

# ЕУРАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ОДАҚ СОТЫ

## КОНСУЛЬТАТИВТІК ҚОРЫТЫНДЫ

2017 жылғы 20 қараша

Минск қаласы

Еуразиялық экономикалық одақ Сотының мынадай құрамдағы Үлкен алқасы:

Төрағалық етуші Федорцов А.А.,  
баяндамашы судья Туманян А.Э.,  
судьялар А.М. Ажибраимова, Э.В. Айриян, Ж.Н. Бәйішев, Д.Г. Колос,  
Т.Н. Нешатаева, В.Х. Сейтімова, Г.А. Скрипкина, К.Л. Чайка,  
сот отырысының хатшысы А.П. Малашконның қатысуымен,  
іс материалдарын зерттеп, баяндамашы судьяны тыңдап,

Еуразиялық экономикалық одақ Соты Статутының 46, 50, 68, 69, 73, 96, 98-тармақтарын, Еуразиялық экономикалық одақ Соты Регламентінің 72, 85-баптарын басшылыққа ала отырып,

Қырғыз Республикасы Көлік және жолдар министрлігінің Үйлестірілген (келісілген) көлік саясаты туралы хаттаманың (2014 жылғы 29 мамырдағы Еуразиялық экономикалық одақ туралы шарттың № 24 қосымшасы) № 2 қосымшасының 13-тармағын түсіндіру туралы өтініші бойынша мынадай Консультативтік қорытынды береді.

### **I. Өтініш берушінің сұрағы**

Қырғыз Республикасының Көлік және жолдар министрлігі (бұдан әрі – Өтініш беруші) Еуразиялық экономикалық одақтың Сотына (бұдан әрі – Сот) Үйлестірілген (келісілген) көлік саясаты туралы хаттаманың (2014 жылғы 29 мамырдағы Еуразиялық экономикалық одақ туралы шарттың № 24 қосымшасы) № 2 қосымшасының 13-тармағына үшінші елдердің қатысуымен транзиттік қатынаста жүк тасымалдауға біріздендірілген тарифті қолдану бөлігін түсіндіру туралы өтінішпен жүгінді.

Өтініште Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағын Қырғыз Республикасы мен Қазақстан Республикасы әртүрлі қолданылуы, нәтижесінде, әртүрлі түсіндірілуі Сотқа шағымдану үшін негіз болып табылғаны көрсетіледі.

Кейінірек, өз аргументтерін нақтылау тәртібінде, Өтініш беруші Қырғыз Республикасы теміржол желілерінің орналасуы ерекшеліктеріне қарай оңтүстік өңірлеріне/нен (Ош, Джалал-Абад облыстары) теміржол көлігімен жүк тасымалдауды Қазақстан Республикасы мен Өзбекстан Республикасы аумағы бойынша транзитпен жүзеге асыруға мәжбүр екендігін мәлімдеді.

Өтініш берушінің пікірі бойынша, географиялық тұрғыдан Қырғыз Республикасының Ош және Джалал-Абад облыстарына Қазақстан

Республикасы мен Өзбекстан Республикасы аумағы арқылы транзитпен теміржол көлігімен жүк тасымалдау Ресей Федерациясының Беларусь Республикасы мен Литва Республикасы аумағы арқылы транзитпен Калининград облысына жүзеге асыратын теміржол көлігімен жүк тасымалдауға ұқсас. Өтініш берушінің сәйкес сұрау салуына Беларусь Республикасынан жауап алынды, оған сәйкес Ресей Федерациясынан (оның порттарын қоса алғанда) Калининград облысына (оның порттарын қоса алғанда) Беларусь Республикасы және Литва Республикасы аумағы арқылы транзитпен теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде біріздендірілген тарифтер қолданылады.

Алайда, Өтініш беруші атап өткендей, Қазақстан Республикасы Инвестиция және даму министрлігінің Көлік комитеті өзінің «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ хатында өзгеше көзқарасты білдіре отырып, Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағы екі мүше мемлекеттің қатысуымен тасымалдауға ғана қатысты екенін, осыған байланысты Ресей Федерациясынан Қазақстан Республикасы мен Өзбекстан Республикасы аумағы арқылы Қырғызстан Республикасына тасымалдаулар Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағының әрекетіне жатпайды және оларға транзиттік тариф қолданылатындығын көрсетеді. Осындай қағидат бойынша Қазақстан Республикасы Қырғыз Республикасының солтүстік өңірлерінен Қазақстан Республикасы және Өзбекстан Республикасы аумағы арқылы оңтүстік өңірлеріне тасымалдауларға біріздендірілген тариф қолданылмайды.

Өтініш беруші Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағын осылай түсіндірумен келіспейді, 2014 жылғы 29 мамырдағы Еуразиялық экономикалық одақ туралы шарт (бұдан әрі – Шарт) 1969 жылғы 23 мамырдағы Халықаралық шарттар құқығы туралы Вена Конвенциясының (бұдан әрі – Вена Конвенциясы) 31-бабына сәйкес оның мәнмәтіндегі шарттың терминдеріне берілетін қарапайым мәнге сәйкес адал сондай-ақ шарттың объектісі, мақсаттары тұрғысынан түсіндірілуі тиіс деп есептейді және Соттың үшінші елдердің аумағының қатысуымен транзиттік қатынаста жүк тасымалдауға біріздендірілген тарифті қолдану мәселесі бойынша консультативтік қорытынды беруді сұрайды.

