



СУД ЕЎРАЗІЙСКАГА ЭКАНАМІЧНАГА САЮЗА

КАНСУЛЬТАТЫЎНАЕ ЗАКЛЮЧЭННЕ

20 лістапада 2017 года

горад Мінск

Вялікая калегія Суда Еўразійскага эканамічнага саюза ў складзе:

старшыні Федарцова А.А.,

судзі-дакладчыка Туманяна А.Э.,

судзьяў Ажыбраімавай А.М., Айрыян Э.В., Баішава Ж.Н., Коласа Д.Г.,
Нешатаевай Т.Н., Сяйцімавай В.Х., Скрыпкінай Г.А., Чайкі К.Л.,

пры сакратары судовага пасяджэння Малашка А.П.,

даследаваўшы матэрыялы справы, заслухаўшы судзію-дакладчыка,

кіруючыся пунктамі 46, 50, 68, 69, 73, 96, 98 Статута Суда Еўразійскага
эканамічнага саюза, артыкуламі 72, 85 Рэгламента Суда Еўразійскага эканамічнага саюза,

прадстаўляе наступнае кансультацыйнае заключэнне па заяве Міністэрства
транспарту і дарог Кыргызскай Рэспублікі аб растлумачэнні пункта 13 Дадатка № 2 да
Працікола аб скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыцы (Дадатак № 24 да
Дамовы аб Еўразійскім эканамічным саюзе ад 29 мая 2014 года).

I. Пытанне заяўніка

Міністэрства транспарту і дарог Кыргызскай Рэспублікі (далей – Заяўнік)
зварнулася ў Суд Еўразійскага эканамічнага саюза (далей – Суд) з просьбай даць
растлумачэнне пункта 13 Дадатка № 2 да Працікола аб скаардынаванай (узгодненай)
транспартнай палітыцы (Дадатак № 24 да Дамовы аб Еўразійскім эканамічным саюзе ад
29 мая 2014 года) (далей – Дадатак № 2 да Працікола) у частцы прымянення ўніфікаванага
тарыфа да грузавых перавозак у транзітных зносінах з удзелам тэрыторыі трэціх краін.

У заяве ўказваецца, што падставай для звароту ў Суд з'явілася рознае тлумачэнне і,
як следства, рознае прымяненне пункта 13 Дадатка № 2 да Працікола Кыргызскай
Рэспублікай і Рэспублікай Казахстан.

Пазней, у парадку ўдакладнення сваіх аргументаў, Заяўнік паведаміў, што
Кыргызская Рэспубліка па прычыне асаблівасцяў размяшчэння чыгуначных шляхоў
вымушана ажыццяўляць грузаперавозкі чыгуначным транспартам з/у паўднёвыя рэгіёны
(Ошская, Джалал-Абацкая вобласці) транзітам па тэрыторыі Рэспублікі Казахстан і
Рэспублікі Узбекістан.

На думку Заяўніка, з геаграфічнага пункту гледжання грузавыя перавозкі
чыгуначным транспартам у Ошскую і Джалал-Абадскую вобласці Кыргызскай Рэспублікі
транзітам праз тэрыторыі Рэспублікі Казахстан і Рэспублікі Узбекістан аналагічныя
грузавым перавозкам чыгуначным транспартам, якія ажыццяўляюцца Расійскай

Федэрацыяй у Калінінградскую вобласць транзітам праз тэрыторыі Рэспублікі Беларусь і Літоўскай Рэспублікі. На адпаведны запыт Заяўніка з Рэспублікі Беларусь быў атрыманы адказ, згодна з якім пры перавозцы грузаў чыгуначным транспартам з Расійскай Федэрацыі (уключаючы яе парты) ў Калінінградскую вобласць (уключаючы яе парты) транзітам праз тэрыторыі Рэспублікі Беларусь і Літоўскай Рэспублікі прымяняюцца ўніфікаваныя тарыфы.

Аднак, як адзначае Заяўнік, Камітэт транспарту Міністэрства па інвестыцыях і развіцці Рэспублікі Казахстан у сваім лісце АТ «НК «Казахстан тэмір жалы», выказваючы іншы пункт гледжання, паказвае, што пункт 13 Дадатка № 2 да Пратакола адносіцца толькі да перавозак з удзелам дзвюх дзяржаў-членаў, у сувязі з чым перавозкі з Расійскай Федэрацыі праз тэрыторыю Рэспублікі Казахстан і Рэспублікі Узбекістан у Кыргызскую Рэспубліку не падпадаюць пад дзеянне пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола і да іх прымяняецца транзітны тарыф. Па такім жа прынцыпе Рэспублікай Казахстан уніфікаваны тарыф не прымяняецца і да перавозак з паўночных рэгіёнаў Кыргызскай Рэспублікі ў паўднёвыя рэгіёны праз тэрыторыі Рэспублікі Казахстан і Рэспублікі Узбекістан.

