



## ЕВРАЗИЯ ЭКОНОМИКАЛЫК БИРИМДИГИНИН СОТУ

---

КОНСУЛЬТАТИВДИК

КОРУТУНДУ

2017-жылдын 20-ноябры

Минск шаары

Евразия экономикалык биримдигинин Сотунун Чоң коллегиясы:

төрага А.А. Федорцов,  
баяндамачы судья А.Э.Туманян,  
судьялар А.М. Ажибраимова, Э.В. Айриян, Ж.Н. Баишев, Д.Г. Колос, Т.Н. Нешатаева,  
В.Х. Сейтимова, Г.А. Скрипкина, К.Л. Чайканын курамында,  
соттук жыйналыштын катчысы А.П. Малашконун катышуусу менен, иштин материалдарын иликтеп чыгып, баяндамачы судьяны угуп, Евразия экономикалык биримдигинин Сотунун Статутунун 46, 50, 68, 69, 73, 96, 98-пункттарын,

Евразия экономикалык биримдигинин Сотунун Регламентинин 72, 85 беренелерин жетекчиликке алып,

Кыргыз Республикасынын Транспорт жана жолдор министрлигинин Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жөнүндө протоколго (2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө келишимге № 24 тиркеме) № 2 тиркеменин 13-пунктун түшүндүрүү боюнча төмөнкү Консультативдик корутундуну чыгарат.

### **I. Арыз ээсинин суроосу**

Кыргыз Республикасынын Транспорт жана жолдор министрлиги (мындан ары – Арыз ээси) Евразия экономикалык биримдигинин Сотуна (мындан ары – Сот) Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жөнүндө протоколго (2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө келишимге № 24 тиркеме) № 2 тиркеменин (мындан ары – Протоколго № 2 тиркеме) 13-пунктуна, үчүнчү өлкөлөрдүн аймактарынын катышуусу менен транзиттик каттамда жүк ташууларга карата унификацияланган тарифти колдонуу жагында түшүндүрмө берүү өтүнүчү менен кайрылган.

Арызда Сотко кайрылуу үчүн Протоколго № 2 тиркеменин 13-пунктту Кыргыз Республикасы жана Казакстан Республикасы тарабынан ар кандай чечмелениши жана натыйжа катары, ар кандай колдонулушу негиз болгону көрсөтүлөт.

Кийинирээк, өзүнүн аргументтерин тактоо иретинде, Арыз ээси Кыргыз Республикасы темир жол каттамдарынын жайгашуусунун өзгөчөлүктөрүнөн улам түштүк аймактарына/аймактарынан (Ош, Жалал-Абад областтары) темир жол транспорту менен жүк ташууларды Казакстан Республикасынын жана Өзбекстан Республикасынын аймактары боюнча транзит менен жүргүзүүгө мажбур экенин билдирди.

Арыз ээсинин пикири боюнча, географиялык көз караштан алып караганда, Казакстан Республикасынын жана Өзбекстан Республикасынын аймактары аркылуу транзит менен

Кыргыз Республикасынын Ош жана Жалал-Абад областтарына темир жол транспорту менен жүк ташуулар Россия Федерациясынын Калининград областына Беларусь Республикасынын жана Литва Республикасынын аймактары аркылуу транзит менен жүргүзүлгөн темир жол транспорту менен жүк ташууларга окшош. Арыз ээсинин тийиштүү сурамына Беларусь Республикасынан жооп алынган, ага ылайык Россия Федерациясынын (анын ичинде порттор) Калининград областына (анын ичинде порттор) Беларусь Республикасынын жана Литва Республикасынын аймактары аркылуу транзит менен темир жол транспорту менен жүк ташууда унификацияланган тарифтер колдонулат.

Анткен менен, Арыз ээси белгилегендей, Казакстан Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү боюнча министрлигинин Транспорт комитетинин өзүнүн "Казакстан темир жолу" УК" АКсына болгон катында башка көз карашты билдирүү менен, Протоколго № 2 тиркеменин 13-пункту эки мүчө-мамлекет катышкан ташууларга гана тиешелүү экенин, жана буга байланыштуу Россия Федерациясынан Казакстан Республикасынын жана Өзбекстан Республикасынын аймактары аркылуу Кыргызстан Республикасына ташуулар Протоколго № 2 тиркеменин 13-пунктунун таасирине ылайык келбейт, жана аларга карата транзиттик тариф колдонулат деп көрсөткөн. Ушундай эле принцип менен Казакстан Республикасы тарабынан, Кыргыз Республикасынын түндүк областтарынан түштүк аймактарына Казакстан Республикасынын жана Өзбекстан Республикасынын аймактары аркылуу ташууларга да унификацияланган тарифтер колдонулбайт.

Арыз ээси Протоколго № 2 тиркеменин 13-пунктунун мындай түшүндүрүлүшүнө менен макул эмес, жана 2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө келишим (мындан ары – Келишим) 1969-жылдын 23-майындагы Эл аралык келишимдердин укугу жөнүндө Вена Конвенциясынын (мындан ары – Вена Конвенциясы) 31-беренесине ылайык, келишимдин терминдери контексттеги кадимки маанисине, ошондой эле келишимдин объектисине, максаттарына жараша ак ниет түшүндүрүлүшү керек деп эсептейт, жана Сотту үчүнчү өлкөлөрдүн аймактарынын катышуусу менен транзиттик каттамда жүк ташууларга унификацияланган тарифти колдонуу маселеси боюнча консультативдик корутунду чыгарууну өтүнөт.