## **II. Соттың құзыреті**

Соттың Қырғыз Республикасы Көлік және жолдар министрлігінің өтініші бойынша консультативтік қорытынды шығаруға қатысты юрисдикциясы Еуразиялық экономикалық одақ туралы шарттың № 2 қосымшасы болып табылатын Еуразиялық экономикалық одақ Соты Статутының (бұдан әрі – Сот Статуты) 46 және 49-тармақтары, Соттың оны өндіріске қабылдау туралы 2017 жылғы 11 қыркүйектегі қаулысы негізінде белгіленген.

## **III. Соттағы рәсім**

Сот Статутының 68-тармағына сәйкес түсіндіру туралы істерді қарау тәртібі Жоғары Еуразиялық экономикалық кеңестің 2014 жылғы 23 қарашадағы № 101 шешімімен бекітілген Еуразиялық экономикалық одақ Сотының Регламентінде (бұдан әрі – Сот Регламенті) айқындалады.

Түсіндіру туралы істі қарауға дайындау шеңберінде Сот Регламентінің 75-бабы тәртібінде Еуразиялық экономикалық комиссияға, мүше мемлекеттердің мемлекеттік органдары мен ғылыми мекемелеріне, Достастыққа қатысушы мемлекеттердің Теміржол көлігі бойынша кеңесі Дирекциясына, Еуропалық темір жолдар қоғамдастығына және инфрақұрылым кәсіпорындарына сұрау салулар жіберді.

Еуразиялық экономикалық комиссиядан, Армения Республикасы Көлік, байланыс және ақпараттық технологиялар, Беларусь Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінен, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінен, Қырғыз Республикасы Көлік және жолдар министрлігінен, Ресей Федерациясы Теміржол көлігі федералдық агенттігінен, Беларусь мемлекеттік көлік университетінен, Беларусь «Транстехника» көлікті ғылыми-зерттеу институтынан, Достастыққа қатысушы мемлекеттердің Теміржол көлігі бойынша кеңесі Дирекциясынан, Ресей Федерациясының Үкіметі жанындағы Заңнама және салыстырмалы құқықтану институтынан, Табиғи монополиялар проблемалары институтынан (Ресей Федерациясы), М. Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникация академиясынан, Н. Исанов атындағы Қырғыз мемлекеттік құрылыс, көлік және архитектура университетінен, Теміржол көлігі ғылыми-зерттеу институтынан (Ресей Федерациясы), Көлік және коммуникация ғылыми-зерттеу институтынан (Қазақстан Республикасы) Император I Александр атындағы Петербург мемлекеттік жол қатынастары университетінен, Ресей көлік университетінен жауаптар алынды.

#### **IV. Соттың тұжырымдары**

Сот Статутының 50-тармағын басшылыққа ала отырып, Соттың Үлкен алқасы Вена Конвенциясының 31-бабының ережелерін ескере отырып халықаралық құқықтың жалпыға бірдей қабылданған қағидаттары мен нормалары негізінде олардың жүйелі өзара байланыстарында Шарттың ережелерін түсіндіруді жүзеге асырады.

1. Еуразиялық экономикалық одақ шеңберінде (бұдан әрі – Одақ, ЕАЭО) Шарттың 1-бабының 1-тармағына сәйкес тауарлар, қызметтер көрсету, капитал және жұмыс күші қозғалысының еркіндігі, осы Шартта белгіленген экономика салаларында үйлестірілген, келісілген немесе бірыңғай саясатты жүргізу қамтамасыз етіледі.

Шарттың 4-бабына сәйкес Одақтың негізгі мақсаттары мыналар болып табылады:

олардың тұрғындарының өмір сүру деңгейін арттыру мүддесінде мүше мемлекеттердің экономикаларының тұрақты дамуы үшін жағдай жасау;

Одақ шеңберінде бірыңғай тауарлар, қызметтер көрсету, капитал және еңбек ресурстары нарығын қалыптастыруға ұмтылу;

жаһандық экономика талаптарында ұлттық экономикаларды жан-жақты жаңғырту, кооперация және бәсекеге қабілеттілігін арттыру.

Көрсетілген мақсаттарға қол жеткізу үшін мүше мемлекеттер Шартпен және Одақ шеңберіндегі халықаралық шарттармен белгіленген шектер мен

көлемдерде Одаққа құзыреттер бөліп берді. Өз кезегінде, мүше мемлекеттердің өздері Одақтың оның функцияларын орындау және оның мақсаттарына қол жеткізуіне қауіп төндіруге қабілетті шаралардан тартынуы, сондай-ақ Шартпен және Одақ шеңберіндегі халықаралық шарттармен белгіленген шектерде, көлемдерде және салаларда үйлестірілген немесе келісілген саясатты жүзеге асыру үшін қолайлы жағдайлар жасауға міндеттелді. Өзге салаларда, атап айтқанда Шартта тікелей көрсетілмеген салаларда мүше мемлекеттер тек үйлестірілген немесе келісілген саясатты жүзеге асыруға тырысады.