Заяўнік не згодны з падобным тлумачэннем пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола, мяркуе, што Дамова аб Еўразійскім эканамічным саюзе ад 29 мая 2014 года (далей – Дамова) згодна з артыкулам 31 Венскай Канвенцыі аб праве міжнародных дамоваў ад 23 мая 1969 года (далей – Венская Канвенцыя) павінна тлумачыцца добрасумленна ў адпаведнасці са звычайным значэннем, якое варта надаваць тэрмінам дамовы ў іх кантэксце, а таксама ў святле аб'екта, мэтай дамовы, і просіць Суд даць кансультацыўнае заключэнне па пытанні прымянення ўніфікаванага тарыфа да грузавых перавозак у транзітных зносінах з удзелам тэрыторыі трэціх краін.

II. Кампетэнцыя Суда

Юрысдыкцыя Суда ў дачыненні да вынясення кансультацыўнага заключэння па заяве Міністэрства транспарту і дарог Кыргызскай Рэспублікі ўсталявана на падставе пунктаў 46 і 49 Статута Суда Еўразійскага эканамічнага саюза, які з'яўляецца Дадаткам № 2 да Дамовы аб Еўразійскім эканамічным саюзе (далей – Статут Суда), пастановай Суда ад 11 верасня 2017 года аб прыняцці яе да вытворчасці.

III. Працэдура ў Судзе

Згодна з пунктам 68 Статута Суда парадак разгляду спраў аб растлумачэнні вызначаецца Рэгламентам Суда Еўразійскага эканамічнага саюза, зацверджаным рашэннем Вышэйшага Еўразійскага эканамічнага савета ад 23 лістапада 2014 года № 101 (далей – Рэгламент Суда).

У рамках падрыхтоўкі справы аб растлумачэнні да разгляду ў парадку артыкула 75 Рэгламенту Суда накіраваны запыты ў адрас Еўразійскай эканамічнай камісіі, дзяржаўных органаў і навуковых устаноў дзяржаў-членаў, Дырэкцыі Савета па чыгуначным транспарце дзяржаў-удзельніц Садружнасці, Еўрапейскай супольнасці чыгунак і прадпрыемстваў інфраструктуры.

Атрыманы адказы ад Еўразійскай эканамічнай камісіі, Міністэрства транспарту, сувязі і інфармацыйных тэхналогій Рэспублікі Арменія, Міністэрства транспарту і камунікацый Рэспублікі Беларусь, Міністэрства па інвестыцыях і развіцці Рэспублікі Казахстан, Міністэрства транспарту і дарог Кыргызскай Рэспублікі, Федэральнага

агенцтва чыгуначнага транспарту Расійскай Федэрацыі, Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта транспарту, Беларускага навукова-даследчага інстытута транспарту «Транстэхніка», Дырэкцыі Савета па чыгуначным транспарце дзяржаў-удзельніц Садружнасці, Інстытута заканадаўства і параўнальнага правазнаўства пры ўрадзе Расійскай Федэрацыі, Інстытута праблем натуральных манопалій (Расійская Федэрацыя), Казахскай акадэміі транспарту і камунікацый імя М. Тынышпаева, Кыргызскага дзяржаўнага ўніверсітэта будаўніцтва, транспарту і архітэктуры імя Н. Ісанава, Навукова-даследчага інстытута чыгуначнага транспарту (Расійская Федэрацыя), Навукова-даследчага інстытута транспарту і камунікацый (Рэспубліка Казахстан), Пецярбургскага дзяржаўнага ўніверсітэта шляхоў зносін Імператара Аляксандра I, Расійскага ўніверсітэта транспарту.

IV. Высновы Суда

Кіруючыся пунктам 50 Статута Суда, Вялікая калегія Суда ажыццяўляе растлумачэнне палажэнняў Дамовы ў іх сістэмнай узаемасувязі паміж сабой на аснове агульнапрызнаных прынцыпаў і норм міжнароднага права з улікам палажэнняў артыкула 31 Венскай Канвенцыі.

1. У адпаведнасці з пунктам 1 артыкула 1 Дамовы ў рамках Еўразійскага эканамічнага саюза (далей – Саюз, ЕАЭС) забяспечваецца свабода руху тавараў, паслуг, капіталу і працоўнай сілы, правядзенне скаардынаванай, узгодненай або адзінай палітыкі ў галінах эканомікі, вызначаных гэтай Дамовай.

Асноўнымі мэтамі Саюза згодна з артыкулам 4 Дамовы з'яўляюцца:

- стварэнне ўмоў для стабільнага развіцця эканомік дзяржаў-членаў у інтарэсах павышэння жыццёвага ўзроўню іх насельніцтва;
- імкненне да фарміравання адзінага рынку тавараў, паслуг, капіталу і працоўных рэсурсаў у рамках Саюза;
- усебаковая мадэрнізацыя, кааперацыя і павышэнне канкурэнтаздольнасці нацыянальных эканомік ва ўмовах глабальнай эканомікі.

