



## СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

---

### РЕШЕНИЕ

13 июня 2023 года

город Минск

Коллегия Суда Евразийского экономического союза в составе:  
председательствующего судьи-докладчика Ажибраимовой А.М.,  
судей Айриян Э.В., Баишева Ж.Н., Колоса Д.Г., Нешатаевой Т.Н.,  
при секретаре судебного заседания Асаналиевой А.К.,  
с участием представителей общества с ограниченной  
ответственностью «Транспортейшн Рус» Кирильченко Александра  
Викторовича, Пановой Полины Сергевны, представителей общества с  
ограниченной ответственностью «Шиптрейд» Козиенко Андрея  
Михайловича, Даниловского Матвея Вадимовича и Камолкина Вячеслава  
Михайловича, а также представителей Евразийской экономической  
комиссии Юрлова Игоря Алексеевича, Киризмеева Романа Олеговича,  
Солопова Василия Ивановича, Байназарова Нурлана Кульмесхановича,  
Эржигитовой Жазиры Эндибаевны,

рассмотрев в открытом судебном заседании дело по заявлениям  
общества с ограниченной ответственностью «Транспортейшн Рус»  
и общества с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» об оспаривании  
решения 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» (в редакции решения Евразийской  
экономической комиссии от 28 января 2020 года № 20 «О внесении  
изменения в решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от  
31 января 2018 года № 15»),

заслушав представителей сторон, исследовав материалы дела,

### УСТАНОВИЛА:

#### **1. Обстоятельства дела**

1.1. Общество с ограниченной ответственностью «Транспортейшн  
Рус» (далее – ООО «Транспортейшн Рус», истец) является юридическим

лицом, зарегистрированным и осуществляющим предпринимательскую деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Истец в 2019 году ввез на таможенную территорию Евразийского экономического союза (далее – Союз, ЕАЭС) судовые дизельные двигатели производства компаний General Electric и Wabtec для последующего изготовления на верфи судов усиленного ледового класса. Ввезенные двигатели классифицированы ООО «Транспортейшн Рус» по коду 8408 10 810 0 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, утвержденной решением Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 года № 80 (далее – ТН ВЭД ЕАЭС) «двигатели судовые новые, приводящие в движение плавучие средства, мощностью более 1000 квт, но не более 5000 квт для морских судов товарных позиций 8901-8906, буксиров подсубпозиции 8904 00 100 0 и военных кораблей подсубпозиции 8906 10 000».

В 2020 году в рамках камеральной таможенной проверки таможенный орган изменил позицию в отношении ввезенных товаров, указав код ТН ВЭД ЕАЭС 8408 90 850 0 «двигатели прочие новые мощностью более 1000 квт, но не более 5000 квт» на основании решения 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» (в редакции решения Евразийской экономической комиссии от 28 января 2020 года № 20 «О внесении изменения в решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года № 15», далее – оспариваемое решение).

Истец обращался в судебные органы Российской Федерации, а также в Евразийскую экономическую комиссию (далее – Комиссия, ответчик). В удовлетворении его требований было отказано.

Не согласившись с позицией Комиссии о том, что судовые дизельные двигатели, которые не имеют непосредственного соединения с движителем, должны быть исключены из субпозиции 8408 10, ООО «Транспортейшн Рус» обратилось в Суд Евразийского экономического союза (далее – Суд).

1.2. Общество с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» (далее – ООО «Шиптрейд», истец) в ноябре 2019 года направило в Омскую таможенную службу обращение о внесении изменений (дополнений) в сведения о классификационном коде ТН ВЭД ЕАЭС декларируемых судовых дизельных двигателей, начисленных платежей и иных сведений по двум декларациям на товары (об изменении субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС на 8409 10 ТН ВЭД ЕАЭС).

По результатам рассмотрения обращений Омская таможня отказала во внесении изменений и (или) дополнений в сведения, указанные в декларациях на товары на основании оспариваемого решения.

ООО «Шиптрейд» полагает, что в оспариваемом решении Комиссии осуществлена неправильная классификация судового дизельного двигателя, чем нарушено право истца на определение размера таможенных платежей в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

Комиссия отказала истцу в удовлетворении его требований в рамках процедуры досудебного урегулирования спора.

