



ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԴԱՏԱՐԱՆ

ԽՈՐՀՐԴԱՏՎԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

25 ապրիլի 2025 թվականի

քաղաք

Մինսկ

Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի մեծ կոլեգիան հետևյալ կազմով՝ նախագահող՝ Դատարանի նախագահ՝ Ա.Ա. Դրոնովի, զեկուցող դատավոր՝ Ա.Մ. Աժիբրաիմովայի, դատավորներ՝ Է.Վ. Հայրիյանի, Դ.Պ. Ալեքսանդրովի, Ա.Ա. Զաբարայի, Ե.Ժ. Իսմաիլովի, Մ.Տ. Կայիպովի, Ա.Բ. Կիշկեմբաևի, Ն.Վ. Պավլովայի, Ա.Գ. Թունյանի,

դատական նիստի քարտուղար՝ Բ.Ռ. Էգեմբերդիևայի,

լսելով զեկուցող դատավորին, հետազոտելով գործի նյութերը, ղեկավարվելով Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի 2-րդ, 46-րդ, 47-րդ, 49-րդ, 50-րդ, 68-րդ, 69-րդ, 73-75-րդ, 96-98-րդ կետերով, Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգի 14-րդ, 18-րդ, 19-րդ, 24-րդ, 72-րդ, 75-րդ, 85-րդ հոդվածներով՝

տրամադրում է խորհրդատվական եզրակացությունն ըստ Ղրդգստանի Հանրապետության՝ ի դեմս Ղրդգստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության, «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի դրույթների պարզաբանման մասին դիմումի:

I. Դիմողի հարցերը

1. Ղրդգստանի Հանրապետությունը՝ ի դեմս Ղրդգստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության (այսուհետ՝ Դիմող), Երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիության՝ ներառյալ սակագնային քաղաքականության հիմունքների կարգավորման կարգի («Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին» արձանագրության («Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի թիվ 24 հավելված) թիվ 2 հավելվածը, այսուհետ՝ համապատասխանաբար՝ Կարգ, թիվ 24 հավելված, Պայմանագիր) 8-րդ, 9-րդ, 10-րդ եւ 13-րդ կետերի դրույթների պարզաբանման մասին դիմումով դիմել է Եվրասիական տնտեսական միության դատարան (այսուհետ համապատասխանաբար՝ Միություն, Դատարան):

2. Հղում կատարելով Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի, 87-րդ հոդվածի 1-ին կետի, թիվ 24 հավելվածի 18-րդ, 19-րդ կետերի, Կարգի 6-10-րդ, 13-րդ կետերի նորմերին՝ Դիմողը նշում է, որ, ազգային օրենսդրությանը համապատասխան, անդամ պետություններն իրավունք ունեն սահմանելու (փոփոխելու) երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը)՝ պայմանով, որ կպահպանվի միասնականացված սակագների սկզբունքը, որն իր հերթին նշանակում է միատեսակ համակարգի կամ ձեւի կիրառում, քանի որ բազմազանության առկայությունը կարող է հանգեցնել երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների առանձին սպառողների իրավունքների եւ շահերի խախտման:

Մակայն գործնականում ստեղծվել է այնպիսի իրավիճակ, երբ բարձրացնող ինդեքսները կիրառվում են բացառապես անդամ պետությունների միջև, այդ թվում՝ այլ անդամ պետության տարածքով (բացառությամբ արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական փոխադրումների) ընթացող բեռների փոխադրման նկատմամբ, որի արդյունքում, Կարգի 13-րդ կետի իմաստով, տարանցիկ ուղղությամբ բեռների փոխադրման ժամանակ բարձրանում է տրանսպորտային ծառայությունների վճարը:

Ըստ Դիմողի՝ բարձրացնող ինդեքսների կիրառման նման խտրականացնող կարգը Միության իրավունքով չնախատեսված ինչ որ մի տարանցիկ սակագին է առաջացնում, ինչը հանգեցնում է միասնականացված սակագների սկզբունքի խախտման: Դիմողը համարում է, որ երկաթուղային փոխադրումների միասնականացված սակագների նկատմամբ բարձրացնող ինդեքսի սահմանումը պետք է կատարվի ոչ խտրական հիմունքներով եւ պահպանելով տնտեսական շահերի հավասարակշռությունը երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների եւ անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջև:

Շարադրվածի հիման վրա, մատնացույց անելով երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների առանձին սպառողների իրավունքների եւ շահերի խախտման ռիսկի առկայությունը, շուկայի մասնակիցների համար անհավասար պայմանների ստեղծումը եւ Միության համաձայնեցված տրանսպորտային քաղաքականության սկզբունքների խախտումը՝ Դիմողը Դատարանին խնդրում է տալ պարզաբանում՝ հետեւյալ հարցերի վերաբերյալ.

1) Արդյո՞ք միասնականացված սակագին հասկացությունը ներառում է առավելագույն մակարդակներ (գնային սահմանաչափեր) թե՞ դա վերաբերում է բացառապես բազային դրույքաչափերին:

2) Արդյո՞ք անդամ պետությունը, Կարգի 9-րդ եւ 10-րդ կետերի դրույթներով նախատեսված ազգային իրավունքն իրացնելիս, կարող է խախտել ըստ հաղորդակցության տեսակների (արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական)

միասնականացված սակագների կիրառման կանոնները, ինչպես դա նշված է Կարգի 8-րդ կետում:

3) Արդյո՞ք խախտվում է միասնականացված սակագների սկզբունքը (Կարգի 8-րդ եւ 13-րդ կետեր)՝ անդամ պետություններից որեւէ մեկի կողմից մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածք ընթացող փոխադրումների նկատմամբ բարձրացնող գործակից կիրառելու դեպքում:

4) Եթե միասնականացված սակագինը պարտադիր կիրառվում է Կարգի 13-րդ կետում նշված դեպքերի նկատմամբ, ապա արդյո՞ք դա նշանակում է, որ դա չի կիրառվում նույն ուղղությամբ ներպետական փոխադրումների (փոխադրում մեկ անդամ պետության ներսում՝ առանց մյուս անդամ պետությունների մասնակցության) նկատմամբ:

5) Երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ծառայությունների սակագների մակարդակը առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում փոփոխելիս արդյո՞ք անդամ պետությունն իրավունք ունի բարձրացնող գործակից կիրառելու բացառապես Միության ներսում տարանցիկ հաղորդակցությամբ փոխադրումների նկատմամբ (որը տարբերվում է արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական սակագներից), ինչը մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածք բեռներ փոխադրելիս հանգեցնում է երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ծառայությունների գնի զգալի բարձրացման:

6) Ինչպե՞ս պետք է իրացվեն անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից Կարգի 9-րդ եւ 10-րդ կետերի դրույթները՝ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծառայությունների սակագների մակարդակի փոփոխության առնչությամբ՝ հաշվի առնելով անդամ պետությունների կողմից ստանձնված՝ թիվ 24 հավելվածի 18-րդ կետի 2-րդ եւ 3-րդ ենթակետերով նախատեսված պարտավորությունները, ինչպես նաեւ Միությունում իրականացվող համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականությունը:

3. Դատարանի մեծ կոլեգիան համարում է, որ Միության իրավունքի նորմերի միատեսակ կիրառությունն ապահովելուն (Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի (Պայմանագրի թիվ 2 հավելված, այսուհետ՝ Ստատուտ) 2-րդ կետ) ուղղված Դատարանի գործունեության նպատակին հասնելու համար Դատարանի խորհրդատվական եզրակացության մեջ դիմումատուի հարցերին պատասխանները կարող են մեկնաբանվել այնպես եւ այն կարգով, որպեսզի հնարավոր լինի լիովին պարզաբանել Պայմանագրի, Միության շրջանակներում միջազգային պայմանագրերի համապատասխան դրույթները եւ Միության մարմինների որոշումները, որոնց վերաբերյալ պահանջվում է պարզաբանումը:

Դատարանի կողմից համապատասխան միջազգային պայմանագրերի եւ Միության իրավունքը կազմող ակտերի դրույթների պարզաբանումը Պայմանագրի, Միության շրջանակներում միջազգային պայմանագրերի կոնկրետ դրույթների եւ Միության մարմինների այն որոշումների բովանդակության եւ իմաստի բացահայտումն է, որոնց վերաբերյալ պարզաբանում է պահանջվում (P-7/24 գործով 2025 թվականի ապրիլի 14-ի Խորհրդատվական եզրակացության 4-րդ կետ): Պայմանավորված դրանով՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան արձանագրում է, որ հնարավոր չէ խորհրդատվական եզրակացության մեջ գնահատական տալ անդամ պետությունների կամ դրանց՝ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից այդ դրույթների պահպանման աստիճանին: Դատարանը կարող է տվյալ հարցերը գնահատել բացառապես վեճերի լուծման գործերով՝ Ստատուտի 39-րդ կետի կարգով:

4. Հաշվի առնելով Դիմողի հարցերի բովանդակությունը, դրանց տրամաբանությունը եւ փոխադարձ կապը՝ սույն գործի շրջանակներում պարզաբանման են ենթակա Կարգի 8-րդ, 9-րդ, 10-րդ, 13-րդ եւ 14-րդ կետերի դրույթները, դրանցով նախատեսված սակագնային քաղաքականության իրականացման կարգը:

II. Ընթացակարգը Դատարանում

5. Ստատուտի 68-րդ կետի համաձայն՝ պարզաբանման գործերով քննության կարգը սահմանվում է Եվրասիական տնտեսական միության բարձրագույն խորհրդի 2014 թվականի դեկտեմբերի 23-ի թիվ 101 որոշմամբ հաստատված՝ Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգով (այսուհետ՝ Կանոնակարգ):

Կանոնակարգի 75-րդ հոդվածին համապատասխան՝ գործը քննությանը նախապատրաստելու շրջանակներում ուղարկվել են հարցումներ եւ ստացվել են պատասխաններ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովից, Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կառավարման եւ ենթակառուցվածքների նախարարությունից, Բելառուսի Հանրապետության հակամենաշնորհային կարգավորման եւ առեւտրի նախարարությունից, Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունից, Ղազախստանի Հանրապետության տրանսպորտի նախարարությունից, Ղրղզստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունից, Ղրղզստանի Հանրապետության էկոնոմիկայի եւ առեւտրի նախարարությունից, Ռուսաստանի Դաշնության գլխավոր դատախազությունից, Ռուսաստանի Դաշնության Կառավարությանը կից Օրենսդրության եւ համեմատական իրավագիտության ինստիտուտից, Երկաթուղիների համագործակցության կազմակերպությունից (ԵՈՒՀԿ):

III. Դատարանի եզրահանգումները

6. Ստատուտի 2-րդ կետի համաձայն՝ Դատարանի գործունեության նպատակը, դրա դրույթներին համապատասխան, Պայմանագրի, Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերի, երրորդ կողմի հետ կնքվող՝ Միության միջազգային պայմանագրերի եւ Միության մարմինների որոշումների միատեսակ կիրառությունն ապահովելն է անդամ պետությունների եւ Միության մարմինների կողմից:

Ստատուտի 46-րդ եւ 50-րդ կետերին համապատասխան՝ Դատարանը Միության անդամ պետության կամ մարմնի դիմումի համաձայն, իրականացնում է Պայմանագրի, Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերի եւ Միության մարմինների որոշումների դրույթների պարզաբանում, ընդ որում, Դատարանը կիրառում է միջազգային իրավունքի՝ համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքները եւ նորմերը:

«Միջազգային պայմանագրերի իրավունքի մասին» 1969 թվականի մայիսի 23-ի Վիեննայի կոնվենցիայի (այսուհետ՝ Վիեննայի կոնվենցիա) 31-րդ հոդվածի համաձայն՝ միջազգային պայմանագիրը պետք է բարեխղճորեն մեկնաբանվի պայմանագրի եզրույթների՝ դրանց համատեքստում ունեցած սովորական նշանակությանը համապատասխան, ինչպես նաեւ պայմանագրի օբյեկտի եւ նպատակների լույսի ներքո:

7. Պայմանագրի 1-ին հոդվածին համապատասխան՝ հիմնադրվել է Եվրասիական տնտեսական միությունը, որի շրջանակներում ապահովվում են ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի ու աշխատուժի տեղաշարժի ազատությունը, Պայմանագրով սահմանված տնտեսության ճյուղերում համակարգված, համաձայնեցված կամ միասնական քաղաքականության իրականացումը (նշված հոդվածի 1-ին կետ), եւ, որը տարածաշրջանային տնտեսական ինտեգրման միջազգային կազմակերպություն է, որն ունի միջազգային իրավասուրյեկտություն (2-րդ կետ):

Միության գործունեության հիմնական սկզբունքները սահմանված են Պայմանագրի 3-րդ կետում, որի համաձայն՝ Միությունն իր գործունեությունն իրականացնում է անդամ պետությունների կողմից Պայմանագրին համապատասխան իրեն վերապահվող իրավասության շրջանակներում՝ միջազգային իրավունքի համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքների, այդ թվում՝ անդամ պետությունների ինքնիշխան հավասարության եւ նրանց տարածքային ամբողջականության սկզբունքների նկատմամբ հարգանքի, Կողմերի փոխշահավետ համագործակցությունը, իրավահավասարությունն ապահովելու եւ ազգային շահերը հաշվի առնելու սկզբունքների հիման վրա:

Պայմանագրի 3-րդ հոդվածով նաեւ նախատեսվում է, որ անդամ պետությունները բարենպաստ պայմաններ են ստեղծում, որպեսզի Միությունն իրականացնի իր գործառույթները, եւ ձեռնպահ են մնում այնպիսի միջոցներից, որոնք կարող են վտանգել Միության նպատակների իրագործումը:

Պայմանագրի 4-րդ հոդվածին համապատասխան՝ Միության հիմնական նպատակներն են՝ անդամ պետությունների տնտեսությունների կայուն զարգացման համար պայմանների ստեղծումը՝ ի նպաստ դրանց բնակչության կենսամակարդակի բարձրացման շահերի, Միության շրջանակներում ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի ու աշխատուժի միասնական շուկա ձեւավորելու ձգտումը, համաշխարհային տնտեսության պայմաններում բազմակողմանի արդիականացումը, համագործակցությունը եւ ազգային տնտեսությունների մրցունակության բարձրացումը:

8. Տրանսպորտային քաղաքականության բնագավառում անդամ պետությունների համագործակցության մասին դրույթները պարունակվում են Պայմանագրի «Տրանսպորտը» XXI բաժնում եւ թիվ 24 հավելվածում:

Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ Միությունում իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականություն, որն ուղղված է տնտեսական ինտեգրման ապահովմանը, միասնական տրանսպորտային տարածքի հետեւողական եւ փուլ առ փուլ ձեւավորմանը՝ մրցակցության, բաց լինելու, հուսալիության, հասանելիության եւ էկոլոգիականության սկզբունքների վրա:

Ինչպես Դատարանը նշել է երկաթուղային փոխադրումների սակագների մասին թիվ P-4/17 գործով 2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի խորհրդատվական եզրակացության մեջ (այսուհետ՝ 2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի Դատարանի խորհրդատվական եզրակացություն). «տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետություններն իրականացնում են ինչպես համակարգված, այնպես էլ համաձայնեցված քաղաքականություն՝ պայմանավորված դրանում սահմանված նպատակներով, դրված խնդիրներով եւ ձեւակերպված առաջնահերթություններով»:

Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն՝ որպես համակարգված

(համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության խնդիրներ, մասնավորապես, սահմանվել են՝

- 1) տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծումը.
- 2) տրանսպորտի եւ լավագույն փորձի կիրառման ոլորտում ընդհանուր առավելությունների ապահովմանն ուղղված համաձայնեցված միջոցների ընդունումը.
- 3) անդամ պետությունների տրանսպորտային համակարգերի ինտեգրումը համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին.
- 4) անդամ պետությունների տարանցիկ փոխադրման ներուժի արդյունավետ օգտագործումը:

Թիվ 24 հավելվածի 2-րդ կետին համապատասխան՝ տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկան տնտեսական հարաբերությունների ձեւ է, որոնց դեպքում ստեղծվում են տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման հավասար եւ պարիտետային պայմաններ, որոնց շուկայի գործունեության առանձնահատկությունները, ըստ տրանսպորտի տեսակի, որոշվում են թիվ 24 հավելվածով, ինչպես նաեւ Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերով:

Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն՝ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական գերակայություններին են դասվում մասնավորապես՝ միասնական տրանսպորտային տարածքի ձեւավորումը, եվրասիական տրանսպորտային միջանցքների ստեղծումն ու զարգացումը, Միության շրջանակներում տարանցիկ փոխադրման ներուժի օգտագործումը եւ զարգացումը, տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացման համակարգումը:

Պայմանագրի 4-րդ եւ 5-րդ կետերին համապատասխան՝ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականությունը ձեւավորվում է անդամ պետությունների կողմից, որի հիմնական ուղղություններն ու իրականացման

փուլերը սահմանվում են Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի կողմից:

Ընդ որում, Պայմանագրի 87-րդ հոդվածի 2-րդ կետում ամրագրված է անդամ պետությունների՝ անդամ պետությունների միջև տրանսպորտային ծառայությունների փուլ առ փուլ ազատականացման ձգտումը, որի կարգը, պայմանները եւ փուլայնությունը սահմանվում են Միություն շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերով՝ հաշվի առնելով թիվ 24 հավելվածով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Շարադրվածը նշանակում է, որ Պայմանագրի՝ տրանսպորտային քաղաքականությանը նվիրված նորմերի թիրախային ուղղությունն ընդգրկում է տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծումը՝ ներառյալ միասնական տրանսպորտային տարածության ձեւավորումը, ինչպես նաեւ Միության շրջանակներում տարանցիկ ներուժի իրագործումը եւ զարգացումը:

9. Պայմանագրի 87-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ տրանսպորտի այլ տեսակների հետ մեկտեղ՝ երկաթուղային տրանսպորտի նկատմամբ կիրառվում են Պայմանագրի «Տրանսպորտը» XXI բաժնի դրույթները՝ հաշվի առնելով Պայմանագրի «Մրցակցության ընդհանուր սկզբունքներն ու կանոնները» XVIII բաժնի ու «Բնական մենաշնորհը» XIX բաժնի դրույթները եւ թիվ 24 հավելվածով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Նշված նորմը համապատասխանում է Պայմանագրի 78-րդ հոդվածի 3-րդ կետին, համաձայն որի՝ բնական մենաշնորհի կոնկրետ ոլորտներում իրավահարաբերությունները սահմանվում են Պայմանագրի XIX բաժնով՝ հաշվի առնելով Պայմանագրի XX եւ XXI բաժիններով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Այդպիսով՝ երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում իրավահարաբերությունները, բացի Պայմանագրի՝ տրանսպորտի, մրցակցության եւ ծառայությունների առեւտրի մասին դրույթներից, նաեւ կարգավորվում են բնական մենաշնորհի գործունեությունը սահմանող դրույթներով:

10. Բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորման միասնական սկզբունքների եւ կանոնների մասին արձանագրության (Պայմանագրի թիվ 20 հավելված, այսուհետ՝ թիվ 20 հավելված) 2-րդ կետում ներկայացված են «բնական մենաշնորհ» եւ «բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիություն» հասկացությունների սահմանումները.

բնական մենաշնորհ-ը ծառայությունների շուկայի վիճակ է, որի դեպքում ծառայությունների որոշակի տեսակի պահանջարկի բավարարման նպատակով մրցակցային պայմանների ստեղծումն անհնար է կամ տնտեսապես նպատակահարմար չէ՝ արտադրության տեխնոլոգիական առանձնահատկությունների ու ծառայությունների տվյալ տեսակի մատուցման պատճառով.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիություն-ը մեկ անդամ պետության բնական մենաշնորհի սուբյեկտների կողմից բնական մենաշնորհի ոլորտին առնչվող ծառայությունների մատուցում է այլ անդամ պետության սպառողներին՝ առաջին անդամ պետության սպառողներին համանման ծառայություն տրամադրելու պայմաններից ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով՝ տեխնիկական հնարավորության առկայության դեպքում:

Թիվ 20 հավելվածի 3-րդ կետին համապատասխան՝ թիվ 20 արձանագրության 1-ին եւ 2-րդ հավելվածներում նշված բնական մենաշնորհի ոլորտներում բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեությունը կարգավորելիս եւ (կամ) հսկելիս անդամ պետություններն առաջնորդվում են հետեւյալ սկզբունքներով՝

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

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

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

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորման ընթացակարգերի կիրառում, որոնք ապահովում են ընդունվող որոշումների անկախությունը, հետետողականությունը, հրապարակայնությունը, օբյեկտիվությունն ու թափանցիկությունը։

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

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

11. Բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորում իրականացնելիս կիրառվում են այնպիսի կարգավորման տեսակներ (ձևեր, մեթոդներ, միջոցներ, գործիքներ), ինչպիսիք են սակագնային կարգավորումը, թիվ 20 հավելվածով սահմանված կարգավորման տեսակները, անդամ պետությունների օրենսդրությամբ սահմանված կարգավորման այլ տեսակներ (թիվ 20 հավելվածի 5-րդ կետ)։

Դատարանը 2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի խորհրդատվական եզրակացության մեջ նշել է անդամ պետությունների մակարդակով կատարվող՝ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության սակագնային (գնային) կարգավորման առաջնահերթ նշանակությունը եւ մատնացույց է արել, որ այդ հարցի առնչությամբ անդամ պետությունների հայեցողությունը բացարձակ չէ եւ կարող է իրականացվել թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետին համապատասխան՝ հետեւյալ կերպ.

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

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

Ինչպես երեւում է բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայությունների սակագնային (գնային) կարգավորումը սահմանող դրույթներից՝ ազգային մարմնի կողմից բնական մենաշնորհի սուբյեկտների համար կարգավորվող ծառայությունների սակագների (գների) սահմանումը (հաստատումը) կարող է ընդգրկել նաեւ նման սակագների առավելագույն մակարդակների սահմանումը:

12. Պայմանագրի XXI բաժնում Պայմանագրի թիվ 20 հավելվածի հետ փոխկապակցվածությամբ նախատեսվում են երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններին հասանելիության պայմանները՝ սահմանելով երկաթուղային

տրանսպորտի ծառայություններ մատուցող՝ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորման առանձնահատկությունները:

Ի տարբերություն մրցակցային շուկայի՝ բնական մենաշնորհի սակագնային քաղաքականությունը չունի մրցակցող ընկերությունների բազմության ձեռով զսպումների եւ հակակշիռների համակարգ: Պայմանավորված դրանով՝ սակագնային կարգավորման գործառույթը կատարում է անդամ պետությունը՝ ի դեմս դրա լիազորված մարմինների (կարգավորողների):

Թիվ 20 հավելվածի դրույթների կիրառման առանձնահատկությունն այն է, որ Միության անդամ պետությունները՝ իրենց ազգային օրենսդրության հիման վրա, ինքնուրույն են կարգավորում բնական մենաշնորհի գործունեության հարցերը՝ պարտադիր հաշվի առնելով Միության մյուս անդամ պետությունների շահերը եւ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության ընդհանուր սկզբունքները՝ երկաթուղային տրանսպորտի համար :

13. Թիվ 20 հավելվածի 18-րդ եւ 19-րդ կետերի համաձայն՝ անդամ պետություններում գործում են անդամ պետությունների ազգային մարմիններ, որոնք, անդամ պետությունների օրենսդրությանը համապատասխան, օժտված են բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության կարգավորում եւ (կամ) հսկողություն իրականացնելու լիազորություններով, անդամ պետությունների ազգային մարմինների գործառույթներն են՝

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայությունների սակագնային (գնային) կարգավորումը.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիության կարգավորումը, այդ թվում՝ բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններում ընդգրկվելու (դրանց միանալու) համար վճարներ (գներ, սակագներ, հավաքագումներ) սահմանելը՝ անդամ պետությունների ազգային օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայությունների սպառողների շահերի պաշտպանությունը.

