

# «РЖД» – не дойная корова

ДОХОДЫ

Владимир Тихов

С начала текущего года юристам СКЖД удалось «отстоять» миллионы рублей при рассмотрении в судах требований таможенных органов ЮФО. В пользу компании ОАО «РЖД» завершено больше половины таких судебных дел: решения таможен о взыскании платежей признавались незаконными, а сами постановления – отменялись.

Во всем этом есть заслуга отдела применения законодательства юридической службы, возглавляемого Еленой Антоновой. Отдел ведет кропотливую судебную работу по защите интересов ОАО «РЖД».

Как пояснила Елена Антонова, таможенные органы не первый год пытаются безосновательно взыскивать административные штрафы и платежи с ОАО «РЖД» как с крупной коммерческой организации. При этом пользуются правом списания таможенных платежей и пени в безакцептном (беспорном) порядке.

– Видимо, законодатель, прописывая такую норму, исходил из правомерности действий представителей административных органов власти, – рассказывает Елена Владимировна. – Однако работники таможен допускают нарушения законодательства, поэтому мы вынуждены обжаловать их незаконные действия. В 2008 году только в арбитражные суды города Москвы, Краснодарского края, Рос-



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШИКОВОЙ

товской области юридической службой СКЖД предъявлено 26 заявлений о признании незаконными постановлений и решений таможенных органов. Из них в пользу компании разрешено 15 дел, часть еще находится на рассмотрении в судах различных инстанций.

Указанные дела в соответствии с нормами арбитражно-процессуального законодательства имеют сокращенный срок рассмотрения. Но производство по ним может длиться достаточно долго. Это происходит из-за того, что многие дела возвращаются после отмены решений нижестоящих судов из кассационной инстанции вновь в суд первой инстанции, а затем снова обжалуются в апелляционном и кассационном порядке.

Кроме того, в период с начала года таможенными органами к ОАО «РЖД» было предъявлено пять судебных исков на общую сумму в 7 миллионов 154 тысяч рублей. Из них в нашу пользу за-

вершилось три крупных дела: работникам юридической службы СКЖД удалось отстоять ни много ни мало 7 миллионов 86 тысяч рублей. А в пользу таможенных органов в судебном порядке взыскано всего 68 тысяч рублей.

– Подобные дела возникают тогда, когда таможенные органы не успевают списать со счетов ОАО «РЖД» в банках в беспорядке таможенные платежи и пени и пытаются затем взыскать с дороги деньги через суд. Как видим, арбитражные суды становятся на сторону перевозчика – компании «РЖД», отклоняя неправомерные притязания таможенных органов.

В чем суть последних споров?

Например, Новороссийская таможня обязала ОАО «РЖД» уплатить платежи и пени... в связи с утратой товара – меди катодной. Груз следовал со станции Ахангаран Республики Узбекистан под режимом международного таможенного транзита с

доставкой в порт Новороссийский для последующего вывоза в Турцию (грузоотправитель – ОАО «Алмалыкский горно-металлургический комбинат», Республика Узбекистан). На станции назначения – в Новороссийске – при комиссионной выдаче груза была выявлена недостача. Необходимо отметить, что груз прибыл на станцию Новороссийск под охраной и с исправными запорно-пломбировочными устройствами, исключающими доступ к грузу. Новороссийской таможней по факту недостачи части груза в отношении «РЖД» было возбуждено дело об административном нарушении и направлено требование об уплате таможенных платежей и пеней. Впоследствии дело об административном правонарушении было прекращено в связи с отсутствием вины перевозчика, но от взыскания таможенных платежей и пеней Новороссийская таможня не отказалась, мотивируя свои действия тем, что отсутствие вины в совершении административного правонарушения не освобождает перевозчика от обязанности уплаты таможенных платежей и пеней.

В свою очередь юристы дороги доказывали в суде отсутствие самого факта правонарушения (недостачи). Поскольку погрузка осуществлялась силами отправителя, без участия перевозчика, на территории иностранного государства, груз следовал в сопровождении представителей грузоотправителя, прибыл на станцию назначения с исправными запорно-пломбировочными устройствами, никакие претензии о недостаче груза в адрес перевоз-

чика от грузополучателей не поступали, то выявленная на бумаге таможенными органами недостача просто является следствием ошибки иностранного грузоотправителя при заполнении сведений о количестве и массе груза в перевозочных документах. Даже неспециалисту понятно, что в данной ситуации работники таможни пытаются взыскать платежи за не погруженный в вагон груз – образно говоря, «за воздух».

В иных спорных случаях, судя по рассказу Антоновой, работники таможни нарушают порядок начисления платежей – неправильно указывают суммы, нарушают сроки выставления требований об уплате таможенных платежей, предъявляемых СКЖД, и так далее. Особенно этим злоупотребляет Новороссийская таможня.