Не согласившись с позицией Комиссии в отношении классификации судовых дизельных двигателей, истец обратился в Суд.

## **2. Процедура в Суде**

Постановлением Коллегии Суда от 13 марта 2023 года заявление ООО «Транспортейшн Рус» принято к производству.

Постановлением Коллегии Суда от 13 марта 2023 года заявление ООО «Шиптрейд» принято к производству. Коллегия Суда постановила объединить дела по заявлениям ООО «Транспортейшн Рус» и ООО «Шиптрейд» в одно производство.

Комиссия представила возражения на заявления истцов, а также запрошенные Судом подготовительные материалы, касающиеся принятия оспариваемого решения.

Судом на основании статьи 55 Регламента Суда Евразийского экономического союза, утвержденного Решением Высшего экономического совета от 23 декабря 2014 года № 101 (далее – Регламент Суда), направлены запросы и получены ответы таможенных органов государств – членов Союза, а также Белорусского государственного университета транспорта, Белорусского государственного университета, Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан, Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Казахского национального университета им. Аль-Фараби, Кыргызского национального университета им. Ж. Баласагына, Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, Российской таможенной академии.

## **3. Доводы истцов**

### **3.1. Доводы ООО «Транспортейшн Рус»**

3.1.1. Оспариваемое решение классифицирует дизельные двигатели не по функциям, как того требует ТН ВЭД ЕАЭС, Пояснения к ТН ВЭД ЕАЭС, утвержденные рекомендацией Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 ноября 2017 года № 21 (далее – Пояснения), а по их конструктивным особенностям.

По мнению истца, редакция оспариваемого решения от 28 января 2020 года не устранила недостатки решения, а, напротив, обострила их.

Толкование товарной позиции 8408 в соответствии с Правилom 1 Основных правил интерпретации ТН ВЭД ЕАЭС (далее – ОПИ) подтверждает необоснованное расширение Комиссии субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС за счет субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС, исключая из классификационных признаков судовых дизельных двигателей их функциональное предназначение.

3.1.2. Технически и юридически предназначение двигателя для вращения ротора электрогенераторной установки, если такой двигатель выполняет функцию приведения судна в движение, соответствует товарной субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС.

С технической точки зрения, судовые двигатели делятся на главные и вспомогательные. Главные двигатели судов усиленного ледового класса всегда соединены с ротором электрогенератора, что подтверждается отраслевыми экспертами.

3.1.3. Судовой двигатель, ввезенный ООО «Транспортейшн Рус» для судов усиленного ледового класса и предназначенный для приведения этих судов в движение, необоснованно исключается из субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС на основании оспариваемого решения Комиссии.

## **3.2. Доводы ООО «Шиптрейд»**

3.2.1. Оспариваемое решение в новой редакции не соответствует нормам статей 25, 32 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор), статей 19 и 22 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года; далее – ТК ЕАЭС), правилам 1 и 6 ОПИ, Пояснениям.

Двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели), приводящие в движение плавучие средства, исходя из текста товарной субпозиции, классифицируются по коду 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС.

Согласно описанию судового дизельного двигателя в оспариваемом решении Комиссия определила функцию (назначение) судового двигателя исключительно исходя из того, с каким узлом состыкован двигатель.

Однако плавучие средства типа «дизель-электроход» приводятся в движение судовыми дизельными двигателями, вырабатывающими механическую энергию, которая через элементы электрической передачи (генератор + электромоторы) передается на винты судна.

По мнению истца, функция (назначение) судового дизельного двигателя определяется по критерию конечного использования выработанной им механической энергии, а не по критерию непосредственной стыковки с тем или иным агрегатом.

3.2.2. Изложение Комиссией оспариваемого решения в новой редакции не привело к изменению его смысла в рамках исполнения решения Коллегии Суда от 18 июня 2019 года.