Осы көрсетілгендерден Соттың Үлкен алқасы «үйлестірілген саясат» және «келісілген саясат» ұғымдары теңдей шамалас емес екендігі және Шартпен белгіленген экономиканың нақты саласына қолданылатыны, мүше мемлекеттер не үйлестірілген, не келісілген саясатты іске асыратыны туралы қорытынды шығарады. Бұл Шарттың 2-бабында қамтылған нормативтік актілермен расталады, оған сәйкес, егер үйлестірілген саясат мүше мемлекеттердің Одақ органдары шеңберінде мақұлданған жалпы тәсілдемелер енгізілгенде ғана ынтымақтастықты жүзеге асыруды көздейтін болса, келісілген саясатты іс жүзінде мүше мемлекеттер әртүрлі салаларда жүзеге асырады және құқықтық реттеуді үндестіруді, соның ішінде Одақ шешімдері негізінде көздейді.

2. Одақтың негізгі мақсаттары ЕАЭО қызметінің нақты бағыттарына қарай нақтыланады және толықтырылады.

Шарттың XXI («Көлік») тарауында ЕАЭО-ғы көлік саясатының негізгі ережелері белгіленген.

Шарттың 86-бабының 1-тармағына сәйкес Одақта экономикалық интеграцияны қамтамасыз етуге бағытталған үйлестірілген (келісілген) көлік саясаты, бәсекелестік, ашықтық, сенімділік, қолжетімділік және экологиялық қағидаттарда бірыңғай көлік кеңістігін бірізді және кезең-кезеңімен қалыптастыру жүзеге асырылады.

Осы құқықтық нормадан көлік саласында мүше мемлекеттер онда белгіленген мақсаттарға, қойылған міндеттер мен тұжырымдалған басымдықтарға қарай үйлестірілген де, келісілген де саясат жүзеге асырылады.

Үйлестірілген (келісілген) көлік саясатының басты міндеті олармен бүкіл Еуразиялық экономикалық одақта көлік қызметтерін көрсету үшін теңдей және теңбе-тең жағдай жасалатын экономикалық қарым-қатынастар нысаны ретінде белгіленетін көлік қызметтерін көрсетудің ортақ нарығын қалыптастыру болып табылады. Негізгі басымдықтардың бірі – шеңберінде жолаушылардың кедергісіз қозғалысы, жүктер мен көлік құралдарының қозғалысы, олардың мүше мемлекеттердің көлік саласындағы үндестірілген заңнамасы негізінде техникалық және технологиялық салыстырмалылығы қамтамасыз етілетін мүше мемлекеттердің көлік жүйелерінің жиынтығы ретінде ЕАЭО бірыңғай көлік кеңістігін құру.

Шарттың 86-бабы үйлестірілген (келісілген) көлік саясатының басқа міндеттері мен басымдықтары қатарына мүше мемлекеттердің көлік

жүйелерін әлемдік көлік жүйесімен интеграциялауды, мүше мемлекеттердің транзиттік әлеуетін тиімді пайдалануды, көлік қызметтерін көрсету сапасын арттыруды, көлікте қауіпсіздікті қамтамасыз етуді, көліктің қоршаған ортаға және адам денсаулығына зиянды ықпал етуін төмендетуді, қолайлы инвестициялық климатты қалыптастыруды жатқызады.

3. Соттың Үлкен алқасы мүше мемлекеттерде теміржол көлігі саласын табиғи монополияларға жататын, ал Шарттың 78-бабының 3-тармағына сәйкес табиғи монополиялардың нақты салаларындағы құқықтық қарым-қатынастар Шарттың XX («Энергетика») және XXI («Көлік») тарауларында көзделген ерекшеліктерді ескере отырып, Шарттың XIX («Табиғи монополиялар») тарауымен белгіленетіндігін атап көрсетеді.

Өз кезегінде Шарттың 87-бабының 1-тармағына сәйкес XXI («Көлік») тарауының ережелері осы Шарттың XVIII («Бәсекелестіктің жалпы қағидаттары мен қағидалары») және XIX («Табиғи монополиялар») тарауларының ережелері және Шарттың № 24 қосымшасында көзделген ерекшеліктер ескеріле отырып, автомобиль, әуе, су және теміржол көлігіне қолданылады.

Осыдан теміржол тасымалдары саласында туындайтын құқықтық қатынастарды реттеу табиғи монополиялар қызметін белгілейтін жалпы ережелер негізінде және сәйкес жүзеге асырылатыны шығады.

Осыған орай, Соттың Үлкен алқасы Өтініш беруші қойған сұраққа толыққанды және объективті жауап беру үшін Шарттың XXI («Көлік») тарауының, Шарттың № 24 қосымшасы болып табылатын Үйлестірілген (келісілген) көлік саясаты туралы хаттаманың (бұдан әрі – Шарттың № 24 қосымшасы) ережелерімен органикалық өзара байланыста болатын және мүше мемлекеттер теміржол көлігі саласындағы қарым-қатынастарды реттеу кезінде қолданатын нысандар мен әдістерді белгілейтін табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін реттеу үшін белгіленген ұғымдарды, қағидаттарды және қағидаларды қарастыру қажет деп есептейді.

