

ЕВРАЗИЯ ЭКОНОМИКАЛЫК БИРЛИГИНИН СОТУ

КОНСУЛЬТАТИВДИК КОРУТУНДУ

2025-жылдын 25-апрели

Минск шаары

Евразия экономикалык бирлигинин Сотунун Чоң коллегиясы төрагалык кылуучу Соттун төрагасы А.А. Дронов, судья-баяндамачы А.М. Ажибраимова, судьялар Э.В. Айриян, Д.П. Александров, А.А. Забара, Е.Ж. Исмаилов, М.Т. Кайыпов, А.Б. Кишкембаев, Н.В. Павлова, А.Г. Туняндын курамында,

сот отурумуна катчылык кылуучу Б.Р. Эгембердиеванын катышуусунда судья-баяндамачыны угуп, иштин материалдарын изилдеп чыгып,

Евразия экономикалык бирлигинин Сотунун Статутунун 2, 46, 47, 49, 50, 68, 69, 73–75, 96–98-пункттарын жана Евразия экономикалык бирлигинин Сотунун Регламентинин 14, 18, 19, 24, 72, 75, 85-беренелерин жетекчиликке алып,

2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык бирлиги жөнүндө келишимдин жоболорун түшүндүрүү тууралуу Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин атынан Кыргыз Республикасынын арызы боюнча Консультативдик корутунду берет.

I. Арыз берүүчүнүн суроолору

1. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин атынан Кыргыз Республикасы (мындан ары – арыз берүүчү) Евразия экономикалык бирлигинин Сотуна (мындан ары – Сот, Бирлик) бажы саясатынын негиздерин кошо алганда (Координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жөнүндө протоколдун № 2 тиркемеси) Темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүүнү жөнгө салуунун тартибинин (2014-жылдын 29-майындагы Евразия экономикалык бирлиги жөнүндө келишимдин № 24 тиркемеси; мындан ары тиешелүүлүгүнө жараша – Тартип, № 24 тиркеме, Келишим) 8, 9, 10 жана 13-пункттарынын жоболорун түшүндүрүү жөнүндө арыз менен кайрылган.

2. Арыз берүүчү Келишимдин 86-беренесинин, 87-беренесинин 1-пунктунун, № 24 тиркеменин 18, 19-пункттарынын, Тартиптин 6-10, 13-пункттарынын ченемдерине шилтеме кылуу менен мүчө мамлекеттер тарифтерди бирдейлештирүү принцибин сактоо шартында улуттук мыйзамдарга ылайык темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерге карата чектик деңгээлди (баа чектерин) белгилөөгө (өзгөртүүгө) укуктуу экендигин көрсөтөт, бул өз кезегинде бир түрдүү системаны же форманы колдонууну билдирет, анткени көп түрдүүлүктүн болушу темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүн керектөөчүлөрдүн укуктарын жана кызыкчылыктарын бузууга алып келиши мүмкүн.

Бирок иш жүзүндө жогорулатуучу индекстер мүчө мамлекеттердин ортосунда, анын ичинде башка мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу

(экспорттук, импорттук жана ички мамлекеттик ташууларды кошпогондо) жүк ташууга тарифтерге гана колдонулган жагдай түзүлгөн, анын натыйжасында транзиттик багытта жүктөрдү ташууда транспорттук кызмат көрсөтүүлөргө акы төлөө Тартиптин 13-пунктунун маанисин түшүнүүдө кымбаттайт.

Арыз берүүчүнүн пикири боюнча, жогорулатуучу индекстерди колдонуунун мындай басмырлоочу тартиби Бирликтин укугунда каралбаган кандайдыр бир транзиттик тарифти пайда кылат, бул тарифтердин бирдейлештирүү принцибинин бузулушуна алып келет. Арыз берүүчү темир жол менен ташууларга бирдейлештирилген тарифтерге жогорулатуучу индексти белгилөө басмырлабаган негизде жана темир жол транспортунун кызматтарын керектөөчүлөр менен мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун уюмдарынын ортосундагы экономикалык кызыкчылыктардын балансын сактоо менен жүргүзүлүүгө тийиш деп эсептейт.

Жогоруда баяндалгандардын негизинде темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүн айрым керектөөчүлөрдүн укуктарын жана кызыкчылыктарын бузуу тобокелдигинин бар экендигин, рыноктун катышуучулары үчүн бирдей эмес шарттарды түзүлгөндүгүн жана Бирликтин макулдашылган транспорт саясатынын принциптеринин бузулгандыгын көрсөтүү менен арыз берүүчү Соттон төмөнкү маселелер боюнча түшүндүрмө берүүнү өтүнөт:

1) Бирдиктүү тариф түшүнүгү чектик деңгээлдерди (баа чектерин) камтыйбы же бул базалык тарифтерге гана тиешелүүбү?

2) Тартиптин 9 жана 10-пунктарынын жоболорунда каралган улуттук укукту ишке ашырууда мүчө мамлекет Тартиптин 8-пунктунда көрсөтүлгөндөй каттамдардын түрлөрү боюнча (экспорттук, импорттук жана ички мамлекеттик) тарифтердин бирдейлештирилгендигин колдонуу эрежесин буза алабы?

3) Мүчө мамлекеттердин бири бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагына өтүүчү ташууларга жогорулатуучу коэффициентти колдонгон учурда тарифтерди бирдейлештирүү принциби (Тартиптин 8 жана 13-пункттары) бузулабы?

4) Эгерде бирдейлештирилген тариф Тартиптин 13-пунктунда көрсөтүлгөн учурларга карата милдеттүү түрдө колдонулса, бул анын мамлекет ичиндеги ташууларга (башка мүчө мамлекеттердин катышуусуз бир мүчө мамлекеттин ичинде ташуу) ошол эле багытта колдонулбашы мүмкүн дегенди билдиреби?

5) Чектелген деңгээлдердин (баа чектеринин) алкагында темир жол транспорту менен жүк ташуу боюнча кызмат көрсөтүүлөргө тарифтердин деңгээли өзгөргөндө мүчө мамлекет бир мүчө мамлекеттин аймагынан башка мүчө мамлекеттин аймагына жүктөрдү ташууда темир жол транспорту менен жүк ташуу боюнча кызмат көрсөтүүлөргө баанын кыйла жогорулашына алып келүүчү Бирликтин ичиндеги транзиттик каттамдагы ташууларга гана жогорулатуучу коэффициентти (экспорттук, импорттук жана ички мамлекеттик тарифтерден айырмаланып) колдонууга укуктуубу?

6) Мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун уюмдары тарабынан № 24 тиркеменин 18-пунктунун 2 жана 3-пунктчаларында каралган мүчө мамлекеттер өзүнө алган милдеттенмелерди эске алуу менен, ошондой эле Бирликте координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты аркылуу жүзөгө ашырылуучу Тартиптин 9 жана 10-пункттарынын жүктөрдү ташуу боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлинин өзгөрүшү бөлүгүндөгү жоболору кандайча ишке ашырылууга тийиш?

3. Соттун Чоң коллегиясы Бирликтин укук ченемдерин бир түрдүү колдонууну камсыз кылуу боюнча Соттун ишинин максатына жетүү үчүн (Евразия экономикалык бирлигинин Сотунун Статутунун 2-пункту (Келишимдин № 2 тиркемеси; мындан ары – Статут) Соттун Консультативдик корутундусунда арыз берүүчүнүн суроолоруна жооптор Келишимдин, Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдердин жана түшүндүрмө суралып жаткан Бирликтин органдарынын чечимдеринин тийиштүү жоболорун толук өлчөмдө түшүндүрүү үчүн ушундай жол менен жана ушул тартипте баяндалышы мүмкүн деп эсептейт.

Бирликтин укугун түзгөн тиешелүү эл аралык келишимдердин жоболорун жана актыларын Соттун түшүндүрүүсү Келишимдин, Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдердин жана Бирликтин органдарынын чечимдеринин конкреттүү жоболорунун мазмунун ачып берүүсүн жана маанисин аныктоону билдирет, алар боюнча түшүндүрүү талап кылынат (2025-жылдын 14-апрелиндеги Р-7/24 иши боюнча Консультативдик корутундунун 4-пункту). Ушуга байланыштуу Соттун Чоң коллегиясы Консультативдик корутундуда мүчө мамлекеттер же алардын темир жол транспорту уюмдары тарабынан мындай жоболордун сакталышынын деңгээлине баа берүүнүн мүмкүн эместигин белгилейт. Сот тарабынан бул маселелерди баалоо талаштарды чечүү жөнүндө иштер боюнча Статуттун 39-пунктунун тартибинде гана мүмкүн.

4. Арыз берүүчүнүн суроолорунун мазмунун, суроолордун логикасын жана өз ара байланышын эске алуу менен ушул иштин алкагында тарифтик саясатты ишке ашырууда каралган Тартиптин 8, 9, 10, 13 жана 14-пункттарынын жоболору түшүндүрүлүүгө тийиш.

II. Соттогу жол-жобо

5. Түшүндүрүү жөнүндө иштерди кароонун тартиби Статуттун 68-пунктуна ылайык Жогорку Евразия экономикалык кеңешинин 2014-жылдын 23-декабрындагы № 101 чечими менен бекитилген Евразия экономикалык бирлигинин Сотунун Регламенти (мындан ары – Регламент) менен аныкталат.

Регламенттин 75-беренесине ылайык ишти кароого даярдоонун алкагында Евразия экономикалык комиссиясынан, Армения Республикасынын Аймактык башкаруу жана инфраструктура министрлигинен, Беларусь Республикасынын Монополияга каршы жөнгө салуу жана соода министрлигинен, Беларусь Республикасынын Транспорт

жана коммуникациялар министрлигинен, Казакстан Республикасынын Транспорт министрлигинен, Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинен, Кыргыз Республикасынын Экономика жана коммерция министрлигинен, Россия Федерациясынын Башкы прокуратурасынан, Россия Федерациясынын Өкмөтүнө караштуу Мыйзамдар жана салыштырма укук таануу институтунан, Темир жол кызматташтык уюмуна (ТЖКУ) суроо-талаптар жөнөтүлгөн жана андан жооптор алынды.

III. Соттун тыянактары

6. Статуттун 2-пунктуна ылайык Сот ишинин максаты анын жоболоруна ылайык мүчө мамлекеттер жана Бирликтин органдары тарабынан Келишимдин, Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдердин, Бирликтин үчүнчү тарап менен эл аралык келишимдеринин жана Бирликтин органдарынын чечимдеринин бир түрдүү колдонулушун камсыз кылуу болуп саналат.

Сот Статуттун 46 жана 50-пункттарына ылайык мүчө мамлекеттин же Бирликтин органынын арызы боюнча Келишимдин жоболорун, Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдерди жана Бирликтин органдарынын чечимдерин түшүндүрүүнү жүзөгө ашырат, мында Сот тарабынан эл аралык укуктун жалпы таанылган принциптери жана ченемдери колдонулат.

1969-жылдын 23-майындагы Эл аралык келишимдердин укугу жөнүндө Вена конвенциясынын (мындан ары – Вена конвенциясы) 31-беренесине ылайык келишимдин шарттарына алардын контекстинде, ошондой эле келишимдин объектиси жана максаттары боюнча берилиши керек болгон кадимки мааниге ылайык ак ниеттүүлүк менен чечмелениши керек.

7. Келишимдин 1-беренесине ылайык Евразия экономикалык бирлиги түзүлгөн, анын алкагында товарлардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн, капиталдын жана жумушчу күчүнүн эркин кыймылы, Келишимде аныкталган экономиканын тармактарында координацияланган, макулдашылган же бирдиктүү саясатты жүргүзүү камсыз кылынат (аталган берененин 1-пункту) жана ал эл аралык укуктук субъективдүүлүккө (2-пункт) ээ болгон региондук экономикалык интеграциянын эл аралык уюму болуп саналат.

Бирликтин ишинин негизги принциптери Келишимдин 3-беренесинде аныкталган, ага ылайык Бирлик өз ишин Келишимге ылайык мүчө мамлекеттер ага берген компетенциянын чегинде эл аралык укуктун жалпы таанылган принциптерин урматтоо принциптеринин, анын ичинде мүчө мамлекеттердин суверендүү тендиги жана алардын аймактык бүтүндүгү, өз ара пайдалуу кызматташтыкты камсыз кылуу, тең укуктуулук жана Тараптардын улуттук кызыкчылыктарын эске алуунун негизинде жүзөгө ашырат.