## **II. Соттун компетенциясы**

Кыргыз Республикасынын Транспорт жана жолдор министрлигинин арызы боюнча консультативдик корутунду чыгарууга карата Соттун юрисдикциясы Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө келишимге № 2 тиркеме болуп эсептелген, Евразия экономикалык биримдигинин Сотунун Статутунун (мындан ары – Сот Статуту) 46 жана 49-пункттарынын, Соттун 2017-жылдын 11-сентябрындагы аны иш өндүрүшүнө кабыл алуу жөнүндө токтомунун негизинде аныкталган.

## **III. Соттогу процедура**

Сот Статутунун 68-пунктуна ылайык түшүндүрүү жөнүндө иштерди кароонун тартиби Жогорку Евразия экономикалык кеңешинин 2014-жылдын 23-ноябрындагы № 101 чечими менен бекитилген Евразия экономикалык биримдигинин Сотунун Регламенти (мындан ары – Сот Регламенти) менен аныкталат.

Түшүндүрүү жөнүндө ишти кароого даярдыктын алкагында Сот Регламентинин 75-беренесинин тартибинде Евразия экономикалык комиссиясына, мүчө мамлекеттердин мамлекеттик органдарына жана илимий мекемелерине, Шериктештиктин мүчө мамлекеттеринин Темир жол транспорту боюнча кеңешинин Дирекциясына, Темир жол жана инфраструктура ишканаларынын европалык коомдоштугунун дарегине сурамдар жөнөтүлгөн.

Евразия экономикалык комиссиясынан, Армения Республикасынын Транспорт, байланыш жана маалыматтык технологиялар министрлигинен, Беларусь Республикасынын

Транспорт жана коммуникациялар министрлигинен, Казакстан Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү боюнча министрлигинен, Кыргыз Республикасынын Транспорт жана жолдор министрлигинен, Россия Федерациясынын Федералдык темир жол агенттигинен, Беларусь мамлекеттик транспорт университетинен, Беларусь "Транстехника" транспортту илимий-изилдөө институтунан, Шериктештиктин мүчө мамлекеттеринин Темир жол транспорту боюнча кеңешинин Дирекциясынан, Россия Федерациясынын Өкмөтүнө караштуу Мыйзам чыгаруу жана салыштырма укук таануу институтунан (Россия Федерациясы), М. Тынышпаев атындагы Казак транспорт жана коммуникациялар академиясынан, Н. Исанов атындагы Кыргыз мамлекеттик курулуш, транспорт жана архитектура университетинен, Темир жол транспорту боюнча илимий-изилдөө институтунан (Россия Федерациясы), Транспорт жана коммуникациялар боюнча илимий-изилдөө институтунан (Казакстан Республикасы), Император Александр I атындагы Петербург мамлекеттик жол каттамдар университетинен, Россиялык транспорт университетинен жооптор алынган.

#### **IV. Соттун корутундулары**

Сот Статутунун 50-пунктун жетекчиликке алуу менен Соттун Чоң коллегиясы Келишимдин жоболорун Вена Конвенциясынын 31-беренесинин жоболорун эске алуу менен, жалпыга таанылган принциптердин жана эл аралык укуктук ченемдердин негизинде алардын ортосундагы системалык өз ара байланышта түшүндүрөт.

1. Евразия экономикалык биримдигинин алкагында (мындан ары – Биримдик, ЕАЭБ) Келишимдин 1-беренесинин 1-пунктуна ылайык, товарлардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн жана жумушчу күчтөрдүн эркиндиги, ушул Келишим менен аныкталган экономиканын тармактарында координацияланган, макулдашылган же бирдиктүү саясатты жүргүзүү камсыздалат.

Келишимдин 4-беренесине ылайык Биримдиктин негизги максаттары болуп төмөнкүлөр эсептелет:

алардын калкынын жашоо деңгээлин жогорулатуу кызыкчылыгында мүчө мамлекеттердин экономикаларынын туруктуу өнүгүүсү үчүн шарттарды түзүү;

Биримдиктин алкагында товарлардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн, капиталдын жана эмгек ресурстарынын бирдиктүү рыногун түзүүгө умтулуу;

глобалдык экономиканын шарттарында улуттук экономикаларды ар тараптуу модернизациялоо, кооперациялоо жана атаандаштыгын жогорулатуу.

Көрсөтүлгөн максаттарга жетүү үчүн мүчө мамлекеттер Келишимде жана Биримдиктин алкагындагы эл аралык келишимдер аныкталган чектерде жана көлөмдөрдө Биримдикке компетенция ыйгарышты. Өз кезегинде, мүчө мамлекеттер Биримдик өзүнүн функцияларын аткаруусу үчүн жагымдуу шарттарды түзүүгө жана анын максаттарына жетүүнү коркунучка коюуга жөндөмдүү чаралардан баш тартууга, ошондой эле Келишим жана Биримдиктин алкагында аныкталган эл аралык келишимдер менен аныкталган чектерде, көлөмдөрдө жана чөйрөлөрдө координацияланган же макулдашылган саясатты жүргүзүүгө милдеттеме алышкан. Башка чөйрөлөрдө, тактап айтканда, Келишимде тике көрсөтүлбөгөн чөйрөлөрдө мүчө мамлекеттер координацияланган же макулдашылган саясатты жүргүзүүгө гана умтулушат.

