

УДК 346.6

Р. Исаев,

докторант кафедры международного публичного права
Бакинского государственного университета

ТРАНЗИТНЫЙ РЕЖИМ И ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ

У статті розкрито тему транзитного режиму і тарифного регулювання енергоносіїв в Азербайджанській Республіці. Встановлено, що прирівнювання тарифів імпорту, експорту, у тому числі внутрішніх перевезень, з тарифами міжнародного транзиту можливе в умовах рівності національних ринків.

Ключові слова: енергетичні ресурси, міжнародне право, норми по транзиту, міжнародно-правова доктрина, різні простори.

В статье раскрыта тема транзитного режима и тарифного регулирования энергоносителей в Азербайджанской Республике. Установлено, что приравнение тарифов импорта, экспорта, в том числе внутренних перевозок, с тарифами международного транзита возможно в условиях равенства национальных рынков.

Ключевые слова: энергетические ресурсы, международное право, нормы по транзиту, международно-правовая доктрина, разные пространства.

Transit regime of energy recourses is studied with comparative analysis of international agreement norms. Essence of provisions on regime of transit norms and tariff duty of the agreement on GATT and Energy charter is explained. Transit tariff models of Europe and legislation provisions of Azerbaijan Republic are compared. It is suggested that legislation in solution of problem must be formed depending on development level of countries, geographical location.

Keywords: energy resources, international law, norms on the transit, doctrine of international law, distinctive areas.

Вопрос, который в первую очередь необходимо решить при транзите энергоносителей, связан с условиями его осуществления. Обеспечение свободы транзита требует наличия соглашения об его условиях между транзитным государством и государством производителем. Кроме того, как известно, транзитный режим международных договоров (Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), Договор к Энергетической Хартии (ДЭХ) и др. актов) устанавливает специальные принципы, такие как национальный режим и режим наибольшего благоприятствования. Даже если ГАТТ предусматривает свободу транзита, но применение его прямо к энергоносителям требует подписания отдельного соглашения. А ДЭХ в транзите энергоносителей не пользуется термином свобода. ГАТТ в решении этой задачи, исходя из Барселонской Конвенции по транзиту (1921), запрещает какую-либо дискриминацию. Барселонская Конвенция дает следующее определение транзита: "Товары и другие средства транспорта считаются находящимися в транзите через Территорию <...> одного из Договаривающихся Государств, когда пересечение такой Территории <...> является лишь одной частью полного пути, который начинается и заканчивается за пределами границы государства, через Территорию которого происходит транзит".

Пункт 1 ст. V ГАТТ дает идентичное определение понятию транзита. В соответствии с ГАТТ транзит освобождается от таможенных и иных сборов. Только за транспортные расходы и административное оформление может применяться плата за услуги. Согласно пункту 4 ст. V ГАТТ сборы должны быть разумными. Договор к Энергетической Хартии (ст. 7.3) закрепляет обязанность по национальному режиму как стандарт недискриминации. В ГАТТ предусматривается режим наиболее благоприятствуемой нации (РНБ) как стандарта недискриминации, а также запрещается препятствование транзиту товаров посредством безосновательных сборов и налогов. В этом случае ГАТТ предусматривает для членов Всемирной торговой организации преференциальный режим [1, с. 104]. Эта привилегия предусматривается и для участников ДЭХ. Но по ДЭХ условия транзитного режима распространяются не только на государства-участники, но и на государства, не являющиеся участниками Договора. Если энергетические ресурсы транспортируются из государства, не являющегося участником ДЭХ, в государство, являющееся участником ДЭХ, или транспортируются из территории последнего на другую территорию, в этом случае применяется международный транзитный режим недискриминации. В этом смысле установленный ДЭХ режим является еще более приемлемым.

Положения международных договоров ссылаются к конкретным режимам. Так, в статье 7.1 ДЭХ отмечается, что каждая Сторона, которая пришла к согласию, не делая различия в отношении происхождения направления или владения ресурсов в соответствии с принципом свободы транзита и принципом недискриминации, не допуская различных тарифов, слишком больших задержек, ограничений или сборов, принимает необходимые меры для облегчения транзита энергоресурсов.

