



СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

О С О Б О Е М Н Е Н И Е судьи Туманяна А.Э. (дело № СЕ–1–2/1–19–КС)

20 июня 2019 года

город Минск

В соответствии со статьей 79 Регламента Суда Евразийского экономического союза, утвержденного решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 года №101 (далее–Регламент Суда), заявляю несогласие с решением Коллегии Суда Евразийского экономического союза (далее–Коллегия Суда) от 18 июня 2019 года по делу по заявлению общества с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» «Об оспаривании решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года № 15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза».

1. Коллегия суда Евразийского экономического союза 18 июня 2019 года признала решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года №15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» (далее – Решение № 15) не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках Союза.

Полагаю, что указанное решение Коллегии Суда Евразийского экономического союза необоснованно и принято в нарушение как материальных, так и процессуальных правовых норм, составляющих нормативную базу права Союза, по следующим основаниям.

1. В однодефисную субпозицию 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС включаются двигатели, приводящие в движение плавучие средства.

Системное толкование текста субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС в совокупности содержащимся в Томе IV Пояснений к ТН ВЭД ЕАЭС Пояснением (2) пункта (Б) «Общее построение группы» к группе 84, что в

товарные позиции 8402–8424 включают машины и устройства, классифицируемые главным образом по их функциям независимо от отрасли промышленности, в которой они применяются, свидетельствует о том, что в ней классифицируются двигатели, **основное функциональное назначение которых заключается в приведении судна в движение.**

Этот вывод подтверждается также Пояснениями к товарной позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС (Том IV Пояснений к ТН ВЭД ЕАЭС), что при классификации в товарных подсубпозициях 8408 10 110 0–8408 10 990 0 ТН ВЭД ЕАЭС используются Пояснения к подсубпозициям 8407 21 100 0–8407 29 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС, где указано, что в данные позиции не включаются двигатели, используемые в целях, отличных от приведения в движение.

Таким образом, двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели и полудизели) классифицируются в ТН ВЭД ЕАЭС в зависимости от их назначения (функции). Что касается товарной субпозиции 8408 10, в ней классифицируются те из них, для которых приведение в движение плавучих средств является основным назначением.

2. Согласно пункту 3 статьи 35 Регламента Суда Суд оценивает состязательные документы, а также материалы, полученные в соответствии с пунктом 55 Статута Суда, по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся материалов дела.

Считаю необходимым отметить, что внутреннее убеждение судьи, отмеченное в рассматриваемой норме, – это убеждение, свободное от внешнего принуждения, имеющее строго обоснованную уверенность в истинности своих суждений на основе необходимых для этого объективных материалов и доказательств. При этом, внутреннее убеждение судьи не произвольно, оно должно быть обоснованно на всестороннем, полном, объективном исследовании всех, повторяю, всех имеющихся в деле доказательств.

Между тем Коллегия Суда в нарушение рассмотренных выше требований нормы пункта 3 статьи 35 Регламента Суда не исследовала и не дала соответствующей оценки таким материалам дела как:

а) заключение **Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт–Петербургский государственный морской технический университет» (СПбГМТУ)**, о том, что на дизель–электроходах главной энергетической установкой является дизельная установка с электрической передачей. В таких установках вращение гребного винта, который непосредственно

через упорный подшипник обеспечивает движение судна, осуществляется гребным электродвигателем чаще постоянного тока, а выработка электроэнергии для их питания производится главным дизель–генератором переменного тока.

В дизель–генераторах как главных, так и вспомогательных дизельный двигатель выполняет роль первичного двигателя. Его задача – обеспечить вращение электрогенератора, а он в свою очередь вырабатывает электрическую энергию. Как будет распределяться эта энергия и кто будет ее потребителем – дизельному двигателю не важно. Поэтому эти двигатели непосредственно не обеспечивают движения судна. Дизельный двигатель в составе дизель–генератора выполняет единственную функцию–это обеспечение вращения электрогенератора.