Жогоруда көрсөтүлгөндөрдөн улам Соттун Чоң коллегиясы "координацияланган саясат" жана "макулдашылган саясат" түшүнүктөрү бир маанидеги түшүнүктөр эмес, жана Келишимде аныкталган экономиканын конкреттүү тармактарына карата мүчө мамлекеттер координацияланган же болбосо макулдашылган саясатты жүзөгө ашырары жөнүндө корутунду чыгарат. Бул Келишимдин 2-беренесинде камтылган ченем-аныктамалар менен тастыкталат, аларга ылайык, эгерде координацияланган саясат Биримдиктин органдарынын алкагында жактырылган жалпы ык-амалдардын негизинде мүчө мамлекеттердин кызматташуу жүргүзүүсүн гана болжосо, макулдашылган саясат мүчө мамлекеттер

тарабынан ар кандай чөйрөлөрдө иш жүзүндө жүргүзүлөт жана укуктук жөнгө салууну болжойт, анын ичинде Биримдиктин чечимдеринин негизинде.

2. Биримдиктин негизги максаттары ЕАЭБдин ишмердүүлүгүнүн конкреттүү багыттарына жараша конкреттештирилет жана толукталат.

Келишимдин XXI бөлүмүндө ("Транспорт") ЕАЭБтеги транспорт саясатынын негизги жоболору аныкталган.

Келишимдин 86-беренесинин 1-пунктуна ылайык, Биримдикте координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жүргүзүлүп, ал экономикалык интеграцияны камсыздоого, атаандаштык, ачыктык, ишенимдүүлүк, жеткиликтүүлүк жана экологиялуулук принциптерине негизделген бирдиктүү транспорт мейкиндигин ырааттуулук менен жана бара-бара калыптандырууга багытталган.

Бул укук ченеминде белгиленгендей, мүчө мамлекеттер транспорт чөйрөсүндө аныкталган максаттарга, коюлган милдеттерге жана түзүлгөн артыкчылыктарга жараша координацияланган жана ошондой эле макулдашылган саясат жүргүзүшөт.

Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясатынын негизги милдети экономикалык мамилелердин формасы катары аныкталган транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун түзүү болуп саналат, анда бүтүндөй Евразия экономикалык биримдигинде транспорттук кызмат көрсөтүүлөр үчүн бирдей жана паритеттик шарттар түзүлөт. Негизги артыкчылыктардын бири – мүчө мамлекеттердин транспорт системаларынын жыйындысы катары ЕАЭБтин бирдиктүү транспорттук мейкиндигин түзүү, анын алкагында мүчө мамлекеттердин транспорт чөйрөсүндөгү мыйзамдарын айкалыштыруунун негизинде жүргүнчүлөрдүн тоскоолдуксуз жүрүүлөрү, жүктөрдүн жана транспорт каражаттарынын көчүүсү, алардын техникалык жана технологиялык ылайыктуулугу аныкталат.

Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясатынын башка милдеттеринин жана артыкчылыктарынын катарына Келишимдин 86-беренеси мүчө мамлекеттин транспорттук системаларын дүйнөлүк транспорттук системага интеграциялоону, мүчө мамлекеттердин транзиттик потенциалын натыйжалуу колдонууну, транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн сапатын жогорулатууну, транспорттогу коопсуздукту камсыздоону, айлана чөйрөгө жана адамдын ден-соолугуна транспорттун зыяндуу таасирин төмөндөтүүнү, жагымдуу инвестициялык климатты түзүүнү киргизет.

3. Соттун Чоң коллегиясы мүчө мамлекеттерде темир жол транспорту табигый монополияларга киргендигин белгилейт, Келишимдин 78-беренесинин 3-пунктуна ылайык табигый монополиялардын конкреттүү чөйрөлөрүндөгү укуктук мамилелер Келишимдин XX («Энергетика») жана XXI («Транспорт») бөлүмдөрүндө каралган өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен, Келишимдин XIX («Табигый монополиялар») бөлүмү менен аныкталат.

Өз кезегинде Келишимдин 87-беренесинин 1-пунктуна ылайык, XXI («Транспорт») бөлүмүнүн жоболору ушул Келишимдин XVIII («Атаандаштыктын жалпы принциптери жана эрежелери») жана XIX («Табигый монополиялар») бөлүмдөрүнүн жоболорун жана Келишимге № 24 Тиркемеде каралган өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен автомобиль, аба, суу жана темир жол транспортуна карата колдонулат.

Мындан улам, темир жол ташуулар чөйрөсүндө келип чыккан укуктук мамилелерди жөнгө салуу табигый монополиялардын ишмердүүлүгүн аныктоочу жалпы жоболордун негизинде жана аларга ылайык жүргүзүлөт.

Мындан улам, Соттун Чоң коллегиясы Арыз ээсинин койгон суроосуна толук жана объективдүү жооп берүү үчүн табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салуу үчүн аныкталган түшүнүктөрдү, принциптерди жана эрежелери кароо зарыл деп эсептейт. Анткени алар Келишимдин XXI («Транспорт») бөлүмүнүн, Келишимге № 24 Тиркеме болуп эсептелген Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жөнүндө протоколдун (мындан ары – Келишимге № 24 Тиркеме) жоболору менен органикалык өз ара байланышта турат жана мүчө мамлекеттер темир жол транспорту чөйрөсүндөгү мамилелерди жөнгө салууда колдонгон формаларды жана ыкмаларды аныкташат.

