



ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԴԱՏԱՐԱՆ

ԽՈՐՀՐԴԱՏՎԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

20 նոյեմբերի 2017 թվականի

քաղաք Մինսկ

Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի մեծ կոլեգիան՝ հետևյալ կազմով՝

նախագահող՝ Ա.Ա. Ֆեդորցով,

զեկուցող դատավոր՝ Ա.Է.Թումանյան,

դատավորներ՝ Ա.Մ. Աժիբրաիմովա, Է.Վ. Հայրիյան, Ժ.Ն. Բաիշեև, Դ.Գ. Կոլոս, Տ.Ն. Նեշատաևա, Վ.Խ. Սեյտիմովա, Գ.Ա. Սկրիպկինա, Կ.Լ. Չայկա,

դատական նիստի քարտուղար՝ Ա.Պ. Մալաշկո,

ուսումնասիրելով գործի նյութերը, լսելով զեկուցող դատավորին,

ղեկավարվելով Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի 46-րդ, 50-րդ, 68-րդ, 69-րդ, 73-րդ, 96-րդ, 98-րդ կետերով, Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգի 72-րդ, 85-րդ հոդվածներով,

տրամադրում է հետևյալ Խորհրդատվական եզրակացությունը՝
«Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության

մասին» արձանագրության («Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի թիվ 24 հավելված) թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի պարզաբանման մասին Ղրղզստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ ճանապարհների նախարարության դիմումի հիման վրա:

I. Դիմողի հարցը

Ղրղզստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ ճանապարհների նախարարությունը (այսուհետ՝ Դիմող) դիմել է Եվրասիական տնտեսական միության դատարան (այսուհետ՝ Դատարան) տարանցիկ հաղորդակցության դեպքում երրորդ երկրների տարածքի օգտագործմամբ բեռների փոխադրումների նկատմամբ միասնականացված սակագնի կիրառման առնչությամբ «Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին» արձանագրության («Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի թիվ 24 հավելված) թիվ 2 հավելվածի (այսուհետ՝ Արձանագրության թիվ 2 հավելված) 13-րդ կետի վերաբերյալ պարզաբանում տալու խնդրանքով:

Դիմումի մեջ նշվում է, որ Դատարան դիմելու հիմքը եղել է տարբեր մեկնաբանությունները եւ, արդյունքում, Ղրղզստանի Հանրապետության ու Ղազախստանի Հանրապետության կողմից Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի տարբեր կիրառությունները:

Հետագայում, իր փաստարկները հստակեցնելու միջոցով, Դիմողը հայտնել է, որ Ղրղզստանի Հանրապետությունը, հաշվի առնելով երկաթուղային ուղիների տեղակայվածության առանձնահատկությունները, ստիպված է դեպի հարավային շրջաններ եւ հակառակ ուղղությամբ (Օշակու, Ջալալ-Աբադիի մարզ) բեռնափոխադրումներն իրականացնել երկաթուղային տրանսպորտով՝ Ղազախստանի Հանրապետության եւ Ուզբեկստանի Հանրապետության տարածքով տարանցման կարգով:

Դիմողի կարծիքով, աշխարհագրական տեսանկյունից՝ երկաթուղային տրանսպորտով Ղազախստանի Հանրապետության եւ Ուզբեկստանի Հանրապետության տարածքով տարանցման կարգով Օշսկու ու Ջալալ-Աբադիի մարզեր բեռնափոխադրումները նման են երկաթուղային տրանսպորտով այն բեռնափոխադրումներին, որոնք Ռուսաստանի Դաշնության կողմից իրականացվում են դեպի Կալինինգրադի մարզ՝ Բելառուսի Հանրապետության եւ Լիտվայի Հանրապետության տարածքով տարանցման կարգով: Դիմողի համապատասխան հարցմանը Բելառուսի Հանրապետությունից տրվել է պատասխան, որի համաձայն՝ Բելառուսի Հանրապետության եւ Լիտվայի Հանրապետության տարածքով տարանցման կարգով Ռուսաստանի Դաշնությունից (ներառյալ դրա նավահանգիստները) դեպի Կալինինգրադի մարզ (ներառյալ դրա նավահանգիստները) երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ժամանակ կիրառվում են միասնականացված սակագներ:

Սակայն, ինչպես նշում է Դիմողը, Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարության՝ տրանսպորտի հարցերով կոմիտեն, ««Ղազախստան տեմիր ժոլի» ազգային ընկերություն» բաժնետիրական ընկերությանն ուղղված իր նամակում արտահայտելով մեկ այլ տեսակետ, նշում է, որ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետը վերաբերում է միայն երկու անդամ պետության մասնակցությամբ փոխադրումներին, որի առնչությամբ Ղազախստանի Հանրապետության եւ Ուզբեկստանի Հանրապետության տարածքով Ռուսաստանի Դաշնությունից դեպի Ղրղզստանի Հանրապետություն փոխադրումների վրա չի տարածվում Արձանագրության 2-րդ հավելվածի 13-րդ կետի գործողությունը, եւ դրանց նկատմամբ կիրառվում է տարանցիկ փոխադրումների սակագինը: Նույն սկզբունքով, Ղազախստանի Հանրապետության եւ Ուզբեկստանի Հանրապետության տարածքով Ղրղզստանի Հանրապետության հյուսիսային շրջաններից դեպի հարավային շրջաններ փոխադրումների նկատմամբ նույնպես Ղազախստանի Հանրապետության կողմից միասնականացված սակագին չի կիրառվում:

Դիմողը համաձայն չէ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի այդպիսի մեկնաբանության հետ, ենթադրում է, որ «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագիրը (այսուհետ՝ Պայմանագիր), «Միջազգային պայմանագրերի իրավունքի մասին» 1969 թվականի մայիսի 23-ի Վիեննայի կոնվենցիայի 31-րդ հոդվածի համաձայն, պետք է մեկնաբանվի բարեխղճորեն՝ պայմանագրի եզրույթների՝ դրանց համատեքստում ունեցած սովորական նշանակությանը համապատասխան, ինչպես նաև պայմանագրի առարկայի, նպատակների լույսի ներքո, եւ խնդրում է Դատարանին խորհրդատվական եզրակացություն տալ երրորդ երկրների տարածքի օգտագործմամբ տարանցիկ հաղորդակցության դեպքում բեռնափոխադրումների նկատմամբ միասնականացված սակագնի կիրառման հարցի վերաբերյալ:

II. Դատարանի իրավասությունը

Դրդգստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ ճանապարհների նախարարության դիմումի հիման վրա խորհրդատվական եզրակացություն տալու առնչությամբ Դատարանի իրավասությունը սահմանվել է Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի 46-րդ եւ 49-րդ կետերի հիման վրա, որը «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագրի թիվ 2 հավելվածն է (այսուհետ՝ Դատարանի ստատուտ), Դատարանի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի՝ այն վարույթ ընդունելու մասին որոշմամբ:

III. Վարույթը Դատարանում

Դատարանի ստատուտի 68-րդ կետի համաձայն՝ պարզաբանման վերաբերյալ գործերի քննության կարգը սահմանվում է Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի 2014 թվականի նոյեմբերի 23-ի թիվ 101 որոշմամբ հաստատված՝ Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգով (այսուհետ՝ Դատարանի կանոնակարգ):

Պարզաբանման վերաբերյալ գործը Դատարանի կանոնակարգի 75-րդ հոդվածի կարգով քննությանը նախապատրաստելու շրջանակներում հարցումներ են ուղարկվել Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողով, պետական մարմիններ եւ անդամ պետությունների գիտական հաստատություններ, Համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի տնօրինություն, Երկաթուղիների եւ ենթակառուցվածքի ձեռնարկությունների եվրոպական համայնք:

Պատասխաններ ստացվել են Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովից, Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի, կապի եւ տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարությունից, Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունից, Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարությունից, Ղրղզստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ ճանապարհների նախարարությունից, Ռուսաստանի Դաշնության երկաթուղային տրանսպորտի դաշնային գործակալությունից, Բելառուսի տրանսպորտի պետական համալսարանից, Բելառուսի «Տրանստեխնիկա» տրանսպորտի գիտահետազոտական ինստիտուտից, Համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի հարցերով խորհրդի տնօրինությունից, Ռուսաստանի Դաշնության կառավարությանն առընթեր օրենսդրության եւ համեմատական իրավագիտության ինստիտուտից, Բնական մենաշնորհների խնդիրների ինստիտուտից (Ռուսաստանի Դաշնություն), Ղազախստանի Մ. Տինիշպաեւի անվան տրանսպորտի եւ հաղորդակցության ակադեմիայից, Ղրղզստանի Ն. Իսանովի անվան շինարարության, տրանսպորտի եւ ճարտարապետության պետական համալսարանից, Երկաթուղային տրանսպորտի գիտահետազոտական ինստիտուտից (Ռուսաստանի Դաշնություն), Տրանսպորտի եւ հաղորդակցության գիտահետազոտական ինստիտուտից (Ղազախստանի Հանրապետություն), Պետերբուրգի Կայսր Ալեքսանդր I-ի անվան հաղորդակցության ուղիների պետական համալսարանից, Ռուսաստանի տրանսպորտի համալսարանից:

IV. Դատարանի եզրահանգումները

Ղեկավարվելով Դատարանի ստատուտի 50-րդ կետով՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան իրականացնում է Պայմանագրի դրույթների պարզաբանում դրանց միջև առկա համակարգային փոխադարձ կապի շրջանակներում միջազգային իրավունքի համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքների եւ նորմերի հիման վրա՝ հաշվի առնելով Վիեննայի կոնվենցիայի 31-րդ հոդվածի դրույթները:

1. Պայմանագրի 1-ին հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ Եվրասիական տնտեսական միության շրջանակներում (այսուհետ՝ Միություն, ԵԱՏՄ) ապահովվում է ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի ու աշխատուժի ազատ տեղաշարժը, սույն Պայմանագրով սահմանված՝ տնտեսության ճյուղերում համակարգված, համաձայնեցված կամ միասնական քաղաքականության իրականացումը:

Պայմանագրի 4-րդ հոդվածի համաձայն՝ հիմնական նպատակներն են՝

անդամ պետությունների տնտեսությունների կայուն զարգացման համար պայմանների ստեղծումը՝ ի նպաստ դրանց բնակչության կենսամակարդակի բարձրացման,

Միության շրջանակներում ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի եւ աշխատուժի միասնական շուկա ձեւավորելու ձգտումը,

համաշխարհային տնտեսության պայմաններում բազմակողմանի արդիականացումը, համագործակցությունը եւ ազգային տնտեսությունների մրցունակության բարձրացումը:

Նշված նպատակներն իրագործելու համար անդամ պետությունները Միությանն օժտել են իրավասությամբ՝ Պայմանագրով եւ Միության շրջանակներում կնքված միջազգային պայմանագրերով նախատեսված սահմաններում եւ ծավալներով: Իրենց հերթին, անդամ պետություններն ինքնին պարտավորվել են ստեղծել Միության կողմից իր գործառույթների կատարման համար բարենպաստ պայմաններ եւ ձեռնպահ մնալ այնպիսի միջոցներից, որոնք

կարող են վտանգել դրա նպատակների իրագործումը, ինչպես նաև իրականացնել համակարգված կամ համաձայնեցված քաղաքականություն՝ Պայմանագրով եւ Միության շրջանակներում կնքված միջազգային պայմանագրերով նախատեսված սահմաններում, ծավալներով եւ ոլորտներում: Այլ ոլորտներում, մասնավորապես՝ Պայմանագրում ուղղակիորեն չնշված ոլորտներում, անդամ պետությունները միայն ձգտում են իրականացնել համակարգված կամ համաձայնեցված քաղաքականություն:

Վերոնշյալից Դատարանի մեծ կոլեգիան գալիս է այն եզրահանգման, որ «համակարգված քաղաքականություն» եւ «համաձայնեցված քաղաքականություն» հասկացությունները հավասարազոր չեն եւ Պայմանագրով սահմանված՝ տնտեսության կոնկրետ ճյուղի առնչությամբ անդամ պետություններն իրականացնում են կամ համակարգված, կամ համաձայնեցված քաղաքականություն: Սա հաստատվում է Պայմանագրի 2-րդ հոդվածում պարունակվող նորմ-սահմանումներով, որոնց համաձայն, եթե համակարգված քաղաքականությամբ ենթադրվում է միայն անդամ պետությունների համագործակցություն Միության մարմինների շրջանակներում հավանության արժանացած ընդհանուր մոտեցումների հիման վրա, ապա համաձայնեցված քաղաքականությունը գործնականում իրականացվում է անդամ պետությունների կողմից տարբեր ոլորտներում եւ դրանով ենթադրվում է իրավական կարգավորման ներդաշնակեցում, այդ թվում՝ Միության որոշումների հիման վրա:

2. Միության հիմնական նպատակները հստակեցվում եւ լրացվում են ԵԱՏՄ-ի գործունեության կոնկրետ ուղղությունների առնչությամբ:

Պայմանագրի XXI բաժնում («Տրանսպորտը») սահմանվում են ԵԱՏՄ-ում տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական դրույթները:

Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ Միությունում իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականություն, որն ուղղված է տնտեսական ինտեգրման ապահովմանը,

միասնական տրանսպորտային տարածքի հետեւողական եւ փուլ առ փուլ ձեւավորմանը՝ մրցակցության, բաց լինելու, հուսալիության, հասանելիության եւ էկոլոգիականության սկզբունքների վրա:

Տվյալ իրավական նորմից հետեւում է, որ տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետությունների կողմից իրականացվում է ինչպես համակարգված, այնպես էլ համաձայնեցված քաղաքականություն՝ դրանում սահմանված նպատակներով, սահմանված խնդիրներով եւ ձեւավորված գերակայություններով պայմանավորված:

Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության գլխավոր խնդիրը տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորումն է, որը սահմանվում է որպես այնպիսի տնտեսական հարաբերությունների ձեւ, որոնց դեպքում ստեղծվում են ամբողջ Եվրասիական տնտեսական միությունում տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման համար հավասար եւ պարիտետային պայմաններ: Հիմնական գերակայություններից մեկը ԵՄՏՄ-ում միասնական տրանսպորտային տարածքի ձեւավորումն է՝ որպես անդամ պետությունների տրանսպորտային համակարգերի ամբողջություն, որի շրջանակներում ապահովվում է ուղեւորների անարգել տեղաշարժը, բեռների եւ տրանսպորտային միջոցների տեղափոխումը, դրանց տեխնիկական եւ տեխնոլոգիական համատեղելիությունը՝ հիմնված տրանսպորտի բնագավառում անդամ պետությունների ներդաշնակեցված օրենսդրության վրա:

Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության այլ խնդիրների եւ գերակայությունների թվին Պայմանագրի 86-րդ հոդվածով դասվում են անդամ պետությունների տրանսպորտային համակարգերի ինտեգրումը համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին, անդամ պետությունների տարանցիկ փոխադրման ներուժի արդյունավետ օգտագործումը, տրանսպորտային ծառայությունների որակի բարձրացումը, տրանսպորտում անվտանգության ապահովումը, շրջակա միջավայրի եւ մարդու առողջության վրա տրանսպորտի վնասակար ազդեցության նվազեցումը, բարենպաստ ներդրումային միջավայրի ձեւավորումը:

3. Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ անդամ պետություններում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտը պատկանում է բնական մենաշնորհի դասին, իսկ Պայմանագրի 78-րդ հոդվածի 3-րդ կետին համապատասխան՝ բնական մենաշնորհի կոնկրետ ոլորտներում իրավահարաբերությունները սահմանվում են Պայմանագրի XIX բաժնով («Բնական մենաշնորհը»)՝ հաշվի առնելով Պայմանագրի XX («Էներգետիկան») եւ XXI («Տրանսպորտը») բաժիններով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Իր հերթին, Պայմանագրի 87-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ XXI («Տրանսպորտը») բաժնի դրույթները կիրառվում են ավտոմոբիլային, օդային, ջրային եւ երկաթուղային տրանսպորտի նկատմամբ՝ հաշվի առնելով սույն Պայմանագրի XVIII («Մրցակցության ընդհանուր սկզբունքներն ու կանոնները») եւ XIX («Բնական մենաշնորհը») բաժինների դրույթները եւ Պայմանագրի թիվ 24 հավելվածով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Սրանից հետեւում է, որ երկաթուղային փոխադրումների ոլորտում ծագող իրավահարաբերությունների կարգավորումն իրականացվում է բնական մենաշնորհի գործունեությունը սահմանող ընդհանուր դրույթների հիման վրա եւ դրանց համապատասխան:

Դրանից ելնելով՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան համարում է, որ Դիմողի կողմից առաջադրված հարցին լիարժեք եւ օբյեկտիվ պատասխան տալու համար անհրաժեշտ է դիտարկել բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեությունը կարգավորելու համար սահմանված այն հասկացությունները, սկզբունքները եւ կանոնները, որոնք Պայմանագրի XXI («Տրանսպորտը») բաժնի, Պայմանագրի թիվ 24 հավելված համարվող «Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին» արձանագրության դրույթների հետ գտնվում են բնական փոխադարձ կապի մեջ, եւ որոնցով սահմանվում են այն ձեւերը եւ մեթոդները, որոնք կիրառվում են անդամ պետությունների կողմից երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում հարաբերությունների կարգավորման ժամանակ:

4. Պայմանագրի թիվ 20 հավելված (այսուհետ՝ Պայմանագրի թիվ 20 հավելված) համարվող «Բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորման միասնական սկզբունքների եւ կանոնների մասին» արձանագրության 2-րդ կետում առկա նորմ-սահմանման համաձայն՝ բնական մենաշնորհը ծառայությունների շուկայի վիճակ է, որի դեպքում ծառայությունների որոշակի տեսակի պահանջարկի բավարարման նպատակով մրցակցային պայմանների ստեղծումն անհնար է կամ տնտեսապես նպատակահարմար չէ արտադրության տեխնոլոգիական առանձնահատկությունների ու ծառայությունների տվյալ տեսակի մատուցման պատճառով:

Տվյալ իրավական նորմի իմաստից հետեւում է, որ բնական մենաշնորհի էությունը դրա համապատասխանությունն է այն շուկայական իրավիճակին, երբ արտադրանքի կամ ծառայությունների ցանկացած ծավալի արդյունավետ արտադրությունն ու բաշխումը հնարավոր է միայն մեկ արտադրողի առկայության պարագայում, իսկ արտադրության որոշակի մակարդակի դեպքում ծախքերի ծավալը մեկ արտադրողի համար ավելի քիչ է, քան երկու եւ ավելի արտադրողների համար: Այս դեպքում մրցակիցների առկայությունը հանգեցնում է զուգահեռ ենթակառուցվածքի ստեղծման համար չարդարացված ծախսերի: Այդպիսի շուկայական իրավիճակը հնարավոր է միայն տեխնոլոգիայի առանձնահատկությունների, արտադրանքի եւ ռեսուրսների, դրանց մատուցած ծառայությունների եզակիության ու շուկայի հասանելիության մեծ խոչընդոտների արդյունքում, որոնցով տնտեսավարող սուբյեկտն ինքնաբերաբար դառնում է բնական մենաշնորհատեր եւ սահմանվում է նրա իրավական կարգավիճակը:

Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի 3-րդ կետով ընդհանրացված ձևով ամրագրվում են ընդհանուր սկզբունքներ՝ հիմնարար սկիզբ, որոնցով պետք է առաջնորդվեն անդամ պետությունները բնական մենաշնորհի այն սուբյեկտների գործունեությունը կարգավորելիս եւ (կամ) հսկելիս, այդ թվում՝ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցման ոլորտում, որոնք նշված են Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի թիվ 1 եւ թիվ 2 հավելվածներում, ինչպես օրինակ՝

անդամ պետությունների սպառողների ու բնական մենաշնորհի սուբյեկտների շահերի հավասարակշռության պահպանում, որն ապահովում է սպառողների համար մատուցվող ծառայությունների հասանելիությունը եւ դրանց որակի պատշաճ մակարդակը, բնական մենաշնորհի սուբյեկտների արդյունավետ գործունեությունն ու զարգացումը.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ճկուն սակագնային (գնային) կարգավորման կիրառում՝ հաշվի առնելով ճյուղային առանձնահատկությունները, դրանց գործունեության մասշտաբները, շուկայական պայմանները, միջնաժամկետ (երկարաժամկետ) մակրոտնտեսական եւ ճյուղային կանխատեսումները, ինչպես նաեւ այդ սուբյեկտների սակագնային (գնային) կարգավորման միջոցները, այդ թվում՝ տարբերակված (դիֆերենցված) սակագնի սահմանման հնարավորության կիրառումը, որը չի կարող սահմանվել ըստ սպառողի (սպառողների խմբի)՝ անդամ պետություններից ցանկացածին պատկանելության սկզբունքի.

ներքին շուկաների հասանելիության խոչընդոտների կրճատում, այդ թվում՝ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիություն ապահովելու միջոցով.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիության կանոնների պահպանման ապահովում.

սահմանվող սակագների (գների) համապատասխանության ապահովում բնական մենաշնորհների այն ոլորտներում մատուցվող ծառայությունների որակին, որոնց վրա տարածվում է կարգավորման գործողությունը.