Движение судна обеспечивает гребной винт, который приводится во вращение гребным электродвигателем. Электрическую энергию для него генерируют дизель–генераторы. Исходя из сказанного следует, что гребной электродвигатель не вырабатывает энергию, а является потребителем той энергии, которую вырабатывают дизель–генераторы. Эта энергия электрическая, соответственно в гребном электродвигателе электрическая энергия преобразуется в механическую. Главная функция гребных электродвигателей–это приведение в движение судна, включая любое самоходное плавучее средство. Гребной электродвигатель является основным двигателем, который приводит во вращение гребной винт. Он в свою очередь преобразует подведенный к нему крутящий момент от электродвигателя в тягу, которая как раз и обеспечивает движение судна с заданной скоростью. **Несмотря на передаточные функции, гребной электродвигатель все–таки является тем двигателем, который приводит в движение судно. Это тем более важно, что любой движитель не является двигателем.**

Основной функцией дизельного двигателя в установках с электрической передачей является приведение во вращение генератора, который вырабатывает электроэнергию. В других, например, в установках с прямой передачей дизельный двигатель приводит в движение плавучее средство непосредственно.

б) заключение **Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева» (НГТУ)**, согласно которой принята классификация типов судовых передач энергии от главного двигателя (ГД) движителю полагает наличие электрической передачи. В состав такой передачи включают: главный (тепловой) двигатель (ДВС или турбина), электрогенератор, гребной

электродвигатель, систему валов и движитель (винт, водомет и другие). Как правило, ГД и электрогенератор komponуются на одной фундаментной раме и в зависимости от типа главного двигателя называются дизель- или турбогенератор (ДГ или ТГ).

В общем случае функциональное назначение дизельного двигателя заключается в преобразовании части химической энергии топлива в тепловую, затем в механическую энергию на выходном валу. Функциональное назначение дизельного двигателя (ДВС) в составе ДГ–приведение в действие электрогенератора с целью выработки электрической энергии, необходимой как для движения судна с заданной скоростью, так и для обеспечения его жизнедеятельности. Непосредственно связи с движителем при электропередаче эти двигатели не имеют, поэтому считать, что «эти двигатели приводят судно в движение» не правильно, как, например, в случае с подводными судами. Сам по себе дизельный двигатель служит только для выработки механической энергии, которая в дальнейшем может использоваться для различных целей: привод движителей, генераторов, компрессоров так далее. В этом заключается его основная функция. Гребные электродвигатели в составе судовой электропередачи служат только для преобразования получаемой ими электрической энергии в механическую и передачи ее движителям. Действительно, функциональное назначение электродвигателей, приводящих в движение движитель судна,—приведение в движение плавучих средств. Гребные электродвигатели нельзя считать «только передаточными механизмами», по существующей в судостроении терминологии—это исполнительные механизмы, для работы которых на судне требуется иметь генераторную часть—электрогенератор, или аккумуляторные батареи.

Судовой дизельный двигатель для привода генератора в понятие «двигатели, приводящие в движение плавучее средство» не входит. Основной функцией судового дизельного двигателя в составе ДГ при электропередаче является «приведение в движение генератора». Конструктивное устройство любого дизельного двигателя позволяет обеспечить привод движителя без преобразования механической энергии в электрическую. В практике судостроения наиболее широкое применение имеют механические передачи (прямая или зубчатая) вырабатываемой дизельным двигателем энергии к движителю;

в) заключение доцента кафедры тарифного регулирования Государственного института повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь Бружмелевой З.П., в

котором указывается, что на основе информации из учебника «Судовые силовые установки» существует два способа передачи механической энергии от судового дизельного двигателя к движителю: 1) непосредственно либо 2) при помощи электропередачи. Во втором случае дизельный двигатель конструктивно входит в состав дизель-генераторной установки. Судовые дизель-генераторы применяются для основного и аварийного энергоснабжения судов. Применение дизель-генераторов для приведения в движения судна—это один из вариантов использования дизель-генераторов на судах определенного класса—дизель-электроходах. Но классификация судовых дизельных двигателей товарной позиции 8408 на уровне субпозиции не зависит от вариантов использования двигателя, а только от его назначения. **Если производитель позиционирует двигатель как предназначенный для работы в составе дизель-генератора, то это само по себе предполагает возможность его использования для целей, отличных от приведения в движение судна. Поэтому такие двигатели для целей его классификации следует рассматривать как двигатели прочие субпозиции 8408 90.**

В соответствии с пояснениями к подсубпозиции 8408 10 110 0—8408 10 990 0 в данные субпозиции не включаются двигатели, используемые в судах в целях, отличных от приведения в движение.