#### **4. Возражения ответчика**

Комиссия считает доводы истцов необоснованными по следующим основаниям:

4.1. Тексты товарных позиций и субпозиций ТН ВЭД ЕАЭС основаны на положениях Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (приложение к Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров от 14 июня 1983 года; далее – ГС) и единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Содружества Независимых Государств, являющейся неотъемлемой частью Соглашения о единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Содружества Независимых Государств от 3 ноября 1995 года (далее – ТН ВЭД СНГ), и подлежат применению при осуществлении классификации товаров без каких-либо изъятий. В субпозиции 8408 10 ГС могут быть классифицированы только те двигатели, которые создают «толкающую силу» и тем самым приводят в движение судно.

4.2. В соответствии с ОПИ 6 в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС должны классифицироваться только те дизельные двигатели внутреннего сгорания, которые приводят в движение плавучие средства, т.е. предназначенные для преобразования энергии сгорания дизельного топлива в механическую энергию вращения гребного винта (крутящий момент с двигателя непосредственно передается на вал главных винтов судна), приводящего судно в движение.

4.3. Доводы заявителей относительно наличия на судах «главных» и «вспомогательных» двигателей не могут быть учтены, потому что в ТН ВЭД ЕАЭС не используются такие классификационные критерии.

4.4. Довод ООО «Транспортейшн Рус» о том, что в оспариваемом решении используются классификационные признаки, соответствующие субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС (приведение дизельным двигателем судна в движение) в качестве классификационных признаков субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС, тем самым сужая охват первой субпозиции и препятствуя классификации в ней судовых дизельных двигателей, не соответствует действительности, поскольку в тексте решения однозначно указана функция классифицируемого в нем двигателя – вращение ротора

электрогенератора. Следовательно, оспариваемое решение никоим образом не может сужать охват товарной позиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС, в которой могут быть классифицированы только двигатели, приводящие суда в движение.

4.5. Исполнение Комиссией решения Коллегии Суда от 18 июня 2019 года получило надлежащую правовую оценку со стороны Суда.

4.6. Доводы ООО «Шиптрейд» ранее были предметом оценки Суда в рамках рассмотрения дела по заявлению ООО «Шиптрейд». Никаких новых доводов или новых требований данное общество в Суд не заявило, в связи с чем возможность повторного исследования аргументов ООО «Шиптрейд» должна соотноситься с положениями подпункта «г» пункта 2 статьи 33 Регламента Суда, а также с принципом процессуальной экономии.

## **5. Выводы Суда**

5.1. На основании статьи 45 Регламента Суда при рассмотрении дела по заявлению хозяйствующего субъекта об оспаривании решения Комиссии или его отдельных положений и (или) действия (бездействия) Комиссии Суд в судебном заседании осуществляет проверку:

- а) полномочий Комиссии на принятие оспариваемого решения;
- б) факта нарушения прав и законных интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, предоставленных им Договором и (или) международными договорами в рамках Союза;
- в) оспариваемого решения или его отдельных положений и (или) оспариваемого действия (бездействия) Комиссии на соответствие их Договору и (или) международным договорам в рамках Союза.

5.2. Комиссия наделена полномочиями по принятию решений о классификации отдельных видов товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на основании пунктов 3, 13 Положения о Евразийской экономической комиссии (приложение № 1 к Договору), абзаца первого пункта 1 статьи 22 ТК ЕАЭС.

В рамках данных полномочий Комиссией принято решение от 31 января 2018 года № 15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности» (далее – решение № 15), которое признано решением Коллегии Суда от 18 июня 2019 года не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза. Апелляционная палата Суда решением от 31 октября 2019 года отказала Комиссии в удовлетворении апелляционной жалобы и оставила решение Коллегии Суда от 18 июня 2019 года в силе.

В соответствии с подпунктом 4 пункта 4 статьи 22 ТК ЕАЭС решение Комиссии о классификации отдельных видов товаров или его отдельные положения, признанные Судом не соответствующими Договору, международным договорам в рамках Союза и (или) решениям органов Союза, признаются утратившими силу либо подлежат изменению.

Исполнение решения Суда, которым решение Комиссии признано не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза, требует от Комиссии принятия мер, направленных на устранение выявленных Судом нарушений и обеспечение восстановления нарушенных прав хозяйствующих субъектов.