Для дасягнення названых мэт дзяржавы-члены надзялілі Саюз кампетэнцыяй у межах і аб'ёмах, усталяваных Дамовай і міжнароднымі дамовамі ў рамках Саюза. У сваю чаргу, самі дзяржавы-члены абавязаліся ствараць спрыяльныя ўмовы для выканання Саюзам яго функцый і ўстрымлівацца ад мер, здольных паставіць пад пагрозу дасягненне яго мэтаў, а таксама ажыццяўляць скаардынаваную або ўзгодненую палітыку ў межах, аб'ёмах і сферах, вызначаных Дамовай і міжнароднымі дамовамі ў рамках Саюза. У іншых сферах, а менавіта ў сферах, якія прама не пазначаны ў Дамове, дзяржавы-члены толькі імкнуцца да ажыццяўлення скаардынаванай або ўзгодненай палітыкі.

3 названага Вялікай калегія Суда робіць выснову аб тым, што паняцці «скаардынаваная палітыка» і «ўзгодненая палітыка» не раўназначныя і ў дачыненні да канкрэтнай галіны эканомікі, адзначанай Дамовай, дзяржавы-члены рэалізуюць альбо скаардынаваную, альбо ўзгодненую палітыку. Гэта пацвярджаецца нормамі-азначэннямі, якія змяшчаюцца ў артыкуле 2 Дамовы, згодна з якімі, калі скаардынаваная палітыка прадугледжвае ажыццяўленне толькі супрацоўніцтва дзяржаў-членаў на аснове агульных падыходаў, ухваленых ў рамках органаў Саюза, узгодненая палітыка практычна ажыццяўляецца дзяржавамі-членамі ў розных сферах і прадугледжвае гарманізацыю прававога рэгулявання, у тым ліку на аснове рашэнняў Саюза.

2. Асноўныя мэты Саюза канкрэтызуюцца і дапаўняюцца ў дачыненні да пэўных напрамкаў дзейнасці ЕАЭС.

У раздзеле XXI («Транспарт») Дамовы вызначаны асноўныя палажэнні транспартнай палітыкі ў ЕАЭС.

У адпаведнасці з пунктам 1 артыкула 86 Дамовы ў Саюзе ажыццяўляецца скаардынаваная (узгодненая) транспартная палітыка, накіраваная на забеспячэнне эканамічнай інтэграцыі, паслядоўнае і паэтапнае фарміраванне адзінай транспартнай прасторы на прынцыпах канкурэнцыі, адкрытасці, надзейнасці, даступнасці і экалагічнасці.

З дадзенай прававой нормы вынікае, што ў сферы транспарту дзяржавамі-членамі ажыццяўляецца як скаардынаваная, так і ўзгодненая палітыка ў залежнасці ад вызначаных у ёй мэтаў, пастаўленых задач і сфармуляваных прыярытэтаў.

Галоўнай задачай скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі з'яўляецца фарміраванне агульнага рынку транспартных паслуг, якое вызначаецца як форма эканамічных адносін, пры якіх ствараюцца роўныя і парытэтныя ўмовы для аказання транспартных паслуг ва ўсім Еўразійскім эканамічным саюзе. Адным з асноўных прыярытэтаў – стварэнне адзінай транспартнай прасторы ЕАЭС як сукупнасці транспартных сістэм дзяржаў-членаў, у рамках якой забяспечваецца бесперашкоднае перамяшчэнне пасажыраў, перасоўванне грузаў і транспартных сродкаў, іх тэхнічная і тэхналагічная супастаўнасць на аснове гарманізаванага заканадаўства дзяржаў-членаў у сферы транспарту.

Да ліку іншых задач і прыярытэтаў скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі артыкул 86 Дамовы адносіць інтэграцыю транспартных сістэм дзяржаў-членаў у сусветную транспартную сістэму, эфектыўнае выкарыстанне транзітнага патэнцыялу дзяржаў-членаў, павышэнне якасці транспартных паслуг, забеспячэнне бяспекі на транспарце, зніжэнне шкоднага ўздзеяння транспарту на навакольнае асяроддзе і здароўе чалавека, фарміраванне спрыяльнага інвестыцыйнага клімату.

3. Вялікая калегія Суда адзначае, што сфера чыгуначнага транспарту ў дзяржавах-членах адносіцца да натуральных манаполій, а ў адпаведнасці з пунктам 3 артыкула 78 Дамовы праваадносін у канкрэтных сферах натуральных манаполій вызначаюцца раздзелам XIX («Натуральныя манаполіі») Дамовы з улікам асаблівасцяў, прадугледжаных раздзеламі XX («Энергетыка») і XXI («Транспарт») Дамовы.

У сваю чаргу, згодна з пунктам 1 артыкула 87 Дамовы палажэнні раздзела XXI («Транспарт») прымяняюцца да аўтамабільнага, паветранага, воднага і чыгуначнага транспарту з улікам палажэнняў раздзелаў XVIII («Агульныя прынцыпы і правілы канкурэнцыі») і XIX («Натуральныя манаполіі») гэтай Дамовы і асаблівасцяў, прадугледжаных Дадаткам № 24 да Дамовы.

З гэтага вынікае, што рэгуляванне праваадносін, якія ўзнікаюць у сферы чыгуначных перавозак, ажыццяўляецца на аснове і ў адпаведнасці з агульнымі палажэннямі, якія вызначаюць дзейнасць натуральных манаполій.