սպառողների շահերի պաշտպանություն, այդ թվում՝ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից՝ կարգավորվող ծառայությունների սակագների (գների) կիրառման հետ կապված խախտումներից:

Դատարանի մեծ կոլեգիան փաստում է, որ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորման ընդհանուր սկզբունքների եւ

Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածով սահմանված կանոնների հիման վրա անդամ պետությունները կիրառում են կարգավորման հետևյալ տեսակները (ձեւերը, եղանակները, մեթոդները եւ գործիքները)՝

- 1) սակագնային (գնային) կարգավորում,
- 2) Պայմանագրի 20-րդ հավելվածով սահմանված կարգավորման տեսակները,
- 3) անդամ պետությունների օրենսդրությամբ սահմանված՝ կարգավորման այլ տեսակներ:

Դատարանի մեծ կոլեգիան ընդգծում է բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության սակագնային (գնային) այն կարգավորման առաջնային կարեւորությունը, որն իրականացվում է անդամ պետությունների մակարդակով: Սակայն, այդ հարցի առնչությամբ անդամ պետությունների հայեցողությունը բացարձակ չէ եւ կարող է իրականացվել Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետին համապատասխան միայն հետևյալ կերպ՝

1) ազգային մարմնի կողմից բնական մենաշնորհի սուբյեկտների համար կարգավորվող ծառայությունների սակագների (գների), այդ թվում՝ ազգային մարմնի կողմից հաստատված մեթոդաբանության (բանաձեւի) եւ դրա կիրառման կանոնների հիման վրա դրանց առավելագույն մակարդակների սահմանման (հաստատման), ինչպես նաեւ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից սահմանված սակագների (գների) կիրառման նկատմամբ ազգային մարմնի կողմից համապատասխան հսկողության միջոցով.

2) ազգային մարմնի կողմից մեթոդաբանության եւ դրա կիրառման կանոնների սահմանման (հաստատման) միջոցով, որոնց համապատասխան, բնական մենաշնորհի սուբյեկտը սահմանում է կիրառում է սակագներ (գներ), ինչպես նաեւ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից սակագների (գների) սահմանման ու կիրառման նկատմամբ ազգային մարմնի կողմից իրականացվող հսկողության միջոցով:

Այսպիսով, բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության սակագնային (զնային) կարգավորումն իրականացվում է անդամ պետությունների կողմից՝ Պայմանագրով սահմանված մոտեցումների հիման վրա:

Ազգային օրենսդրության ոլորտին է դասվում կարգավորման կանոնների սահմանումը, որոնցով ապահովվում է բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայությունների հասանելիությունը: Այս կանոնների եւ դրանցում ընդգրկվելու (միանալու, օգտագործելու) պայմանների պահպանման նկատմամբ հսկողությունը վերապահված է անդամ պետությունների ազգային մարմիններին (Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի 13-րդ կետ): Ընդ որում, բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիությունը դիտարկվում է որպես մեկ անդամ պետության բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից բնական մենաշնորհի ոլորտին առնչվող ծառայությունների մատուցում մյուս անդամ պետության սպառողներին՝ առաջին անդամ պետության սպառողներին նույնանման ծառայություն տրամադրելու պայմաններից ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով՝ տեխնիկական հնարավորության առկայության դեպքում:

5. Պայմանագրի թիվ 24 հավելվածի 18-րդ կետում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում որպես հիմնական նպատակներ են սահմանվել տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի փուլ առ փուլ ձեւավորումը, անդամ պետությունների սպառողների համար դրա ծառայությունների հասանելիության ապահովումը՝ յուրաքանչյուր անդամ պետության տարածքով փոխադրումները տվյալ յուրաքանչյուր անդամ պետության սպառողների համար ստեղծված պայմաններից ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով իրականացնելիս, երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների եւ անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջեւ տնտեսական շահերի հավասարակշռության պահպանումը:

Այս նպատակների իրագործման համար Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 6-րդ կետով սահմանվում է ընդհանուր կանոն, որին համապատասխան՝

երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագները եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը) սահմանվում են (փոփոխվում են) անդամ պետությունների օրենսդրությանը եւ միջազգային պայմանագրերին համապատասխան՝ ապահովելով սակագների դիֆերենցման հնարավորությունը՝ իր անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան:

Դատարանի մեծ կոլեգիան համարում է, որ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 6-րդ կետում առկա իրավական նորմն ունի համապարփակ բնույթ եւ տարածվում է երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից սպառողներին մատուցվող (կատարվող) ծառայությունների (աշխատանքների) բոլոր տեսակների վրա, այդ թվում՝

բեռների փոխադրում եւ լրացուցիչ ծառայություններ (աշխատանքներ), որոնք կապված են բեռների (այդ թվում՝ դատարկ շարժակազմերի) փոխադրումների կազմակերպման եւ իրականացման հետ.

ուղեւորների, ուղեբեռի, բեռնաձանրոցների, փոստային առաքանիների փոխադրում եւ այդ փոխադրման հետ կապված լրացուցիչ ծառայություններ (աշխատանքներ).

ենթակառուցվածքի ծառայություններ:

Մինչդեռ, երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմանման (փոփոխման) առնչությամբ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորում եւ (կամ) դրա նկատմամբ հսկողություն իրականացնող լիազորված ազգային մարմնի իրավակիրառ հայեցողության սահմանները սահմանափակված են ոչ միայն անդամ պետության օրենսդրությամբ, այլեւ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի դրույթներով:

Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 9-րդ կետով երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին իրավունք է վերապահվում, տնտեսական նպատակահարմարությունից ելնելով, որոշումներ կայացնելու բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների

սակագների մակարդակը փոփոխելու վերաբերյալ՝ անդամ պետությունների լիազորված մարմինների կողմից իրենց օրենսդրությանը համապատասխան սահմանված կամ համաձայնեցված առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում:

Միեւնույն ժամանակ, Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 9-րդ կետով սահմանված է, որ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները կարող են տրամադրված իրավունքից օգտվել միայն հստակ սահմանված այնպիսի նպատակներին հասնելու համար, ինչպիսիք են՝

անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակության բարձրացում.

երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրումն իրականացնելու համար բարենպաստ պայմանների ստեղծում.

նախկինում երկաթուղային տրանսպորտով չիրականացված նոր բեռնահոսքերի ներգրավում.

երկաթուղիներով բեռների փոխադրումների՝ չգործարկված կամ քիչ գործարկված երթուղիներից օգտվելու հնարավորության ապահովում.

անդամ պետությունների երկաթուղիներով բեռների փոխադրման ծավալների աճի խթանում, նոր տեխնիկայի եւ տեխնոլոգիաների ներդրման խթանում:

Դատարանի մեծ կոլեգիան փաստում է, որ նրանց վերապահված՝ բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակը առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում փոփոխելու վերաբերյալ որոշումներ կայացնելու իրավունքն իրականացնելիս երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները պարտավոր են պահպանել երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների կոնկրետ սպառողների՝ անդամ պետությունների տնտեսավարող սուբյեկտների համար առավելություններ ստեղծելու անթույլատրելիության սկզբունքը:

Այսպիսով, Դատարանի մեծ կոլեգիան համարում է, որ անդամ պետությունները, միջազգային մակարդակով ամրագրելով սակագների ձեւավորման սկզբունքները, գնային սահմանաչափերով սահմանափակել են դրանք սահմանելու իրենց հայեցողությունը:

6. Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 8-րդ կետի համաձայն՝ անդամ պետությունների տարածքներով երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ժամանակ կիրառվում են միասնականացված սակագներ՝ ըստ հաղորդակցության ուղիների տեսակների (արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական սակագներ):

«Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագիրը չի պարունակում «միասնականացված սակագին» հասկացության սահմանում: Այս առնչությամբ, Դատարանի մեծ կոլեգիան անհրաժեշտ է համարում պարզաբանել, որ միասնականացում (լատ. *unus*՝ մեկ, *facio*՝ անում եմ) նշանակում է միատեսակ դարձնել, ներկայացնել մեկ տեսքով, համակարգով կամ ձեւով, եւ համարվում է արդյունավետ, տարածված մեթոդ, որն ուղղված է թույլատրելի տարրերի եւ որոշումների ցանկի կրճատման միջոցով ավելորդ բազմազանության վերացմանը: Դիտարկվող համատեքստում սակագնի միասնականացմամբ ենթադրվում է, որ տարբեր սակագներ՝ արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական, փոխարինվում են մեկ միասնական սակագնով: Միասնականացման էությունն այն է, որ անդամ պետությունները, համաձայնության գալով, կամավոր հիմունքներով հրաժարվում են երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում հովանավորչությունից, սակայն անդամ պետություններից յուրաքանչյուրը միասնականացված սակագինը սահմանում է ինքնուրույն՝ իր իսկ կողմից որոշված սահմանաչափերի շրջանակներում՝ Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետով սահմանված կանոններին համապատասխան:

Դատարանի մեծ կոլեգիան անհրաժեշտ է համարում նշել, որ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 8-րդ կետի իրավական նորմը,

ի տարբերություն Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 6-րդ կետում առկա իրավական նորմի, ունի հատուկ բնույթ եւ դրանով կարգավորվում են միայն այն հասարակական հարաբերությունները, որոնք ծագում են երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից բեռների փոխադրման ծառայություններ մատուցելիս: Սակայն, միասնականացված սակագնի նկատմամբ կիրառվում է նաև Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 6-րդ կետով սահմանված առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) ինստիտուտը:

7. Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետում հստակեցվում է Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 8-րդ կետում օգտագործված «անդամ պետությունների տարածքներով» հասկացությունը, եւ սահմանվում է երեք իրավիճակ, որոնց դեպքում յուրաքանչյուր անդամ պետություն կիրառում է իր միասնականացված սակագինը՝

անդամ պետությունների միջեւ այլ անդամ պետության տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում.

անդամ պետությունների տարածքների միջեւ՝ այլ անդամ պետության երկաթուղային գծերի օգտագործմամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում.

մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների ծովային նավահանգիստներով եւ հակառակ ուղղությամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում:

Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետը ճշգրիտ ըմբռնելու համար Ղատարանի մեծ կոլեգիան հնարավոր է համարում դրա դրույթների մեկնաբանության նկատմամբ պատմական մոտեցման օգտագործումը, ինչը թույլ է տալիս բացահայտել դրանց էությունն ու բովանդակությունը՝ ավելի վաղ գործող իրավական նորմերի հետ համադրության միջոցով:

«Երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիությունը, այդ թվում՝ սակագնային քաղաքականության հիմունքները կարգավորելու մասին» 2010 թվականի դեկտեմբերի 9-ի համաձայնագրի (այսուհետ՝ Համաձայնագիր) 6-րդ հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն, որն ուժը կորցրել է 2015 թվականի հունվարի 1-ին, Կողմերը պարտավորություն են ստանձնել մինչև 2013 թվականի հունվարի 1-ը միասնականացնել դրա Կողմերի պետությունների տարածքներով երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ծառայությունների սակագները՝ ըստ հաղորդակցության ուղիների տեսակների (երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ծառայությունների արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական սակագներ):