Келишимдин 3-беренесинде мүчө мамлекеттер Бирлик тарабынан анын функцияларын аткаруу үчүн жагымдуу шарттарды түзөрү жана Бирликтин максаттарына жетишүүсүнө коркунуч туудурган чаралардан кармануусу да каралган.

Келишимдин 4-беренесине ылайык Бирликтин негизги максаттары болуп төмөнкүлөр саналат: мүчө мамлекеттердин калкынын жашоо деңгээлин жогорулатуу кызыкчылыгында алардын экономикаларынын туруктуу өнүгүүсү үчүн шарттарды түзүү; Бирликтин алкагында товарлардын, кызмат көрсөтүүлөрдүн, капиталдын жана эмгек ресурстарынын бирдиктүү рыногун түзүүгө умтулуу; глобалдык экономиканын шарттарында улуттук экономикалардын ар тараптуу модернизациясы, кооперациясы жана атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн жогорулатуу.

8. Мүчө мамлекеттердин транспорт саясаты чөйрөсүндө кызматташтыгы жөнүндө жоболор Келишимдин XXI «Транспорт» бөлүмүндө жана № 24 тиркемеде камтылган.

Келишимдин 86-беренесинин 1-пунктуна ылайык Бирликте экономикалык интеграцияны камсыз кылууга, атаандаштык, ачыктык, ишенимдүүлүк, жеткиликтүүлүк жана экологиялуулук принциптеринде бирдиктүү транспорт мейкиндигин ырааттуу жана этабы менен түзүүгө багытталган координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты жүзөгө ашырылат.

Сот 2017-жылдын 20-ноябрында темир жол менен ташууларга тарифтер жөнүндө № Р-4/17 иши боюнча Консультативдик корутундуда (мындан ары – Соттун 2017-жылдын 20-ноябрындагы Консультативдик корутундусу) «транспорт чөйрөсүндө мүчө мамлекеттер координацияланган сыяктуу эле, макулдашылган саясат да анда аныкталган максаттарга, коюлган милдеттерге жана түзүлгөн артыкчылыктарга жараша жүзөгө ашырылат» деп белгилеген.

Келишимдин 86-беренесинин 2-пунктуна ылайык координацияланган (макулдашылган) транспорт саясатынын милдеттери болуп төмөнкүлөр аныкталды:

- 1) транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун түзүү;
- 2) транспорт чөйрөсүндө жалпы артыкчылыктарды камсыз кылуу жана мыкты тажрыйбаларды ишке ашыруу боюнча макулдашылган чараларды көрүү;
- 3) мүчө мамлекеттердин транспорт системаларын дүйнөлүк транспорт тутумуна интеграциялоо;
- 4) мүчө мамлекеттердин транзиттик дараметин үзүрлүү пайдалануу.

№ 24 тиркеменин 2-пунктуна ылайык транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногу экономикалык мамилелердин формасын түшүндүрөт, мында транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн бирдей жана паритеттик шарттары түзүлөт, транспорттун түрлөрү боюнча рыноктун иштөө өзгөчөлүктөрү № 24 тиркеме, ошондой эле Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдери менен аныкталат.

Келишимдин 86-беренесинин 3-пунктуна ылайык координацияланган (макулдашылган) транспорт саясатынын негизги артыкчылыктарына, атап айтканда, бирдиктүү транспорт мейкиндигин түзүү, евразиялык транспорттук коридорлорду түзүү жана өнүктүрүү, Бирликтин алкагында транзиттик потенциалды ишке ашыруу жана өнүктүрүү, транспорттук инфраструктураны

өнүктүрүүнү координациялоо кирет.

Келишимдин 86-беренесинин 4 жана 5-пункттарына ылайык координацияланган (макулдашылган) транспорт саясаты мүчө мамлекеттер тарабынан түзүлөт, аны ишке ашыруунун негизги багыттары жана этаптары Жогорку Евразия экономикалык кеңеши аныктайт.

Ошол эле учурда Келишимдин 87-беренесинин 2-пунктунда мүчө мамлекеттердин ортосунда транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдү этабы боюнча либералдаштырууга карата умтулуусу бекемделген, анын тартиби, шарттары жана этабы № 24 тиркемеде каралган өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен Бирликтин алкагындагы эл аралык келишимдер менен аныкталат.

Жогоруда баяндалгандар транспорт саясатына тиешелүү Келишим ченемдеринин максаттуу багыттуулугу транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун түзүүнү, анын ичинде бирдиктүү транспорт мейкиндигин түзүүнү, ошондой эле Бирликтин алкагында транзиттик потенциалды ишке ашырууну жана өнүктүрүүнү камтыйт дегенди билдирет.

9. Келишимдин 87-беренесинин 1-пунктуна ылайык транспорттун башка түрлөрү менен катар темир жол транспортуна Келишимдин XXI «Транспорт» бөлүмүнүн жоболору Келишимдин XVIII «Атаандаштыктын жалпы принциптери жана эрежелери» жана XIX «Табигый монополиялар» бөлүмдөрүнүн жоболору жана № 24 тиркемеде каралган өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен колдонулат.

Көрсөтүлгөн норма Келишимдин 78-беренесинин 3-пунктуна шайкеш келет, ага ылайык табигый монополиялардын конкреттүү чөйрөлөрүндөгү укуктук мамилелер Келишимдин XX жана XXI бөлүмдөрүндө каралган өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен Келишимдин XIX бөлүмү тарабынан жөнгө салынат.

Ошентип темир жол транспорту чөйрөсүндөгү укуктук мамилелер Келишимдин транспорт, атаандаштык жана кызматтарды сатуу жөнүндө жоболорунан тышкары табигый монополиялардын ишмердүүлүгүн аныктаган жоболор менен да жөнгө салынат.