Зыходзячы з гэтага, Вялікая калегія Суда лічыць, што для паўнаwartаснага і аб'ектыўнага адказу на пастаўленае Заяўнікам пытанне неабходна разгледзець паняцці, прынцыпы і правілы, усталяваныя для рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій, якія знаходзяцца ў арганічнай узаемасувязі з палажэннямі раздзела XXI («Транспарт») Дамовы, Пратакола аб скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыцы, які з'яўляецца Дадаткам № 24 да Дамовы (далей – Дадатак № 24 да Дамовы), і

вызначаюць формы і метады, якія прымяняюць дзяржавы-члены пры рэгуляванні адносін у сферы чыгуначнага транспарту.

4. Згодна з нормай-вызначэннем, якая змяшчаецца ў пункце 2 Пратакола аб адзіных прынцыпах і правілах рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манополій, які з'яўляецца Дадаткам № 20 да Дамовы (далей – Дадатак № 20 да Дамовы), натуральная манополія – стан рынку паслуг, пры якім стварэнне канкурэнтных умоў для задавальнення попыту на пэўны від паслуг немагчыма або эканамічна немэтазгодна ў сілу тэхналагічных асаблівасцяў вытворчасці і прадастаўлення гэтага віду паслуг.

З сэнсу дадзенай прававой нормы вынікае, што сутнасць натуральнай манополіі складаецца ў яе адпаведнасці той рынкавай сітуацыі, калі эфектыўная вытворчасць і размеркаванне любога аб'ёму прадукцыі або паслугі магчыма толькі пры наяўнасці адзінага вытворцы, а велічыня выдаткаў, пры пэўным узроўні вытворчасці, для аднаго вытворцы менш, чым для двух і больш. Наяўнасць канкурэнтаў у гэтым выпадку вядзе да неапраўданых выдаткаў на стварэнне паралельнай інфраструктуры. Такая рынкавая сітуацыя магчыма толькі ў выніку асаблівасцяў тэхналогіі, унікальнасці прадукцыі і рэсурсаў, паслуг, якія прадстаўляюцца імі, і высокіх бар'ераў ўваходу на рынак, якія аўтаматычна робяць гаспадарчы суб'ект натуральным манопалістам і вызначаюць яго прававы статус.

Пункт 3 Дадатка № 20 да Дамовы ў абагульненым выглядзе замацоўвае агульныя прынцыпы – асноватворныя пачаткі, якімі павінны кіравацца дзяржавы-члены пры рэгуляванні і (або) кантролі за дзейнасцю суб'ектаў натуральных манополій, у тым ліку ў сферы прадастаўлення паслуг чыгуначнага транспарту, пазначаных у дадатках № 1 і № 2 Дадатка № 20 да Дамовы, такія як:

- захаванне балансу інтарэсаў спажыўцоў і суб'ектаў натуральных манополій дзяржаў-членаў, які забяспечвае даступнасць аказваемых паслуг і належны ўзровень іх якасці для спажыўцоў, эфектыўнае функцыянаванне і развіццё суб'ектаў натуральных манополій; прымяненне гнуткага тарыфнага (цэнавага) рэгулявання суб'ектаў натуральных манополій з улікам галіновых асаблівасцяў, маштабаў іх дзейнасці, рынкавай кан'юнктуры, сярэдне- і доўгатэрміновых (макрэканамічных і галіновых) прагнозаў, а таксама мер тарыфнага (цэнавага) рэгулявання гэтых суб'ектаў, у тым ліку прымяненне магчымасці ўсталявання дыферэнцыраванага тарыфу, які не можа быць усталяваны па прынцыпе прыналежнасці спажыўца (груп спажыўцоў) да любой з дзяржаў-членаў;

- зніжэнне бар'ераў доступу на ўнутраныя рынкі, у тым ліку шляхам забеспячэння доступу да паслуг суб'ектаў натуральных манополій;

- забеспячэнне захавання суб'ектамі натуральных манополій правілаў доступу да паслуг суб'ектаў натуральных манополій;

- забеспячэнне адпаведнасці ўсталяваных тарыфаў (цэн) якасці паслуг у сферах натуральных манополій, на якія распаўсюджваецца рэгуляванне;

- абарона інтарэсаў спажыўцоў, у тым ліку ад розных парушэнняў суб'ектамі натуральных манополій, звязаных з прымяненнем тарыфаў (цэн) на паслугі, якія рэгулююцца.

Вялікая калегія Суда канстатуе, што на аснове агульных прынцыпаў рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манополій і правілаў, усталяваных Дадаткам № 20 да Дамовы, дзяржавы-члены прымяняюць наступныя віды (формы, спосабы, метады, інструменты) рэгулявання:

- 1) тарыфнае (цэнавае) рэгуляванне;
- 2) віды рэгулявання, усталяваныя Дадаткам № 20 да Дамовы;
- 3) іншыя віды рэгулявання, усталяваныя заканадаўствам дзяржаў-членаў.