Решения Комиссии, принятые в соответствии со статьей 22 ТК ЕАЭС, признаются утратившими силу либо подлежат изменению по следующим основаниям:

- 1) изменение ТН ВЭД ЕАЭС;
- 2) выявление ошибок, допущенных при принятии таких решений Комиссии и не влияющих на классификацию отдельных видов товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, например, опечаток, технических ошибок и т.д.;
- 3) получение дополнительной информации об указанных в решении Комиссии отдельных видах товаров, влияющей на коды отдельных видов товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, на описание отдельных видов товаров и применение ОПИ;
- 4) признание Судом решения Комиссии, принятого в соответствии со статьей 22 ТК ЕАЭС, или его отдельных положений не соответствующими Договору, международным договорам в рамках Союза и (или) решениям органов Союза.

Исходя из подпункта 4 пункта 4 статьи 22 ТК ЕАЭС, основанием для отмены или изменения решения выступает в том числе признание Судом решения Комиссии, принятого в соответствии со статьей 22 ТК ЕАЭС или его отдельных положений не соответствующими Договору, международным договорам в рамках Союза и (или) решениям органов Союза.

Пункт 111 Статута Суда Евразийского экономического союза, являющегося приложением № 2 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Статут Суда), предписывает, что решение Комиссии или его отдельные положения, признанные Судом не соответствующими Договору и (или) международным договорам в рамках Союза, в разумный срок, но не превышающий 60 календарных дней с даты вступления в силу решения Суда, приводится Комиссией в соответствие с Договором и (или) международными договорами в рамках Союза, если иной срок не установлен в решении Суда.

Таким образом, Коллегия Суда приходит к выводу о том, что у Комиссии имелись полномочия на принятие оспариваемого решения. В то же время из материалов, представленных Комиссией на запрос Суда, следует, что в решение № 15 внесены изменения, не соответствующие вступившему в силу решению Коллегии Суда от 18 июня 2019 года.

Коллегия Суда подчеркивает, что взаимодействие Суда и Комиссии должно строиться на принципах добросовестности в отношении исполнения решений Суда и недопустимости преодоления решения Суда посредством замены акта, признанного Судом несоответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза, новым актом аналогичного содержания.

Анализ процедуры внесения изменений в решение № 15 позволяет Коллегии Суда сделать вывод о том, что принятие оспариваемого решения направлено на преодоление окончательного и не подлежащего обжалованию судебного акта, а также связано с повторной регламентацией подхода Комиссии к классификации судового дизельного двигателя, отличного от выводов Коллегии Суда от 18 июня 2019 года, посредством обхода положений права Союза при помощи предварительного межведомственного согласования, которое в данном случае не требовалось.

5.3. Коллегия Суда считает, что для уяснения содержания оспариваемого решения необходимо сравнить объем правового регулирования оспариваемого решения и решения № 15.

Согласно пункту 1 оспариваемого решения «судовой дизельный двигатель, предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки, в соответствии с Основными правилами интерпретации Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности 1 и 6 классифицируется в субпозиции 8408 90 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза».

По мнению Комиссии, основным предназначением (функциональным назначением) судового дизельного двигателя является функция «вращения ротора электрогенераторной установки».

В предыдущей редакции оспариваемого решения, признанного Судом не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза, функциональное назначение судового дизельного двигателя заявлено как: «вращение ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения электродвигателей, приводящих в движение судно».

Коллегия Суда отмечает, что в оспариваемом решении не изменилась интерпретация Комиссией функционального назначения судового



дизельного двигателя и основного классифицирующего признака – «для вращения ротора электрогенераторной установки». Из формулировок решения № 15 исключена детализация использования электрической энергии.

5.4. Коллегия Суда соглашается с мнением истцов о том, что основным недостатком оспариваемого решения является классификация двигателей не по их функциональному назначению, а по их конструктивным особенностям.

Тем самым необоснованно расширяется охват субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС за счет 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС. Из классификационных признаков судовых дизельных двигателей исключается их функциональное предназначение.

Вопрос о том, должны ли классифицироваться в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС только те двигатели, которые непосредственно приводят судно в движение, был предметом рассмотрения Коллегии Суда и Апелляционной палаты Суда в решениях от 18 июня 2019 года и 31 октября 2019 года соответственно.