4. Шарттың № 20 қосымшасы болып табылатын Табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін реттеудің бірыңғай қағидаттары мен қағидалары туралы хаттаманың (бұдан әрі – Шарттың № 20 қосымшасы) 2-тармағында қамтылған норма-анықтамаға сәйкес, табиғи монополия – өндірістің технологиялық ерекшеліктеріне және қызметтер көрсетудің осы түрін ұсынуға байланысты қызметтер көрсетудің белгілі бір түріне сұранысты қанағаттандыру үшін бәсекелес жағдай құру мүмкін болмайтын немесе экономикалық орынды емес қызметтер көрсету нарығы жағдайы.

Осы құқықтық норманың мағынасынан табиғи монополия мәні оның тиімді өндіріс және өнімнің немесе қызметтер көрсетудің кез келген көлемін бөліп тарату жалғыз дара өндіруші болған, ал өндірістік белгілі бір деңгейі кезінде шығындардың көлемі екі және одан көп өндірушіге қарағанда бір өндірушіге аздау болатын кезде ғана мүмкін болатын сол нарықтық жағдайға сәйкестігіне байланысты екендігі көрінеді. Мұндай жағдайда бәсекелестердің болуы параллельдік инфрақұрылымды құрудың ақталмаған шығындарына алып келеді. Мұндай нарықтық жағдай өнімнің және ресурстардың, олар

ұсынатын қызметтер көрсетудің технологиясының ерекшеліктері, бірегейлігі және шаруашылық жүргізуші субъектіні автоматты түрде табиғи монополист ететін және оның құқықтық беделін белгілейтін нарыққа шығуға жоғары тосқауылдар нәтижесінде ғана мүмкін болады.

Шарттың № 20 қосымшасының 3-тармағы жалпыланған түрде ортақ қағидаттарды бекітеді – мүше мемлекеттер табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін реттеу және (немесе) бақылау кезінде, соның ішінде Шарттың № 20 қосымшасының № 1 және № 2 қосымшаларында көрсетілген теміржол көлігі қызметтер көрсетуін ұсыну саласында басшылыққа алуы тиіс негіз қалаушы мынадай бастамалар:

тұтынушылар мүдделерінің және мүше мемлекеттердің табиғи монополиялар субъектілерінің тұтынушылар үшін көрсетілетін қызметтердің және олардың сапасының тиісті деңгейін қамтамасыз ететін балансын сақтау, табиғи монополия субъектілерінің тиімді жұмыс істеуі және дамуы;

салалық ерекшеліктерін, олардың қызметінің масштабтарын, нарықтық конъюктураны, орта мерзімді (ұзақ мерзімді) макроэкономикалық және салалық болжамдарды, сондай-ақ осы субъектілерді тарифтік (бағалық) реттеуді, соның ішінде тұтынушының (тұтынушылар топтарының) кез келген мүше мемлекетке тиесілігі қағидаты бойынша орнатылуы мүмкін болмайтын дифференциалды тарифті орнату мүмкіндігін қолдануды ескере отырып, табиғи монополиялар субъектілерін икемді тарифтік (бағалық) реттеуді қолдану;

ішкі нарыққа қолжетімділік тосқауылдарын төмендету, соның ішінде табиғи монополиялар субъектілерінің қызметтер көрсетуіне қолжетімділікті қамтамасыз ету арқылы;

табиғи монополиялар субъектілерінің табиғи монополиялар субъектілерінің қызметтер көрсетуіне қолжетімділігі қағидаларын сақтауын қамтамасыз ету;

реттеу қолданылатын табиғи монополиялар салаларында қызметтер көрсету сапасының тарифтерін (бағаларын) орнату сәйкестілігін қамтамасыз ету;

тұтынушылардың мүдделерін, соның ішінде реттелетін қызметтер көрсетуге тарифтер (бағалар) қолданумен байланысты табиғи монополиялар субъектілерінің әртүрлі бұзушылықтарынан қорғау.

Соттың Үлкен алқасы табиғи монополиялар субъектілерінің қызметтерін реттеудің жалпы қағидаттары және Шарттың № 20 қосымшасымен белгіленген қағидалар негізінде мүше мемлекеттер мынадай реттеу түрлерін (нысандарын, тәсілдерін, әдістерін, құралдарын) қолданатындығын белгіледі:

- 1) тарифтік (бағалық) реттеу;
- 2) Шарттың № 20 қосымшасында белгіленген реттеу түрлері;
- 3) мүше мемлекеттердің заңнамасымен белгіленген реттеудің өзге де түрлері.

Соттың Үлкен алқасы мүше мемлекеттер деңгейінде жүргізілетін табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін тарифтік (бағалық) реттеудің

бірінші дәрежелі мәнін атап көрсетеді. Алайда бұл мәселеде мүше мемлекеттердің дискрециясы абсолютті емес және Шарттың № 20 қосымшасының 6-тармағына сәйкес мынадай жолдармен ғана жүзеге асырылуы мүмкін:

1) ұлттық органның табиғи монополиялар субъектілері үшін реттелетін қызметтер көрсетуге тарифтерді (бағаларды), соның ішінде ұлттық орган бекіткен әдіснама (формула) және оны қолдану қағидалары негізінде олардың шекті деңгейлерін, сондай-ақ ұлттық органның табиғи монополиялар субъектілерінің белгіленген тарифтерді (бағаларды) қолдануын сәйкесінше бақылауды белгілеуі;

2) ұлттық органның, соған сәйкес табиғи монополия субъектісі тарифтерді (бағаларды) белгілейтін және қолданатын әдіснаманы және оны қолдану қағидаларын белгілеуі (бекітуі), сондай-ақ ұлттық органның табиғи монополиялар субъектілерінің тарифтерді (бағаларды) белгілеуі және қолдануын бақылауы.

