



СУД ЕЎРАЗІЙСКАГА ЭКАНАМІЧНАГА САЮЗА

КАНСУЛЬТАТЫЎНАЕ ЗАКЛЮЧЭННЕ

25 красавіка 2025 г.

горад Мінск

Вялікая калегія Суда Еўразійскага эканамічнага саюза ў складзе старшынствуючага Старшыні Суда Дронава А.А., суддзі-дакладчыка Ажыбраімавай А.М., суддзяў Айрыян Э.У., Аляксандрава Д.П., Забары А.А., Ісмаілава Е.Ж., Кайыпава М.Т., Кішкембаева А.Б., Паўлавай Н.У., Туняяна А.Г.,

пры сакратару судовага пасяджэння Эгембердыевай Б.Р.,

заслухаўшы суддзю-дакладчыка, даследаваўшы матэрыялы справы, кіруючыся пунктамі 2, 46, 47, 49, 50, 68, 69, 73–75, 96–98 Статута Суда Еўразійскага эканамічнага саюза, артыкуламі 14, 18, 19, 24, 72, 75, 85 Рэгламенту Суда Еўразійскага эканамічнага саюза,

прадастаўляе Кансультатыўнае заключэнне па заяве Кыргызскай Рэспублікі ў асобе Міністэрства транспарту і камунікацый Кыргызскай Рэспублікі аб растлумачэнні палажэнняў Дагавора аб Еўразійскім эканамічным саюзе ад 29 мая 2014 года.

I. Пытанне заяўніка

1. Кыргызская Рэспубліка ў асобе Міністэрства транспарту і камунікацый Кыргызскай Рэспублікі (далей – заяўнік) звярнулася ў Суд Еўразійскага эканамічнага саюза (далей адпаведна – Суд, Саюз) з заявай аб растлумачэнні палажэнняў пунктаў 8, 9, 10 і 13 Парадку рэгулявання доступу да паслуг чыгуначнага транспарту, уключаючы асновы тарыфнай палітыкі (дадатак № 2 да Пратакола аб скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыцы (дадатак № 24 да Дагавора аб Еўразійскім эканамічным Саюзе ад 29 мая 2014 года; далей адпаведна – Парадак, Дадатак № 24, Дагавор).

2. Заяўнік са спасылкай на нормы артыкула 86, пункта 1 артыкула 87 Дагавора, пунктаў 18, 19 Дадатку № 24, пунктаў 6–10, 13 Парадку ўказвае, што дзяржавы-члены маюць права ўстанаўліваць (змяняць) гранічны ўзровень (цэнавыя межы) да тарыфаў на паслугі

чыгуначнага транспарту ў адпаведнасці з нацыянальным заканадаўствам пры ўмове выканання прынцыпу ўніфікаванасці тарыфаў, які ў сваю чаргу азначае прымяненне аднастайнай сістэмы або формы, паколькі наяўнасць разнастайнасці можа прывесці да парушэння правоў і інтарэсаў асобных спажыўцоў паслуг чыгуначнага транспарту.

Аднак на практыцы склалася сітуацыя, калі павышальныя індэксы прымяняюцца выключна да тарыфаў на перавозкі грузаў, якія ажыццяўляюцца паміж дзяржавамі-членамі, у тым ліку праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена (за выключэннем экспартных, імпортных і ўнутрыдзяржаўных перавозак), у выніку чаго павышаецца аплата транспартных паслуг пры перавозцы грузаў у транзітным напрамку ў разуменні пункта 13 Парадку.

На думку заяўніка, такі дыскрымінацыйны парадак прымянення павышальных індэксаў стварае асобны транзітны тарыф, не прадугледжаны ў праве Саюза, што прыводзіць да парушэння прынцыпу ўніфікаванасці тарыфаў. Заяўнік мяркуе, што ўстанаўленне павышальнага індэкса да ўніфікаваных тарыфаў на чыгуначныя перавозкі павінна праводзіцца на недыскрымінацыйнай аснове і з захаваннем балансу эканамічных інтарэсаў паміж спажыўцамі паслуг чыгуначнага транспарту і арганізацыямі чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў.

На падставе выкладзенага, указваючы на існаванне рызыкі парушэння правоў і інтарэсаў асобных спажыўцоў паслуг чыгуначнага транспарту, стварэнне няроўных умоў для ўдзельнікаў рынку і парушэнне прынцыпаў узгодненай транспартнай палітыкі Саюза, заяўнік просіць Суд даць растлумачэнне па наступных пытаннях:

1) Ці ўключае ў сябе паняцце ўніфікаванага тарыфу гранічныя ўзроўні (цэнавыя межы) або гэта датычыцца выключна базавых ставак?

2) Ці можа дзяржава-член пры рэалізацыі нацыянальнага права, прадугледжанага палажэннямі пунктаў 9 і 10 Парадку, парушаць правіла прымянення ўніфікаванасці тарыфаў па відах зносін (экспартны, импортны і ўнутрыдзяржаўны), як гэта ўказана ў пункце 8 Парадку?

3) Ці парушаецца прынцып уніфікаванасці тарыфаў (пункты 8 і 13 Парадку) у выпадку прымянення адной з дзяржаў-членаў павышальнага каэфіцыента да перавозак, якія ажыццяўляюцца з тэрыторыі адной дзяржавы-члена на тэрыторыю іншай дзяржавы-члена?

4) Калі ўніфікаваны тарыф абавязкова прымяняецца да выпадкаў, узказаных у пункце 13 Парадку, ці азначае гэта, што ён можа не прымяняцца да ўнутрыдзяржаўных перавозак (перавозка ўнутры адной дзяржавы-члена без удзелу іншых дзяржаў-членаў) у тым жа напрамку?