Поскольку классификационным критерием отнесения судовых дизельных двигателей товарной позиции 8408 к конкретной однодефисной субпозиции является назначение двигателя: для приведения в движение судна и прочие (то есть для других целей), а вышеизложенный текст пояснения к подсубпозициям 8408 10 110 0—8408 10 990 0 уточняет юридический текст субпозиции 8408 10, исключая из нее двигатели, используемые на судах в целях, отличных от приведения в движение, то из этого следует, **что субпозиция 8408 10 ограничивается судовыми дизельными двигателями, предназначенными только для приведения в движение судна.**

г) аналогичные заключения и мнения специалистов Комитета государственных доходов Республики Армения, Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан, Государственной таможенной службы при Правительстве Кыргызской Республики, Федеральной таможенной службы Российской Федерации (далее—ФТС России).

Таким образом, Коллегией Суда было нарушено основополагающее правило, процессуального права, содержащееся в пункте 3 статьи 35 Регламента Суда, что вызывает сомнения в

принятии рассматриваемого решения на основе объективно сформированного внутреннего убеждения.

3. Коллегия Суда, вместо анализа и оценки документа в целом, для обоснования своей точки зрения, оценила и приняла за основу заключение Нижегородского государственного технического университета и Санкт–Петербургского государственного морского технического университета **лишь в желаемой части**, о том, что основной функцией судового дизельного двигателя является выработка энергии, которая может быть использована в различных целях: привода движителей или генераторов электрического тока, используемых для обеспечения общесудовых нужд. В зависимости от целей использования дизельные двигатели подразделяются на главные и вспомогательные, а также о том, что электродвигатель является преобразователем энергии, элементом передаточного механизма, оставив без внимания и не разъяснив, на основании каких побуждений ею отвергаются те же заключения в части, где указывается, что **задачей дизельного двигателя является обеспечить вращение электрогенератора, который в свою очередь вырабатывает электрическую энергию, как будет распределяться эта энергия и кто будет ее потребителем дизельному двигателю не важно, эти двигатели непосредственно не обеспечивают движение судна, основной функцией дизельного двигателя в установках с электрической передачей является приведение во вращения генератора, который вырабатывает электроэнергию, ...гребной электродвигатель является основным двигателем, который приводит во вращение гребной винт, несмотря на передаточные функции, гребной электродвигатель все–таки является тем двигателем, который приводит в движение судно.**

4. Позиция Коллегии Суда о том, что «функциональное назначение главного двигателя, независимо от его технических особенностей, заключается в приведении в движение судна, что влечет его классификацию в субпозиции 8408 10 Товарной номенклатуры», «целью использования дизельного двигателя, описанного в Решении № 15, является приведение в движение судна», основана также, как отмечено в решении Суда, на пояснениях специалиста, однако не конкретизировано на которых.

Между тем в судебном заседании специалист Попов Л.Н., приглашенный по ходатайству истца, наряду с иным пояснил, что «функция двигателя–преобразование химической энергии топлива в механическую работу. **Бывают двигатели с прямой непосредственной передачей на винт практически без потерь.** Казалось бы, это самый оптимальный вариант. Однако судостроителей это не всегда устраивает,

так как **есть и более высокооборотные двигатели, они соединены с передачей (электрической или гидравлической)**. В гидравлической передаче насосное колесо, которое преобразует механическую работу в кинетическую энергию жидкости—аналог генератора, а турбинное колесо гидромашины (гидродвигатель), преобразующее кинетическую энергию воды в механическую работу,—аналог гребных электродвигателей. Функция электрической передачи: генератор преобразовывает механическую работу в энергию для электродвигателя; электродвигатель осуществляет обратное преобразование электроэнергии в механическую работу для обеспечения вращения гребного вала.... У электроходов главный двигатель вращает главный генератор».