4. Келишимге № 20 Тиркеме болуп эсептелген Табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салуунун бирдиктүү принциптери жана эрежелери жөнүндө протоколдун (мындан ары – Келишимге № 20 Тиркеме) 2-пунктунда каралган ченем-аныктамага ылайык, табигый монополия – кызмат көрсөтүүлөр рыногунун кызмат көрсөтүүлөрдүн айрым түрлөрүнө талапты канааттандыруу үчүн атаандаш шарттарды түзүү, өндүрүштүн жана кызматтын бул түрүн көрсөтүүнүн технологиялык өзгөчөлүктөрүнө байланыштуу мүмкүн эмес же экономикалык жактан максатка ылайыксыз болгон абалы.

Бул укуктук ченемдин маанисинен алганда, табигый монополиянын маңызы – бул натыйжалуу өндүрүш жана продукциянын же кызмат көрсөтүүнүн каалагандай көлөмүн бөлүштүрүү жалгыз өндүрүүчү болгондо гана, ал эми өндүрүштүн аныкталган деңгээлинде коромжулардын чондугу бир өндүрүүчү үчүн эки же андан ашык өндүрүүчүгө караганда азыраак азыраак болгондо мүмкүн болгон рыноктук жагдай экенин түшүнүүгө болот. Бул учурда атаандаштардын болушу параллелдүү инфраструктураны түзүүгө жумшалган акталбаган чыгымдарга алып келет. Мындай рыноктук жагдай технологиянын өзгөчөлүктөрүнүн, продукция жана ресурстар, көрсөтүүлүүчү кызматтардын уникалдуулугунун жана рынокко кирүү жогору тоскоолдуктар менен коштолуп, ээлик кылуучу субъект автоматтык түрдө монополист болгондуктан жана анын укуктук статусу аныкталгандын натыйжасында болушу мүмкүн.

Келишимге № 20 Тиркеменин 3-пункту жалпыланган түрдө жалпы принциптерди – негиз салуучу башаттарды бекитет, аларды мүчө мамлекеттер табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн, жөнгө салууда жана (же) көзөмөлдөөдө жетекчиликке алышы керек, анын ичинде темир транспортунун Келишимге № 20 Тиркеменин № 1 жана № 2 тиркемелеринде көрсөтүлгөн кызматтарын көрсөтүү чөйрөсүндө, атап айтканда:

мүчө мамлекеттердин керектөөчүлөрүнүн жана табигый монополиялардын субъекттеринин кызыкчылыктарынын көрсөтүлүүчү кызматтардын жеткиликтүүлүгүн жана керектөөчүлөр үчүн алардын сапатынын тийиштүү деңгээлин, табигый монополиялардын субъекттеринин натыйжалуу иштешин жана өнүгүүсүн камсыз кылуучу балансын сактоо;

тармактык өзгөчөлүктөрдү, алардын ишмердүүлүгүнүн масштабдарын, рыноктук конъюнктураны, орто мөөнөттүү (узак мөөнөттүү) макроэкономикалык жана тармактык божомолдорду, ошондой эле бул субъекттерди тарифтик (бааны) жөнгө салуунун чараларын, анын ичинде мүчө мамлекеттердин кайсынысына болбосун керектөөчүнүн (керектөөчүлөрдүн тобунун) таандык принциби боюнча аныкталбай турган дифференциацияланган тарифти аныктоо мүмкүнчүлүгүн колдонууну эске алуу менен табигый монополиялардын субъектилерин ийкемдүү тарифтик (бааны) жөнгө салууну колдонуу;

ички рынокторго жетүүнүн тоскоолдуктарын төмөндөтүү, анын ичинде табигый монополиялардын субъектилеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүүнү камсыздоо;

табигый монополиялардын субъекттери табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү эрежелерине баш ийүүсүн камсыздоо ;

аныкталган тарифтердин (баалардын) жөнгө салууга тиешелүү болгон табигый монополиялардын чөйрөлөрүндө кызмат көрсөтүүлөрүнүн сапатына шайкеш келишин камсыздоо;

керектөөчүлөрдүн кызыкчылыктарын, анын ичинде табигый монополиялардын жөнгө салынуучу кызмат көрсөтүүлөргө тарифтерди (бааларды) колдонууга байланыштуу ар кандай тартип бузуулардан коргоо.

Соттун Чоң коллегиясы табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салуунун жалпы принциптеринин жана Келишимге № 20 Тиркемеде аныкталган эрежелердин негизинде, мүчө мамлекеттер жөнгө салуунун төмөнкүдөй түрлөрүн (формаларын, ыкмаларын, методдорун, инструменттерин) колдонушат:

- 1) тарифтик (бааны) жөнгө салуу;
- 2) Келишимге № 20 Тиркеме менен аныкталган жөнгө салуунун түрлөрү;
- 3) мүчө мамлекеттердин мыйзамдарында аныкталган жөнгө салуунун башка түрлөрү.