Вялікая калегія Суда адзначае першараднае значэнне тарыфнага (цэнавага) рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій, якое праводзіцца на ўзроўні дзяржаў-членаў. Аднак дыскрецыя дзяржаў-членаў у гэтым пытанні не абсалютная і можа быць ажыццёўлена ў адпаведнасці з пунктам 6 Дадатка № 20 да Дамовы толькі шляхам:

1) усталявання (зацвярджэння) нацыянальным органам для суб'ектаў натуральных манаполій тарыфаў (цэн) на паслугі, якія рэгулююцца, у тым ліку іх гранічных узроўняў на аснове зацверджанай нацыянальным органам метадалогіі (формулы) і правілаў яе прымянення, а таксама адпаведнага кантролю нацыянальным органам за прымяненнем усталяваных тарыфаў (цэн) суб'ектамі натуральных манаполій;

2) усталявання (зацвярджэння) нацыянальным органам метадалогіі і правілаў яе прымянення, у адпаведнасці з якімі суб'ект натуральнай манаполіі ўсталёўвае і прымяняе тарыфы (цэны), а таксама кантролю нацыянальным органам за ўсталяваннем і прымяненнем тарыфаў (цэн) суб'ектамі натуральных манаполій.

Такім чынам, тарыфнае (цэнавае) рэгуляванне дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій ажыццяўляецца дзяржавамі-членамі на падставе падыходаў, вызначаных Дамовай.

Да сферы нацыянальнага заканадаўства аднесена ўсталяванне правілаў рэгулявання, якія забяспечваюць доступ да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій. Кантроль за выкананнем гэтых правілаў і ўмоў падлучэння (далучэння, выкарыстання) да іх ускладнены на нацыянальныя органы дзяржаў-членаў (пункт 13 Дадатка № 20 да Дамовы). Пры гэтым доступ да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій разглядаецца як аказанне суб'ектамі натуральных манаполій адной дзяржавы-члена паслуг, якія адносяцца да сферы натуральных манаполій, спажывуцам іншай дзяржавы-члена на ўмовах не менш спрыяльных, чым тыя, на якіх прадастаўляецца аналагічная паслуга спажывуцам першай дзяржавы-члена пры наяўнасці тэхнічнай магчымасці.

5. Пункт 18 Дадатка № 24 да Дамовы ў якасці асноўных мэт у сферы чыгуначнага транспарту вызначыў паэтапнае фарміраванне агульнага рынку транспартных паслуг, забеспячэнне доступу спажывуцоў дзяржаў-членаў да яго паслуг пры ажыццяўленні перавозак па тэрыторыі кожнай дзяржавы-члена на ўмовах не менш спрыяльных, чым умовы, створаныя для спажывуцоў гэтай кожнай дзяржавы-члена, захаванне балансу эканамічных інтарэсаў паміж спажывуцамі паслуг чыгуначнага транспарту і арганізацыямі чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў.

Для рэалізацыі гэтых мэтаў пунктам 6 Дадатка № 2 да Пратакола ўсталявана агульнае правіла, у адпаведнасці з якім тарыфы на паслугі чыгуначнага транспарту і (або) іх лімітавы ўзровень (цэнавыя межы) усталёўваюцца (змяняюцца) у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў і міжнароднымі дамовамі з забеспячэннем магчымасці дыферэнцыяцыі тарыфаў у адпаведнасці з заканадаўствам сваёй дзяржавы-члена.

Вялікая калегія Суда лічыць, што прававая норма, якая змяшчаецца ў пункце 6 Дадатка № 2 да Пратакола, носіць універсальны характар і распаўсюджваецца на ўсе віды паслуг (працы), якія аказваюцца (выконваюцца) арганізацыямі чыгуначнага транспарту спажывуцам, у тым ліку:

- перавозка грузаў і дадатковыя паслугі (праца), звязаныя з арганізацыяй і ажыццяўленнем перавозкі грузаў (у тым ліку парожняга саставу);

- перавозка пасажыраў, багажу, грузабагажу, паштовых адпраўленняў і дадатковыя паслугі (праца), звязаныя з такой перавозкай;
- паслугі інфраструктуры.

Між тым, межы правапрымяняльнага вырашэння ўпаўнаважанага нацыянальнага органа, які ажыццяўляе рэгуляванне і (або) кантроль за дзейнасцю суб'ектаў натуральных манаполій па ўсталяванні (змене) тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту і (або) іх гранічных узроўняў (цэнавых межаў), абмежаваны не толькі заканадаўствам дзяржавы-члена, але і палажэннямі Дадатка № 2 да Пратакола.

Пункт 9 Дадатка № 2 да Пратакола дае права арганізацыям чыгуначнага транспарту, зыходзячы з эканамічнай мэтазгоднасці, прымаць рашэнні аб змене ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых межаў), усталяваных або ўзгодненых упаўнаважанымі органамі дзяржаў-членаў у адпаведнасці з іх заканадаўствам.