Таким образом, исходя из данного мнения специалиста Попова Л.Н. можно сделать вывод о том, что все же бывают двигатели с прямой непосредственной передачей, которые приводят в движение плавучее средство непосредственно и есть более высокооборотные двигатели, которые соединены с передачей, т.е. приводят в движение ротор генератора, как в рассматриваемом случае, а потом уж, путем преобразования электрической энергии в механическую посредством электродвигателей приводят в движение судно.

Кроме этого, при сопоставлении заключения специалиста Попова Л.Н. с мнением Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра, на которое ссылается ФТС России в предоставленной Суду информации, можно сделать вывод, что судовой дизельный двигатель, который является предметом регулирования Решения № 15, является вспомогательным высокооборотным двигателем, по **своей технической конструкции отличающийся от главных двигателей, приводящих в движение плавучие средства**, «настройкой регулятора частоты вращения коленчатого вала, направлением вращения коленчатого вала, системой управления двигателем, параметрами аварийно-предупредительной системы и сигнализации..., работающий при постоянной частоте коленчатого вала **с целью обеспечить постоянную частоту переменного тока для потребления электроэнергии на судне**» и не может классифицироваться в той же субпозиции ТН ВЭД ЕАЭС, что и главные двигатели, предназначенные для приведения в действие движителей.

Таким образом, судовой дизельный двигатель, описанный в Решении № 15, предназначен для вращения ротора электрогенераторной установки и это его одна единственная, основная функция, а электрическая энергия, произведенная этим двигателем, используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения электродвигателей приводящих судно в движение.

Этот факт подтверждает также и сам истец, который в своем заявлении в Суд Евразийского экономического союза сообщил, что в июне 2018 года им был «ввезен судовой дизельный двигатель для привода генератора..., который предназначен для вращения ротора электрогенераторной установки..., в ноябре 2018 года ввезены судовые дизельные двигатели, предназначенные для вращения ротора электрогенераторной установки.... Кроме этого, к заявлению об уточнении требований тем же истцом приложена экспортная грузовая таможенная декларация Китайской Народной Республики, в которой, в графе наименование товара, стандарт, модель отмечено: «судовой дизельный двигатель, 1|0| **судового назначения для привода генератора** |марка WEICHAI | D226B-3CD (30квт/1500) | 30квт.

Наряду с этим следует обратить внимание на то, что ввозимые истцом судовые дизельные двигатели имеют маркировку «CD», которая по заключению Центрального экспертно-криминалистического таможенного управления, имеют единственное назначение—для приводов генераторов и относятся к вспомогательным двигателям, а в соответствии с разъяснением Обь-Иртышского филиала Российского Речного Регистра главные двигатели, приводящие в движение судно, маркируются символом «С» (информация ФТС России).

5. Коллегия Суда не только не оценила все, имеющиеся в деле доказательства, но и в нарушение пункта 4 статьи 78 Регламента Суда в мотивировочной части не привела никаких доводов, по которым не приняла и отвергла все вышеотмеченные доказательства и никаких оснований, по которым отмеченные ею доказательства показались более достоверными, чем указанные выше, тем более, что документ, полученный и представленный истцом под названием «Рецензия ответов, представленных ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева» и ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» можно, мягко говоря, скорее отнести к научному спору между учеными двух вузов, чем к категории состязательных документов (доказательств), на который при этом мнения противоположной стороны не известно.

6. Более того, в отсутствие в таможенном законодательстве таких понятий как «главный двигатель» и «вспомогательный двигатель», **в целях обоснования доводов истца**, Коллегия Суда в решении ссылается на технические регламенты, межгосударственные и национальные стандарты, мотивируя при этом, что в соответствии со статьей 6 Договора право Союза составляет единую систему (по поводу чего никто не возражает) **и следовательно, в отсутствие специальных норм, регулирующих определенную сферу отношений, следует**

руководствоваться понятиями в их обычном значении, используемом в применяемых актах права Союза. Из этого следует, что Коллегия Суда считает, что неурегулированные отношения в определенной сфере регулируются не нормами по аналогии права, а понятиями. Непонятно лишь как понятиями регулируются общественные отношения.