5) Пры змяненні ўзроўню тарыфаў на паслугі па перавозцы грузаў чыгуначным транспартам у рамках гранічных узроўняў (цэнавых меж) ці мае права дзяржава-член прымяняць павышальны каэфіцыент выключна да перавозак у транзітных зносінах унутры Саюза (адрозны ад экспартнага, імпортнага і ўнутрыдзяржаўнага тарыфу), які прыводзіць да значнага павышэння цаны на паслугі па перавозцы грузаў чыгуначным транспартам пры перавозцы грузаў з тэрыторыі адной дзяржавы-члена на тэрыторыю іншай дзяржавы-члена?

6) Як арганізацыямі чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў павінны рэалізоўвацца палажэнні пунктаў 9 і 10 Парадку ў частцы змянення ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў з улікам узятых на сябе дзяржавамі-членамі абавязацельстваў, прадугледжаных падпунктамі 2 і 3 пункта 18 Дадатку № 24, а таксама скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі, якая ажыццяўляецца ў Саюзе?

3. Вялікая калегія Суда лічыць, што для дасягнення мэты дзейнасці Суда па забеспячэнні аднастайнага прымянення нормаў права Саюза (пункт 2 Статута Суда Еўразійскага эканамічнага саюза (дадатак № 2 да Дагавора; далей – Статут) у Кансультатыўным заключэнні Суда адказы на пытанні заяўніка могуць выкладацца такім чынам і ў такім парадку, каб у поўнай меры растлумачыць адпаведныя палажэнні Дагавора, міжнародных дагавораў у рамках Саюза і рашэнняў органаў Саюза, па якіх запытваецца растлумачэнне.

Растлумачэнне Судом палажэнняў адпаведных міжнародных дагавораў і актаў, якія складаюць права Саюза, уяўляе сабой раскрыццё Судом зместу і выяўленне сэнсу канкрэтных палажэнняў Дагавора, міжнародных дагавораў у рамках Саюза і рашэнняў органаў Саюза, па якіх патрабуецца растлумачэнне (пункт 4 Кансультатыўнага заключэння ад 14 красавіка 2025 года па справе Р-7/24). У гэтай сувязі Вялікая калегія Суда канстатуе немагчымасць даваць у кансультатыўным заключэнні ацэнку ступені выканання дзяржавамі-членамі або іх арганізацыямі чыгуначнага транспарту такіх палажэнняў. Ацэнка гэтых пытанняў Судом магчымая выключна ў парадку пункта 39 Статута па справах аб вырашэнні спрэчак.

4. Улічваючы змест пытанняў заяўніка, іх логіку і ўзаемасувязь, растлумачэнню ў рамках гэтай справы падлягаюць палажэнні пунктаў 8, 9, 10, 13 і 14 Парадку, прадугледжаны імі парадак ажыццяўлення тарыфнай палітыкі.

II. Працэдура ў Судзе

5. Парадак разгляду спраў аб растлумачэнні згодна з пунктам 68 Статута вызначаецца Рэгламентам Суда Еўразійскага эканамічнага саюза, зацверджаным Рашэннем Вышэйшага Еўразійскага эканамічнага савета ад 23 снежня 2014 года № 101 (далей – Рэгламент).

У адпаведнасці з артыкулам 75 Рэгламенту ў рамках падрыхтоўкі справы да разгляду былі накіраваны запыты і атрыманы адказы ад Еўразійскай эканамічнай камісіі, Міністэрства тэрытарыяльнага кіравання і інфраструктур Рэспублікі Арменія, Міністэрства антыманапольнага рэгулявання і гандлю Рэспублікі Беларусь, Міністэрства транспарту і камунікацый Рэспублікі Беларусь, Міністэрства транспарту Рэспублікі Казахстан, Міністэрства транспарту і камунікацый Кыргызскай Рэспублікі, Міністэрства эканомікі і камерцыі Кыргызскай Рэспублікі, Генеральнай пракуратуры Расійскай Федэрацыі, Інстытута заканадаўства і параўнальнага правазнаўства пры Урадзе Расійскай Федэрацыі, Арганізацыі супрацоўніцтва чыгунак (АСЧ).

III. Вывады Суда

6. Мэтай дзейнасці Суда згодна з пунктам 2 Статута з’яўляецца забеспячэнне ў адпаведнасці з яго палажэннямі аднастайнага прымянення дзяржавамі-членамі і органамі Саюза Дагавора, міжнародных дагавораў у рамках Саюза, міжнародных дагавораў Саюза з трэцім бокам і рашэнняў органаў Саюза.

Суд у адпаведнасці з пунктамі 46 і 50 Статута па заяве дзяржавы-члена або органа Саюза ажыццяўляе растлумачэнне палажэнняў Дагавора, міжнародных дагавораў у рамках Саюза і рашэнняў органаў Саюза, пры гэтым Судом прымяняюцца агульнапрызнаныя прынцыпы і нормы міжнароднага права.

Міжнародны дагавор згодна з артыкулам 31 Венскай канвенцыі аб праве міжнародных дагавораў ад 23 мая 1969 года (далей – Венская канвенцыя) павінен тлумачыцца добрасумленна ў адпаведнасці са звычайным значэннем, якое трэба надаваць тэрмінам дагавора ў іх кантэксце, а таксама ў святле аб’екта і мэт дагавора.