Осылайша, табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін тарифтік (бағалық) реттеуді мүше мемлекеттер Шартта белгіленген тәсілдемелер негізінде жүзеге асырады.

Ұлттық заңнама саласына табиғи монополиялар субъектілерінің қызметтер көрсетуіне қолжетімділікті қамтамасыз ететін реттеу қағидаларын белгілеу жатқызылады. Осы қағидаларды және оларға қосылу (қосу, пайдалану) талаптарын сақтауды бақылау мүше мемлекеттердің ұлттық органдарына жүктелген (Шарттың № 20 қосымшасының 13-тармағы). Бұл ретте табиғи монополиялар субъектілерінің қызметтер көрсетуіне қолжетімділік бір мүше мемлекеттің табиғи монополиялар субъектілерінің екінші мүше мемлекеттің тұтынушыларына техникалық мүмкіндік болған кезде бірінші мүше мемлекеттің тұтынушыларына қызметтер көрсетуге ұқсас ұсынылатын қолайлы жағдайларда табиғи монополиялар саласына жататын қызметтер көрсетуі ретінде қарастырылады.

5. Шарттың № 24 қосымшасының 18-тармағы теміржол көлігі саласындағы негізгі мақсаттар ретінде көліктік көрсетілетін қызметтердің ортақ нарығын кезең-кезеңмен қалыптастыруды, әрбір мүше мемлекеттің аумағы бойынша тасымалдауды жүзеге асыру кезінде мүше мемлекеттер тұтынушыларының оның көрсетілетін қызметтеріне осы әрбір мүше мемлекеттің тұтынушылары үшін жасалған жағдайдай қолайлылығы кем емес жағдайларда қол жеткізуін қамтамасыз етуді, мүше мемлекеттердің теміржол көлігі көрсетілетін қызметтерінің тұтынушылары мен теміржол көлігі ұйымдары арасында экономикалық мүдделер теңгерімін сақтауды белгілейді.

Осы мақсаттарды іске асыру үшін Хаттаманың № 2 қосымшасының 6-тармағымен жалпы қағида белгіленген, оған сәйкес теміржол көлігінің көрсетілетін қызметтеріне тарифтер және (немесе) олардың шекті деңгейі (бағалық шегі) мүше мемлекеттердің заңнамасына және өз мүше мемлекетінің заңнамасына сәйкес тарифтерді саралау мүмкіндігі қамтамасыз етіле отырып, халықаралық шарттарға сәйкес белгіленеді (өзгертіледі).

Соттың Үлкен алқасы Хаттаманың № 2 қосымшасының 6-тармағында қамтылған құқықтық норма әмбебап сипатқа ие және теміржол көлігі ұйымдарының тұтынушыларға көрсететін (орындайтын) қызметтер көрсетуінің (жұмыстардың) барлық түрлеріне таралады деп есептейді, соның ішінде:

жүк тасымалдау және жүк (соның ішінде бос құрамды) тасымалдауды ұйымдастырумен және жүзеге асырумен байланысты қосымша қызметтер көрсету (жұмыстар);

жолаушыларды, жүктерді, жолжүктерді, пошта жөнелтілімдерін тасымалдау және осындай тасымалдаумен байланысты қосымша қызметтер көрсету (жұмыстар);

инфраструктура қызметтері.

Сонымен қатар, теміржол көлігі көрсететін қызметтердің тарифтерін және (немесе) олардың шекті деңгейлерін (бағалық шегін) белгілеу (өзгерту) бойынша табиғи монополиялар субъектілерінің қызметін реттеуді және (немесе) бақылауды жүзеге асыратын уәкілетті ұлттық органның құқық қолдануы қарауының шектері мүше мемлекеттің заңнамасымен ғана емес, сонымен бірге Хаттаманың № 2 қосымшасының ережелерімен де шектелген.

Хаттаманың № 2 қосымшасының 9-тармағы теміржол көлігі ұйымдарына, экономикалық орындылыққа байланысты, олардың заңнамасына сәйкес мүше мемлекеттердің уәкілетті органдарымен белгіленген немесе келісілген шекті деңгейлер (бағалық шегі) шеңберінде жүк тасымалдау бойынша теміржол көлігінің көрсететін қызметтері тарифтерінің деңгейін өзгерту туралы шешім қабылдау құқығын ұсынады.

Сонымен бірге, Хаттаманың № 2 қосымшасының 9-тармағымен теміржол көлігі ұйымдары ұсынылған құқықты тек мынадай қатаң белгіленген мақсаттарға қол жеткізу үшін ғана пайдалана алатындығы белгіленген:

мүше мемлекеттердің теміржол көлігі бәсекелестікке қабілеттілігін арттыру;

теміржол көлігімен жүк тасымалдауды жүзеге асыру үшін қолайлы жағдайлар жасау;

бұрын теміржол көлігімен жүзеге асырылмаған жаңа жүктер ағымын тарту;

темір жолдармен жүк тасымалдаудың іске қосылмаған немесе аз іске қосылған маршруттарын пайдалану мүмкіндігін қамтамасыз ету;

мүше мемлекеттердің темір жолдары бойынша жүк тасымалдау көлемінің өсуін ынталандыру, жаңа техника мен технологияларды енгізуді ынталандыру.