Довод Комиссии о том, что в субпозицию 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС включаются только дизельные двигатели, крутящий момент которых непосредственно передается на вал главных винтов судна, признан Судом необоснованным (абзац девятый пункта 5.5. части 5 решения Коллегии Суда от 18 июня 2019 года) и подтвержден Апелляционной палатой Суда в своем решении от 31 октября 2019 года.

Коллегия Суда также ранее отклонила довод Комиссии о том, что наличие либо отсутствие в характеристиках дизельного двигателя признака «главный» не имеет правового значения для его классификации (пункт 5.8 решения Коллегии Суда от 18 июня 2019 года).

По результатам рассмотрения Коллегией Суда в решении от 18 июня 2019 года выявлены существенные недостатки решения № 15, которые состояли в том, что Комиссия не учла требования производителя об использовании дизельных двигателей, что свидетельствует о нарушении предусмотренной правом Союза процедуры.

Основные выводы Коллегии Суда в решении от 18 июня 2019 года поддержаны Апелляционной палатой Суда в решении от 31 октября 2019 года. Согласно статье 83 Регламента Суда решение Апелляционной палаты является окончательным решением Суда, вступает в силу с даты его вынесения, является окончательным и обжалованию не подлежит, что опровергает доводы Комиссии о поддержке ее позиции Судом.

Так, Коллегия Суда отмечает, что в решении Апелляционной палаты Суда от 31 октября 2019 года дана правовая оценка письму Директората по тарифам и торговле Всемирной таможенной организации от 27 января

2015 года, которое Комиссией повторно направлено в Суд (приложено к материалам в ответ на запрос Суда).

На этом основании Коллегия Суда делает вывод о том, что действия Комиссии направлены на сохранение правового регулирования, признанного Судом не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза, что препятствует единообразному применению правовых норм Союза и противоречит цели принятия Комиссией решений о классификации отдельных видов товаров.

Пунктом 100 Статута Суда регламентируется, что по результатам рассмотрения спора о соответствии решения Комиссии или его отдельных положений праву Союза Суд выносит решение, которое является обязательным для исполнения Комиссией.

Коллегия Суда отмечает, что решение Суда по делу в отношении решения № 15 является окончательным и не подлежит обжалованию. Обязательность решения не ограничивается его резолютивной частью, а также включает мотивировочную часть решения, которая содержит правовую оценку и обоснование выводов Суда по рассматриваемому делу. Выводы Суда, изложенные в мотивировочной части решения Суда, обязательны для учета и исполнения решения Суда по делу.

В силу *res judicata* недопустима переоценка выводов, сделанных в решении Суда, вступившем в силу. Правом Союза не предусмотрены основания для пересмотра судебного акта.

Коллегия Суда, основываясь на правовой позиции, сформированной Судом в решении от 14 марта 2023 года, отмечает, что «решения Комиссии, признанные Судом не соответствующими Договору и международным договорам в рамках Союза, должны быть приведены в соответствие с правом Союза без ущерба для единообразия, установленного Судом». Коллегия Суда подчеркивает недопустимость формального изменения решения во исполнение резолютивной части решения Суда без учета правовых позиций, изложенных в его мотивировочной части. Норма права, признанная Судом не соответствующей праву Союза, должна быть исключена из правового регулирования Союза.

5.5. Согласно Правилу 1 ОПИ ТН ВЭД ЕАЭС «для юридических целей классификация товаров в ТН ВЭД ЕАЭС осуществляется исходя из текстов товарных позиций и соответствующих примечаний к разделам или группам».

В примечании 3 к разделу XVI ТН ВЭД ЕАЭС указано, что машины, предназначенные для выполнения двух или более взаимодополняющих или не связанных между собой функций, должны классифицироваться как являющиеся той машиной, которая выполняет основную функцию, если в контексте не оговорено иное. Аналогичная норма содержится в

примечании 8 к группе 84 ТН ВЭД ЕАЭС «машина, которая используется более чем для одной цели, при классификации должна рассматриваться так, как если бы ее основное назначение являлось единственным».

Игнорирование приведенных норм привело к исключению из формулировки оспариваемого решения основной функции судового двигателя – приведения плавучих средств в движение. Оспариваемое решение фактически в основание классификации закладывает только соединение двигателя с электрогенераторной установкой, то есть переработку механической энергии в электрическую, что по сути является не функцией двигателя, а конструктивной особенностью силовой установки судна (подключение двигателя к движителю посредством генератора и электрического двигателя).