7. У адпаведнасці з артыкулам 1 Дагавора заснаваны Еўразійскі эканамічны саюз, у рамках якога забяспечваецца свабода руху тавараў, паслуг, капіталу і рабочай сілы, правядзенне скаардынаванай, узгодненай або адзінай палітыкі ў галінах эканомікі, вызначаных Дагаворам (пункт 1 указанага артыкула), і які з’яўляецца міжнароднай арганізацыяй рэгіянальнай эканамічнай інтэграцыі, якая валодае міжнароднай правасуб’ектнасцю (пункт 2).

Асноўныя прынцыпы функцыянавання Саюза вызначаны ў артыкуле 3 Дагавора, згодна з якім Саюз ажыццяўляе сваю дзейнасць у межах кампетэнцыі, якая прадастаўляецца яму дзяржавамі-членамі ў адпаведнасці з Дагаворам, на аснове прынцыпаў павагі агульнапрызнаных прынцыпаў міжнароднага права, уключаючы прынцыпы суверэннай роўнасці дзяржаў-членаў і іх тэрытарыяльнай цэласнасці, забеспячэння ўзаемавыгаднага супрацоўніцтва, раўнапраўя і ўліку нацыянальных інтарэсаў Бакоў.

Артыкул 3 Дагавора таксама прадугледжвае, што дзяржавы-члены ствараюць спрыяльныя ўмовы для выканання Саюзам яго функцый і ўстрымліваюцца ад мер, здольных паставіць пад пагрозу дасягненне мэт Саюза.

У адпаведнасці з артыкулам 4 Дагавора асноўнымі мэтамі Саюза 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.

8. Палажэнні аб супрацоўніцтве дзяржаў-членаў у галіне транспартнай палітыкі ўтрымліваюцца ў раздзеле XXI «Транспарт» Дагавора і Дадатку № 24.

Згодна з пунктам 1 артыкула 86 Дагавора 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.

Як адзначыў Суд у Кансультатыўным заключэнні ад 20 лістапада 2017 года па справе № Р-4/17 аб тарыфах на чыгуначныя перавозкі (далей – Кансультатыўнае заключэнне Суда ад 20 лістапада 2017 года), «у сферы транспарту дзяржавамі-членамі ажыццяўляецца як скаардынаваная, так і ўзгодненая палітыка ў залежнасці ад вызначанай у ёй мэт, пастаўленых задач і сфармуляваных прыярытэтаў».

Задачами скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі згодна з пунктам 2 артыкула 86 Дагавора, у прыватнасці, вызначана:

- 1) стварэнне агульнага рынку транспартных паслуг;
- 2) прыняцце ўзгодненых мер па забеспячэнні агульных пераваг у сферы транспарту і рэалізацыі лепшых практык;
- 3) інтэграцыя транспартных сістэм дзяржаў-членаў у сусветную транспартную сістэму;

4) эфектыўнае выкарыстанне транзітнага патэнцыялу дзяржаў-членаў.

У адпаведнасці з пунктам 2 Дадатку № 24 агульны рынак транспартных паслуг уяўляе сабой форму эканамічных адносін, пры якіх ствараюцца роўныя і парытэтныя ўмовы аказання транспартных паслуг, асабліваці функцыянавання рынку якіх па відах транспарту вызначаюцца Дадаткам № 24, а таксама міжнароднымі дагаворамі ў рамках Саюза.

Да асноўных прыярытэтаў скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі згодна з пунктам 3 артыкула 86 Дагавора, у прыватнасці, адносяцца фарміраванне адзінай транспартнай прасторы, стварэнне і развіццё еўразійскіх транспартных калідораў, рэалізацыя і развіццё транзітнага патэнцыялу ў рамках Саюза, каардынацыя развіцця транспартнай інфраструктуры.

У адпаведнасці з пунктамі 4 і 5 артыкула 86 Дагавора скаардынаваная (узгодненая) транспартная палітыка фарміруецца дзяржавамі-членамі, асноўныя напрамкі і этапы рэалізацыі якой вызначаюцца Вышэйшым Еўразійскім эканамічным саветам.

Пры гэтым у пункце 2 артыкула 87 Дагавора замацавана імкненне дзяржаў-членаў да паэтапнай лібералізацыі транспартных паслуг паміж дзяржавамі-членамі, парадак, умовы і этапнасць якой вызначаюцца міжнароднымі дагаворамі ў рамках Саюза з улікам асаблівасцей, прадугледжаных Дадаткам № 24.

Выкладзенае азначае, што мэтавая накіраванасць нормаў Дагавора, прысвечаных транспартнай палітыцы, ахоплівае стварэнне агульнага рынку транспартных паслуг, уключаючы фарміраванне адзінай транспартнай прасторы, а таксама рэалізацыю і развіццё транзітнага патэнцыялу ў рамках Саюза.

9. Згодна з пунктам 1 артыкула 87 Дагавора разам з іншымі відамі транспарту да чыгуначнага транспарту прымяняюцца палажэнні раздзела XXI Дагавора «Транспарт» з улікам палажэнняў раздзелаў XVIII «Агульныя прынцыпы і правілы канкурэнцыі» і XIX «Натуральныя манаполіі» Дагавора і асаблівасцей, прадугледжаных Дадаткам № 24.

Указаная норма суадносіцца з пунктам 3 артыкула 78 Дагавора, згодна з якім праваадносіны ў канкрэтных сферах натуральных манаполій рэгулююцца раздзелам XIX Дагавора з улікам асаблівасцей, прадугледжаных раздзеламі XX і XXI Дагавора.

Тым самым праваадносіны ў сферы чыгуначнага транспарту, акрамя палажэнняў Дагавора аб транспарце, канкурэнцыі і гандлі паслугамі, таксама рэгулююцца палажэннямі, якія вызначаюць дзейнасць натуральных манаполій.