Соттың Үлкен алқасы теміржол көлігі ұйымдары оларға берілген шекті деңгейлер (бағалық шегі) шеңберінде жүк тасымалдау бойынша теміржол көлігі көрсететін қызметтер тарифтерінің деңгейін өзгерту туралы шешім қабылдау құқығын іске асыру кезінде теміржол көлігінің көрсететін қызметтерін нақты тұтынушылар – мүше мемлекеттердің шаруашылық



жүргізуші субъектілері үшін басымдықтар құруға жол бермеу қағидатын сақтауға міндетті екендігін белгілейді.

Осылайша, Соттың Үлкен алқасы мүше мемлекеттер халықаралық деңгейде тарифтерді қалыптастыру қағидаларын бекіте отырып, өздерінің оларға бағалық шегін белгілеу дискрециясын шектеген деп есептейді.

6. Хаттаманың № 2 қосымшасының 8-тармағына сәйкес мүше мемлекеттердің аумағы бойынша теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде қатынастар түрлері бойынша біріздендірілген тарифтер (экспорттық, импорттық және мемлекетішілік тарифтер) қолданылады.

Еуразиялық экономикалық одақ туралы шарт «біріздендірілген тариф» ұғымының анықтамасын қамтымайды. Осыған байланысты Соттың Үлкен алқасы біріздендіру (латынша *unus* – бір, *facio* – жасаймын) біркелкілікке, бірыңғай түрге, жүйеге немесе нысанға келтіруді білдіретіндігін және рұқсат етілген элементтер мен шешімдердің тізбесін қысқарту арқылы артық көптүрлілікті жоюға бағытталған тиімді, кең таралған әдіс болып табылатындығын түсіндіру қажет деп есептейді. Қарастырылатын мәнмәтінде тарифті біріздендіру әртүрлі тарифтер: экспорттық, импорттық және мемлекетішілік, бірыңғай біріздендірілген тарифпен алмастырылатындығында болып табылады. Біріздендіру мәні мүше мемлекеттер келісімге келе отырып, теміржол тасымалдары саласындағы протекционизмнен ерікті бас тартуында, бірақ әрбір мүше мемлекеттің біріздендірілген тарифті Шарттың № 20 қосымшасының 6-тармағында белгіленген қағидаларға сәйкес шектерде өздері анықтаған шеңберде өз бетінше белгіленетіндігінде.

Соттың Үлкен алқасы Хаттаманың № 2 қосымшасының 8-тармағының құқықтық нормасы Хаттаманың № 2 қосымшасының 6-тармағында қамтылған құқықтық нормаға қарағанда арнайы сипатқа ие және теміржол көлігі ұйымдары жүк тасымалдау бойынша қызметтер көрсету кезінде туындайтын қоғамдық қатынастарды ғана реттейтінін атап өту қажет деп есептейді. Алайда, біріздендірілген тарифтерге сонымен бірге Хаттаманың № 2 қосымшасының 6-тармағымен белгіленген шекті деңгейлер (бағалық шегі) институты қолданылады.

7. Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағы Хаттаманың № 2 қосымшасының 8-тармағында пайдаланылған «мүше мемлекеттердің аумағы бойынша» ұғымын нақтылайды және әрбір мүше мемлекет өзінің біріздендірілген тарифін қолданатын үш жағдайды белгілейді:

мүше мемлекеттер арасында басқа мүше мемлекеттің аумағы арқылы теміржол көлігімен жүк тамылдау кезінде;

мүше мемлекеттер арасында басқа мүше мемлекеттің темір жолдарының қатысуымен теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде;

бір мүше мемлекеттің аумағынан басқа мүше мемлекеттің аумағы арқылы үшінші елдерге мүше мемлекеттердің теңіз порттары арқылы және кері бағытта теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде.

Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағын дұрыс түсіну үшін Соттың Үлкен алқасы бұрын қолданылған құқықтық нормалармен

салыстыру арқылы олардың мәні мен мазмұнын ашуға мүмкіндік беретін оның ережелерін түсіндіруге тарихи тәсілдемені пайдалануға болады деп есептейді.

2015 жылы 1 қаңтарда күші жойылған 2010 жылғы 9 желтоқсандағы тарифтік саясат негіздерін қоса алғанда, Теміржол көлігінің көрсететін қызметіне қол жеткізуді реттеу туралы келісімнің (бұдан әрі – Келісім) 6-бабы 3-тармағына сәйкес, Тараптар 2013 жылдың 1 қаңтарына дейін өздеріне қатынас түрлері бойынша (жүктерді тасымалдау бойынша теміржол көлігі қызметін пайдалануға экспорттық, импорттық және мемлекетшілік тарифтер) өз Тараптары мемлекеттерінің аумақтарымен жүк тасымалдау бойынша теміржол көлігі көрсететін қызметтердің тарифтерін біріздендіруге міндеттеме алды.