10. Табигый монополиялардын субъекттеринин ишин жөнгө салуунун бирдиктүү принциптери жана эрежелери жөнүндө Протоколдун 2-пунктунда (Келишимдин № 20 тиркемеси; мындан ары – № 20 тиркеме) «табигый монополия» жана «табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жеткиликтүүлүк» деген түшүнүктөрдүн аныктамалары берилген:

«табигый монополия» – кызмат көрсөтүүнүн бул түрүн өндүрүүнүн жана көрсөтүүнүн технологиялык өзгөчөлүктөрүнөн улам кызмат көрсөтүүнүн белгилүү бир түрүнө суроо-талапты канааттандыруу үчүн атаандаштык шарттарды түзүү мүмкүн болбогон же экономикалык жактан максатка ылайыксыз болгон кызмат көрсөтүүлөр рыногунун абалы;

«табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жеткиликтүүлүк» – бул бир мүчө мамлекеттин табигый монополиялар чөйрөсүнө тиешелүү кызматтарын башка мүчө мамлекеттин

керектөөчүлөрүнө, техникалык мүмкүнчүлүк бар болгон учурда биринчи мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрүнө берилген кызмат менен бирдей шарттардан кем эмес жакшыртылган шарттарда көрсөтүү. № 20 тиркеменин 3-пунктуна ылайык табигый монополиялардын субъекттеринин табигый монополиялар чөйрөсүндөгү ишмердүүлүгүн жөнгө салууда жана (же) контролдоодо № 20 тиркеменин № 1 жана № 2 тиркемелеринде көрсөтүлгөн табигый монополиялар чөйрөсү боюнча мүчө мамлекеттер төмөнкүдөй принциптерге баш ийет:

мүчө мамлекеттердин керектөөчүлөрү менен табигый монополиялардын субъекттеринин ортосундагы кызыкчылыктардын тең салмактуулугун сактоо, көрсөтүлүүчү кызматтардын жеткиликтүүлүгүн жана керектөөчүлөр үчүн алардын сапатынын тиешелүү деңгээлин, табигый монополиялардын субъекттеринин натыйжалуу иштешин жана өнүгүүсүн камсыз кылуу;

табигый монополиялардын субъекттерин тармактык өзгөчөлүктөрдү, алардын ишмердүүлүгүнүн масштабдарын, рыноктук конъюнктураны, орто (узак мөөнөттүү) макроэкономикалык жана тармактык болжолдорду эске алуу менен, ошондой эле тарифтик (бааны) жөнгө салуунун чараларын, анын ичинде керектөөчүлөрдүн (керектөөчүлөр топторунун) ар бир мүчө мамлекетке таандык болуу принциптерине негизделбеген дифференцияланган тарифти белгилөө мүмкүнчүлүгүн колдонуу менен ийкемдүү тарифтик (бааны) жөнгө салууну колдонуу;

табигый монополиялардын субъекттеринин кызматтарына жеткиликтүүлүктү камсыз кылуу жолу менен ички рынокторго кирүү тоскоолдуктарын төмөндөтүү;

кабыл алынуучу чечимдердин көз карансыздыгын, үзгүлтүксүздүгүн, ачыктыгын, объективдүүлүгүн жана айкындуулугун камсыз кылуучу табигый монополиялардын субъекттеринин ишин жөнгө салуунун жол-жоболорун колдонуу;

табигый монополиялардын субъекттеринин табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү эрежелерин сактоосун камсыз кылуу;

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

11. Табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салууда тарифтик жөнгө салуу сыяктуу түрдөгү (формалар, методдор, жолдор, инструменттер) жөнгө салуулар; № 20 тиркемеде белгиленген жөнгө салуу түрлөрү; мүчө мамлекеттердин мыйзамдары менен белгиленген башка жөнгө салуу түрлөрү (№ 20 тиркеменин 5-пункту) колдонулат.

Сот 2017-жылдын 20-ноябрындагы Консультативдик корутундуда тарифтик (бааны) жөнгө салуунун табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салууда биринчи кезектеги мааниге ээ экендигин белгилеген жана мүчө мамлекеттердин бул боюнча дискрециясы абсолюттук эмес экендигин жана аны № 20 тиркеменин 6-пунктуна ылайык төмөнкүдөй

жолдор аркылуу жүргүзүүгө болот деп көрсөткөн:

1) улуттук орган тарабынан табигый монополиялардын субъекттери үчүн жөнгө салынуучу кызмат көрсөтүүлөр боюнча тарифтерди (бааларды), анын ичинде алардын чектик деңгээлдерин бекитилген методологиянын (формуланын) жана анын колдонуу эрежелеринин негизинде белгилөө (бекитүү), ошондой эле табигый монополиялардын субъекттери тарабынан белгиленген тарифтердин (баалардын) колдонулушуна улуттук орган тарабынан тийиштүү көзөмөлдү жүзөгө ашыруу;

2) улуттук орган тарабынан методологияны жана анын колдонуу эрежелерин белгилөө (бекитүү), алардын негизинде табигый монополиялардын субъекти тарифтерди (бааларды) белгилейт жана колдонот, ошондой эле табигый монополиялардын субъекттери тарабынан тарифтердин (баалардын) белгиленишине жана колдонулушуна улуттук орган тарабынан контролду жүзөгө ашыруу.

Табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрү боюнча тарифтик (бааны) жөнгө салууну аныктаган жоболордон көрүнүп тургандай, улуттук орган тарабынан табигый монополиялардын субъекттери үчүн жөнгө салынуучу кызмат көрсөтүүлөр боюнча тарифтерди (бааларды) белгилөө (бекитүү) мындай тарифтердин чектик деңгээлин белгилөөнү да камтышы мүмкүн.

12. Келишимдин XXI бөлүгү Келишимдин № 20 тиркемесинин жоболору менен өз ара байланышта темир жол транспортунун кызматтарын көрсөтүүчү табигый монополиялардын субъекттеринин ишин жөнгө салуунун өзгөчөлүктөрүн аныктоо менен темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү шарттарын карайт.

Атаандаштык рыногунан айырмаланып, табигый монополиянын тарифтик саясаты көптөгөн атаандаш компаниялардын түрүндө өз алдынча кармап туруучу жана тең салмактоочу механизмге ээ эмес. Ошондуктан тарифтик жөнгө салуу функциясын мүчө мамлекеттин ыйгарым укуктуу органдары (регуляторлору) жүзөгө ашырат.

№ 20 тиркеменин жоболорун колдонуу өзгөчөлүгү Бирликке мүчө мамлекеттер табигый монополиялардын ишмердүүлүгү боюнча маселелерди өзүнүн улуттук мыйзамдарынын негизинде Бирликке башка мүчө мамлекеттеринин кызыкчылыктарын сөзсүз түрдө эске алуу менен жана темир жол транспортуна карата координацияланган (макулдашылган) транспорт саясатынын жалпы принциптерин сактоо менен өз алдынча жөнгө салышат.