Ссылаясь на технические регламенты, межгосударственные и национальные стандарты, Коллегия Суда упустила из вида, что принятие и использование отмеченных документов преследует цели и перед ними стоят задачи, по своей сути отличные от цели и задач таможенного регулирования. Это следует из самого смысла пунктов 1, 3 статьи 52 Договора, которыми установлено, что в целях защиты жизни и (или) здоровья, имущества, окружающей среды, жизни и (или) здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, а также в целях обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения в рамках Союза принимаются технические регламенты Союза, для выполнения требований технического регламента Союза и оценки соответствия требования технического регламента Союза на добровольной основе могут применяться международные, региональные (межгосударственные) стандарты, а в случае их отсутствия (до принятия региональных (межгосударственных) стандартов)—национальные (государственные) стандарты государств—членов.

Что касается понятий «главный двигатель», «вспомогательный двигатель», то их значение в разных сферах правового регулирования может быть различной. Более того, как отметила сама Коллегия Суда для целей таможенной классификации товара в таможенном законодательстве Союза не существует понятий «главный двигатель», «вспомогательный двигатель». Исходя из этого отсутствует необходимость определения их значения.

Кроме этого, такие документы как национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ 55506–2013 «Транспорт водный внутренний. Термины и определения», который утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 августа 2013 года №525–ст., ГОСТ 10150–2014 «Межгосударственный стандарт. Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Общие технические условия», на которые ссылается Коллегия Суда для обоснования доводов истца (вместо него самого), **не только отсутствуют в материалах дела, они не отмечены ни в заявлениях истца, ни в возражениях ответчика, которые не ссылались на них в процессе всего рассмотрения дела в Суде для обоснования своих доводов и возражений. Более того, как было отмечено выше, ссылаясь на него,**

Коллегия Суда пытается определить понятия «главный» и «вспомогательный двигатель», которые не существуют ни в ТН ВЭД ЕАЭС, ни в Гармонизированной системе описания и кодирования товаров.

Подобным подходом к вопросу Коллегией Суда нарушен принцип равенства сторон, установленный пунктом 53 Статута Суда, а также установленный статьей 23 Регламента Суда принцип состязательности, согласно которому истец обязан обосновать свои требования, а ответчик вправе представить возражения на заявленные требования.

Ссылка на технические регламенты, межгосударственные и национальные стандарты противоречит также правовой позиции, выраженной Апелляционной палатой Суда в том же составе, при принятии решения по жалобе закрытого акционерного общества «Санofi–Авентис Восток» на решение Коллегии Суда от 21 декабря 2018 года, в соответствии с которой: «Апелляционная палата Суда отмечает, что межгосударственные стандарты, принятые в отношении определенной продукции, устанавливают технические требования конкретно к этой продукции и не являются документами безусловного применения для целей таможенной классификации товаров».

Следует отметить, что серьезных и веских причин для столь резкого изменения правовой позиции Коллегии Суда не наблюдалось.

9. Ссылка Коллегии Суда на то, что Комиссия, возражая против вывода о том, что «...в субпозиции 8408 10 классифицируются те из них (двигателей), назначением которых является приведение в движение плавучих средств независимо от того, осуществляется оно непосредственно или через передаточные механизмы» вопреки требованиям пункта 1 статьи 23 Регламента, не обосновала довод, согласно которому в субпозицию 8408 10 Товарной номенклатуры включаются только дизельные двигатели, крутящий момент которых непосредственно передается на вал главных винтов несостоятельна.

