



СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

20 ноября 2017 года

город Минск

Большая коллегия Суда Евразийского экономического союза в составе:

председательствующего Федорцова А.А.,
судьи-докладчика Туманяна А.Э.,
судей Ажибраимовой А.М., Айриян Э.В., Баишева Ж.Н., Колоса Д.Г.,
Нешатаевой Т.Н., Сейтимовой В.Х., Скрипкиной Г.А., Чайки К.Л.,
при секретаре судебного заседания Малашко А.П.,
исследовав материалы дела, заслушав судью-докладчика,
руководствуясь пунктами 46, 50, 68, 69, 73, 96, 98 Статута Суда
Евразийского экономического союза, статьями 72, 85 Регламента Суда
Евразийского экономического союза,

предоставляет следующее Консультативное заключение по заявлению
Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики о разъяснении
пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу о скоординированной
(согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о
Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года).

I. Вопрос заявителя

Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики (далее – Заявитель) обратилось в Суд Евразийского экономического союза (далее – Суд) с просьбой дать разъяснение пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года) (далее – Приложение № 2 к Протоколу) в части применения унифицированного тарифа к грузовым перевозкам в транзитном сообщении с участием территории третьих стран.

В заявлении указывается, что основанием для обращения в Суд явилось разное толкование и, как следствие, разное применение пункта 13

Приложения № 2 к Протоколу Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан.

Позднее, в порядке уточнения своих аргументов, Заявитель сообщил, что Кыргызская Республика ввиду особенностей расположения железнодорожных путей вынуждена осуществлять грузоперевозки железнодорожным транспортом в/из южные регионы (Ошская, Джалал-Абадская области) транзитом по территории Республики Казахстан и Республики Узбекистан.

По мнению Заявителя, с географической точки зрения грузовые перевозки железнодорожным транспортом в Ошскую и Джалал-Абадскую области Кыргызской Республики транзитом через территории Республики Казахстан и Республики Узбекистан аналогичны грузовым перевозкам железнодорожным транспортом, которые осуществляются Российской Федерацией в Калининградскую область транзитом через территории Республики Беларусь и Литовской Республики. На соответствующий запрос Заявителя из Республики Беларусь был получен ответ, согласно которому при перевозке грузов железнодорожным транспортом из Российской Федерации (включая ее порты) в Калининградскую область (включая ее порты) транзитом через территории Республики Беларусь и Литовской Республики применяются унифицированные тарифы.

Однако, как отмечает Заявитель, Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан в своем письме АО «НК «Казахстан темир жолы», выражая иную точку зрения, указывает, что пункт 13 Приложения № 2 к Протоколу относится лишь к перевозкам с участием двух государств-членов, в связи с чем перевозки из Российской Федерации через территорию Республики Казахстан и Республики Узбекистан в Кыргызскую Республику не подпадают под действие пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу и к ним применяется транзитный тариф. По такому же принципу Республикой Казахстан унифицированный тариф не применяется и к перевозкам из северных регионов Кыргызской Республики в южные регионы через территории Республики Казахстан и Республики Узбекистан.

Заявитель не согласен с подобным толкованием пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу, полагает, что Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор) согласно статье 31 Венской Конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 года (далее – Венская Конвенция) должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта, целей договора, и просит Суд дать консультативное заключение по вопросу применения унифицированного тарифа к грузовым перевозкам в транзитном сообщении с участием территории третьих стран.

II. Компетенция Суда

Юрисдикция Суда в отношении вынесения консультативного заключения по заявлению Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики установлена на основании пунктов 46 и 49 Статута Суда Евразийского экономического союза, являющегося Приложением № 2 к Договору о Евразийском экономическом союзе (далее – Статут Суда), постановлением Суда от 11 сентября 2017 года о принятии его к производству.

III. Процедура в Суде

Согласно пункту 68 Статута Суда порядок рассмотрения дел о разъяснении определяется Регламентом Суда Евразийского экономического союза, утвержденным решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 ноября 2014 года № 101 (далее – Регламент Суда).

В рамках подготовки дела о разъяснении к рассмотрению в порядке статьи 75 Регламента Суда направлены запросы в адрес Евразийской экономической комиссии, государственных органов и научных учреждений государств-членов, Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Европейского сообщества железных дорог и предприятий инфраструктуры.