Несмотря на инициативы в Барселонской Конференции не удалось достигнуть компромисса по выравниванию транзитных тарифов. Вопрос выравнивания тарифов импорта и экспорта с тарифами внутренних поставок дает возможность применить косвенные налоги к товарам, услугам, импортируемым в государство посредством предусмотренного ст. III ГАТТ национального режима. В этом случае дискриминация между местными и импортируемыми товарами и услугами не допустима. Для обеих категорий должен быть единый торговый режим. Но и в ГАТТ отношения к транзитным тарифам не определены.

Согласно ст. 7.3 ДЭХ внутренние тарифы не должны быть менее благоприятными чем тарифы импорта и экспорта. В тоже время для защиты национальной энергетической безопасности транзитный тариф, применяемый транзитным государством, может отличаться от тарифов импорта и экспорта. Приравнивание тарифов импорта, экспорта, в том числе внутренних перевозок, с тарифами международного транзита возможно в условиях равенства национальных рынков.

В соответствии со статьей 7.1 ДЭХ не допускается дискриминация в отношении тарифов и сборов и выравниваются транзитные тарифы. Подобное выравнивание предусматривается и иными статьями данного договора. Согласно части 1 статьи 10 ДЭХ каждое согласившееся государство не должно допускать на своей территории какую-либо дискриминацию в использовании, владении и распоряжении инвесторам иного согласившегося государства, и создавая равные, стабильные, благоприятные условия, должно стимулировать инвестиции. В связи с режимом осуществления инвестиционной деятельности в Договоре отмечается, что ни в каком случае этим инвестициям не должен представляться менее благоприятный режим, чем режим, предоставленный международным правом, в том числе обязательствами сторон. Отмечая попытку представления не менее благоприятного режима, чем представленного своим инвесторам соответствующего государства

или инвесторам третьего государства, предусмотренного 3 абзацем той же статьи, в форме рекомендации подтверждается необходимость предоставления национального режима.

Договором рекомендуется развитие национального режима по транзитным тарифам. В пункте 4 статьи 10 Договора отмечается, что должен подписываться Дополнительный Договор, отражающий обязательства, связанные с предоставлением предусмотренного режима (то есть национального). В 6 абзаце (б) статьи 10 Договора говорится, что согласившаяся сторона в любое время может брать на себя ответственность добровольно представлять одной части инвесторов энергетического сектора других согласившихся сторон или всем режим, показанный в третьем пункте [2, с. 71].

В урегулировании транзитных тарифов энергоносителей появляется необходимость решения некоторых проблем, вытекающих во время представления национального режима, а именно: определение в законодательном порядке тарифных систем; определение принципов тарифного регулирования; обеспечение прозрачности тарифов; определение порядка расчета тарифов и т. д.

Определение в законодательном порядке тарифных систем – это установление со стороны регулирующего органа тарифных ставок или методики тарифного расчета. Определение тарифных систем в порядке законодательства означает учет экономических расходов, связанных с транспортировкой, определение обоснованных норм прибыли, используемых в транспортировке; определение налогов и всех принудительных оплат в структуре тарифа и поощрение развития отраслевой конкуренции и других вопросов [7, с. 137].

Тарифные системы действуют по определенным моделям. И здесь отличаются классические и современные системы. Современные системы тарифов в основном характерны для европейских стран. Например, в Англии регулирование транспортных тарифов основывается на специальном режиме. Предел тарифа определяется в порядке аукциона, определяется также высший предел прибыли организации. В результате максимальный уровень тарифа ограничивается. В отличие от этого во время регулирования транзитных тарифов особое место отдается принципам тарифного регулирования.

В части 3 статьи 16 Закона Азербайджанской Республики “Об энергетике” от 1998 г. говорится, что подрядчик договора, предусматривающего транспортировку принадлежащих третьей стороне энергетических материалов и продукции по главным энерготранспортным системам, должен удовлетворять следующим требованиям: определять цену и тарифы, а также коммерческие и технические условия транспортировки энергетических материалов и продукции; независимо от происхождения, пункта назначения или принадлежности энергетических материалов и продукции принимать заказ по их транспортировке, устанавливать цены по этим заказам, не допуская при этом дискриминаций, а также необоснованных задержек, ограничений и пошлин; предоставлять в целях транспортировки принадлежащие ему и неиспользуемые транспортные установки.