Միեւնույն ժամանակ, Համաձայնագրի 7-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն՝ 2013 թվականի հունվարի 1-ից սկսած Կողմերից յուրաքանչյուրի կողմից միասնականացված սակագինը պետք է կիրառվեր ինչպես այլ Կողմի պետության տարածքով տարանցման կարգով Կողմերի պետությունների միջև երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում, այնպես էլ մի Կողմի պետության տարածքից մեկ այլ Կողմի պետության տարածքով տարանցման կարգով դեպի երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում: Ինչ վերաբերում է Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի վերաբերյալ համաձայնեցված սակագնային քաղաքականություն սահմանելու մասին 1996 թվականի հոկտեմբերի 18-ի հայեցակարգին համապատասխան համակարգված եւ համաձայնեցված սակագնային քաղաքականությանը, ապա այն կիրառվել է Համաձայնագրի 7-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ միայն երրորդ երկրներից դեպի երրորդ երկրներ Կողմերի պետությունների երկաթուղային տրանսպորտով տարանցման կարգով բեռների փոխադրման դեպքում:

Համաձայնագրի 7-րդ հոդվածի 2-րդ կետում առկա իրավական նորմի վերլուծության հիմա վրա Դատարանի մեծ կոլեգիան գալիս է այն եզրահանգման, որ Մաքսային միության եւ Միասնական տնտեսական տարածքի շրջանակներում երկաթուղային բեռնափոխադրումների առնչությամբ սահմանվել է

միասնականացված սակագին նաև մի Կողմի պետության տարածքից մեկ այլ Կողմի պետության տարածքով տարանցման կարգով դեպի երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ բեռների փոխադրման դեպքում: Սա նշանակում է, որ Կողմերից մեկի տարածքով տարանցման կարգով բեռների փոխադրման դեպքում միասնականացված սակագնի կիրառման պարտավորությունը ծագել է Կողմերի պետությունների տարածքներում՝ ուղարկման եւ (կամ) նշանակման երկաթուղային կետերի գտնվելու վայրով պայմանավորված: Միասնականացված սակագնի կիրառման համար այլ պահանջներ կամ սահմանափակումներ Համաձայնագրով նախատեսված չեն եղել:

8. Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 14-րդ կետի համաձայն՝ մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով տարանցման կարգով դեպի երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ բեռների փոխադրման դեպքում (բացառությամբ անդամ պետությունների ծովային նավահանգիստներով բեռների փոխադրումների), ինչպես նաև երրորդ երկրներից դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների տարածքով տարանցման կարգով բեռների փոխադրման դեպքում իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) սակագնային քաղաքականություն՝ Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի վերաբերյալ համաձայնեցված սակագնային քաղաքականություն սահմանելու մասին 1996 թվականի հոկտեմբերի 18-ի հայեցակարգին համապատասխան:

Այսպիսով, Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 14-րդ կետով անդամ պետությունները ճշգրտել են միասնականացված սակագների կիրառման նկատմամբ իրենց մոտեցումները՝ համաձայնության գալով ոչ միայն երրորդ երկրներից դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների տարածքով տարանցման կարգով բեռների փոխադրման դեպքում, այլև մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով տարանցման կարգով դեպի երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ բեռների փոխադրման դեպքում Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից

պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի վերաբերյալ համաձայնեցված սակագնային քաղաքականություն սահմանելու մասին 1996 թվականի հոկտեմբերի 18-ի հայեցակարգին համապատասխան համակարգված (համաձայնեցված) սակագնային քաղաքականություն իրականացնելու անհրաժեշտության մասին, որոնց նկատմամբ նախկինում, Համաձայնագրի 7-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն, կիրառվել են միասնականացված սակագներ:

Միեւնույն ժամանակ, Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետում ընդլայնվել է անդամ պետությունների կողմից միասնականացված սակագների կիրառման ոլորտը՝ անդամ պետության տարածքների միջև՝ այլ անդամ պետության երկաթուղային գծերի օգտագործմամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրմամբ եւ մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների ծովային նավահանգիստներով եւ հակառակ ուղղությամբ բեռների փոխադրմամբ:

Այս առումով Դատարանի մեծ կոլեգիան կարծիք է հայտնում այն մասին, որ Արձանագրության թիվ 2 հավելվածով փոփոխվել է անդամ պետությունների տարածքներով տարանցիկ հաղորդակցությամբ բեռների փոխադրման նկատմամբ մոտեցումները՝ բացառելով միասնականացված սակագների կիրառման հնարավորությունն այն դեպքերում, երբ բեռի ուղարկման երկաթուղային կետը կամ նշանակման երկաթուղային կետը գտնվում է Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետությունների տարածքից դուրս: Արձանագրության թիվ 2 հավելվածին համապատասխան միասնականացված սակագների կիրառման պարտադիր պայման է դարձել միայն անդամ պետությունների տարածքներում բեռների երկաթուղային փոխադրման սկզբնական եւ վերջնական կետերի գտնվելու հանգամանքը: Այս դեպքում գործում է այն կանխավարկածը, որ մի քանի անդամ պետության տարածքով կամ երրորդ պետության տարածքով տարանցման կարգով բեռն անցնելու հանգամանքն էական նշանակություն չունի Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի հիման վրա միասնականացված սակագների կիրառման համար:

Ավելին, եթե Համաձայնագրում՝ 7-րդ հոդվածի թե 1-ին կետում եւ թե 2-րդ կետում Կողմերի պետությունների տարածքներով բեռների բոլոր փոխադրումները նշանակման կամ ուղարկման երկաթուղային կետերից անկախ որակվում են տարանցիկ, ապա Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետից «տարանցիկ» եզրույթը հանված է: Սրանից հետևում է, որ անդամ պետությունների տարածքների միջև (այդ թվում՝ անդամ պետությունների ծովային նավահանգիստներով երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ) երկաթուղային տրանսպորտով, մեկ այլ անդամ պետության երկաթուղային գծերի օգտագործմամբ միեւնույն անդամ պետության տարածքների միջև բեռների փոխադրումները չեն կարող համարվել տարանցիկ: Բեռի երթուղում միջանկյալ համարվող անդամ պետությունը պարտավոր է կիրառել միասնականացված սակագին Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 8-րդ եւ 13-րդ կետերի հիման վրա՝ այդպիսի փոխադրումների համար երրորդ երկրի այն տարածքի օգտագործումից անկախ, որը չի գտնվում միասնական տնտեսական տարածքում:

Համապատասխանաբար, միայն Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 14-րդ կետով կարգավորվող դեպքերում է անդամ պետության տարածքը համարվում տարանցիկ, ինչը ենթադրում է համակարգված (համաձայնեցված) սակագնային քաղաքականության իրականացում՝ Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի վերաբերյալ համաձայնեցված սակագնային քաղաքականություն սահմանելու մասին 1996 թվականի հոկտեմբերի 18-ի հայեցակարգին համապատասխան:

Հետևաբար, Միության անդամ պետությունների միջև, ինչպես նաև երրորդ պետության տարածքի հատմամբ Միության անդամ պետությունների միջև բեռների երկաթուղային փոխադրումները համարվում են Միության ներքին փոխադրումներ, որոնց նկատմամբ կիրառվում է միասնականացված սակագին:

Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ եւ 14-րդ կետերի այլ կերպ ըմբռնումը կհակասի ԵԱՏՄ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության այնպիսի նպատակներին, ինչպիսիք են միասնական տրանսպորտային տարածքի ձևավորումը եւ անդամ պետությունների

սպառողների համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիության ապահովումը՝ յուրաքանչյուր անդամ պետության տարածքով փոխադրումները տվյալ յուրաքանչյուր անդամ պետության սպառողների համար ստեղծված պայմաններից ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով իրականացնելիս:

Դատարանի մեծ կոլեգիան մեկնաբանության թելեռոգիական եղանակի հիման վրա գալիս է այն եզրահանգման, որ Եվրասիական տնտեսական միության՝ որպես տնտեսական ինտեգրման միջազգային կազմակերպության նպատակներով եւ դրանում իրականացվող համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականությամբ սահմանվում է Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի նորմերի՝ Միության գործունեության ընդհանուր սկզբունքներին համապատասխան, դրանց հասնելու ուղղվածությունը:

Արձանագրության թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի՝ միասնականացված սակագների կիրառման վերաբերյալ դրույթները կիրառվում են բեռների փոխադրման նկատմամբ, եթե ուղարկման երկաթուղային կետն ու նշանակման երկաթուղային կետը գտնվում են անդամ պետությունների տարածքներում, եւ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողը Միության անդամ պետության տնտեսավարող սուբյեկտն է, ընդ որում՝ անդամ պետության միջանկյալ տարածքների ոչ քանակը, ոչ էլ երրորդ երկրների տարածքով տարանցիկ փոխանդրման փաստը կարելու չէ, առավել եւս, երբ տարանցման կարգով բեռի փոխադրումը պայմանավորված է հաղորդակցության երկաթուղային ուղիների տեղակայվածության առանձնահատկություններով:

9. Վերոշարադրյալի հիման վրա՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան տալիս է հետևյալ Խորհրդատվական եզրակացությունը.

Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին արձանագրության («Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի թիվ 24 հավելված) թիվ 2 հավելվածի 13-րդ կետի դրույթներով ենթադրվում է միասնականացված սակագների կիրառում Միության բոլոր անդամ պետությունների կողմից՝ անդամ պետությունների միջև մեկ այլ անդամ պետության տարածքով, անդամ

պետությունների տարածքներով մեկ այլ անդամ պետության երկաթուղային գծերի օգտագործմամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման դեպքում, ինչպես նաև մեկ անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների ծովային նավահանգիստներով եւ հակառակ ուղղությամբ բեռների փոխադրման դեպքում՝ անդամ պետությունների միջանկյալ տարածքների թվից ու երրորդ պետության տարածքի օգտագործումից անկախ:

V. Եզրափակիչ դրույթներ

Սույն Խորհրդատվական եզրակացության պատճենն ուղարկել դիմողին:

Խորհրդատվական եզրակացությունը տեղադրել Դատարանի պաշտոնական ինտերնետային կայքում:

Նախագահող՝

Ա. Ա. Ֆեդորցով

Դատավորներ՝

Ա.Մ. Աժիբբահմովա

Է.Վ. Հայրիյան

Ժ.Ն. Բաիշեւ

Դ.Գ. Կոլոս

Տ.Ն. Նեշատաեւա

Վ.Խ. Սեյտիմովա

Գ.Ա. Սկրիպկինա

Ա.Է. Թումանյան

Կ.Լ. Չայկա