Получены ответы от Евразийской экономической комиссии, Министерства транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, Федерального агентства железнодорожного транспорта Российской Федерации, Белорусского государственного университета транспорта, Белорусского научно-исследовательского института транспорта «Транстехника», Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Института проблем естественных монополий (Российская Федерация), Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева, Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры имени Н. Исанова, Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Российская Федерация), Научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций (Республика Казахстан), Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, Российского университета транспорта.

IV. Выводы Суда

Руководствуясь пунктом 50 Статута Суда, Большая коллегия Суда осуществляет разъяснение положений Договора в их системной взаимосвязи между собой на основе общепризнанных принципов и норм международного права с учетом положений статьи 31 Венской Конвенции.

1. В соответствии с пунктом 1 статьи 1 Договора в рамках Евразийского экономического союза (далее – Союз, ЕАЭС) обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, определенных настоящим Договором.

Основными целями Союза согласно статье 4 Договора являются:

создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения;

стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза;

всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

Для достижения указанных целей государства-члены наделили Союз компетенцией в пределах и объемах, установленных Договором и международными договорами в рамках Союза. В свою очередь, сами государства-члены обязались создавать благоприятные условия для выполнения Союзом его функций и воздерживаться от мер, способных поставить под угрозу достижение его целей, а также осуществлять скоординированную или согласованную политику в пределах, объемах и сферах, определенных Договором и международными договорами в рамках Союза. В иных сферах, а именно в сферах, которые прямо не указаны в Договоре, государства-члены лишь стремятся к осуществлению скоординированной или согласованной политики.

Из указанного Большая коллегия Суда делает вывод о том, что понятия «скоординированная политика» и «согласованная политика» не равнозначны и применительно к конкретной отрасли экономики, определенной Договором, государства-члены реализуют либо скоординированную, либо согласованную политику. Это подтверждается нормами-определениями, содержащимися в статье 2 Договора, согласно которым, если скоординированная политика предполагает осуществление только сотрудничества государств-членов на основе общих подходов, одобренных в рамках органов Союза, то согласованная политика практически осуществляется государствами-членами в различных сферах и

предполагает гармонизацию правового регулирования, в том числе на основе решений Союза.

2. Основные цели Союза конкретизируются и дополняются применительно к конкретным направлениям деятельности ЕАЭС.

В разделе XXI («Транспорт») Договора определены основные положения транспортной политики в ЕАЭС.

В соответствии с пунктом 1 статьи 86 Договора в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, надежности, доступности и экологичности.

Из данной правовой нормы следует, что в сфере транспорта государствами-членами осуществляется как скоординированная, так и согласованная политика в зависимости от определенных в ней целей, поставленных задач и сформулированных приоритетов.

Главной задачей скоординированной (согласованной) транспортной политики является формирование общего рынка транспортных услуг, определяемого как форма экономических отношений, при которых создаются равные и паритетные условия для оказания транспортных услуг во всем Евразийском экономическом союзе. Одним из основных приоритетов – создание единого транспортного пространства ЕАЭС как совокупности транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечивается беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая сопоставимость на основе гармонизированного законодательства государств-членов в сфере транспорта.

К числу других задач и приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики статья 86 Договора относит интеграцию транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, эффективное использование транзитного потенциала государств-членов, повышение качества транспортных услуг, обеспечение безопасности на транспорте, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, формирование благоприятного инвестиционного климата.

3. Большая коллегия Суда отмечает, что сфера железнодорожного транспорта в государствах-членах относится к естественным монополиям, а в соответствии с пунктом 3 статьи 78 Договора правоотношения в конкретных сферах естественных монополий определяются разделом XIX («Естественные монополии») Договора с учетом особенностей,

предусмотренных разделами XX («Энергетика») и XXI («Транспорт») Договора.

В свою очередь, согласно пункту 1 статьи 87 Договора положения раздела XXI («Транспорт») применяются к автомобильному, воздушному, водному и железнодорожному транспорту с учетом положений разделов XVIII («Общие принципы и правила конкуренции») и XIX («Естественные монополии») настоящего Договора и особенностей, предусмотренных Приложением № 24 к Договору.

Из этого следует, что регулирование правоотношений, возникающих в сфере железнодорожных перевозок, осуществляется на основе и в соответствии с общими положениями, определяющими деятельность естественных монополий.