Разам з тым, пунктам 9 Дадатка № 2 да Пратакола ўсталявана, што прадастаўленым правам арганізацыі чыгуначнага транспарту могуць скарыстацца толькі для дасягнення строга вызначаных мэтаў, такіх як:

- павышэнне канкурэнтаздольнасці чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў;
- стварэнне спрыяльных умоў для ажыццяўлення перавозак грузаў чыгуначным транспартам;
- прыцягненне новых грузапатокаў, якія раней не ажыццяўляліся чыгуначным транспартам;
- забеспячэнне магчымасці выкарыстання незадзейнічаных або мала задзейнічаных маршрутаў перавозак грузаў па чыгунках;
- стымуляванне росту аб'ёмаў перавозак грузаў па чыгунках дзяржаў-членаў, стымулявання ўкаранення новай тэхнікі і тэхналогій.

Вялікая калегія Суда канстатуе, што пры рэалізацыі прадастаўленага ім права прымаць рашэнні аб змене ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых межаў) арганізацыі чыгуначнага транспарту абавязаны выконваць прынцып недапушчальнасці стварэння пераваг для канкрэтных спажыўцоў паслугі чыгуначнага транспарту – гаспадарчых суб'ектаў дзяржаў-членаў.

Такім чынам, Вялікая калегія Суда лічыць, што дзяржавы-члены, замацаваўшы прынцыпы фарміравання тарыфаў на міжнародным узроўні, абмежавалі сваю дыскрецыю на іх усталяванні цэнавымі межамі.

6. Згодна з пунктам 8 Дадатка № 2 да Пратакола пры перавозцы грузаў чыгуначным транспартам па тэрыторыях дзяржаў-членаў прымяняюцца ўніфікаваныя тарыфы па відах зносін (экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўны тарыфы).

Дамова аб Еўразійскім эканамічным саюзе не змяшчае вызначэння паняцця «ўніфікаваны тарыф». У сувязі з гэтым Вялікая калегія Суда лічыць неабходным растлумачыць, што ўніфікацыя (ад лац. unus – адзін, facio – раблю) азначае прывядзенне да аднастайнасці, да адзінага віду, сістэмы або формы і з'яўляецца эфектыўным, распаўсюджаным метадам, накіраваным на ўстараненне залішняй разнастайнасці пасродкам скарачэння пераліку дапушчальных элементаў і рашэнняў. Уніфікацыя тарыфу ў разгледаным кантэксце складаецца ў тым, што розныя тарыфы: экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўныя, замяняюцца адзіным уніфікаваным тарыфам. Сутнасць уніфікацыі заключаецца ў тым, што дзяржавы-члены, прыйшоўшы да пагаднення, добраахвотна

адмовіліся ад пратэక్షынізму ў сферы чыгуначных перавозак, але ўніфікаваны тарыф кожная з дзяржаў-членаў усталёўвае самастойна ў рамках вызначаных ёй жа межаў у адпаведнасці з правіламі, усталяванымі пунктам 6 Дадатка № 20 да Дамовы.

Вялікая калегія Суда лічыць неабходным адзначыць, што правая норма пункта 8 Дадатка № 2 да Пратакола, у адрозненне ад прававой нормы, якая змяшчаецца ў пункце 6 Дадатка № 2 да Пратакола, носіць спецыяльны характар і рэгулюе толькі грамадскія адносіны, якія ўзнікаюць пры аказанні паслуг арганізацыямі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў. Аднак і да ўніфікаваных тарыфаў таксама прымяняецца вызначаны пункт 6 Дадатка № 2 да Пратакола інстытут гранічных узроўняў (цэнавых межаў).

7. Пункт 13 Дадатка № 2 да Пратакола канкрэтызуе паняцце «па тэрыторыях дзяржаў-членаў», якое выкарыстоўваецца ў пункце 8 Дадатка № 2 да Пратакола, і ўсталёўвае тры сітуацыі, у якіх кожная дзяржава-член прымяняе свой уніфікаваны тарыф:

- пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам паміж дзяржавамі-членамі праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена;
- пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам паміж тэрыторыямі дзяржавы-члена з удзелам чыгунак іншай дзяржавы-члена;
- пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам з тэрыторыі адной дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны праз марскія парты дзяржаў-членаў і ў адваротным напрамку.

Для правільнага разумення пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола Вялікая калегія Суда лічыць магчымым выкарыстоўваць гістарычны падыход да тлумачэння яго палажэнняў, які дазваляе раскрыць іх сутнасць і змест шляхам супастаўлення з ранейшымі прававымі нормамаі.

Згодна з пунктам 3 артыкула 6 Пагаднення аб рэгуляванні доступу да паслуг чыгуначнага транспарту, уключаючы асновы тарыфнай палітыкі ад 9 снежня 2010 года (далей – Пагадненне), якое страціла сілу з 1 студзеня 2015 года, Бакі ўзялі на сябе абавязацельствы да 1 студзеня 2013 года ўніфікаваць тарыфы на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў па тэрыторыях дзяржаў сваіх Бакоў па відах зносін (экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўны тарыфы на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў).