Соттун Чоң коллегиясы табигый монополиялардын субъекттеринин мүчө мамлекеттердин деңгээлинде аткарылган ишмердүүлүгүн тарифтик (бааны) жөнгө салуунун биринчи деңгээлдеги маанисин белгилейт. Анткен менен бул маселеде мүчө мамлекеттердин дискрециясы абсолюттуу эмес жана Келишимге № 20 Тиркеменин 6-пунктуна ылайык, төмөнкүдөй жолдор менен гана ишке ашырылышы мүмкүн:

1) улуттук орган табигый монополиянын субъекти тарифтерди (бааларды) аныктоодо жана колдонууда таянуучу методологияны жана аны колдонуунун эрежелерин аныктоо (бекитүү), ошондой эле улуттук орган тарабынан табигый монополиялардын субъекттеринин тарифтерди (бааларды) колдонушун көзөмөлдөө;

2) улуттук орган тарабынан табигый монополиянын субъекти тарифтерди (бааларды) аныктоодо жана колдонууда таянуучу методологияны жана аны колдонуунун эрежелерин аныктоо (бекитүү), ошондой эле улуттук орган тарабынан табигый монополиялардын субъекттеринин тарифтерди (бааларды) колдонушун көзөмөлдөө.

Ошентип, табигый монополиялардын субъектилеринин ишмердүүлүгүн тарифтик (бааны) жөнгө салуу мүчө мамлекеттер тарабынан Келишимде аныкталган ык-амалдардын негизинде жүргүзүлөт.

Табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүүнү камсыздаган жөнгө салуу эрежелерин аныктоо улуттук мыйзамдардын чөйрөсүнө киргизилген. Бул эрежелерди жана аларга кошулуунун шарттарын (кошулуу, пайдалануу) аткарууга көзөмөл жүргүзүү мүчө мамлекеттердин улуттук органдарына жүктөлгөн (Келишимге № 20 Тиркеменин 13-пункту). Ошол эле учурда табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү бир мүчө мамлекеттин табигый монополиялар чөйрөсүнө кирген табигый монополиялар субъекттери тарабынан көрсөтүлгөн кызматы башка мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрүнө, техникалык мүмкүнчүлүктөр болгон учурда, биринчи мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрүнө ошондой эле кызмат көрсөтүлгөндөн кем эмес шартта көрсөтүлүшү катары каралат.

5. Келишимге № 24 Тиркеменин 18-пункту темир жол транспорту чөйрөсүндөгү негизги максаттар катары транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун бара-бара түзүүнү, ар бир мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу жүк ташууну жүргүзүүдө анын кызмат көрсөтүүлөрүнө мүчө мамлекеттердин керектөөчүлөрүнүн жетүүсүн ошол мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрү үчүн түзүлгөн шарттардан кем эмес шарттарда камсыздоону, темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн керектөөчүлөрүнүн жана мүчө мамлекеттин темир жол транспорт уюмдарынын ортосундагы экономикалык кызыкчылыктардын тең салмактуулугун сактоону белгилейт.

Бул максаттарды жүзөгө ашыруу үчүн Протоколго № 2 Тиркеменин 6-пунктунда жалпы эреже аныкталып, ага ылайык темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтер жана (же) алардын чектик деңгээли (баанын чеги) мүчө мамлекеттердин мыйзамдарга жана эл аралык келишимдерге ылайык аныкталат (өзгөртүлөт), ошол эле учурда өзүнүн мүчө мамлекетинин мыйзамдарына ылайык тарифтерди дифференциациялоо мүмкүнчүлүгү камсыздалат.

Соттун Чоң коллегиясы Протоколго № 2 Тиркеменин 6-пунктунда камтылган укуктук ченем универсалдык мүнөздө болуп, жана темир жол транспортунун уюмдары керектөөчүлөргө көрсөткөн (аткарган) кызматтардын (иштердин) бардык түрлөрүнө таркалат деп эсептейт, анын ичинде:

жүк ташууларга жана жүк (анын ичинде бош составдарды) ташууну уюштурууга жана аткарууга байланышкан кошумча кызмат көрсөтүүлөргө (иштерге);

жүргүнчүлөрдү, багажды, жүк багажды, почталык жөнөтүүлөрдү ташууга жана мындай ташууларга байланышкан кошумча кызмат көрсөтүүлөргө (иштерге);

инфраструктуралык кызмат көрсөтүүлөрүнө.

Ошол эле учурда, табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүнө темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди жана (же) алардын чектик

деңгээлдерин (баанын чегин) аныктоо (өзгөртүү) боюнча жөнгө салууну жана (же) көзөмөлдү жүргүзгөн ыйгарым укуктуу улуттук органдын укуктары мүчө мамлекеттин мыйзамдары гана эмес, Протоколго № 2 Тиркеменин жоболору менен да чектелет.

Протоколго № 2 Тиркеменин 9-пункту темир жол транспортунун уюмдарына экономикалык максатка ылайыктуулукка жараша, мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына ылайык, алардын ыйгарым укуктуу органдары тарабынан аныкталган же макулдашылган чектик деңгээлдердин (баа чегинин) алкагында жүк ташуулар боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечим кабыл алуу укугун берет.