Сонымен бірге, Келісімнің 7-бабының 2-тармағына сәйкес 2013 жылғы 1 қаңтардан бастап әрбір Тараптың біріздендірілген тарифі Тараптар мемлекеттері арасында басқа Тарап мемлекетінің аумағы арқылы транзитпен теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде де, бір Тарап мемлекетінің аумағынан екінші Тарап мемлекетінің аумағы арқылы транзитпен үшінші елдерге және кері бағытта теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде де қолдануға жатады. 1996 жылғы 18 қазандағы Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің теміржол көлігіне келісілген тарифтік саясатын белгілеу тұжырымдамасына сәйкес үйлестірілген және келісілген тарифтік саясатқа қатысты ол Келісімнің 7-бабының 1-тармағына сәйкес Тараптар мемлекеттерінің темір жолдарымен үшінші елдерден үшінші елдерге транзитпен жүк тасымалдау кезінде ғана қолданылған.

Келісімнің 7-бабының 2-тармағында қамтылған құқықтық норманы талдау негізінде Соттың Үлкен алқасы Кеден одағы және Бірыңғай экономикалық кеңістік шеңберінде теміржолмен жүк тасымалдауға қатысты біріздендірілген тариф сонымен бірге бір Тараптың мемлекеті аумағынан екінші Тараптың мемлекеті аумағы арқылы үшінші елдерге және кері бағытта транзитпен жүк тасымалдау кезінде де белгіленгені туралы қорытындыға келді. Бұл бір Тараптың мемлекеті аумағы арқылы транзитпен жүк тасымалдау кезінде біріздендірілген тарифтерді қолдану міндеттілігі Тараптар мемлекеттері аумақтарында жөнелту және (немесе) келу теміржол пунктерінде болуына қарай туындағанын білдіреді. Келісімде біріздендірілген тарифті қолдану үшін өзге талаптар немесе шектеулер көзделмеген.

8. Хаттаманың № 2 қосымшасының 14-тармағына сәйкес бір мүше мемлекеттің аумағынан екінші мүше мемлекеттің аумағы арқылы транзитпен үшінші елдерге және кері бағытта жүк тасымалдау кезінде (мүше мемлекеттердің теңіз порттары арқылы жүк тасымалдауды қоспағанда), сондай-ақ үшінші елдерден үшінші елдерге мүше мемлекеттердің аумағы арқылы транзитпен жүк тасымалдау кезінде 1996 жылғы 18 қазандағы Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің теміржол көлігіне келісілген тарифтік саясатты орнату тұжырымдамасына сәйкес үйлестірілген (келісілген) тарифтік саясат жүргізіледі.

Осылайша, Хаттаманың № 2 қосымшасының 14-тармағымен мүше мемлекеттер 1996 жылғы 18 қазандағы Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің теміржол көлігіне келісілген тарифтік саясатты орнату тұжырымдамасына сәйкес үйлестірілген (келісілген) тарифтік саясат жүргізу қажеттілігі туралы келісімге келе отырып, үшінші елдерден үшінші елдерге мүше мемлекеттердің аумағы арқылы транзитпен жүк тасымалдау кезінде ғана емес, сонымен қатар оларға қатысты бұрын Келісімнің 7-бабының 2-тармағына сәйкес біріздендірілген тарифтер қолданылған бір мүше мемлекеттің аумағынан екінші мүше мемлекеттің аумағы арқылы транзитпен үшінші елдерге және кері бағытта жүк тасымалдау кезінде де біріздендірілген тарифтерді қолдануға өз тәсілдемелерін түзетіп енгізген.

Сонымен қатар, Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағы мүше мемлекеттердің мүше мемлекеттің аумақтары арасында басқа мүше мемлекеттің темір жолдарының қатысуымен теміржол көлігімен жүк тасымалдауға және бір мүше мемлекеттің аумағынан екінші мүше мемлекеттің аумағы арқылы үшінші елдерге мүше мемлекеттердің теңіз порттары арқылы және кері бағытта теміржол көлігімен жүк тасымалдауға біріздендірілген тарифті қолдануы саласын кеңейтті.

Осыған байланысты Соттың Үлкен алқасы Хаттаманың № 2 қосымшасы жүкті жөнелту теміржол пункті немесе келу теміржол пункті Еуразиялық экономикалық одаққа мүше мемлекеттердің аумағынан тыс болған жағдайларда біріздендірілген тарифтерді қолдану мүмкіндігін алып тастай отырып, мүше мемлекеттердің аумағы арқылы транзиттік қатынаста жүк тасымалдауға тәсілдемелерді өзгерткені туралы пікір білдіреді. Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағына сәйкес біріздендірілген тарифтерді қолданудың міндетті талабы тек қана теміржолмен жүк тасымалдаудың бастапқы және соңғы пункттері мүше мемлекеттердің аумақтарында орналасуы ғана болды. Осы жағдайда жүктің бірнеше мүше мемлекеттің аумағы арқылы немесе транзитпен үшінші мемлекеттің аумағы арқылы өтуі Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағы негізінде біріздендірілген тарифтерді қолдану үшін елеулі мәнге ие болмайтыны туралы презумпция әрекет етеді.