10. У пункце 2 Пратакола аб адзіных прынцыпах і правілах рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій (дадатак № 20 да Дагавора; далей – Дадатак № 20) дадзены азначэнні паняццяў «натуральная манаполія» і «доступ да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій»:

«натуральная манаполія» ўяўляе сабой стан рынку паслуг, пры якім стварэнне канкурэнтных умоў для задавальнення попыту на пэўны від паслуг немагчымае або эканамічна немэтазгоднае з прычыны тэхналагічных асаблівасцей вытворчасці і прадастаўлення гэтага віду паслуг;

«доступ да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій» – гэта аказанне суб'ектамі натуральных манаполій адной дзяржавы-члена паслуг, якія адносяцца да сферы натуральных манаполій, спажывацям іншай дзяржавы-члена на ўмовах не менш спрыяльных, чым тыя, на якіх прадастаўляецца аналагічная паслуга спажывацям першай дзяржавы-члена пры наяўнасці тэхнічнай магчымасці.

У адпаведнасці з пунктам 3 Дадатку № 20 пры рэгуляванні і (або) кантролі за дзейнасцю суб'ектаў натуральных манаполій у сферах натуральных манаполій, указаных у дадатках № 1 і 2 Дадатку № 20, дзяржавы-члены кіруюцца такімі прынцыпамі, як:

захаваўне балансу інтарэсаў спажывацоў і суб'ектаў натуральных манаполій дзяржаў-членаў, які забяспечвае даступнасць аказаных паслуг і належны ўзровень іх якасці для спажывацоў, эфектыўнае функцыянаванне і развіццё суб'ектаў натуральных манаполій;

прымяненне гнуткага тарыфнага (цэнавага) рэгулявання суб'ектаў натуральных манаполій з улікам галіновых асаблівасцей, маштабаў іх дзейнасці, рыначнай кан'юнктуры, сярэднетэрміновых (доўгатэрміновых) макраэканамічных і галіновых прагнозаў, а таксама мер тарыфнага (цэнавага) рэгулявання гэтых суб'ектаў, у тым ліку прымяненне магчымасці ўстанаўлення дыферэнцыраванага тарыфу, які не можа быць устаноўлены паводле прынцыпу прыналежнасці спажываца (груп спажывацоў) да любой з дзяржаў-членаў;

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

прымяненне працэдур рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій, якія забяспечваюць незалежнасць рашэнняў, якія прымаюцца, пераемнасць, адкрытасць, аб'ектыўнасць і празрыстасць;

забеспячэнне выканання суб'ектамі натуральных манаполій правіл доступу да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій;

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

11. Пры ажыццяўленні рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій прымяняюцца такія віды (формы, метады, спосабы, інструменты) рэгулявання, як тарыфнае рэгуляванне; віды рэгулявання, устаноўленыя Дадаткам № 20; іншыя віды рэгулявання, устаноўленыя заканадаўствам дзяржаў-членаў (пункт 5 Дадатку № 20).

Суд у Кансультатыўным заключэнні ад 20 лістапада 2017 года адзначыў першараднае значэнне тарыфнага (цэнавага) рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій, якое праводзіцца на ўзроўні дзяржаў-членаў, і ўказаў, што дыскрэцыя дзяржаў-членаў у гэтым пытанні не абсалютная і можа быць ажыццёўлена ў адпаведнасці з пунктам 6 Дадатку № 20 шляхам:

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

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

Як відаць з палажэнняў, якія вызначаюць тарыфнае (цэнавае) рэгуляванне паслуг суб'ектаў натуральных манаполій, устанаўленне (зацвярджэнне) нацыянальным органам для суб'ектаў натуральных манаполій тарыфаў (цэн) на рэгуляваныя паслугі можа ахопліваць устанаўленне і гранічных узроўняў такіх тарыфаў.

12. Раздзел XXI Дагавора ва ўзаемасувязі з палажэннямі Дадатку № 20 да Дагавора прадугледжвае ўмовы доступу да паслуг чыгуначнага транспарту, вызначаючы асаблівасці рэгулявання дзейнасці суб'ектаў натуральных манаполій, якія аказваюць паслугі чыгуначнага транспарту.

У адрозненне ад канкурэнтнага рынку тарыфная палітыка натуральнай манаполіі не мае сістэмы стрымліванняў і проціваг у выглядзе мноства кампаній, якія канкуруюць. У сувязі з гэтым функцыю тарыфнага рэгулявання выконвае дзяржава-член у асобе яго ўпаўнаважаных органаў (рэгулятараў).

Асаблівасці прымянення палажэнняў Дадатку № 20 заключаюцца ў тым, што дзяржавы – члены Саюза самастойна рэгулююць на аснове

свайго нацыянальнага заканадаўства пытанні дзейнасці натуральных манаполій з абавязковым улікам інтарэсаў іншых дзяржаў – членаў Саюза і, прымяняльна да чыгуначнага транспарту, агульных прынцыпаў скаардынаванай (узгодненай) транспартнай палітыкі.