13. № 20 тиркеменин 18 жана 19-пункттарына ылайык мүчө мамлекеттерде мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына ылайык табигый монополиялардын субъектилеринин ишмердүүлүгүн жөнгө салуу жана (же) контролдоо боюнча ыйгарым укуктар берилген улуттук органдар иш алып барат, аларга төмөнкүлөр кирет:

табигый монополиялардын субъектилеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтик (бааны) жөнгө салууну жүргүзүү;

табигый монополиялардын субъектилеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө

жетүү шарттарын жөнгө салуу, анын ичинде мүчө мамлекеттердин мыйзамдарында каралган учурларда табигый монополиялардын субъектилеринин кызматтарына туташуу (кошулуу) үчүн төлөмдүн (баалардын, тарифтердин, жыйымдардын) өлчөмүн аныктоо;

табигый монополиялардын субъекттеринин кызматтарынан керектөөчүлөрдүн кызыкчылыктарын коргоо;

даттанууларды, арыздарды кароо, жөнгө салынуучу тарифтерди (бааларды) белгилөө жана колдонуу маселелери боюнча талаш-тартыштарды чечүү, ошондой эле табигый монополиялардын субъекттеринин кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү;

табигый монополиялардын субъекттеринин ишмердүүлүгүн контролдоону, анын ичинде текшерүүлөр жана башка формалар (мониторинг, талдоо, экспертиза) аркылуу жүзөгө ашыруу;

мүчө мамлекеттердин мыйзамдарында каралган башка функцияларды аткаруу.

Муну менен катар мүчө мамлекеттердин улуттук органдары өз ишмердүүлүгүн мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына, Келишимге, ошондой эле мүчө мамлекеттердин башка эл аралык келишимдерине ылайык жүзөгө ашырат.

14. № 24 тиркеменин V «Темир жол транспорту» бөлүмүнүн 18-пунктуна ылайык мүчө мамлекеттер тарабынан темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жеткиликтүүлүктү камсыз кылуу зарылдыгын жана бул кызмат көрсөтүүлөргө тарифтерди мамлекеттик жөнгө салууга макулдашылган мамилелерди эске алуу менен өз ара пайдалуу экономикалык мамилелерди андан ары өнүктүрүүгө көмөк көрсөтүү тартибинде эгерде мындай жөнгө салуу мүчө мамлекеттердин мыйзамдарында каралса, төмөнкүлөр сыяктуу максаттар аныкталган:

1) темир жол транспорту чөйрөсүндө транспорттук кызмат көрсөтүүлөрдүн жалпы рыногун этап менен калыптандыруу;

2) мүчө мамлекеттердин керектөөчүлөрүнүн ар бир мүчө мамлекеттин аймагы боюнча ташууларды жүзөгө ашырууда ушул ар бир мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрү үчүн түзүлгөн шарттардан кем эмес жагымдуу шарттарда темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнөн пайдалануусун камсыз кылуу;

3) мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун кызматтарын керектөөчүлөр менен темир жол транспортунун уюмдарынын ортосундагы экономикалык кызыкчылыктардын балансын сактоо;

4) бир мүчө мамлекеттин темир жол транспортунун уюмдарынын башка мүчө мамлекеттин темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн ички рыногуна кирүүсү үчүн шарттарды камсыз кылуу;

5) Тартиптин № 1 жана № 2 тиркемелерине ылайык мүчө мамлекеттердин инфраструктуралык кызматтарына ташуучулардын жеткиликтүүлүгүн камсыз кылуу.

№ 24 тиркеменин 19-пунктуна ылайык темир жол транспортунун кызмат

көрсөтүүлөрүнүн жеткиликтүүлүгүн жөнгө салуу, анын ичинде тарифтик саясаттын принциптери № 24 тиркеменин № 2 тиркемесинде (б.а. Тартип Келишимдин ажырагыс бөлүгү болуп саналат жана ал Бирликтин бардык мүчө мамлекеттери тарабынан милдеттүү түрдө колдонууга тийиш) каралган тартипте, ошондой эле эл аралык келишимдер аркылуу жүзөгө ашырылат.

15. Бирликтин алкагында темир жол транспорту чөйрөсүндө тарифтик саясат төмөнкүдөй аныкталат.

Тартиптин 2-пунктунда «темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн тарифи» жана «темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрү» түшүнүктөрүнүн аныктамалары келтирилген:

«темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн тарифи» – темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн наркынын акчалай чагылдырылышы;

«темир жол транспортунун кызматтары» – темир жол транспортунун уюмдары тарабынан керектөөчүлөргө көрсөтүлүүчү (аткарылуучу) кызматтар (жумуштар), атап айтканда: жүктөрдү ташуу жана жүктөрдү (анын ичинде бош кыймылдуу курамды) ташууну уюштуруу жана жүзөгө ашыруу менен байланышкан кошумча кызматтар (жумуштар); жүргүнчүлөрдү, жол жүгүн, таңгакталган жол жүгүн, почта жөнөтмөлөрүн ташуу жана мындай ташууга байланыштуу кошумча кызматтар (жумуштар); инфраструктура кызматтары.

Тартипте «чектик деңгээлдер (баа чеги)» деген түшүнүктүн аныктамасы жок.

Ошону менен бирге № 20 тиркеменин 6-пунктунун 1-пунктчасында «табигый монополиялардын субъекттери боюнча улуттук орган тарабынан жөнгө салынуучу кызмат көрсөтүүлөргө тарифтерди (бааларды), анын ичинде алардын чектик деңгээлин белгилөө (бекитүү)» деген конструкция колдонуларын эске алуу керек. Орус тилинде «анын ичинде» деген сөз айкашы сүйлөмдүн биринчи бөлүгүндө сөз болуп жаткан бүтүндөй бир бөлүгү болгон сүйлөмдүн мүчөсүн бириктирүүдө колдонулат.

Ушундай эле контекстте Тартиптин 6 жана 7-пункттарында темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерге карата «чектик деңгээл (баа чектери)» деген түшүнүк колдонулат.

Ошентип чектик деңгээл (баа чектери) улуттук мыйзамдарга ылайык мүчө мамлекеттер тарабынан аныкталган темир жол транспортунун жүктөрдү ташуу боюнча кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин максималдуу жана минималдуу деңгээлин билдирет.

Темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин чектик деңгээли (баа чектери) жалпысынан тарифке жайылтылат жана тигил же бул индекстерди колдонуунун эсебинен ашышы мүмкүн эмес, бул мүчө мамлекеттер тарифтерди эл аралык деңгээлде түзүүнүн принциптерин бекитип, аларды баа чектери менен белгилөөгө өздөрүнүн дискрециясын чектегендиги жөнүндө Соттун 2017-жылдын 20-ноябрындагы Консультативдик корутундусунда иштелип чыккан позиция менен ырасталат.

Бирликтин укук ченемдери темир жол транспортунун кызмат

көрсөтүүлөрүнө жетүүнү жөнгө салууда тарифтик саясаттын негиздерине карата колдонулган «транзит» түшүнүгүнүн аныктамасын камтыбайт. Мындан тышкары Тартиптин 14-пунктунда транзиттик каттамдар катары бир мүчө мамлекеттин аймагынан экинчи мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу үчүнчү өлкөлөргө жана карама-каршы багытта жүктөрдү ташууну, ошондой эле мүчө мамлекеттердин аймактары аркылуу транзит менен үчүнчү өлкөлөрдөн үчүнчү өлкөлөргө жүктөрдү ташууну аныктайт. Мындай учурларда мүчө мамлекеттер 1996-жылдын 18-октябрындагы Көз карандысыз Мамлекеттер Шериктештигине мүчө мамлекеттерде темир жол транспортунда макулдашылган тарифтик саясатты түзүү Концепциясына ылайык координацияланган (макулдашылган) тарифтик саясатты ишке ашырышат. Ошентип Тартиптин 14-пунктунда аталган учурларда гана мүчө мамлекеттин аймагы транзиттик деп таанылгандыктан, мүчө мамлекеттердин ортосунда, ошондой эле үчүнчү мамлекеттин аймагынан өтүү менен мүчө мамлекеттердин ортосунда жүктөрдү темир жол менен ташуу Бирликтин алкагында ички ташуулар деп эсептелиши керек, аларга унификацияланган тариф колдонулат.

16. Темир жол транспорту уюмдары керектөөчүнүн белгилүү бир мүчө мамлекетке тиешелүүлүгүнө же анын уюштуруу-укуктук формасына карабастан, ага мүчө мамлекеттердин Тартибин жана мыйзамдарын эске алуу менен темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө жетүү мүмкүнчүлүгүн камсыздайт (Тартиптин 3-пункту).

Тартиптин 6-пунктуна ылайык темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтер жана (же) алардын чектик деңгээли (баа чектери) өзүнүн мүчө мамлекетинин мыйзамдарына ылайык тарифтерди дифференциациялоо мүмкүнчүлүгүн камсыз кылуу менен мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына жана эл аралык келишимдерге ылайык төмөнкү принциптерди сактоо менен белгиленет (өзгөртүлөт):

1) темир жол транспортунун көрсөтүлүүчү кызматтарына түздөн-түз тиешелүү экономикалык негизделген чыгымдардын ордун толтуруу;

2) мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына ылайык темир жол транспортун өнүктүрүүнү камсыз кылуу;

3) темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин транспаренттүүлүгүн, ошондой эле мүчө мамлекеттерге алдын ала маалымдоо менен экономикалык шарттар кескин өзгөргөндө мындай тарифтерди жана (же) алардын чектик деңгээлин (баа чектерин) кошумча кайра карап чыгуу мүмкүнчүлүгүн камсыз кылуу;

4) темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди коюу жөнүндө чечимдерди кабыл алуунун ачык-айкындыгын камсыз кылуу;

5) жүктөрдүн номенклатурасын аныктоого жана табигый монополиянын шарттарында темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди белгилөөнүн эрежелерин шайкеш мамилени колдонуу;

6) мүчө мамлекеттин мыйзамдарына ылайык ар бир мүчө мамлекетте

темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтин валютасын аныктоо.

Тартиптин 7-пунктуна ылайык темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди жана (же) алардын чектик деңгээлдерин (баа чектерин) белгилөө (өзгөртүү) Тартипти эске алуу менен өзүнүн мүчө мамлекетинин мыйзамдарына ылайык жүргүзүлөт.

Ошентип Тартиптин 3, 6 жана 7-пунктары темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтерди жана (же) алардын чектик деңгээлдерин (баа чектерин) белгилөөнүн (өзгөртүүнүн) негиздерин аныктайт.

Жогоруда баяндалгандардан улам Соттун Чоң коллегиясы темир жол транспортунун жүктөрдү ташуу боюнча кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечим кабыл алуу укугун ишке ашырууда Бирликке мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун уюмдары чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) чектерин жана мындай кызматтардын конкреттүү керектөөчүлөрү, анын ичинде мүчө мамлекеттердин конкреттүү товар өндүрүүчүлөрү үчүн артыкчылыктарды түзүүгө жол бербөө принциптерин сактоого милдеттүү деген тыянакка келет.

17. Келишимде Бирликке мүчө мамлекеттер тарабынан өзүнүн мүчө мамлекетинин мыйзамдарына ылайык жана Тартиптин 9 жана 10-пункттарын сактоо менен аларды дифференциациялоо мүмкүнчүлүгүн камсыздап, мүчө мамлекеттердин бирдейлештирилген тарифтерин колдонуу аркылуу темир жол транспортунун жүктөрүн ташуунун бирдей шарттарынын макулдашылган принциптери каралган.

Алсак, Тартиптин 8-пунктуна ылайык жүктөрдү мүчө мамлекеттердин аймактары боюнча темир жол транспорту менен ташууда каттамдардын түрлөрү боюнча бирдейлештирилген тарифтер (экспорттук, импорттук жана ички мамлекеттик тарифтер) колдонулат.

Бул Соттун Чоң коллегиясына Бирликтин ар бир мүчө мамлекети өз аймагы боюнча ташууда тарифтин мындай деңгээлин колдонуусу жөнүндө тыянак чыгарууга мүмкүндүк берет, ал цифралык жактан бирдей эмес, бирок тарифтерди түзүүнүн бирдиктүү мамилелерине жана принциптерине негизделген. Мында мүчө мамлекеттердин ар бири бирдейлештирилген тарифти № 20 тиркеменин 6-пунктунун эрежелерине ылайык өздөрү аныктаган чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) алкагында өз алдынча белгилейт.