Исходя из этого, Большая коллегия Суда считает, что для полноценного и объективного ответа на поставленный Заявителем вопрос необходимо рассмотреть понятия, принципы и правила, установленные для регулирования деятельности субъектов естественных монополий, которые находятся в органической взаимосвязи с положениями раздела XXI («Транспорт») Договора, Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике, являющегося Приложением № 24 к Договору (далее – Приложение № 24 к Договору), и определяют формы и методы, которые применяют государства-члены при регулировании отношений в сфере железнодорожного транспорта.

4. Согласно норме-определению, содержащейся в пункте 2 Протокола о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий, являющегося Приложением № 20 к Договору (далее – Приложение № 20 к Договору), естественная монополия – состояние рынка услуг, при котором создание конкурентных условий для удовлетворения спроса на определенный вид услуг невозможно или экономически нецелесообразно в силу технологических особенностей производства и предоставления данного вида услуг.

Из смысла данной правовой нормы следует, что сущность естественной монополии заключается в ее соответствии той рыночной ситуации, когда эффективное производство и распределение любого объема продукции или услуги возможно лишь при наличии единственного производителя, а величина издержек, при определенном уровне производства, для одного производителя меньше, чем для двух и более. Наличие конкурентов в этом случае ведет к неоправданным затратам на создание параллельной инфраструктуры. Такая рыночная ситуация возможна только в результате особенностей технологии, уникальности продукции и ресурсов, услуг, предоставляемых ими, и высоких барьеров

входа на рынок, которые автоматически делают хозяйствующий субъект естественным монополистом и определяют его правовой статус.

Пункт 3 Приложения № 20 к Договору в обобщенном виде закрепляет общие принципы – основополагающие начала, которыми должны руководствоваться государства-члены при регулировании и (или) контроле за деятельностью субъектов естественных монополий, в том числе в сфере предоставления услуг железнодорожного транспорта, указанных в приложениях № 1 и № 2 Приложения № 20 к Договору, такие как:

соблюдение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий государств-членов, обеспечивающего доступность оказываемых услуг и надлежащий уровень их качества для потребителей, эффективное функционирование и развитие субъектов естественных монополий;

применение гибкого тарифного (ценового) регулирования субъектов естественных монополий с учетом отраслевых особенностей, масштабов их деятельности, рыночной конъюнктуры, среднесрочных (долгосрочных) макроэкономических и отраслевых прогнозов, а также мер тарифного (ценового) регулирования этих субъектов, в том числе применение возможности установления дифференцированного тарифа, который не может быть установлен по принципу принадлежности потребителя (групп потребителей) к любому из государств-членов;

снижение барьеров доступа на внутренние рынки, в том числе путем обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий;

обеспечение соблюдения субъектами естественных монополий правил доступа к услугам субъектов естественных монополий;

обеспечение соответствия устанавливаемых тарифов (цен) качеству услуг в сферах естественных монополий, на которые распространяется регулирование;

защита интересов потребителей, в том числе от различных нарушений субъектами естественных монополий, связанных с применением тарифов (цен) на регулируемые услуги.

Большая коллегия Суда констатирует, что на основе общих принципов регулирования деятельности субъектов естественных монополий и правил, установленных Приложением № 20 к Договору, государства-члены применяют следующие виды (формы, способы, методы, инструменты) регулирования:

- 1) тарифное (ценовое) регулирование;
- 2) виды регулирования, установленные Приложением № 20 к Договору;
- 3) иные виды регулирования, установленные законодательством государств-членов.

Большая коллегия Суда отмечает первостепенное значение тарифного (ценового) регулирования деятельности субъектов естественных монополий, которое производится на уровне государств-членов. Однако дискреция государств-членов в этом вопросе не абсолютна и может быть осуществлена в соответствии с пунктом 6 Приложения № 20 к Договору только путем:

1) установления (утверждения) национальным органом для субъектов естественных монополий тарифов (цен) на регулируемые услуги, в том числе их предельных уровней на основе утвержденной национальным органом методологии (формулы) и правил ее применения, а также соответствующего контроля национальным органом за применением установленных тарифов (цен) субъектами естественных монополий;

2) установления (утверждения) национальным органом методологии и правил ее применения, в соответствии с которыми субъект естественной монополии устанавливает и применяет тарифы (цены), а также контроля национальным органом за установлением и применением тарифов (цен) субъектами естественных монополий.

Таким образом, тарифное (ценовое) регулирование деятельности субъектов естественных монополий осуществляется государствами-членами на основании подходов, определенных Договором.