Газовыми Директивами Европейского Союза определены следующие принципы регулирования тарифов на европейском газовом рынке: прозрачность; принцип отражения действительно понесенных затрат, включая надлежащую норму прибыли и учитывая международный уровень тарифов; недопущение дискриминации; установление конкуренции в системе (при этом не допускать перекрестного субсидирования пользователей системы). Согласно праву ЕС тарифные системы должны быть прозрачными. При этом операторы обязаны сделать доступными для пользователей следующие виды информации: ставку тарифа; систему расчета тарифов [13, с. 210].

Эти принципы в той или иной форме закреплены и в законодательстве Азербайджанской Республики. Так, в части 6 статьи 12 Закона АР “О газоснабжении” отмечается, что технические и коммерческие условия транспортировки газа по согласованию между подрядчиком и лицом, заказывающим транспортировку, определяются свободно. Лицо, заказывающее транспортировку, несет ответственность за несоответствие транспортируемого на приемный пункт газа согласованному между сторонами газу и техническим требованиям, за нанесение по этой причине ущерба установке подрядчика и третьей стороне. А в части 4 статьи 13 этого Закона представлены методические системы тарифов, где делается также ссылка на принцип прозрачности.

Принципом прозрачности не допускаются злоупотребления на транзитных сборах, также предотвращаются коррупционные сделки. В частности, элемент коррупции характерен в любой процедуре установления транзитных тарифов. Конкретные элементы коррупции наблюдаются при *cost +*, а также при проведение аукционов и коммерческих переговоров. Например, во время *cost +* (инвестиционные затраты + операционные) гарантировано искусственное увеличение стоимости доходов. Если структура тарифов определяется в базовой ставке на элементы, которые образуют структуру капитальных затрат, эксплуатационных расходов, разумный уровень прибыли не доступен для участников системы, а также если формирования элементов тарифной системы не является прозрачным, тогда она не будет справедливой.

В транзитных тарифах для предотвращения любого соглашения коррупционного характера должен быть обеспечен общественный контроль во всех элементах тарифной структуры. В частности, должны быть признаны международные соглашения, принятые в рамках Совета Европы, Организации Экономического Сотрудничества и Развития, Организации Объединенных Наций [6, с. 12]. Азербайджанская Республика ратифицировала Конвенцию ООН против коррупции в 2003 году.

Принципы права Европейского Союза в области определения тарифов практически идентичны с законодательством Азербайджанской Республики. Например, в статье 17 (2-я часть) Закона АР “Об энергетике” распределитель энергии несет следующие обязательства: устанавливать цены и тарифы, а также общие условия подключения к энергораспределительным установкам; создавать возможности для своевременного подключения на договорной территории каждого заказчика на основании установленных цен, тарифов и условий и обеспечивать его энергией по договору; организовать приобретение и распределение определяемой договором энергетической продукции в нужном количестве и качестве для удовлетворения спроса потребителей, подключенных к сети распределителя, одновременно вместе с другими производителями, транспортировщиками и распределителями создавать “синергетический” эффект и использовать его; закупать в установленном объеме энергетическую продукцию, производимую промышленными предприятиями и потребителями сверх собственного потребления [15].

Указанные принципы характерны для права Европейского Союза по тарифной политике [14, с. 37]. Принимаются во внимание расходы, понесенные в ходе транзитных тарифов на услуги, и это имеет особое значение. В Европе применяются следующие тарифные системы: тарифная система входа и выхода; тарифная система почтовой марки; тарифная система от пункта к пункту. Применяя тарифную систему входа-выхода для доступа к газотранспортной системе, предполагается взимание индивидуальных тарифов за отдельные пункты входа в систему и за отдельные пункты выхода из транспортной системы. При применении данной

системы величина тарифа за вход в систему не зависит от того, в каком пункте ресурс выйдет из нее. В то же время предел тарифа не зависит от расстояния (масштаба) перевозки. Тариф взимается за единицу объема пропускной способности. Данная тарифная система применяется во Франции, Бельгии, в странах Северной Европы [3, с. 21].