Келишим «бирдейлештирилген тариф» түшүнүгүнүн аныктамасын камтыбагандыктан, Соттун 2017-жылдын 20-ноябрындагы Консультативдик корутундусунда унификация (лат. unus – бир, facio – кылам) бир түргө, системага же формага келтирүү дегенди билдирет жана мүмкүн болгон элементтердин жана чечимдердин тизмегин кыскартуу аркылуу ашыкча көп түрдүүлүктү жоюуга багытталган натыйжалуу, кеңири таралган ыкма болуп саналат. Бирдейлештирүүнүн маңызы мүчө мамлекеттер макулдашууга келгенден кийин темир жол транспорту чөйрөсүндөгү протекционизмден өз ыктыяры менен баш тартышкан, бирок бирдиктүү тарифти мүчө

мамлекеттердин ар бири өз алдынча аныкталган чектердин чегинде № 20 тиркеменин 6-пунктунда белгиленген эрежелерге ылайык белгилейт.

Соттун Чоң коллегиясынын пикири боюнча, тарифтерди бирдейлештирүү темир жол каттамынын түрүнө (импорттук, экспорттук же мамлекет ичиндеги) карабастан жүктөрдү ташуунун наркын теңдештирүүгө, Бирликке мүчө мамлекеттердин бардык товар өндүрүүчүлөрү, темир жол транспортунун кызматтарын керектөөчүлөрү үчүн бирдей тарифтик шарттарды камсыз кылууга багытталган.

Бирдейлештирилген тарифтерди колдонуу принциби каттамдардын (ташуулардын) түрүнө карабастан, мүчө мамлекеттер тарифтерди эсептөөдө бир түрдүү мамилени сактоо зарылдыгын болжолдойт.

18. Мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн жогорулатуу, темир жол транспорту менен жүктөрдү ташууну жүзөгө ашыруу үчүн жагымдуу шарттарды түзүү, мурда темир жол транспорту менен ишке ашырылбаган жаңы жүк агымдарын тартуу, темир жолдор боюнча жүк ташуунун ишке ашырылбаган же аз тартылган маршруттарын пайдалануу мүмкүнчүлүгүн камсыз кылуу, мүчө мамлекеттердин темир жолдору боюнча жүк ташуунун көлөмүнүн өсүшүнө түрткү берүү максатында Тартиптин 9-пунктуна ылайык жаңы техниканы жана технологияларды киргизүүгө дем берүү темир жол транспортунун уюмдарына экономикалык максатка ылайыктуулугуна жараша мүчө мамлекеттердин мыйзамдарына ылайык мүчө мамлекеттердин ыйгарым укуктуу органдары тарабынан белгиленген же макулдашылган чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) алкагында жүктөрдү ташуу боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечимдерди кабыл алуу укугу берилет.

Жогорудагылардан улам Бирликтин укугуна ылайык тарифтердин чектик деңгээлдери (баа чектери) мүчө мамлекеттердин ыйгарым укуктуу органдары тарабынан белгиленет, ал эми мүчө мамлекеттин темир жол транспортунун уюмдары ушул чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) алкагында тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечим кабыл алышат.

Темир жол транспортун уюштуруу тартибинин 10-пунктунда белгиленгендей, мүчө мамлекеттердин мыйзамдарында мүчө мамлекеттердин ыйгарым укуктуу органдары тарабынан бекитилүүчү (аныкталуучу) методологияга (методикага, тартипке, эрежелерге, нускамаларга же башка ченемдик актыларга) ылайык мүчө мамлекеттердин конкреттүү товар өндүрүүчүлөрү үчүн артыкчылыктарды түзүүгө жол берилбестигинин негизги принцибин сактоо менен чектик деңгээлдердин (баа чектеринин) алкагында жүктөрдү ташуу боюнча темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү укугун ишке ашырат.

Ошентип Тартиптин 9 жана 10-пункттарынын жоболорунда каралган темир жол транспортунун жүктөрдү ташуу боюнча кызмат көрсөтүүлөрүнө тарифтердин деңгээлин өзгөртүү укугун ишке ашырууда мүчө мамлекеттин ыйгарым укуктуу органдарынын жана мүчө мамлекеттин темир жол

транспортунун уюмдарынын чечимдери жана иш-аракеттери Тартиптин 8-пунктунда бекитилген мүчө мамлекеттердин аймактары боюнча жүктөрдү ташууда каттамдардын түрлөрү боюнча бирдейлештирилген тарифтерди колдонуу эрежесине шайкеш келүүгө тийиш. Мында мүчө мамлекеттердин конкреттүү товар өндүрүүчүлөрү үчүн артыкчылыктарды түзүүгө жол бербөөнүн негизги принциби жана темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө бирдей жеткиликтүүлүк принциби сакталууга тийиш, ага ылайык бир мүчө мамлекеттин темир жол транспортун уюштуруу башка мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрүнө биринчи мүчө мамлекеттин керектөөчүлөрүнө окшош кызматтар көрсөтүлгөндөн кем эмес шарттарда кызмат көрсөтөт.

19. Тартиптин 13-пунктуна ылайык (2022-жылдын 31-мартындагы редакциясында) ар бир мүчө мамлекет темир жол менен жүктөрдү ташуу үчүн өзүнүн мыйзамдарына ылайык белгиленген бирдиктүү тарифти колдонот:

мүчө мамлекеттердин ортосунда, анын ичинде башка мүчө мамлекеттин аймагы (башка мүчө мамлекеттердин аймактары) жана (же) үчүнчү өлкөлөрдүн аймактары аркылуу;

мүчө мамлекеттин аймактарынын ортосунда, башка мүчө мамлекеттин аймагы (башка мүчө мамлекеттердин аймактары) жана/же үчүнчү өлкөлөрдүн аймактары аркылуу;

бир мүчө мамлекеттин аймагынан экинчи мүчө мамлекеттин аймагы (башка мүчө мамлекеттердин аймагы аркылуу) жана (же) үчүнчү өлкөлөрдүн аймактары аркылуу – үчүнчү өлкөлөрдүн аймактарына мүчө мамлекеттердин деңиз порттору аркылуу жана кайра бери көздөй ташуу.