Более того, юрслужба совместно со специалистами отдела таможенно-брокерской деятельности (последние постоянно оказывают юристам помощь в сборе и подготовке документов для суда) было установлено, что расположенные в удаленных друг от друга субъектах РФ таможни (например, Новороссийская и Хакасская), по одному и тому же факту, по одним и тем же первичным документам начисляют «РЖД» совершенно разные суммы платежей и пеней. Наверное, думают, что в огромном потоке документации, никто в ОАО «РЖД» не станет детально проверять эти сравнительно небольшие суммы. Мол, «сверхбогатые» железнодорожники автоматически все заплатят...

## Слово дорогого стоит

Рубрику ведет главный правовой инспектор труда дорпрофсожа на СКЖД Сергей Назарян

ПРАВОВОЙ ВСЕОБУЧ

Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2008-2010 годы введено множество дополнительных (по сравнению с Трудовым кодексом РФ и предыдущими колдоговорами) социально-экономических льгот и выплат железнодорожникам. Они, к счастью, остаются в силе, несмотря на финансовые трудности ОАО «РЖД», связанные с мировым кризисом.

При этом некоторые пункты колдоговора изложены в новой редакции, что вызывает некоторые сложности.

Так, в текст пункта 4.4.1. действующего колдоговора добавлены три слова: «по собственному желанию», что в корне изменило ситуацию. Согласно этому пункту в старой редакции колдоговора, работодатель выплачивал единовременное поощрение за добросовестный труд до 6 заработков, в зависимости от стажа работы в отрасли, как при увольнении по собственному желанию в связи с переходом на пенсию по возрасту (п. 3 ст. 77 ТК РФ), так и при увольнении в связи с выходом на пенсию по инвалидности I и II групп – п. 8 ст. 77 (отказ от перевода на другую работу в соответствии с медицинским заключением либо отсутствие у рабо-

тодателя соответствующей работы), а также в случае признания работника полностью неспособным к трудовой деятельности в соответствии с медицинским заключением – п. 5 ст. 83 ТК РФ. При этом инвалидам одновременно выплачивалось выходное пособие в размере 2-недельного заработка (ст. 178 ТК РФ).

С января 2008 года выплаты единовременного поощрения за добросовестный труд следует производить по иному. Теперь указанное поощрение выплачивается только при увольнении по собственному желанию п. 3 ст. 77 ТК РФ. При этом в трудовой книжке должна быть внесена запись об увольнении: «По собственному желанию в связи с выходом на пенсию по возрасту» либо «По собственному желанию в связи с выходом на пенсию по инвалидности I (или II) гр.».

Работник должен сам определить, по какой статье ему выгоднее увольняться: либо по п. 3 ст. 77 ТК РФ (по собственному желанию в связи с инвалидностью) и получить единовременное поощрение (до 6 средних заработков в зависимости от стажа), либо по инвалидности – п. 8 ст. 77 или п. 5 ст. 83 ТК РФ и получить только двухнедельное выходное пособие (без выплаты поощрения по колдоговору). В

связи с этим кадровик должен разъяснить работнику – инвалиду, имеющему стаж работы на железнодорожном транспорте более 5 лет, что для получения единовременного поощрения за добросовестный труд ему следует подать заявление об увольнении по собственному желанию. В случае же, если стаж работы на железнодорожном транспорте составляет менее 5 лет, работнику-инвалиду выгоднее увольняться не по собственному желанию, а по инвалидности (п. 8 ст. 77 ТК РФ или п. 5 ст. 83 ТК РФ) и получить двухнедельное выходное пособие согласно статье 178 ТК РФ.

Еще одно новшество введено в п. 4.4.26 колдоговора. Согласно этому пункту, ежемесячное пособие выплачивается работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до достижения его возраста трех лет. Однако некоторые бухгалтеры производят выплату этого пособия лишь в период, когда возраст ребенка составляет с 1,5 до 3 лет, ошибочно полагая, что до полутора лет выплата должна производиться только за счет государства. Но это неправильно – ежемесячное пособие, предусмотренное п. 4.4.26 Колдоговора должно выплачиваться в течение всего времени нахождения работника в отпуске по уходу за ребенком.

Кроме того, во время отпуска по уходу за ребенком до 1,5 лет работнику выплачивается ежемесячное пособие за счет средств соцстраха в размере 40 процентов среднего заработка.

И еще одна проблема. В связи с тем, что пункт 4.1.5. колдоговора изложен в несколько сложной редакции, возникает трудность его интерпретации. Согласно этому пункту, работникам, проработавшим на железнодорожном транспорте 15 и более лет, при увольнении по сокращению штатов выплачивается дополнительное выходное пособие за каждый проработанный год в размере минимального размера оплаты труда в РФ (сейчас 2300 руб., а с 01.01.2009 г. – 4320 руб.).

Однако это дополнительное пособие не должно выплачиваться лицам, достигшим на момент увольнения пенсионного возраста, что, к сожалению, во многих случаях не соблюдается. Поэтому кадровики должны разъяснять указанным лицам, что им следует увольняться «по собственному желанию в связи с выходом на пенсию по возрасту» и получить предусмотренное колдоговором единовременное фактически заработанное поощрение за добросовестный труд на железнодорожном транспорте в размере до 6 средних заработков в зависимости от стажа.