Кроме того, такой подход не соответствует ни инструкциям к данным двигателям, ни выводам специалистов, имеющимся в материалах дела и заявленным в судебном заседании. Все указанные материалы свидетельствуют, что основным назначением рассматриваемых двигателей является приведение плавучих средств в движение (в том числе посредством электрической трансмиссии).

Из текста позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС «двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели)» следует, что в нее включаются двигатели, используемые в различных условиях и для различных целей. В то время как тексты субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС «двигатели, приводящие в движение плавучие средства» и субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС «двигатели прочие» указывают, что в первую из них должны включаться те двигатели, которые приводят судно в движение, а во второй – те, которые такой функции осуществлять не могут.

Таким образом, при выработке решения Комиссии во исполнение судебных актов в данной категории дел следует учитывать функциональное назначение и свойства товара. При этом Комиссия не обладает дискрецией в определении функционального назначения и целевых характеристик товара без учета описания товара, предоставленного производителем, экспертным сообществом, а также без учета сферы экономического использования рассматриваемого товара (отрасли экономики).

Описание товара с использованием словосочетания «судовые двигатели» позволяет сделать вывод, что данный товар используется для приведения в движение судов.

Следовательно, предположение представителей Комиссии о том, что товар будет подлежать переработке (переделке) и потенциально может быть использован по иному назначению, не может служить основанием для изменения кода таможенной классификации в момент пересечения

таможенной границы ЕАЭС. Иной подход является расширительным толкованием функций как Комиссии, так и таможенных органов по воздействию на экономические отношения.

5.6. По результатам проведенного анализа содержания оспариваемого решения Коллегия Суда приходит к выводу о том, что Комиссия не учла выводы, сделанные Судом в мотивировочной части решений Суда от 18 июня 2019 года и от 31 октября 2019 года. Оспариваемое решение содержит те же недостатки в отношении классификации судового дизельного двигателя, что и решение № 15, признанное Судом не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза. Оспариваемое решение не учитывает ключевой критерий классификации – функциональное назначение судового дизельного двигателя по приведению судна в движение.

По мнению Коллегии Суда, исполнение решения Суда должно приводить к следующим последствиям:

- должно быть направлено на восстановления нарушенного права истца;

- не должно содержать тех же недостатков, что и предыдущее решение;

- не должно иметь то же воздействие, которое признано нарушением.

Коллегия Суда, принимая во внимание правовую позицию, сформулированную Судом в решении Апелляционной палаты от 14 марта 2023 года, считает, что исполнение решения Суда не должно ограничиваться формальными корректировками путем замены одного акта другим. Дискреция Комиссии по выбору формы и способа исполнения решения Суда ограничена Договором, в том числе и положениями о компетенции Суда, и, как следствие, вступившими в законную силу решениями Суда по идентичным вопросам.

Коллегия Суда разделяет выводы, сделанные в постановлении Коллегии Суда от 4 октября 2021 года, в котором констатируется обязанность Комиссии исключить из правовой системы Союза решение или его отдельные положения, признанные Судом не соответствующими Договору и (или) международным договорам в рамках Союза, а также недопустимость замены Комиссией признанного Судом полностью или в части не соответствующим Договору и иным договорам в рамках Союза решения на новое решение аналогичного содержания.

Коллегия Суда на этом основании подтверждает ранее сделанный вывод о том, что принятие Комиссией нового решения без устранения недостатков, содержащихся в решении, признанном Судом не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза, является неисполнением решения Суда.

Коллегия Суда делает вывод о том, что в целях исполнения решения Коллегии Суда от 18 июня 2019 года Комиссии необходимо учитывать не только резолютивную часть решения, но и основания принятия Судом решения, которые являются неотъемлемой частью судебного акта, поскольку мотивировочная часть решения содержит фактическое и правовое обоснование выводов Суда по делу и является обязательной в контексте исполнения судебного решения.

При этом Комиссия должна также учесть выводы, сделанные Апелляционной палатой Суда в решении от 31 октября 2019 года при рассмотрении жалобы Комиссии, в удовлетворении которой Комиссии отказано.