Ответ на поставленный вопрос находится в буквальном правовом толковании самой субпозиции 8408 10, согласно которой в нее включаются «двигатели, приводящие в движение плавучие средства». Этот вывод подтверждается системным толкованием текста субпозиции 8408 10 в совокупности с содержащимся в Томе IV Пояснений к ТН ВЭД ЕАЭС Пояснением (2) пункта (Б) «Общее построение группы» к группе 84 о том, что в товарные позиции 8402–8424 включаются машины и устройства, главным образом по их функциям независимо от отрасли промышленности, в которой они применяются, Пояснениями к товарной позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС, содержащимися в Томе VI Пояснений к ТН

ВЭД ЕАЭС, о том, что при классификации в товарных подсубпозициях 8408 10 110 0–8408 10 990 0 ТН ВЭД ЕАЭС используются Пояснения к подсубпозициям 8407 21 100 0–8407 29 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС. где указано, что в данные позиции не включаются двигатели, используемые на судах в целях отличных от приведения в движение. Все указанное свидетельствует о том, что в рассматриваемой субпозиции могут классифицироваться только двигатели непосредственно приводящие в движение плавучее средство, поскольку иные двигатели выполняют иные функции, как например в рассматриваемом случае–приводят в движение ротор электрогенераторной установки.

10. Согласно Решению № 15 судовой дизельный двигатель, предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения электродвигателей, приводящих в движение судно, в соответствии с Основными правилами интерпретации Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности 1 и 6 классифицируются в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Из текста ясно вытекает наименование классифицируемого товара–«судовой дизельный двигатель», его функциональное назначение–он должен быть предназначен для вращения ротора электрогенераторной установки.

Даже если согласиться, что описание в Решении № 15 дальнейшего использования электрической энергии, вырабатываемой электрогенераторной установкой, а именно ее использование как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения электродвигателей, приводящих в движение судна излишне, оно от этого не становится неопределенным, неясным и двусмысленным как отмечено Коллегией Суда в своем решении.

Этот факт ни в коей мере не может ввести в заблуждение ни декларанта, ни таможенный орган и ни любое иное юридическое или физическое лицо, в связи с чем не может стать основанием для признания Решения № 15 не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе и международным договорам в рамках Союза.

Что касается требований, предъявляемых к данному решению, то в нем отсутствует необходимость детализации общих характеристик и особенностей товара, тем более для отнесения его к субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС, текст которой состоит из одного слова «прочие». Для классификации в субпозициях 8408 10 и 8408 20 детализация общих характеристик товара возможно и уместна, что, как кажется, не может

распространяться на товары, подлежащие классификации в субпозиции 8408 90–«прочие».

10. Истец в судебном заседании уточнил свои требования, поддержал их и просил Суд признать решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года №15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» не соответствующим положениям статей 3, 25, 32 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, статей 19, 22 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза и Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров.

Руководствуясь пунктом 108 Статута Суда, статьями 77, 78, 80, 82 Регламента Суда Евразийского экономического союза Коллегия Суда решила:

Требование общества с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» удовлетворить.

Признать Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года №15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках союза.

Как видно, Коллегия Суда упустила из виду требование истца в части признания Решения № 15 не соответствующим Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров и в резолютивной части не коснулось его.

Если данный вопрос выходит за рамки компетенции Суда, Коллегия Суда была обязана в резолютивной части отказать в удовлетворении требования истца о признании Решения № 15 не соответствующим Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров на основании пунктов 39 и 108 Статута Суда.

Если это по мнению Коллегии Суда входит в компетенцию Суда и Решение № 15 не соответствует также и Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, она должна была признать Решение № 15 не соответствующим Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, как и Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках Союза.

Если это по мнению Коллегии Суда входит в компетенцию Суда и Решение № 15 соответствует Международной Конвенции о

Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, но не соответствует Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках союза, она должна была признать Решение № 15 соответствующим Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров и не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках с Союза.

На основании изложенного считаю, что решение Коллегии Суда по делу № СЕ-1-2/1-19-КС принято в нарушение положений Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, международных договоров в рамках Союза, процессуальных норм Регламента Суда Евразийского экономического союза и не соответствует требованиям определенности и объективности.

Судья

А.Э. Туманян