Товарларды ташуу үчүн бирдиктүү тарифти колдонуу жөнүндө жоболор Тартиптин 8 жана 13-пункттарында гана камтылган (императив мүнөздү алып жүрүүчү), алар үч критерийди бириктирет: товарларды ташуу, бирдиктүү тарифти колдонуу жана Бирликтин чегинде жүктөрдү ташуу үчүн конкреттүү аймакты (маршруттарды) аныктоо.

Белгилей кетсек, Бирликтин мыйзамы мүчө мамлекеттин жүктөрүн анын аймагы аркылуу ташуу (мамлекет ичиндеги ташуу) үчүн же башка мүчө мамлекеттердин ортосунда ошол эле мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу жүктөрдү ташуу үчүн темир жол каттамдарын өткөрүү критерийинин негизинде бирдиктүү тарифтерди колдонууга бирдиктүү эмес мамилени жокко чыгарат.

Тартиптин 13-пунктунун жоболорун талдоодон ал бир мүчө мамлекеттин аймагы боюнча жүктөрдү ташууда келип чыккан мамилелерди жөнгө салбай тургандыгы келип чыгат.

Бирок бир мүчө мамлекеттин аймагы аркылуу товарларды ташуу үчүн бирдиктүү тарифти колдонуу зарылчылыгы Тартиптин 8-пунктунда көрсөтүлгөн, анда байланыштын түрлөрүнө (экспорттук, импорттук жана ички мамлекеттик тарифтер) бирдиктүү тариф колдонуларын белгилейт.

Тартиптин 8-пунктун жана 13-пунктун системалуу чечмелөө жүктү жөнөтүүчү пункт жана бара турган пункт Бирликтин аймагында жайгашкан

учурда же Келишимде түздөн-түз каралган башка учурларда бирдиктүү тариф колдонуларын түшүнүүгө мүмкүндүк берет.

20. Соттун Чоң коллегиясы Тартиптин 9 жана 10-пункттары Келишимдин башка жоболорун, Келишимдин 86-беренесинин 2-пунктунда коюлган маселелерди чечүүгө багытталган № 20 жана № 24 тиркемелердин жоболорун жана Тартиптин 9-пунктунда, ошондой эле № 24 тиркеменин 18-пунктунда көрсөтүлгөн максаттарга жетүүнү сактоо менен ишке ашырылууга тийиш деп эсептейт.

Мындай жагдайларда темир жол транспортунун уюмдары № 24 тиркеменин 18-пунктунун 2, 3-пунктчаларынын жоболорун эске алуу менен өздөрүнүн улуттук мыйзамдарына ылайык тарифтердин чектик деңгээлдери (баа чектеринин) чегинде жүктөрдү ташуу үчүн темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн тарифтеринин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечимдерди кабыл алууга укуктуу.

21. Жогоруда айтылгандардын негизинде Соттун Чоң коллегиясы төмөнкүдөй түшүндүрмөлөрдү берет:

Бирдейлештирилген тарифти кошкондо тарифтердин чектик деңгээлдери (баа чектери) ар бир мүчө мамлекет тарабынан улуттук мыйзамдардын негизинде белгиленет.

Бирдейлештирилген тарифтердин чектик деңгээлдери (баа чектери) жүктөрдү ташуу үчүн темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн наркынын акчалай туюндуруунун максималдуу жана минималдуу деңгээлин билдирет.

Тартиптин жоболору Тартиптин 8 жана 13-пункттарында көрсөтүлгөн бардык учурларда жүктөрдү ташуу үчүн бирдейлештирилген тарифтерди колдонууга бирдей мамилени караштырат.

Жүктөрдү ташуу үчүн темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнө Бирдейлештирилген тарифтерди колдонуу тартибинин 8-пунктунун талаптары мүчө мамлекеттердин ыйгарым укуктуу органдары тарабынан тарифтерди жана (же) алардын чектик деңгээлдерин (баа чектерин) белгилөө (өзгөртүү) учурунда да, темир жол транспорту уюмдары тарабынан бул тарифтердин деңгээлин өзгөртүү жөнүндө чечимдерди кабыл алууда да колдонулат.

Мүчө мамлекеттердин темир жол транспортунун уюмдары тарабынан тарифтердин деңгээлин экономикалык максатка ылайыктуулукка негизденүү менен, белгиленген чектик деңгээлдердин алкагында жана бир мүчө мамлекеттин темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн конкреттүү керектөөчүлөрү үчүн башка мүчө мамлекеттин темир жол транспортунун ушундай кызмат көрсөтүүлөрүнүн керектөөчүлөрүнө карата жана мүчө мамлекеттердин конкреттүү товар өндүрүүчүлөрү үчүн артыкчылыктарды түзүүгө жол бербөө принциптерин милдеттүү сактоо менен Тартипте белгиленген максаттарда өзгөртүүгө жол берилет.

Мүчө мамлекеттин темир жол транспорту уюму тарабынан жүктөрдү ташуу үчүн темир жол транспортунун кызмат көрсөтүүлөрүнүн тарифтеринин

чектик деңгээлдерин (баа чектеринин) чегинде өзгөртүү укугун ишке ашыруу мүчө мамлекеттин мыйзамдарына, Тартиптин талаптарына жана бүтүндөй Келишимге ылайык жүзөгө ашырылат.

Соттун Чоң коллегиясы Бирликтин мыйзамдарын бузуулардын болушу/жоктугу жөнүндө, мүчө мамлекеттердин жана алардын темир жол транспорту уюмдарынын конкреттүү иш-аракеттерине баа берүү жөнүндө, ошондой эле мындай иш-аракеттердин мүчө мамлекеттерде баа түзүүгө тийгизген таасири жөнүндө маселелерди Консультативдик корутундунун алкагында чечүү мүмкүн эместигин белгилейт, анткени бул маселелер Соттун түшүндүрүү иштери боюнча ыйгарым укуктарына кирбейт.

IV. Корутунду жоболор

Ушул Консультативдик корутундунун көчүрмөсү арыз берүүчүгө жөнөтүлсүн.

Консультативдик корутунду Соттун расмий интернет-сайтына жайгаштырылсын.

Төрагалык кылуучу

А.А. Дронов

Судьялар

А.М. Ажибраимова

Э.В. Айриян

Д.П. Александров

А.А. Забара

Е.Ж. Исмаилов

М.Т. Кайыпов

А.Б. Кишкембаев

Н.В. Павлова

А.Г. Тунян