Ошону менен бирге, Протоколго № 2 Тиркеменин 9-пунктунда темир жол транспортунун уюмдары берилген бул укуктарды төмөнкүдөй максаттарга жетүү үчүн гана колдоно алаары аныкталган:

мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн жогорулатуу;

жүктөрдү темир жол транспорту менен ташууларды жүргүзүү үчүн жагымдуу шарттарды түзүү;

мурда темир жол транспорту менен жүргүзүлбөгөн жаңы жүк ташуу агымдарын тартуу;

темир жолдору боюнча жүктөрдү ташуунун пайдаланылбаган же аз пайдаланылган каттамдарын колдонуу мүмкүнчүлүгүн камсыздоо;

мүчө мамлекеттердин темир жолдору боюнча жүктөрдү ташуунун көлөмүнүн өсүшүн өбөлгөлөө, жаңы техниканы жана технологияларды жайылтууну өбөлгөлөө.

Соттун Чоң коллегиясы чектик деңгээлдердин (баа чегинин) алкагында жүктөрдү ташуу боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечим кабыл алуу укугун жүзөгө ашырууда темир жол транспортунун уюмдары темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн конкреттүү керектөөчүлөрү – мүчө мамлекеттердин ээлик кылуучу субъекттери үчүн артыкчылыктарды жаратууга жол бербестик принцибин сактоого милдеттүү экенин констатациялайт.

Демек, Соттун Чоң коллегиясы мүчө мамлекеттер тарифтерди эл аралык деңгээлде түзүү принцибин бекитүү менен, аларды баа чектери менен аныктоого өзүнүн дискрециясын чектеши деп эсептейт.

6. Протоколго № 2 Тиркеменин 8-пунктуна ылайык жүктөрдү темир жол транспорту менен мүчө мамлекеттердин аймактары боюнча ташууда каттамдардын бардык түрлөрү (экспорттук, импорттук жана мамлекет ичиндеги тарифтер) боюнча унификацияланган тарифтер колдонулат.

Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө Келишимде "унификацияланган тариф" түшүнүгүнүн аныктамасы жок. Буга байланыштуу Соттун Чоң коллегиясы унификация – бул (латын т-н. unus – бир, facio – жасап жатам) бир түргө, системага же формага келтирүү дегенди билдирээрин жана жол берилген элементтердин жана чечимдердин тизмесин кыскартуу жолу менен ашыкча көп түрдүүлүктү жокко чыгарууга багытталган кеңири таралган ыкма болуп саналаарын түшүндүрүүнү зарыл деп эсептейт. Каралап жаткан контекстте тарифти унификациялоо – бул ар кандай тарифтер: экспорттук, импорттук жана мамлекет ичиндеги тарифтер бирдиктүү унификацияланган тариф менен алмаштыруу дегенди туюндурат. Унификациянын маңызы – бул мүчө мамлекеттер макулдашууга келүү менен темир жол ташуулар чөйрөсүндө протекционизмден өз ыктыяры менен баш тартканында, бирок унификацияланган тарифти ар бир мүчө мамлекет, Келишимге № 20 Тиркеменин 6-пункту менен аныкталган эрежелерге ылайык өзү аныктаган чектердин алкагында өз алдынча белгилейт.

Соттун Чоң коллегиясы Протоколго № 2 Тиркеменин 8-пунктунун укуктук ченеми, Протоколго № 2 Тиркеменин 6-пунктунда камтылган укуктук ченемден айырмаланып, атайын мүнөзгө ээ экенин жана темир жол транспортунун уюмдары жүктөрдү ташуу боюнча кызматтарды көрсөтүү учурунда пайда болгон коомдук мамилелерди гана жөнгө салаарын

белгилеп өтүүнү зарыл деп эсептейт. Анткен менен, унификацияланган тарифтерге да Протоколго № 2 Тиркеменин 6-пунктунда аныкталган чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) институту колдонулат.

7. Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пункту Протоколго № 2 Тиркеменин 8-пунктунда колдонулган "мүчө мамлекеттердин аймактары боюнча" түшүнүктү конкреттештирет, жана ар бир мүчө мамлекет өзүнүн унификацияланган тарифтерин колдонгон төмөнкүдөй үч жагдайды аныктайт:

мүчө мамлекеттердин ортосунда башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу темир жол транспорту менен жүк ташууларда;

мүчө мамлекеттин аймактарынын ортосунда башка мүчө мамлекеттин темир жолдорунун катышуусу менен темир жол транспорту менен жүк ташууларда;

жүктөрдү темир жол транспорту менен бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу жана кайра кайткан багытта ташууда.

Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктун туура түшүнүү үчүн Соттун Чоң коллегиясы анын жоболорун чечмелөөгө карата тарыхый ык-амалды колдонууну мүмкүн деп эсептейт.

Ал буга чейин колдонулган укуктук ченемдер менен салыштыруу жолу менен жоболордун маңызын ачууга мүмкүндүк берет.

2010-жылдын 9-декабрындагы Темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жектиликти жөнгө салуу жөнүндө макулдашуунун (мындан ары – Макулдашуу) (2015-жылдын 1-январынан тарта күчүн жоготкон) 6-беренесинин 3-пунктуна ылайык, анын ичинде тарифтик саясаттын негиздери, Тараптар 2013-жылдын 1-январына чейин каттамдардын түрлөрү боюнча (жүктөрдү ташуу боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө экспорттук, импорттук жана мамлекет ичиндеги тарифтер), өздөрүнүн Тараптарынын мамлекеттеринин аймактары боюнча жүктөрдү ташууда темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди унификациялоо милдеттемесин алышкан.