Исходя из изложенного Коллегия Суда опровергает довод Комиссии о том, что решение Коллегии Суда от 18 июня 2019 года исполнено Комиссией и такое исполнение подтверждено Судом.

5.7. Коллегия Суда считает необходимым в целях проверки полномочий Комиссии на принятие решений по классификации отдельных видов товаров, регламентированных в статье 22 ТК ЕАЭС, *ex officio*, то есть в силу установлений права Союза и независимо от доводов истцов, отметить существующий пробел в правовом регулировании, связанный с обязанностью Комиссии по ведению ТН ВЭД ЕАЭС.

Коллегия Суда обращает внимание на тот факт, что Комиссия наделена полномочиями по ведению ТН ВЭД ЕАЭС на основании пункта 1 статьи 45 Договора, а также пункта 5 статьи 19 ТК ЕАЭС.

В рамках этих полномочий Комиссия должна осуществлять мониторинг международной основы ТН ВЭД ЕАЭС и приведение ТН ВЭД ЕАЭС в соответствие с ее международной основой.

Пункт 6 статьи 19 ТК ЕАЭС содержит обязывающую Комиссию норму о том, что «порядок ведения Комиссией Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности, включая внесение изменений в нее и в пояснения к ней, а также взаимодействия по этим вопросам Комиссии и уполномоченных государственных органов государств-членов определяется Комиссией».

В контексте правового регулирования, установленного ТК ЕАЭС, данная норма означает конкретное обязательство для Комиссии по принятию соответствующего нормативного акта в целях реализации полномочий, представленных ей Договором и ТК ЕАЭС по ведению ТН ВЭД ЕАЭС и мониторингу ее международной основы.

Однако, Коллегий Суда не выявлены правовые акты Комиссии, принятые для реализации полномочий по ведению ТН ВЭД ЕАЭС.

В настоящее время продолжает действовать Положение о порядке технического ведения единой Товарной номенклатуры

внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (далее – ТН ВЭД ТС), утвержденное решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 295. На основании указанного правового акта техническое ведение ТН ВЭД ТС осуществляет в том числе ФТС России.

Вступившим в силу ТК ЕАЭС не предусмотрено техническое ведение ТН ВЭД ЕАЭС, как и делегирование полномочий, предусмотренных пунктом 5 статьи 19 ТК ЕАЭС таможенному органу государства-члена. Договором указанные полномочия отнесены исключительно к компетенции Комиссии. Коллегия Суда отмечает, что применение акта по техническому ведению ТН ВЭД ТС Комиссией противоречит правовому регулированию, действующему в Союзе.

Как отметила Большая коллегия Суда в консультативном заключении от 10 июля 2018 года, в право Союза входят решения Комиссии Таможенного союза, действующие на 1 января 2015 года и не противоречащие Договору.

В связи с этим Коллегия Суда считает необходимым рекомендовать Комиссии принять соответствующие меры по приведению правового регулирования в области ведения ТН ВЭД ЕАЭС, мониторинга ее международной основы в соответствие с положениями Договора и ТК ЕАЭС.

На основании изложенного, руководствуясь пунктами 39, 108 Статута Суда, статьями 77, 78, 80 и 82 Регламента Суда, Коллегия Суда

#### РЕШИЛА:

1. Требование общества с ограниченной ответственностью «Транспортейшн Рус» удовлетворить.

2. Требование общества с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» удовлетворить.

3. 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» (в редакции решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28 января 2020 года № 20 «О внесении изменения в решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 января 2018 года № 15») не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках Евразийского экономического союза.

4. Пошлину, уплаченную обществом с ограниченной ответственностью «Транспортейшн Рус», вернуть.

5. Пошлину, уплаченную обществом с ограниченной ответственностью «Шиптрейд», вернуть.

6. Настоящее решение может быть обжаловано в Апелляционную палату Суда Евразийского экономического союза в течение пятнадцати календарных дней с даты его вынесения.

Председательствующий

А.М. Ажибраимова

Судьи

Э.В. Айриян

Ж.Н. Баишев

Д.Г. Колос

Т.Н. Нешатаева