К сфере национального законодательства отнесено установление правил регулирования, обеспечивающих доступ к услугам субъектов естественных монополий. Контроль за соблюдением этих правил и условий подключения (присоединения, использования) к ним возложен на национальные органы государств-членов (пункт 13 Приложения № 20 к Договору). При этом доступ к услугам субъектов естественных монополий рассматривается как оказание субъектами естественных монополий одного государства-члена услуг, относящихся к сфере естественных монополий, потребителям другого государства-члена на условиях не менее благоприятных, чем те, на которых предоставляется аналогичная услуга потребителям первого государства-члена при наличии технической возможности.

5. Пункт 18 Приложения № 24 к Договору в качестве основных целей в сфере железнодорожного транспорта определил поэтапное формирование общего рынка транспортных услуг, обеспечение доступа потребителей государств-членов к его услугам при осуществлении перевозок по территории каждого государства-члена на условиях не менее благоприятных, чем условия, созданные для потребителей этого каждого государства-члена, соблюдение баланса экономических интересов между потребителями услуг железнодорожного транспорта и организациями железнодорожного транспорта государств-членов.

Для реализации этих целей пунктом 6 Приложения № 2 к Протоколу установлено общее правило, в соответствии с которым тарифы на услуги железнодорожного транспорта и (или) их предельный уровень (ценовые пределы) устанавливаются (изменяются) в соответствии с законодательством государств-членов и международными договорами с обеспечением возможности дифференциации тарифов в соответствии с законодательством своего государства-члена.

Большая коллегия Суда считает, что правовая норма, содержащаяся в пункте 6 Приложения № 2 к Протоколу, носит универсальный характер и распространяется на все виды услуг (работ), оказываемых (выполняемых) организациями железнодорожного транспорта потребителям, в том числе:

перевозка грузов и дополнительные услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов (в том числе порожнего состава);

перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и дополнительные услуги (работы), связанные с такой перевозкой;

услуги инфраструктуры.

Между тем, пределы правоприменительного усмотрения уполномоченного национального органа, осуществляющего регулирование и (или) контроль за деятельностью субъектов естественных монополий по установлению (изменению) тарифов на услуги железнодорожного транспорта и (или) их предельных уровней (ценовых пределов), ограничены не только законодательством государства-члена, но и положениями Приложения № 2 к Протоколу.

Пункт 9 Приложения № 2 к Протоколу предоставляет право организациям железнодорожного транспорта, исходя из экономической целесообразности, принимать решения об изменении уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках предельных уровней (ценовых пределов), установленных или согласованных уполномоченными органами государств-членов в соответствии с их законодательством.

Вместе с тем, пунктом 9 Приложения № 2 к Протоколу установлено, что предоставленным правом организации железнодорожного транспорта могут воспользоваться лишь для достижения строго определенных целей, таких как:

повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта государств-членов;

создание благоприятных условий для осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом;

привлечение новых грузопотоков, ранее не осуществлявшихся железнодорожным транспортом;

обеспечение возможности использования незадействованных или мало задействованных маршрутов перевозок грузов по железным дорогам; стимулирование роста объемов перевозок грузов по железным дорогам государств-членов, стимулирования внедрения новой техники и технологий.

Большая коллегия Суда констатирует, что при реализации предоставленного им права принимать решения об изменении уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках предельных уровней (ценовых пределов) организации железнодорожного транспорта обязаны соблюдать принцип недопустимости создания преимуществ для конкретных потребителей услуги железнодорожного транспорта – хозяйствующих субъектов государств-членов.

Таким образом, Большая коллегия Суда считает, что государства-члены, закрепив принципы формирования тарифов на международном уровне, ограничили свою дискрецию на их установление ценовыми пределами.

6. Согласно пункту 8 Приложения № 2 к Протоколу при перевозке грузов железнодорожным транспортом по территориям государств-членов применяются унифицированные тарифы по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы).

Договор о Евразийском экономическом союзе не содержит определения понятия «унифицированный тариф». В связи с этим Большая коллегия Суда считает необходимым разъяснить, что унификация (от лат. *unus* – один, *facio* – делаю) означает приведение к единообразию, к единому виду, системе или форме и является эффективным, распространенным методом, направленным на устранение излишнего многообразия посредством сокращения перечня допустимых элементов и решений. Унификация тарифа в рассматриваемом контексте состоит в том, что различные тарифы: экспортный, импортный и внутригосударственный, заменяются единым унифицированным тарифом. Суть унификации заключается в том, что государства-члены, придя к соглашению, добровольно отказались от протекционизма в сфере железнодорожных перевозок, но унифицированный тариф каждое из государств-членов устанавливает самостоятельно в рамках определенных им же пределов в соответствии с правилами, установленными пунктом 6 Приложения № 20 к Договору.

