и судебных решений органами исполнительной власти и налоговыми органами, прошу Вас, обратится с депутатским запросом к Министру финансов Российской Федерации, с просьбой дать поручение ФНС России о проверке сведений о неуплате налогов компанией Uber в России, а также принять управленческое решение о порядке налогообложения так называемых «агрегаторов» и «диспетчерских служб» по вызову такси, исходя из полномочий Минфина России по определению государственной политики в сфере налогов и сборов и действующего законодательства Российской Федерации, определяющего общие условия оказания услуг автомобильным транспортом.

Приложения:

1. Решения Арбитражного суда Свердловской области от 15.05.2015 по делу №А60-5558/2015, от 19.05.2015 по делу №А60-5618/2015, от 03.06.2015 по делу №А60-8519/2015, от 28.01.2015 по делу №А60-53252/2014, от 08.04.2015 по делу №А60-55374/2014, от 04.02.2015 по делу №А60-53242/2014, от 20.11.2014 по делу №А60-41951/2014, Постановления 17 ААС от 10.06.2015 по делу №А60-55374/2014, от 30.01.2015 по делу №А60-41951/2014. Итого 17 стр.

2. Письмо ФНС России «О рассмотрении обращения ФАР» № ЕД-3-2/3375 от 07.09.2015 года – 2 стр.



Руководитель ФАР

Канаев С. В.