Тарифная система почтовой марки предусматривает взимание разового тарифа. Величина единообразного тарифа не зависит от места нахождения пунктов входа и выхода. Применяется в странах Балтии и Западной Европы. В качестве отрицательного признака этой системы риск неадекватного отражения в тарифе затрат. Тем не менее система рассматривается как более гибкая с точки зрения регулирования. Более справедливой тарифной системой, с точки зрения учета затрат, является система входа-выхода. Применение различных ставок в различных странах при разных моделях зависит от экономических критериев. Например, тарифная система входа-выхода для каждой точки входа и выхода определяется отдельным тарифом. Отрицательной чертой этой системы является то, что имеется большое количество точек входа и выхода. Принимая это во внимание, операторы такой системы группируют станции, разделяющие одинаковые характеристики (например, уровень загруженности, географическая близость) в единую тарифную зону с применением к каждому пункту входа (выхода) в пределах этой зоны одинаковые тарифы. В результате такой классификации появляются специфические тарифы.

Для унификации тарифной системы в различных странах Европейского Союза большое значение имеет проект Транзитного протокола к ДЭХ. В соответствии с протоколом транзитные тарифы включают в себя расходы на капитальные вложения и расходы на техническое обслуживание. Согласно Проекту протокола для транзитных тарифов считаются неприемлемыми аукционные и прямые коммерческие переговоры. Такая система способствует появлению дополнительной прибыли, тем самым делая невозможным определение приемлемого верхнего предела тарифов. Аукцион и прямые коммерческие переговоры могут быть приемлемыми для транзитных тарифов, когда система транспортных инфраструктур является недостаточной.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Садыгов А.И. Международное экономическое право : учебник / А.И. Садыгов. – Баку, 2008. – С. 104.
2. Договор к Энергетической Хартии и связанные с ним документы. – Брюссель : Секретариат Энергетической Хартии. SYNERGY PROGRAM, 1996. – 245 с.
3. Дубик А. “Третий энергетический пакет” ЕС и российские инвестиции в Европе / А. Дубик, С. Кузнец, И. Гудков // Газовый бизнес. – 2011. – № 2. – С. 21.
4. Конопляник А.А. Труба завет / А.А. Конопляник // Политический журнал. – 2004. – № 26(29). – С. 2.
5. Официальные материалы Электроэнергетического совета СНГ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://energo-cis.org>.
6. Нормативные правовые акты борьбы против коррупции. – Баку, 2010. – С. 12.
7. Перчик А.И. Трубопроводное право / А.И. Перчик. – М. : Изд-во “Нефть и газ”, 2002. – С. 137.
8. Сборник нормативных документов, регламентирующих взаимодействия государств-участников Содружества Независимых государств в области электроэнергетики. – М. : Исполнительный Комитет Электроэнергетического совета СНГ, 2002. – С. 40.
9. Braun J.F. “EU Energy Policy under the Treaty of Lisbon Rules; between a new policy and business as usual”. Working Paper No.31/Feb.2011, European Policy Network. – P. 1–3.
10. Directive 2009/72/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the international market in electricity and repealing Directive 2003/54/EC // Official Journal. – 2009. – L. 211/55-93. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0072:EN:NOT>.

11. Energy Security : Operational Highlights. – 2013. – No. 3. – 23 p.
12. *Hadhighi S.S.* Energy Security, The External Legal Relations of the European Union With Major Oil and Gas Supplying Countries / S.S. Hadhighi. – Oxford : Hart, 2007. – p. 191.
13. *Jonston A.* and *Block G.* EU Energy Law / A. Jonston. – Oxford : Oxford University Press, 2012. – p. 210.
14. Regulation (EC) No 714/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on conditions for access to the natural gas transmission networks and repealing regulation (EC) No 1775/2005 // Official Journal. – 2009. – L. 211/36-54.
15. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http : // news.milli.az](http://news.milli.az).

Отримано 20.08.2015