Большая коллегия Суда считает необходимым отметить, что правовая норма пункта 8 Приложения № 2 к Протоколу, в отличие от правовой нормы, содержащейся в пункте 6 Приложения № 2 к Протоколу, носит специальный характер и регулирует только общественные отношения,

возникающие при оказании услуг организациями железнодорожного транспорта по перевозке грузов. Однако и к унифицированным тарифам также применяется определенный пунктом 6 Приложения № 2 к Протоколу институт предельных уровней (ценовых пределов).

7. Пункт 13 Приложения № 2 к Протоколу конкретизирует понятие «по территориям государств-членов», использованное в пункте 8 Приложения № 2 к Протоколу, и устанавливает три ситуации, в которых каждое государство-член применяет свой унифицированный тариф:

при перевозках грузов железнодорожным транспортом между государствами-членами через территорию другого государства-члена;

при перевозках грузов железнодорожным транспортом между территориями государства-члена с участием железных дорог другого государства-члена;

при перевозках грузов железнодорожным транспортом с территории одного государства-члена через территорию другого государства-члена в третьи страны через морские порты государств-членов и в обратном направлении.

Для правильного понимания пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу Большая коллегия Суда считает возможным использовать исторический подход к толкованию его положений, позволяющий раскрыть их сущность и содержание путем сопоставления с ранее действовавшими правовыми нормами.

Согласно пункту 3 статьи 6 Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 9 декабря 2010 года (далее – Соглашение), которое утратило силу с 1 января 2015 года, Стороны взяли на себя обязательства до 1 января 2013 года унифицировать тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по территориям государств своих Сторон по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов).

Вместе с тем, согласно пункту 2 статьи 7 Соглашения с 1 января 2013 года унифицированный тариф каждой из Сторон подлежал применению как при перевозках грузов железнодорожным транспортом между государствами Сторон транзитом через территорию государства другой Стороны, так и при перевозках грузов железнодорожным транспортом с территории государства одной Стороны транзитом через территорию государства другой Стороны в третьи страны и в обратном направлении. Что касается скоординированной и согласованной тарифной политики в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года,

то она применялась в соответствии с пунктом 1 статьи 7 Соглашения только при перевозках грузов транзитом по железным дорогам государств Сторон из третьих стран в третьи страны.

На основе анализа правовой нормы, содержащейся в пункте 2 статьи 7 Соглашения, Большая коллегия Суда приходит к выводу о том, что в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства в отношении грузовых железнодорожных перевозок был установлен унифицированный тариф также и при перевозке грузов с территории государства одной Стороны транзитом через территорию государства другой Стороны в третьи страны и в обратном направлении. Это значит, что обязанность применения унифицированных тарифов при перевозке грузов транзитом через территорию государства одной из Сторон возникала в зависимости от нахождения железнодорожного пункта отправления и (или) назначения на территориях государств Сторон. Иных требований или ограничений для применения унифицированного тарифа Соглашением предусмотрено не было.

8. Согласно пункту 14 Приложения № 2 к Протоколу при перевозках грузов с территории одного государства-члена транзитом через территорию другого государства-члена в третьи страны и в обратном направлении (за исключением перевозок грузов через морские порты государств-членов), а также при перевозках грузов из третьих стран в третьи страны транзитом через территории государств-членов проводится скоординированная (согласованная) тарифная политика в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года.

Таким образом, пунктом 14 Приложения № 2 к Протоколу государства-члены скорректировали свои подходы к применению унифицированных тарифов, придя к соглашению о необходимости проведения скоординированной (согласованной) тарифной политики в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года не только при перевозке грузов из третьих стран в третьи страны транзитом через территории государств-членов, но и при перевозках грузов с территории одного государства-члена транзитом через территорию другого государства-члена в третьи страны и в обратном направлении, в отношении которых ранее согласно пункту 2 статьи 7 Соглашения применялись унифицированные тарифы.