13. Згодна з пунктамі 18 і 19 Дадатку № 20 у дзяржавах-членах функцыянуюць нацыянальныя органы дзяржаў-членаў, надзеленыя паўнамоцтвамі па рэгуляванні і (або) кантролі за дзейнасцю суб'ектаў натуральных манаполій у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў, да якіх адносяцца:

тарыфнае (цэнавае) рэгуляванне паслуг суб'ектаў натуральных манаполій;

рэгуляванне доступу да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій, у тым ліку ўстанаўленне платы (цэн, тарыфаў, збораў) за падключэнне (далучэнне) да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій, у выпадках, прадугледжаных заканадаўствам дзяржаў-членаў;

абарона інтарэсаў спажыўцоў паслуг суб'ектаў натуральных манаполій;

разгляд скаргаў, заяў, урэгуляванне спрэчак па пытаннях устанаўлення і прымянення рэгуляваных тарыфаў (цэн), а таксама доступу да паслуг суб'ектаў натуральных манаполій;

ажыццяўленне кантролю за дзейнасцю суб'ектаў натуральных манаполій, у тым ліку шляхам правядзення праверак і ў іншых формах (маніторынг, аналіз, экспертыза);

іншыя функцыі, прадугледжаныя заканадаўствам дзяржаў-членаў.

Пры гэтым нацыянальныя органы дзяржаў-членаў ажыццяўляюць сваю дзейнасць у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў, Дагаворам, а таксама іншымі міжнароднымі дагаворамі дзяржаў-членаў.

14. Згодна з пунктам 18 раздзела V «Чыгуначны транспарт» Дадатку № 24 дзяржавамі-членамі ў парадку садзейнічання далейшаму развіццю ўзаемавыгадных эканамічных адносін, з улікам неабходнасці забеспячэння доступу да паслуг чыгуначнага транспарту і ўзгодненых падыходаў да дзяржаўнага рэгулявання тарыфаў на гэтыя паслугі, у выпадку калі такое рэгуляванне прадугледжана заканадаўствам дзяржаў-членаў, вызначаны такія мэты, як:

1) паэтапнае фарміраванне агульнага рынку транспартных паслуг у сферы чыгуначнага транспарту;

2) 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;

3) захаванне балансу эканамічных інтарэсаў паміж спажыўцамі паслуг чыгуначнага транспарту і арганізацыямі чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў;

4) забеспячэнне ўмоў для доступу арганізацый чыгуначнага транспарту адной дзяржавы-члена на ўнутраны рынак паслуг чыгуначнага транспарту іншай дзяржавы-члена;

5) забеспячэнне ўмоў доступу перавозчыкаў да паслуг інфраструктуры дзяржаў-членаў згодна з дадаткамі № 1 і 2 да Парадку.

Згодна з пунктам 19 Дадатку № 24 рэгуляванне доступу да паслуг чыгуначнага транспарту, уключаючы асновы тарыфнай палітыкі, ажыццяўляецца ў парадку, прадугледжаным дадаткам № 2 да Дадатку № 24 (гэта значыць Парадкам, які з'яўляецца неад'емнай часткай Дагавора і падлягае абавязковаму прымяненню ўсімі дзяржавамі – членамі Саюза), а таксама міжнароднымі дагаворамі.

15. Тарыфная палітыка ў сферы чыгуначнага транспарту ў рамках Саюза вызначана наступным чынам.

У пункце 2 Парадку дадзены азначэнні паняццяў «тарыф на паслугі чыгуначнага транспарту» і «паслугі чыгуначнага транспарту»:

«тарыф на паслугі чыгуначнага транспарту» – грашовае выяўленне кошту паслуг чыгуначнага транспарту;

«паслугі чыгуначнага транспарту» – паслугі (работы), якія аказваюцца (выконваюцца) арганізацыямі чыгуначнага транспарту спажыўцам, а менавіта: перавозка грузаў і дадатковыя паслугі (работы), звязаныя з арганізацыяй і ажыццяўленнем перавозкі грузаў (у тым ліку парожняга рухомага саставу); перавозка пасажыраў, багажу, грузабагажу, паштовых адпраўленняў і дадатковыя паслугі (работы), звязаныя з такой перавозкай; паслугі інфраструктуры.

У Парадку адсутнічае азначэнне паняцця «гранічныя ўзроўні (цэнавая мяжа)».

Разам з тым трэба ўлічваць, што ў падпункце 1 пункта 6 Дадатку № 20 ужыта канструкцыя «ўстанаўленне (зацвярджэнне) нацыянальным органам для суб'ектаў натуральных манаполій тарыфаў (цэн) на рэгуляваныя паслугі, у тым ліку іх гранічных узроўняў». Словаспалучэнне «ў тым ліку» ўжываецца пры далучэнні члена сказа, які з'яўляецца часткай таго цэлага, пра якое ідзе гаворка ў першай частцы сказа.

У аналагічным кантэксце ўжываецца паняцце «гранічны ўзровень (цэнавыя межы)» у дачыненні да тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту ў пунктах 6 і 7 Парадку.

Такім чынам, гранічны ўзровень (цэнавыя межы) уяўляе сабой максімальны і мінімальны ўзроўні тарыфаў на паслугі чыгуначнага

транспарту па перавозцы грузаў, якія вызначаюцца дзяржавамі-членамі ў адпаведнасці з нацыянальнымі заканадаўствам.

Гранічны ўзровень (цэнавыя межы) тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту распаўсюджваецца на тарыф у цэлым і не можа быць перавышаны за кошт прымянення тых або іншых індэксаў, што пацвярджаецца пазіцыяй, вырацаванай у Кансультацыйным заключэнні Суда ад 20 лістапада 2017 года, аб тым, што дзяржавы-члены, замацаваўшы прынцыпы фарміравання тарыфаў на міжнародным узроўні, абмежавалі сваю дыскрэцыю на іх устанаўленне цэнавымі межамі.