Бұған қоса, егер Келісімде 7-баптың 1-тармағында да, 2-тармағында да Тараптардың мемлекеттері аумағы арқылы барлық жүк тасымалдаулар келу немесе жөнелту теміржол пункттеріне тәуелсіз транзиттік ретінде сыныпталса, Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағында «транзит» термині алып тасталған. Осыдан мүше мемлекеттердің аумақтары арасында (соның ішінде мүше мемлекеттердің теңіз порттары арқылы үшінші елдерге және кері бағытта), басқа мүше мемлекеттің темір жолдарының қатысуымен белгілі бір мүше мемлекеттің аумақтары арасында теміржол көлігімен жүк тасымалдау транзиттік деп саналмайтыны келіп шығады. Жүктің өтетін жолында аралық болып табылатын мүше мемлекет Хаттаманың № 2 қосымшасының 8 және 13-тармағы негізінде осындай тасымалдауларға бірыңғай экономикалық кеңістіктен тыс орналасқан үшінші елдің аумағының қатысуына тәуелсіз біріздендірілген тарифті қолдануға міндетті.

Сәйкесінше, тек Хаттаманың № 2 қосымшасының 14-тармағымен реттелетін жағдайларда ғана мүше мемлекеттің аумағы транзиттік болып табылады, бұл 1996 жылғы 18 қазандағы Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына қатысушы мемлекеттердің теміржол көлігіне келісілген тарифтік саясатты орнату тұжырымдамасына сәйкес үйлестірілген (келісілген) тарифтік саясат жүргізуді көздейді.

Сондықтан, Одаққа мүше мемлекеттер арасында, сондай-ақ үшінші мемлекеттің аумағын кесіп өтіп Одаққа мүше мемлекеттер арасында теміржолмен жүк тасымалдау біріздендірілген тариф қолданылатын Одақтың ішкі тасымалдаулары болып табылады.

Хаттаманың № 2 қосымшасының 13 және 14-тармақтарын өзгеше түсіну бірыңғай көлік кеңістігін қалыптастыру және мүше мемлекеттер тұтынушыларының осы әрбір мүше мемлекеттің тұтынушылары үшін құрылған жағдайлардан кем емес қолайлы жағдайларда әрбір мүше мемлекеттің аумағы бойынша тасымалдауды жүзеге асыру кезінде теміржол көлігі қызметтерін көрсетуге қолжетімділігін қамтамасыз ету секілді ЕАЭО үйлестірілген (келісілген) көлік саясатының мақсаттарына қарама-қайшы келеді.

Соттың Үлкен алқасы түсіндірудің телеологиялық тәсілі негізінде халықаралық экономикалық интеграция ұйымы ретінде Еуразиялық экономикалық одақтың және онда жүргізілетін үйлестірілген (келісілген) көлік саясатының мақсаттары Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағының нормалары оларға Одақтың жалқы жұмыс істеуі қағидаттарына сәйкес қол жеткізуге бағытталғанын білдіреді деген қорытындыға келді.

Хаттаманың № 2 қосымшасының 13-тармағының ережелері біріздендірілген тарифтерді қолдану бөлігінде, егер жөнелту теміржол пункті және келу пункті мүше мемлекеттердің аумағында орналасқан және теміржол көлігі қызметтерін тұтынушы Одаққа мүше мемлекеттің шаруашылық жүргізуші субъектісі болып табылатын болса, жүк тасымалдауға қолданылады, бұл ретте мүше мемлекеттердің аралық аумақтарының саны да, үшінші елдердің аумақтары арқылы транзит фактісі де, оған қоса, транзитпен жүк тасымалдау қатынастың теміржол желілерінде орналасу ерекшеліктерімен шарттастырылған кезде ешбір мәнге ие болмайды.

9. Жоғарыда жазылғандар негізінде Соттың Үлкен алқасы мынадай Консультативтік қорытынды береді:

Үйлестірілген (келісілген) көлік саясаты туралы Хаттаманың № 2 қосымшасы 13-тармағының ережелері (2014 жылғы 29 мамырдағы Еуразиялық экономикалық одақ туралы Шарттың № 24 қосымшасы) басқа мүше мемлекеттің аумағы арқылы мүше мемлекеттер арасында, басқа мүше мемлекеттің темір жолдарының қатысуымен мүше мемлекеттің аумақтары арасында теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде, сондай-ақ бір мүше мемлекеттің аумағынан басқа мүше мемлекеттің аумағы арқылы үшінші елдерге мүше мемлекеттердің теңіз порттары арқылы және кері бағытта жүк тасымалдау кезінде мүше мемлекеттердің аралық аумақтарының санына

және үшінші мемлекеттің аумағының қатысуына карамастан Одаққа мүше мемлекеттердің барлығының біріздендірілген тарифтерді қолдануын көздейді.

#### **V. Қорытынды ережелер**

Осы Консультативтік қорытындының көшірмесі Өтініш берушіге жіберілсін.

Консультативтік қорытынды Соттың ресми интернет сайтына орналастырылсын.

Төрағалық етуші

А.А. Федорцов

Судьялар

А.М. Ажибраимова

Э.В. Айриян

Ж.Н. Бәйішев

Д.Г. Колос

Т.Н. Нешатаева

В.Х. Сейтімова

Г.А. Скрипкина

А.Э. Туманян

К.Л. Чайка