Разам з тым, паводле пункта 2 артыкула 7 Пагаднення з 1 студзеня 2013 года ўніфікаваны тарыф кожнага з Бакоў падлягаў прымяненню як пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам паміж дзяржавамі Бакоў транзітам праз тэрыторыю дзяржавы другога Боку, так і пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам з тэрыторыі дзяржавы аднаго Боку транзітам праз тэрыторыю дзяржавы другога Боку ў трэція краіны і ў адваротным напрамку. Што датычыцца скаардынаванай і ўзгодненай тарыфнай палітыкі ў адпаведнасці з Канцэпцыяй усталявання ўзгодненай тарыфнай палітыкі на чыгуначным транспарце дзяржаў-членаў Садружнасці Незалежных Дзяржаў ад 18 кастрычніка 1996 года, то яна прымянялася ў адпаведнасці з пунктам 1 артыкула 7 Пагаднення толькі пры перавозках грузаў транзітам па чыгунках дзяржаў Бакоў з трэціх краін у трэція краіны.

На аснове аналізу прававой нормы, якая змяшчаецца ў пункце 2 артыкула 7 Пагаднення, Вялікая калегія Суда прыходзіць да высновы аб тым, што ў рамках Мытнага саюза і Адзінай эканамічнай прасторы ў дачыненні да грузавых чыгуначных перавозак быў усталяваны ўніфікаваны тарыф таксама і пры перавозцы грузаў з тэрыторыі дзяржавы аднаго боку транзітам праз тэрыторыю дзяржавы другога боку ў трэція краіны і ў адваротным напрамку. Гэта значыць, што абавязак прымянення ўніфікаваных тарыфаў

пры перавозцы грузаў транзітам праз тэрыторыю дзяржавы аднаго з Бакоў ўзнікаў у залежнасці ад знаходжання чыгуначнага пункта адпраўлення і (або) назначэння на тэрыторыях дзяржаў Бакоў. Іншых патрабаванняў або абмежаванняў для прымянення ўніфікаванага тарыфу Пагадненнем прадугледжана не было.

8. Згодна з пунктам 14 Дадатка № 2 да Пратакола пры перавозках грузаў з тэрыторыі адной дзяржавы-члена транзітам праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны і ў адваротным напрамку (за выключэннем перавозак грузаў праз марскія парты дзяржаў-членаў), а таксама пры перавозках грузаў з трэціх краін у трэція краіны транзітам праз тэрыторыі дзяржаў-членаў праводзіцца скаардынаваная (узгодненая) тарыфная палітыка ў адпаведнасці з Канцэпцыяй усталявання ўзгодненай тарыфнай палітыкі на чыгуначным транспарце дзяржаў-удзельніц Садружнасці Незалежных Дзяржаў ад 18 кастрычніка 1996 года.

Такім чынам, пунктам 14 Дадатка № 2 да Пратакола дзяржавы-члены адкарэктавалі свае падыходы да прымянення ўніфікаваных тарыфаў, прышоўшы да пагаднення аб неабходнасці правядзення скаардынаванай (узгодненай) тарыфнай палітыкі ў адпаведнасці з Канцэпцыяй усталявання ўзгодненай тарыфнай палітыкі на чыгуначным транспарце дзяржаў-удзельніц Садружнасці Незалежных Дзяржаў ад 18 кастрычніка 1996 года не толькі пры перавозцы грузаў з трэціх краін у трэція краіны транзітам праз тэрыторыі дзяржаў-членаў, але і пры перавозках грузаў з тэрыторыі адной дзяржавы-члена транзітам праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны і ў адваротным напрамку, у дачыненні да якіх раней згодна з пунктам 2 артыкула 7 Пагаднення прымяняліся ўніфікаваныя тарыфы.

Разам з тым, пункт 13 Дадатка № 2 да Пратакола пашырыў сферу прымянення дзяржавамі-членамі ўніфікаванага тарыфу перавозкамі грузаў чыгуначным транспартам паміж тэрыторыямі дзяржавы-члена з удзелам чыгунак іншай дзяржавы-члена і перавозкамі грузаў чыгуначным транспартам з тэрыторыі адной дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны праз марскія парты дзяржаў-членаў і ў адваротным напрамку.

У сувязі з гэтым Вялікая калегія Суда выказвае меркаванне пра тое, што Дадатак № 2 да Пратакола змяніў падыходы да перавозкі грузаў у транзітных зносінах праз тэрыторыі дзяржаў-членаў, выключыўшы магчымасць прымянення ўніфікаваных тарыфаў у выпадках, калі чыгуначны пункт адпраўлення або чыгуначны пункт назначэння грузу знаходзяцца па-за тэрыторыяй дзяржаў-членаў Еўразійскага эканамічнага саюза. Абавязковай умовай прымянення ўніфікаваных тарыфаў у адпаведнасці з пунктам 13 Дадатка № 2 да Пратакола стала толькі знаходжанне пачатковага і канчатковага пунктаў чыгуначнай перавозкі грузаў на тэрыторыях дзяржаў-членаў. У гэтым выпадку дзейнічае прэзумпцыя, што праходжанне грузу праз тэрыторыі некалькіх дзяржаў-членаў або транзітам праз тэрыторыю трэцяй дзяржавы для прымянення ўніфікаваных тарыфаў на падставе пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола істотнага значэння не мае.