Нормы права Саюза не ўтрымліваюць азначэння паняцця «транзіт» прымяняльна да асноў тарыфнай палітыкі пры рэгуляванні доступу да паслуг чыгуначнага транспарту. Разам з гэтым пункт 14 Парадку вызначае ў якасці транзітных маршруты перамяшчэння грузаў чыгуначным транспартам з тэрыторыі адной дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена ў трэція краіны і ў адваротным напрамку, а таксама пры перавозках грузаў з трэціх краін у трэція краіны транзітам праз тэрыторыі дзяржаў-членаў. Для такіх выпадкаў дзяржавы-члены праводзяць скаардынаваную (узгодненую) тарыфную палітыку ў адпаведнасці з Канцэпцыяй устанаўлення ўзгодненай тарыфнай палітыкі на чыгуначным транспарце дзяржаў – удзельніц Садружнасці Незалежных Дзяржаў ад 18 кастрычніка 1996 года. Такім чынам, паколькі выключна ў названых у пункце 14 Парадку выпадках тэрыторыя дзяржавы-члена прызнаецца транзітнай, чыгуначныя перавозкі грузаў паміж дзяржавамі-членамі, а таксама паміж дзяржавамі-членамі з перасячэннем тэрыторыі трэцяй дзяржавы, трэба лічыць унутранымі перавозкамі ў рамках Саюза, да якіх прымяняецца ўніфікаваны тарыф.

16. Арганізацыі чыгуначнага транспарту незалежна ад прыналежнасці спажываюцца да той або іншай дзяржавы-члена, яго арганізацыйна-прававой формы забяспечваюць яму доступ да паслуг чыгуначнага транспарту з улікам Парадку і заканадаўства дзяржаў-членаў (пункт 3 Парадку).

Згодна з пунктам 6 Парадку тарыфы на паслугі чыгуначнага транспарту і (або) іх гранічны ўзровень (цэнавыя межы) устанаўліваюцца (змяняюцца) у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў і міжнароднымі дагаворамі з забеспячэннем магчымасці дыферэнцыяцыі тарыфаў у адпаведнасці з заканадаўствам сваёй дзяржавы-члена з выкананнем наступных прынцыпаў:

1) пакрыццё эканамічна абгрунтаваных выдаткаў, якія непасрэдна адносяцца да аказваных паслуг чыгуначнага транспарту;

2) забеспячэнне развіцця чыгуначнага транспарту ў адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў;

3) забеспячэнне транспарэнтнасці тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту, а таксама магчымасці дадатковага перагляду такіх тарыфаў і (або) іх гранічнага ўзроўню (цэнавых меж) пры рэзкім змяненні эканамічных умоў з папярэднім інфармаваннем дзяржаў-членаў;

4) забеспячэнне публічнасці прыняцця рашэнняў аб устанаўленні тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту;

5) прымяненне гарманізаванага падыходу да вызначэння наменклатуры грузаў і правіл устанаўлення тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту, аказаныя ва ўмовах натуральнай манополіі;

6) вызначэнне валюты тарыфу на паслугі чыгуначнага транспарту ў кожнай дзяржаве-члене ў адпаведнасці з заканадаўствам сваёй дзяржавы-члена.

Устанаўленне (змяненне) тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту і (або) іх гранічных узроўняў (цэнавых меж) згодна з пунктам 7 Парадку праводзіцца ў адпаведнасці з заканадаўствам сваёй дзяржавы-члена з улікам Парадку.

Такім чынам, пункты 3, 6 і 7 Парадку вызначаюць асновы ўстанаўлення (змянення) тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту і (або) іх гранічных узроўняў (цэнавых меж).

Зыходзячы з вышэйадзначанага, Вялікая калегія Суда прыходзіць да вываду аб тым, што пры рэалізацыі права на прыняцце рашэнняў аб змяненні ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў арганізацыі чыгуначнага транспарту дзяржаў – членаў Саюза абавязаны захоўваць межы гранічных узроўняў (цэнавых меж) і прынцыпы недапушчальнасці стварэння пераваг для канкрэтных спажыўцоў такіх паслуг, у тым ліку канкрэтных тавараўтворцаў дзяржаў-членаў.

17. Дзяржавамі – членамі Саюза ў Дагаворы закладзены ўзгодненыя прынцыпы роўных умоў перавозак грузаў чыгуначным транспартам з выкарыстаннем уніфікаваных тарыфаў дзяржаў-членаў з забеспячэннем магчымасці іх дыферэнцыяцыі ў адпаведнасці з заканадаўствам сваёй дзяржавы-члена і выкананнем пунктаў 9 і 10 Парадку.

Так, згодна з пунктам 8 Парадку пры перавозцы грузаў чыгуначным транспартам па тэрыторыях дзяржаў-членаў прымяняюцца ўніфікаваныя тарыфы па відах зносін (экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўны тарыфы).

Гэта дазваляе Вялікай калегіі Суда зрабіць вывод аб прымяненні кожнай дзяржавай – членам Саюза пры перавозцы па сваёй тэрыторыі такога ўзроўню тарыфу, які не аднолькавы ў лічбавым выражэнні, але

заснаваны на адзіных падыходах і прынцыпах фарміравання тарыфаў. Пры гэтым кожная з дзяржаў-членаў устанаўлівае ўніфікаваны тарыф самастойна ў рамках вызначаных ім гранічных узроўняў (цэнавых меж) у адпаведнасці з правіламі пункта 6 Дадатку № 20.