կարգավորվող սակագների (գների) սահմանման ու կիրառման, ինչպես նաև բնական մենաշնորհի սուբյեկտների ծառայություններին հասանելիության հարցերին առնչվող բողոքների, հայտերի քննարկումը եւ վեճերի կարգավորումը.

բնական մենաշնորհի սուբյեկտների գործունեության նկատմամբ հսկողություն իրականացնելը, այդ թվում՝ նաև ստուգումների այլ ձևեր (մշտադիտարկում, վերլուծություն, փորձաքննություն) անցկացնելով.

անդամ պետությունների օրենսդրությամբ նախատեսված այլ գործառույթներ:

Ընդ որում, անդամ պետությունների ազգային մարմիններն իրենց գործունեությունն իրականացնում են անդամ պետությունների օրենսդրությանը, Պայմանագրին, ինչպես նաև անդամ պետությունների այլ միջազգային պայմանագրերին համապատասխան:

14. Համաձայն թիվ 24 հավելվածի «Երկաթուղային տրանսպորտը» V բաժնի 18-րդ կետի՝ անդամ պետությունները, նպաստելով փոխշահավետ տնտեսական հարաբերությունների հետագա զարգացմանը, հաշվի առնելով երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիության ապահովման եւ այդ ծառայությունների սակագների պետական կարգավորման համաձայնեցված մոտեցումների անհրաժեշտությունը, եթե նման կարգավորումը նախատեսված է անդամ պետությունների օրենսդրությամբ, սահմանում են հետևյալ նպատակները՝

1) երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառում տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի փուլ առ փուլ ձեւավորում.

2) անդամ պետությունների սպառողների համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիության ապահովում՝ յուրաքանչյուր անդամ պետության տարածքով փոխադրումները տվյալ յուրաքանչյուր անդամ պետության սպառողների համար ստեղծված պայմաններից ոչ պակաս բարենպաստ պայմաններով իրականացնելիս.

3) երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների եւ

անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների միջև տնտեսական շահերի հավասարակշռության պահպանում.

4) մի անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների համար մեկ այլ անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների ներքին շուկայի հասանելիության պայմանների ապահովում.

5) փոխադրողների համար անդամ պետությունների ենթակառուցվածքի ծառայությունների հասանելիության պայմանների ապահովումը՝ Կարգի թիվ 1 եւ 2 հավելվածների համաձայն:

Համաձայն թիվ 24 հավելվածի 19-րդ կետի՝ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիության՝ ներառյալ սակագնային քաղաքականության հիմունքների կարգավորումը, իրականացվում է թիվ 24 հավելվածի թիվ 2 հավելվածով սահմանված կարգով (այսինքն՝ այն Կարգով, որը Պայմանագրի անբաժանելի մասն է եւ ենթակա է պարտադիր կիրառման Միության բոլոր անդամ պետությունների կողմից), ինչպես նաեւ միջազգային պայմանագրերով:

15. Միության շրջանակներում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում սակագնային քաղաքականությունը սահմանված է հետեւյալ կերպ:

Կարգի 2-րդ կետում տրված են «երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագին» եւ «երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ» հասկացությունների սահմանումները.

«երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագին»՝ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների արժեքի դրամական արտահայտություն.

«երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ»՝ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից մատուցվող (կատարվող) ծառայություններ (աշխատանքներ)՝ մասնավորապես բեռների փոխադրում եւ լրացուցիչ ծառայություններ (աշխատանքներ), որոնք կապված են բեռների (այդ թվում՝ դատարկ շարժակազմերի) փոխադրումների կազմակերպման եւ

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

Կարգի մեջ բացակայում է «առավելագույն մակարդակներ (գնային սահմանաչափ)» հասկացության սահմանումը:

Միեւնույն ժամանակ պետք է հաշվի առնել, որ թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետի 1-ին ենթակետում օգտագործված է «ազգային մարմնի կողմից բնական մենաշնորհի սուբյեկտների համար կարգավորվող ծառայությունների սակագների (գների), այդ թվում՝ դրանց առավելագույն մակարդակների սահմանման (հաստատման)» կառուցվածքը: Ռուսերենում «այդ թվում» բառակապակցությունն օգտագործվում է նախադասության այն անդամը կապելիս, որն այն ամբողջության մասն է, որի մասին է խոսքը նախադասության առաջին մասում:

Նույնանման համատեքստում «առավելագույն մակարդակ (գնային սահմանաչափեր)» հասկացությունը Կարգի 6-րդ եւ 7-րդ կետերում օգտագործվում է երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների առնչությամբ:

Այսպիսով, առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը) անդամ պետությունների կողմից ազգային օրենսդրությանը համապատասխան սահմանվող՝ բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների առավելագույն եւ նվազագույն մակարդակներն են:

Երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը) տարածվում է ընդհանուր առմամբ սակագնի վրա եւ այս կամ այն ինդեքսներ կիրառելու հաշվին չի կարող գերազանցվել, ինչը հաստատվում է 2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի Դատարանի խորհրդատվական եզրակացության մեջ մշակված դիրքորոշմամբ այն մասին, որ անդամ պետությունները, ամրագրելով միջազգային մակարդակում սակագների ձեւավորման սկզբունքները, դրանք սահմանելու իրենց հայեցողությունը սահմանափակել են գնային սահմանաչափերով:

Միության իրավունքի նորմերը «տարանցում» հասկացության սահմանում չեն պարունակում երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններին հասանելիությունը կարգավորելիս սակագնային քաղաքականության հիմունքների համար: Դրա հետ մեկտեղ՝ Կարգի 14-րդ կետը՝ որպես տարանցիկ, սահմանում է մի անդամ պետության տարածքից մեկ այլ անդամ պետության տարածքով դեպի երրորդ երկրներ ել հակառակ ուղղությամբ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման երթուղիները, ինչպես նաև երրորդ երկրներից դեպի երրորդ երկրներ անդամ պետությունների տարածքով բեռների տարանցիկ փոխադրման դեպքում: Նման դեպքերի համար անդամ պետությունները համակարգված (համաձայնեցված) սակագնային քաղաքականություն են իրականացնում՝ Անկախ պետությունների համագործակցության մասնակից պետությունների երկաթուղային տրանսպորտում համաձայնեցված սակագնային քաղաքականություն սահմանելու մասին 1996 թվականի հոկտեմբերի 18-ի հայեցակարգին համապատասխան: Այսպիսով՝ քանի որ բացառապես Կարգի 14-րդ կետում նշված դեպքերում է անդամ պետության տարածքը ճանաչվում տարանցիկ, անդամ պետությունների միջև, ինչպես նաև երրորդ պետության տարածքի հատմամբ անդամ պետությունների միջև բեռների երկաթուղային փոխադրումները պետք է համարել Միության շրջանակներում ներքին փոխադրումներ, որոնց նկատմամբ կիրառվում է միասնականացված սակագին:

16. Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները, անկախ սպառողի՝ այս կամ այն անդամ պետությանը պատկանելությունից, նրա կազմակերպաիրավական ձևից, ապահովում են նրա համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների հասանելիությունը՝ հաշվի առնելով սույն Կարգը եւ անդամ պետությունների օրենսդրությունը (Կարգի 3-րդ կետ):

Կարգի 6-րդ կետի համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագները եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը) սահմանվում են (փոփոխվում են) անդամ պետությունների օրենսդրությանը եւ միջազգային պայմանագրերին համապատասխան՝ ապահովելով սակագների տարբերակման հնարավորությունն

իր անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան՝ պահպանելով հետևյալ սկզբունքները՝

1) տնտեսապես հիմնավորված ծախսերի փոխհատուցում, որոնք ուղղակիորեն կապված են երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցման հետ,

2) երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման ապահովում՝ անդամ պետությունների օրենսդրությանը համապատասխան,

3) երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների թափանցիկություն, ինչպես նաև այդ սակագները եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակը (գնային սահմանաչափերը) տնտեսական պայմանների կտրուկ փոփոխության դեպքում լրացուցիչ վերանայելու հնարավորության ապահովում՝ անդամ պետություններին նախապես տեղեկացնելու միջոցով,

4) երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագները սահմանելու վերաբերյալ որոշումների ընդունման հրապարակայնության ապահովում,

5) ներդաշնակեցված մոտեցման կիրառում՝ բեռների անվանացանկը եւ բնական մենաշնորհի պայմաններում մատուցվող երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների սահմանման կանոնները նախատեսելու նկատմամբ,

6) յուրաքանչյուր անդամ պետությունում երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագնի արժույթը որոշելը՝ իր անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան:

Երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմանումը (փոփոխությունը), Կարգի 7-րդ կետի համաձայն, իրականացվում է իր անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան՝ հաշվի առնելով Կարգը:

Այսպիսով՝ Կարգի 3-րդ, 6-րդ եւ 7-րդ կետերը սահմանում են երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների համար սակագներ սահմանելու (փոփոխելու) հիմքերը եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակները (գնային սահմանաչափերը):

Հաշվի առնելով վերոշարադրյալը՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան հանգում է այն եզրակացության, որ բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակի փոփոխության մասին որոշումներ կայացնելու իրավունքն իրացնելիս Միության անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները պարտավոր են պահպանել առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմանները եւ նման ծառայությունների կոնկրետ սպառողների, այդ թվում՝ անդամ պետությունների կոնկրետ ապրանքատարողների համար առավելություններ ստեղծելու անթույլատրելիության սկզբունքը:

17. Միության անդամ պետությունները, իրենց անդամ պետության օրենսդրությանը համապատասխան եւ պահպանելով Կարգի 9-րդ եւ 10-րդ կետերը, Պայմանագրում ամրագրել են անդամ պետությունների միասնականացված սակագների օգտագործմամբ սակագների տարբերակման հնարավորությունը՝ ապահովելով երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման հավասար պայմանների համաձայնեցված սկզբունքները:

Այսպես՝ Կարգի 8-րդ կետի համաձայն՝ անդամ պետությունների տարածքներով երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ժամանակ կիրառվում են միասնականացված սակագներ՝ ըստ հաղորդակցության տեսակների (արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական սակագներ):

Դա Դատարանի մեծ կոլեգիային թույլ է տալիս եզրահանգել Միության յուրաքանչյուր անդամ պետության կողմից իր տարածքով փոխադրման ժամանակ սակագնի այնպիսի մակարդակ կիրառելու մասին, որը նույնը չէ թվային արտահայտությամբ, սակայն հիմնված է սակագների ձեւավորման միասնական մոտեցումների եւ սկզբունքների վրա: Ընդ որում, թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետի

կանոններին համապատասխան, յուրաքանչյուր անդամ պետություն միասնականացված սակագինը սահմանում է ինքնուրույն՝ իր սահմանած առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) շրջանակներում:

Քանի որ Պայմանագիրը չի պարունակում «միասնականացված սակագին» հասկացության սահմանումը, ապա 2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի Դատարանի խորհրդատվական եզրակացության մեջ նշված է, որ միասնականացում (ունիֆիկացիա՝ լատ. *unus*՝ մեկ, *facio*՝ անում, կատարում եմ) նշանակում է միատեսակ դարձնել, ներկայացնել մեկ տեսքով, համակարգով կամ ձևով, եւ համարվում է արդյունավետ, տարածված մեթոդ, որն ուղղված է թույլատրելի տարրերի եւ որոշումների ցանկի կրճատման միջոցով ավելորդ բազմազանության վերացմանը: Դիտարկվող համատեքստում սակագնի միասնականացումը ենթադրվում է, որ տարբեր սակագներ՝ արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական, փոխարինվում են մեկ միասնական սակագնով: Միասնականացման էությունն այն է, որ անդամ պետությունները, համաձայնության գալով, կամավոր հիմունքներով հրաժարվում են երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում հովանավորչությունից, սակայն անդամ պետություններից յուրաքանչյուրը միասնականացված սակագինը սահմանում է ինքնուրույն՝ իր իսկ կողմից որոշված սահմանաչափերի շրջանակներում՝ թիվ 20 հավելվածի 6-րդ կետով սահմանված կանոններին համապատասխան:

Ըստ Դատարանի մեծ կոլեգիայի՝ սակագների միասնականացումն ուղղված է եղել բեռների փոխադրման արժեքների հավասարեցմանը՝ անկախ երկաթուղային հաղորդակցության տեսակից (ներմուծման, արտահանման կամ ներպետական), Միության անդամ պետությունների բոլոր ապրանքարտադրողների, երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների համար հավասար սակագնային պայմանների ապահովմանը:

Միասնականացված սակագների կիրառման սկզբունքը ենթադրում է անդամ պետությունների կողմից սակագների հաշվարկման միասնականացված մոտեցման պահպանման անհրաժեշտություն՝ անկախ հաղորդակցության (փոխադրումների) տեսակից:

18. Կարգի 9-րդ կետին համապատասխան՝ անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակությունը բարձրացնելու, երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրումն իրականացնելու համար բարենպաստ պայմաններ ստեղծելու, նախկինում երկաթուղային տրանսպորտով չիրականացված նոր բեռնահոսքեր ներգրավելու, երկաթուղիներով բեռների փոխադրումների՝ չգործարկված կամ քիչ գործարկված երթուղիներից օգտվելու հնարավորություն ապահովելու, անդամ պետությունների երկաթուղիներով բեռների փոխադրման ծավալների աճը խթանելու, նոր տեխնիկայի եւ տեխնոլոգիաների ներդրումը խթանելու նպատակով երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպություններին իրավունք է վերապահվում տնտեսական նպատակահարմարությունից ելնելով, որոշումներ կայացնել բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակը փոփոխելու վերաբերյալ՝ անդամ պետությունների լիազորված մարմինների կողմից սահմանված կամ համաձայնեցված առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում:

Շարադրվածից հետեւում է, որ Միության իրավունքին համապատասխան՝ սակագների առավելագույն մակարդակները (գնային սահմանաչափերը) սահմանում են անդամ պետությունների լիազորված մարմինները, իսկ անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները, այդ առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում, որոշում են կայացնում սակագների մակարդակը փոփոխելու մասին:

Կարգի 10-րդ կետի համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակը առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում փոփոխելու՝ իրենց վերապահված իրավունքն իրացնում են անդամ պետությունների լիազորված մարմինների կողմից հաստատված (սահմանված) մեթոդաբանության (մեթոդների, կարգի, կանոնների, ուղեցույցների եւ այլ նորմատիվ ակտերի) համաձայն՝ անդամ պետությունների օրենսդրությանը համապատասխան՝ պահպանելով անդամ

պետությունների կոնկրետ ապրանքարտադրողների համար առավելություններ ստեղծելու անթույլատրելիության հիմնական սկզբունքը:

Այսպիսով՝ Կարգի 9-րդ եւ 10-րդ կետերի դրույթներով նախատեսված՝ բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակի փոփոխության իրավունքն իրացնելիս անդամ պետությունների լիազորված մարմինների եւ անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների որոշումներն ու գործողությունները պետք է համապատասխանեն Կարգի 8-րդ կետում ամրագրված՝ անդամ պետությունների տարածքներով բեռների փոխադրման ժամանակ ըստ հաղորդակցության տեսակների միասնականացված սակագների կիրառման կանոններին: Ընդ որում, պետք է պահպանվի անդամ պետությունների կոնկրետ ապրանքարտադրողների համար առավելություններ ստեղծելու անթույլատրելիության հիմնական սկզբունքը եւ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններին հավասար հասանելիության սկզբունքը, որին համապատասխան՝ մի անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունը մյուս անդամ պետության սպառողներին ծառայությունները մատուցում է այնպիսի պայմաններով, որոնք պակաս բարենպաստ չեն այն պայմաններից, որոնցով համանման ծառայություններ են մատուցվում առաջին անդամ պետության սպառողներին:

19. Կարգի 13-րդ կետի համաձայն (2022 թվականի մարտի 31-ի խմբագրությամբ)՝ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման ժամանակ անդամ պետություններից յուրաքանչյուրը կիրառում է իր օրենսդրությանը համապատասխան սահմանված միասնականացված սակագինը:

անդամ պետությունների միջեւ, այդ թվում՝ մյուս անդամ պետության տարածքով (մյուս անդամ պետությունների տարածքներով) եւ (կամ) երրորդ երկրների տարածքներով:

անդամ պետության տարածքների միջեւ՝ մյուս անդամ պետության տարածքով (մյուս անդամ պետությունների տարածքներով) եւ (կամ) երրորդ երկրների տարածքներով:

մեկ անդամ պետության տարածքից մյուս անդամ պետության տարածքով (մյուս անդամ պետությունների տարածքներով) եւ (կամ) երրորդ երկրների տարածքներով՝ անդամ պետությունների նավահանգիստներով դեպի երրորդ երկրներ եւ հակառակ ուղղությամբ:

Բեռների փոխադրման ժամանակ միասնականացված սակագների կիրառման մասին դրույթները միայն պարունակվում են Կարգի 8-րդ եւ 13-րդ կետերում (իմպերատիվ բնույթ կրող), որոնք միմյանց միջեւ միացնում են երեք չափանիշ՝ բեռների փոխադրում, միասնականացված սակագնի կիրառում եւ Միության ներսում փոխադրման կոնկրետ տարածքի (երթուղիների) որոշում:

Ընդ որում, պետք է նշել, որ Միության իրավունքը բացառում է ըստ անդամ պետության՝ իր իսկ տարածքով (ներպետական փոխադրում) բեռների փոխադրման կամ այլ անդամ պետությունների միջեւ նույն անդամ պետության տարածքով բեռների փոխադրման երկաթուղային երթուղիների անցման չափանիշի միասնականացված սակագների կիրառման ոչ միատեսակ մոտեցումը:

Կարգի 13-րդ կետի դրույթների վերլուծությունից հետեւում է, որ այն չի կարգավորում առանձին վերցված մեկ անդամ պետության տարածքով բեռների փոխադրման դեպքում ծագող հարաբերությունները:

Սակայն առանձին վերցված՝ մեկ անդամ պետության տարածքով բեռների փոխադրման ժամանակ միասնականացված սակագին կիրառելու անհրաժեշտությունը մատնացույց է անում Կարգի 8-րդ կետը, որը սահմանում է, որ միասնականացված սակագինը կիրառվում է ըստ հաղորդակցության տեսակների (արտահանման, ներմուծման եւ ներպետական սակագներ):

Կարգի 8-րդ կետի եւ 13-րդ կետի համակարգային մեկնաբանումը թույլ է տալիս պարզել, որ միասնականացված սակագինը կիրառվում է ուղարկման եւ նշանակման կետերի՝ Միության տարածքում գտնվելու դեպքում, կամ Պայմանագրով ուղղակի նախատեսված այլ դեպքերում:

20. Դատարանի մեծ կոլեգիան համարում է, որ Կարգի 9-րդ եւ 10-րդ կետերը ենթակա են իրագործման՝ պահպանելով Պայմանագրի, թիվ 20 եւ 24 հավելվածների այլ դրույթներ, որոնք ուղղված են Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 2-րդ կետում դրված խնդիրների լուծմանը եւ ինչպես Կարգի 9-րդ կետում, այնպես էլ թիվ 24 հավելվածի 18-րդ կետում նշված նպատակներին հասնելուն:

Նման հանգամանքներում երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունները, իրենց ազգային օրենսդրությանը համապատասխան, իրավունք ունեն որոշումներ կայացնելու բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակն առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում փոփոխելու մասին՝ հաշվի առնելով թիվ 24 հավելվածի 18-րդ կետի 2-րդ, 3-րդ ենթակետերի դրույթները:

21. Դատարանի մեծ կոլեգիան շարադրվածի հիման վրա ներկայացնում է հետևյալ պարզաբանումը.

Սակագների համար, այդ թվում՝ միասնականացված սակագնի համար, առավելագույն մակարդակները (գնային սահմանաչափերը) յուրաքանչյուր անդամ պետություն սահմանում է ազգային օրենսդրության հիման վրա:

Միասնականացված սակագնի առավելագույն մակարդակները (գնային սահմանաչափերը) բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների արժեքի դրամական արտահայտության առավելագույն եւ նվազագույն մակարդակներն են:

Կարգի դրույթները Կարգի 8-րդ եւ 13-րդ կետերում նշված բոլոր դեպքերում բեռների փոխադրման ժամանակ միատեսակ մոտեցում են նախատեսում միասնականացված սակագների կիրառման հանդեպ:

Բեռների փոխադրման ժամանակ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների համար միասնականացված սակագներ կիրառելու մասին Կարգի 8-րդ կետի պահանջները տարածվում են ինչպես անդամ պետությունների

լիազորված մարմինների կողմից սակագները եւ (կամ) դրանց առավելագույն մակարդակները (գնային սահմանաչափերը) սահմանելու (փոփոխելու) վրա, այնպես էլ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից այդ սակագների մակարդակները փոփոխելու մասին որոշումներ կայացնելու վրա:

Անդամ պետությունների երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կողմից սակագների մակարդակների փոփոխություն կարող է կատարվել Կարգով սահմանված նպատակների համար՝ ելնելով տնտեսական նպատակահարմարությունից, սահմանված առավելագույն մակարդակների սահմաններում եւ պարտադիր առավելություններ պահպանելով ստեղծելու անթույլատրելիության սկզբունքները մյուս անդամ պետության՝ երկաթուղային տրանսպորտի նույնանման ծառայությունների սպառողների համեմատ, մեկ անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների կոնկրետ սպառողների համար եւ անդամ պետությունների կոնկրետ ապրանքարտադրողների համար:

Բեռների փոխադրման համար երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների սակագների մակարդակն առավելագույն մակարդակների (գնային սահմանաչափերի) սահմաններում փոփոխելու իրավունքն անդամ պետության երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունն իրացնում է անդամ պետության օրենսդրությանը, Կարգի եւ ընդհանուր առմամբ՝ Պայմանագրի պահանջներին համապատասխան:

Դատարանի մեծ կոլեգիան արձանագրում է, որ Միության իրավունքի նորմերի խախտման առկայության/բացակայության մասին, անդամ պետությունների եւ դրանց՝ երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների կոնկրետ գործունեության գնահատման մասին, ինչպես նաեւ անդամ պետություններում գնագոյացման վրա այդ գործունեության ազդեցության մասին հարցերը խորհրդատվական եզրակացության շրջանակներում հնարավոր չէ լուծել, քանի որ տվյալ հարցերը դուրս են պարզաբանման գործերով Դատարանի լիազորությունների սահմաններից:

IV. Եզրափակիչ դրույթներ

Սույն Խորհրդատվական եզրակացության պատճենն ուղարկել դիմողին:

Խորհրդատվական եզրակացությունը տեղադրել Դատարանի պաշտոնական ինտերնետային կայքում:

Նախագահող՝

Ա.Ա. Դրոնով

Դատավորներ՝

Ա.Մ. Աժիբրաիմովա

Է.Վ. Հայրիյան

Դ.Պ. Ալեքսանդրով

Ա.Ա. Զաբարա

Ե.Ժ. Իսմաիլով

Մ.Տ. Կայիպով

Ա.Բ. Կիշկեմբաև

Ն.Վ. Պավլովա

Ա.Գ. Թունյան