Ошону менен бирге, Макулдашуунун 7-беренесинин 2-пунктуна ылайык, 2013-жылдын 1-январынан тарта, Тараптардын ар биринин унификацияланган тарифи жүктөрдү темир жол транспорту менен Тарап мамлекеттердин ортосунда ташууда да, жүктөрдү темир жол транспорту менен бир Тарап мамлекеттин аймагынан башка Тарап мамлекеттин аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө транзит менен жана артка карай багытта ташууда да колдонууга жаткан. 1996-жылдын 18-октябрындагы Көз карандысыз мамлекеттердин катышуучу-мамлекеттеринин темир жол транспортунда макулдашылган тарифтик саясатты аныктоо концепциясына ылайык координацияланган жана макулдашылган тарифтик саясат жөнүндө айта турган болсок, анда ал Макулдашуунун 7-беренесинин 1-пунктуна ылайык, Тарап мамлекеттердин темир жолдору боюнча транзит менен үчүнчү өлкөлөрдөн үчүнчү өлкөлөргө жүк ташууларда гана колдонулган.

Макулдашуунун 7-беренесинин 2-пунктунда камтылган укуктук ченемди талдоонун негизинде Соттун Чоң коллегиясы Бажы биримдигинин жана Бирдиктүү экономикалык мейкиндиктин алкагында темир жол менен жүк ташууларга карата унификацияланган тариф бир Тарап мамлекеттин аймагынан транзит менен башка Тараптын аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө жана артка карай багытта жүк ташууларда да аныкталгандыгы жөнүндө корутундуга келген. Демек, Тараптардын биринин мамлекетинин аймагы аркылуу транзит менен жүк ташууда унификацияланган тарифтерди колдонуу милдети Тараптардын мамлекеттеринин аймактарында темир жолдук жөнөө жана (же) баруучу пункттарынын жайгашкан жерине жараша келип чыккан. Унификацияланган тарифти колдонуу үчүн башка талаптар же чектөөлөр каралган эмес.

8. Протоколго № 2 Тиркеменин 14-пунктуна ылайык бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу транзит менен үчүнчү өлкөлөргө жана артка карай багытта (мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу жүктөрдү ташуудан



бөлөк) жүк ташууларда, ошондой эле үчүнчү өлкөлөрдөн үчүнчү өлкөлөргө мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу транзит менен жүк ташууларда Көз карандысыз Мамлекеттер Шериктештигинин мүчө мамлекеттеринин 1996-жылдын 18-октябрындагы Темир жол транспортунда макулдашылган тарифтик саясатты аныктоо концепциясына ылайык координацияланган (макулдашылган) тарифтик саясат жүргүзүлөт.

Демек, Протоколго № 2 Тиркеменин 14-пункту менен мүчө мамлекеттер координацияланган (макулдашылган) тарифтик саясатты Көз карандысыз Мамлекеттер Шериктештигинин мүчө мамлекеттеринин 1996-жылдын 18-октябрындагы Темир жол транспортунда макулдашылган тарифтик саясатты аныктоо концепциясына ылайык жүргүзүү зарылчылыгы жөнүндө макулдашууга келүү менен, унификацияланган тарифтерди жүктөрдү мүчө мамлекеттердин аймактары аркылуу транзит менен үчүнчү өлкөлөргө ташууларда гана эмес, бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу транзит менен үчүнчү өлкөлөргө жана артка карай багытта жүк ташууларда (ага чейин аларга карата Макулдашуунун 7-беренесинин 2-пунктуна ылайык унификацияланган тарифтер колдонулган) да колдонууга карата өздөрүнүн мамилелерин түзөшкөн.

Ошону менен бирге, Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пункту мүчө мамлекеттер унификацияланган тарифти колдонуу чөйрөсүн мүчө мамлекеттин аймактарынын ортосунда башка мүчө мамлекеттин темир жолдорунун катышуусу менен темир жол транспорту менен жүк ташуулар, жүктөрдү темир жол транспорту менен бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу жана кайра кайткан багытта ташуулар менен кеңейткен.

Буга байланыштуу, Соттун Чоң коллегиясы Протоколго № 2 Тиркеме мүчө мамлекеттердин аймактары аркылуу транзиттик каттамдарда жүктөрдү ташууга карата ык-амалдарды өзгөртүп, жүктүн темир жолдук жөнөө пункту же темир жолдук баруу пункту Евразия экономикалык биримдигинин мүчө мамлекеттеринин аймагынан ташкары жайгашкан учурларда, унификацияланган тарифтерди колдонуу мүмкүнчүлүгүн жокко чыгарган деген пикирди билдирет. Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктуна ылайык, унификацияланган тарифтерди колдонуунун милдеттүү шарты мүчө мамлекеттердин аймактарында жүктөрдү темир жол аркылуу ташууну баштапкы жана акыркы пункттарын табуу гана болгон. Бул учурда жүк бир нече мүчө мамлекеттин аймактары аркылуу же транзит менен үчүнчү мамлекеттин аймагы аркылуу өтүүсүндө Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктунун негизинде унификацияланган тарифти колдонуу үчүн олуттуу негиз жок деген презумция колдонулат.