Паколькі Дагавор не ўтрымлівае азначэння паняцця «ўніфікаваны тарыф», у Кансультацыйным заключэнні Суда ад 20 лістапада 2017 года адзначана, што ўніфікацыя (ад лат. *unus* – адзін, *facio* – раблю) азначае прывядзенне да аднастайнасці, да адзінага выгляду, сістэмы або формы і з’яўляецца эфектыўным, распаўсюджаным метадам, накіраваным на ліквідацыю залішняй разнастайнасці пры дапамозе скарачэння пераліку дапушчальных элементаў і рашэнняў. Уніфікацыя тарыфу ў разгледаным кантэксце заключаецца ў тым, што розныя тарыфы – экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўны – замяняюцца адзіным уніфікаваным тарыфам. Сутнасць уніфікацыі заключаецца ў тым, што дзяржавы-члены, прыішоўшы да пагаднення, добраахвотна адмовіліся ад пратэекцыянізму ў сферы чыгуначных перавозак, але ўніфікаваны тарыф кожная з дзяржаў-членаў устанаўлівае самастойна ў рамках вызначаных ёй жа меж у адпаведнасці з правіламі, устаноўленымі пунктам 6 Дадатку № 20.

На думку Вялікай калегіі Суда, правядзенне ўніфікацыі тарыфаў было накіравана на выраўноўванне кошту перавозак грузаў незалежна ад віду чыгуначных зносін (імпартнага, экспартнага або ўнутрыдзяржаўнага), на забеспячэнне роўных тарыфных умоў для ўсіх тавараўтворцаў, спажывцоў паслуг чыгуначнага транспарту дзяржаў – членаў Саюза.

Прынцып прымянення ўніфікаваных тарыфаў прадугледжвае неабходнасць захавання дзяржавамі-членамі аднастайнага падыходу да вылічэння тарыфаў незалежна ад віду зносін (перавозак).

18.3 мэтай павышэння канкурэнтаздольнасці чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў, стварэння спрыяльных умоў для ажыццяўлення перавозак грузаў чыгуначным транспартам, прыцягнення новых грузапатокаў, якія раней не ажыццяўляліся чыгуначным транспартам, забеспячэння магчымасці выкарыстання незадзейнічаных або мала задзейнічаных маршрутаў перавозак грузаў па чыгунках, стымулявання росту аб’ёмаў перавозак грузаў па чыгунках дзяржаў-членаў, стымулявання ўкаранення новай тэхнікі і тэхналогій у адпаведнасці з пунктам 9 Парадку арганізацыям чыгуначнага транспарту прадастаўляецца права прыняцця, зыходзячы з эканамічнай мэтазгоднасці, рашэнняў аб змяненні ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых меж), устаноўленых або ўзгодненых упаўнаважанымі

органами дзяржаў-членаў у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў.

З выкладзенага вынікае, што ў адпаведнасці з правам Саюза гранічныя ўзроўні (цэнавыя межы) тарыфаў устанаўліваюцца ўпаўнаважанымі органамі дзяржаў-членаў, а арганізацыі чыгуначнага транспарту дзяржавы-члена ў рамках гэтых гранічных узроўняў (цэнавых меж) прымаюць рашэнні аб змяненні ўзроўню тарыфаў.

Згодна з пунктам 10 Парадку арганізацыі чыгуначнага транспарту рэалізуюць прадастаўленае ім права змянення ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых меж) у адпаведнасці з метадалогіяй (методыкамі, парадкам, правіламі, інструкцыямі або іншымі нарматыўнымі актамі), якая зацвярджаецца (вызначаецца) упаўнаважанымі органамі дзяржаў-членаў у адпаведнасці з заканадаўствам дзяржаў-членаў, з выкананнем асноўнага прынцыпу недапушчальнасці стварэння пераваг для канкрэтных таваравытворцаў дзяржаў-членаў.

Такім чынам, пры рэалізацыі права на змяненне ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў, прадугледжанага палажэннямі пунктаў 9 і 10 Парадку, рашэнні і дзеянні ўпаўнаважаных органаў дзяржавы-члена і арганізацый чыгуначнага транспарту дзяржавы-члена павінны адпавядаць правілу прымянення ўніфікаваных тарыфаў па відах зносін пры перавозцы грузаў па тэрыторыях дзяржаў-членаў, замацаванаму ў пункце 8 Парадку. Пры гэтым павінен выконвацца асноўны прынцып недапушчальнасці стварэння пераваг для канкрэтных таваравытворцаў дзяржаў-членаў і прынцып роўнага доступу да паслуг чыгуначнага транспарту, у адпаведнасці з якім арганізацыя чыгуначнага транспарту адной дзяржавы-члена аказвае спажыўцам іншай дзяржавы-члена паслугі на ўмовах не менш спрыяльных, чым тыя, на якіх аказваюцца аналагічныя паслугі спажыўцам першай дзяржавы-члена.

19. Згодна з пунктам 13 Парадку (у рэдакцыі ад 31 сакавіка 2022 года) кожная з дзяржаў-членаў прымяняе ўстаноўлены ў адпаведнасці са сваім заканадаўствам уніфікаваны тарыф пры перавозках грузаў чыгуначным транспартам:

паміж дзяржавамі-членамі, у тым ліку праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена (тэрыторыі іншых дзяржаў-членаў) і (або) тэрыторыі трэціх краін;

паміж тэрыторыямі дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена (тэрыторыі іншых дзяржаў-членаў) і (або) тэрыторыі трэціх краін;

з тэрыторыі адной дзяржавы-члена праз тэрыторыю іншай дзяржавы-члена (тэрыторыі іншых дзяржаў-членаў) і (або) тэрыторыі трэціх краін у трэція краіны праз марскія парты дзяржаў-членаў і ў адваротным напрамку.

Палажэнні аб прымяненні ўніфікаванага тарыфу пры перавозках грузаў утрымліваюцца толькі ў пунктах 8 і 13 Парадку (штоносяць імператыўны характар), якія паміж сабой аб'ядноўваюць тры крытэрыі: перавозкі грузаў, прымяненне ўніфікаванага тарыфу і вызначэнне канкрэтнай тэрыторыі (маршрутаў) перавозкі грузаў унутры Саюза.