Вместе с тем, пункт 13 Приложения № 2 к Протоколу расширил сферу применения государствами-членами унифицированного тарифа

перевозками грузов железнодорожным транспортом между территориями государства-члена с участием железных дорог другого государства-члена и перевозками грузов железнодорожным транспортом с территории одного государства-члена через территорию другого государства-члена в третьи страны через морские порты государств-членов и в обратном направлении.

В связи с этим Большая коллегия Суда выражает мнение о том, что Приложение № 2 к Протоколу изменило подходы к перевозке грузов в транзитном сообщении через территории государств-членов, исключив возможность применения унифицированных тарифов в случаях, когда железнодорожный пункт отправления или железнодорожный пункт назначения груза находятся вне территории государств-членов Евразийского экономического союза. Обязательным условием применения унифицированных тарифов в соответствии с пунктом 13 Приложения № 2 к Протоколу стало только нахождение начального и конечного пунктов железнодорожной перевозки грузов на территориях государств-членов. В этом случае действует презумпция, что прохождение груза через территории нескольких государств-членов или транзитом через территорию третьего государства для применения унифицированных тарифов на основании пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу существенного значения не имеет.

Более того, если в Соглашении как в пункте 1, так и в пункте 2 статьи 7 все перевозки грузов через территории государств Сторон независимо от железнодорожных пунктов назначения или отправления квалифицировались как транзитные, то в пункте 13 Приложения № 2 к Протоколу термин «транзит» исключен. Из этого следует, что перевозки грузов железнодорожным транспортом между территориями государств-членов (в том числе и через морские порты государств-членов в третьи страны и в обратном направлении), между территориями одного и того же государства-члена с участием железных дорог другого государства-члена не могут считаться транзитными. Государство-член, являющееся промежуточным в пути следования груза, обязано применять унифицированный тариф на основании пунктов 8 и 13 Приложения № 2 к Протоколу независимо от участия в подобных перевозках территории третьей страны, которая находится вне единого экономического пространства.

Соответственно, только в регулируемых пунктом 14 Приложения № 2 к Протоколу случаях территория государства-члена является транзитной, что предполагает проведение скоординированной (согласованной) тарифной политики в соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте

государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года.

Следовательно, железнодорожные перевозки грузов между государствами-членами Союза, а также между государствами-членами Союза с пересечением территории третьего государства являются внутренними перевозками Союза, к которым применяется унифицированный тариф.

Иное понимание пунктов 13 и 14 Приложения № 2 к Протоколу будет противоречить таким целям скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС, как формирование единого транспортного пространства и обеспечение доступа потребителей государств-членов к услугам железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок по территории каждого государства-члена на условиях не менее благоприятных, чем условия, созданные для потребителей этого каждого государства-члена.

Большая коллегия Суда на основе телеологического способа толкования приходит к выводу о том, что цели Евразийского экономического союза как международной организации экономической интеграции и проводимой в ней скоординированной (согласованной) транспортной политики определяют направленность нормы пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу на их достижение в соответствии с общими принципами функционирования Союза.

Положения пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу в части применения унифицированных тарифов применимы к перевозкам грузов, если железнодорожные пункт отправления и пункт назначения находятся на территориях государств-членов и потребителем услуги железнодорожного транспорта является хозяйствующий субъект государства-члена Союза, при этом ни количество промежуточных территорий государств-членов, ни факт транзита через территории третьих стран не имеют значения, тем более, когда перевозка груза транзитом обусловлена особенностями расположения железнодорожных путей сообщения.

9. На основании изложенного Большая коллегия Суда дает следующее Консультативное заключение:

Положения пункта 13 Приложения № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года) предполагают применение унифицированных тарифов всеми государствами-членами Союза при перевозках грузов железнодорожным транспортом между государствами-членами через территорию другого государства-члена, между территориями

государства-члена с участием железных дорог другого государства-члена, а также при перевозках грузов с территории одного государства-члена через территорию другого государства-члена в третьи страны через морские порты государств-членов и в обратном направлении независимо от числа промежуточных территорий государств-членов и участия территории третьего государства.

V. Заключительные положения

Копию настоящего Консультативного заключения направить заявителю.

Консультативное заключение разместить на официальном интернет-сайте Суда.

Председательствующий

А.А. Федорцов

Судьи

А.М. Ажибраимова

Э.В. Айриян

Ж.Н. Баишев

Д.Г. Колос

Т.Н. Нешатаева

В.Х. Сейтимова

Г.А. Скрипкина

А.Э. Туманян

К.Л. Чайка