Мындан тышкары, эгерде Макулдашууда 7-берененин 1-пунктунда да, 2-пунктунда да, баруучу же жөнөөчү темир жол пункттарына көз карандысыз, Тарап мамлекеттердин аймактары аркылуу бардык жүк ташуулар транзиттик деп квалификацияланса, Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктунда "транзит" термини жокко чыгарылган. Демек, мүчө мамлекеттердин аймактарынын ортосунда (анын ичинде мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу үчүнчү өлкөлөргө жана кайра багытта), башка мүчө мамлекеттин темир жолдорунун катышуусу менен бир эле мамлекеттин аймактарынын ортосунда темир жол транспорту менен жүк ташуулар транзиттик болуп эсептелбейт. Жүк бара жаткан жолдо аралык болуп эсептелген мүчө мамлекет бирдиктүү экономикалык мейкиндиктен тышкары жайгашкан үчүнчү өлкөлөрдүн аймактары мындай ташууларга катышуусуна көз карандысыз, Протоколго № 2 Тиркеменин 8- жана 13-пункттарынын негизинде, унификацияланган тарифти колдонууга милдеттүү.

Демек, Протоколго № 2 Тиркеменин 14-пункту менен жөнгө салынган учурларда гана мүчө мамлекеттин аймагы транзиттик болуп эсептелет, ал эми координацияланган (макулдашылган) тарифтик саясат Көз карандысыз Мамлекеттер Шериктештигинин мүчө мамлекеттеринин 1996-жылдын 18-октябрындагы Темир жол транспортунда макулдашылган тарифтик саясатты аныктоо концепциясына ылайык жүргүзүлүшү керек.

Мындан улам, Биримдиктин мүчө мамлекеттеринин ортосундагы, ошондой эле үчүнчү мамлекеттин аймагын кесип өтүү менен Биримдиктин мүчө мамлекеттеринин

ортосундагы темир жол жүк ташуулары Биримдиктин ички ташуулары болуп эсептелет жана аларга карата унификацияланган тариф колдонулат.

Протоколго № 2 Тиркеменин 13-жана 14-пункттарын башкача түшүнүү, ЕАЭБтин координацияланган (макулдашылган) транспорттук саясатынын бирдиктүү транспорт мейкиндигин түзүү жана ар бир мүчө мамлекеттин аймагы боюнча ташууларды жүргүзүүдө мүчө мамлекеттердин керектөөчүлөрүнүн темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жеткилигин ар бир мүчө мамлекеттин өзүнүн керектөөчүлөрү үчүн түзүлгөн шарттардан кем эмес шарттарда камсыздоо сыяктуу максаттарына каршы келет.

Соттун Чоң коллегиясы телеологиялык ыкманын негизинде, экономикалык интеграциянын эл аралык уюму катары, Евразия экономикалык биримдигинин максаттары жана анда жүргүзүлгөн координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктунун ченеминин Биримдиктин ишинин жалпы принциптерине ылайык аларга жетишүүгө багытталгандыгын аныктайт деген корутунду чыгарат келет.

Эгерде темир жолдук жөнөө пункту жана баруу пункту мүчө мамлекеттердин аймактарында жайгашса, жана темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн керектөөчүсү Биримдиктин мүчө мамлекетинин ээлик кылуучу субъекти болуп эсептелсе, Протоколго № 2 Тиркеменин 13-пунктунун жоболорун унификацияланган тарифтерди колдонуу жагынан жүк ташууларга карата колдонууга болотбул учурда мүчө мамлекеттердин аралык аймактарынын саны да, үчүнчү өлкөлөрдүн аймактары аркылуу транзиттин факты да мааниге ээ эмес, өзгөчө жүктү транзит менен ташуу темир жол каттамдарынын жайгашуусунун өзгөчөлүктөрү менен шартталган учурларда.

9. Жогоруда айтылгандардын негизинде Соттун Чоң коллегиясы төмөнкүдөй Консультативдик корутунду чыгарат:

Координацияланган (макулдашылган) транспорттук саясат жөнүндө протоколго № 2 Тиркеменин (2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык биримдиги жөнүндө келишимге № 24 Тиркеме) 13-пунктунун жоболору Биримдиктин бардык мүчө мамлекеттери тарабынан жүктөрдү темир жол транспорту менен башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу мүчө мамлекеттердин ортосунда, башка мүчө мамлекеттин темир жолдорунун катышуусу менен бир мүчө мамлекеттин аймактарынын ортосунда ташууларда, ошондой эле бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу жана артка карай багытта жүктөрдү ташууда мүчө мамлекеттердин аралык аймактарынын санына жана үчүнчү мамлекеттин аймагынын катышуусуна көз карандысыз унификацияланган тарифтер колдонулуусун аныктайт.

## **V. Корутунду жоболор**

Ушул Консультативдик корутундунун көчүрмөсү арыз ээсине жөнөтүлсүн.  
Консультативдик корутунду Соттун расмий интернет-сайтында жайгаштырылсын.

Төрага

А.А. Федорцов

Судьялар

А.М. Ажибраимова

Э.В. Айриян

Ж.Н. Баишев

Д.Г. Колос

Т.Н. Нешатаева

В.Х. Сейтимова

Г.А. Скрипкина

А.Э. Туманян

К.Л. Чайка