Пры гэтым варта адзначыць, што права Саюза выключае неаднастайны падыход да прымянення ўніфікаваных тарыфаў па крытэрыі праходжання чыгуначных маршрутаў перавозкі грузаў дзяржавы-члена па яго ж тэрыторыі (унутрыдзяржаўная перавозка) або перавозкі грузаў праз тэрыторыю гэтай жа дзяржавы-члена паміж іншымі дзяржавамі-членамі.

З аналізу палажэнняў пункта 13 Парадку вынікае, што ён не рэгулюе адносіны, якія ўзнікаюць пры перавозцы грузаў па тэрыторыі адной асобна ўзятай дзяржавы-члена.

Аднак на неабходнасць прымянення ўніфікаванага тарыфу пры перавозцы грузаў па тэрыторыі адной асобна ўзятай дзяржавы-члена ўказвае пункт 8 Парадку, які ўстанаўлівае, што ўніфікаваны тарыф прымяняецца па відах зносін (экспартны, імпортны і ўнутрыдзяржаўны тарыфы).

Сістэмнае тлумачэнне пункта 8 і пункта 13 Парадку дазваляе зразумець, што ўніфікаваны тарыф прымяняецца пры знаходжанні пункта адпраўлення і пункта прызначэння груза на тэрыторыі Саюза або ў іншых выпадках, прама прадугледжаных Дагаворам.

20. Вялікая калегія Суда лічыць, што пункты 9 і 10 Парадку падлягаюць рэалізацыі з выкананнем іншых палажэнняў Дагавора, Дадаткаў № 20 і 24, накіраваных на рашэнне задач, пастаўленых у пункце 2 артыкула 86 Дагавора, і дасягненне мэт, указаных як у пункце 9 Парадку, так і ў пункце 18 Дадатку № 24.

Пры такіх акалічнасцях арганізацыі чыгуначнага транспарту маюць права прымаць рашэнні аб змяненні ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых меж) у адпаведнасці са сваім нацыянальным заканадаўствам з улікам палажэнняў падпунктаў 2, 3 пункта 18 Дадатку № 24.

21. На падставе выкладзенага Вялікая калегія Суда прадастаўляе наступнае растлумачэнне:

Гранічныя ўзроўні (цэнавыя межы) для тарыфаў, у тым ліку для ўніфікаванага тарыфу, устанаўліваюцца кожнай дзяржавай-членам на падставе нацыянальнага заканадаўства.

Гранічныя ўзроўні (цэнавыя межы) уніфікаванага тарыфу ўяўляюць сабой максімальны і мінімальны ўзроўні грашовага выражэння кошту паслуг чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў.

Палажэнні Парадку прадугледжваюць аднастайны падыход да прымянення ўніфікаваных тарыфаў пры перавозцы грузаў ва ўсіх выпадках, указаных у пунктах 8 і 13 Парадку.

Патрабаванні пункта 8 Парадку аб прымяненні ўніфікаваных тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту пры перавозцы грузаў распаўсюджваюцца як на ўстанаўленне (змяненне) тарыфаў і (або) іх гранічных узроўняў (цэнавых меж) упаўнаважанымі органамі дзяржаў-членаў, так і на прыняцце рашэнняў аб змяненні ўзроўню гэтых тарыфаў арганізацыямі чыгуначнага транспарту.

Змяненне ўзроўню тарыфаў арганізацыямі чыгуначнага транспарту дзяржаў-членаў дапускаецца для ўстаноўленых Парадкам мэт, зыходзячы з эканамічнай мэтазгоднасці, у рамках вызначаных гранічных узроўняў і з абавязковым выкананнем прынцыпаў недапушчальнасці стварэння пераваг для канкрэтных спажыўцоў паслуг чыгуначнага транспарту адной дзяржавы-члена ў дачыненні да спажыўцоў аналагічных паслуг чыгуначнага транспарту іншай дзяржавы-члена і для канкрэтных таваравытворцаў дзяржаў-членаў.

Рэалізацыя арганізацыяй чыгуначнага транспарту дзяржавы-члена права на змяненне ўзроўню тарыфаў на паслугі чыгуначнага транспарту па перавозцы грузаў у рамках гранічных узроўняў (цэнавых меж) ажыццяўляецца ў адпаведнасці з заканадаўствам дзяржавы-члена, патрабаваннямі Парадку і Дагавора ў цэлым.

Вялікая калегія Суда канстатуе немагчымасць вырашэння ў рамках кансультацыйнага заключэння пытанняў аб наяўнасці / адсутнасці парушэння нормаў права Саюза, аб ацэнцы канкрэтнай дзейнасці дзяржаў-членаў і іх арганізацый чыгуначнага транспарту, а таксама аб уплыве такой дзейнасці на цэнаўтварэнне ў дзяржавах-членах, паколькі гэтыя пытанні выходзяць за межы паўнамоцтваў Суда па справах аб растлумачэнні.

IV. Заключныя палажэнні

Копію гэтага Кансультацыйнага заключэння накіраваць заяўніку.

Кансультацыйнае заключэнне размясціць на афіцыйным інтэрнэт-сайце Суда.

Старшынствуючы
Суддзі

А.А. Дронаў
А.М. Ажыбраімава
Э.У. Айрыян
Д.П. Аляксандраў
А.А. Забара
Е.Ж. Ісмаілаў
М.Т. Кайыпаў
А.Б. Кішкембаеў
Н.У. Паўлава
А.Г. Тунян