Больш за тое, калі ў Пагадненні як у пункце 1, так і ў пункце 2 артыкула 7 усе перавозкі грузаў праз тэрыторыі дзяржаў Бакоў незалежна ад чыгуначных пунктаў назначэння або адпраўлення кваліфікаваліся як транзітныя, у пункце 13 Дадатка № 2 да Пратакола тэрмін «транзіт» выключаны. З гэтага вынікае, што перавозкі грузаў чыгуначным транспартам паміж тэрыторыямі дзяржаў-членаў (у тым ліку і праз марскія парты дзяржаў-членаў ў трэція краіны і ў адваротным напрамку), паміж тэрыторыямі адной і той жа дзяржавы-члена з удзелам чыгунак іншай дзяржавы-члена не могуць

лічыцца транзітнымі. Дзяржава-член, якая з'яўляецца прамежкавай на шляху руху груза, абавязана прымяняць уніфікаваны тарыф на падставе пунктаў 8 і 13 Дадатка № 2 да Пратакола незалежна ад удзелу ў падобных перавозках тэрыторыі трэцяй краіны, якая знаходзіцца па-за адзінай эканамічнай прасторай.

Адпаведна, толькі ў выпадках, якія рэгулююцца пунктам 14 Дадатка № 2 да Пратакола, тэрыторыя дзяржавы-члена з'яўляецца транзітнай, што прадугледжвае правядзенне скаардынаванай (узгодненай) тарыфнай палітыкі ў адпаведнасці з Канцэпцыяй усталявання ўзгодненай тарыфнай палітыкі на чыгуначным транспарце дзяржаў-удзельніц СНД ад 18 кастрычніка 1996 года.

Такім чынам, чыгуначныя перавозкі грузаў паміж дзяржавамі-членамі Саюза, а таксама паміж дзяржавамі-членамі Саюза з перасячэннем тэрыторыі трэцяй дзяржавы з'яўляюцца ўнутранымі перавозкамі Саюза, да якіх прымяняецца уніфікаваны тарыф.

Іншае разуменне пунктаў 13 і 14 Дадатка № 2 да Пратакола будзе супярэчыць такім мэтам скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі ЕАЭС, як фарміраванне адзінай транспартнай прасторы і забеспячэнне доступу спажыўцоў дзяржаў-членаў да паслуг чыгуначнага транспарту пры ажыццяўленні перавозак па тэрыторыі кожнай дзяржавы-члена на ўмовах не менш спрыяльных, чым умовы, створаныя для спажыўцоў гэтай кожнай дзяржавы-члена.

Вялікая калегія Суда на аснове тэлеалагічнага спосабу тлумачэння прыходзіць да высновы аб тым, што мэты Еўразійскага эканамічнага саюза як міжнароднай арганізацыі эканамічнай інтэграцыі і скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі, якая праводзіцца ў ёй, вызначаюць накіраванасць нормы пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола на іх дасягненне ў адпаведнасці з агульнымі прынцыпамі функцыянавання Саюза.

Палажэнні пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола ў частцы прымянення ўніфікаваных тарыфаў дастасавальныя да перавозак грузаў, калі чыгуначны пункт адпраўлення і пункт назначэння знаходзяцца на тэрыторыях дзяржаў-членаў і спажыўцом паслугі чыгуначнага транспарту з'яўляецца гаспадарчы суб'ект дзяржавы-члена Саюза, пры гэтым ні колькасць прамежкавых тэрыторый дзяржаў-членаў, ні факт транзіту праз тэрыторыі трэціх краін не маюць значэння, тым больш, калі перавозка груза транзітам абумоўлена асаблівасцямі месца размяшчэння чыгуначных пуцей зносін.

9. На падставе выкладзенага Вялікая калегія Суда дае наступнае кансультацыйнае заключэнне:

Палажэнні пункта 13 Дадатка № 2 да Пратакола аб скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыцы (Дадатак № 24 да Дамовы аб Еўразійскім эканамічным саюзе ад 29 мая 2014 года) прадугледжваюць прымяненне ўніфікаваных тарыфаў усімі дзяржавамі-членамі Саюза пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам паміж дзяржавамі-членамі праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена, паміж тэрыторыямі дзяржавы-члена з удзелам чыгунак іншай дзяржавы-члена, а таксама пры перавозках грузаў з тэрыторыі адной дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны праз марскія парты дзяржаў-членаў і ў адваротным напрамку незалежна ад колькасці прамежкавых тэрыторый дзяржаў-членаў і ўдзелу тэрыторыі трэцяй дзяржавы.

V. Заключныя палажэнні

Копію дадзенага Кансультацыйнага заключэння накіраваць заяўніку.

Кансультацыйнае заключэнне размясціць на афіцыйным інтэрнэт-сайце Суда.

Старшыня

А.А. Федарцоў

Судзі

А.М. Ажыбраімава

Э.В. Айрыян

Ж.Н. Баішаў

Д.Г. Колас

Т.Н. Нешатаева

В.Х. Сяйцімава

Г.А. Скрыпкіна

А.Э. Туманян

К.Л. Чайка