



## СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

---

### **ОСОБОЕ МНЕНИЕ** **судьи Федорцова А.А.** **(дело № СЕ-1-2/1-19-КС)**

18 июня 2019 года

город Минск

Коллегия Суда Евразийского экономического союза (далее – Суд) 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 (далее – Договор) и международным договорам в рамках Евразийского экономического союза (далее – Союз, ЕАЭС).

В соответствии с пунктом 1 статьи 79 Регламента Суда Евразийского экономического союза, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 года № 101 (далее – Регламент), в случае несогласия с решением Суда судья вправе заявить особое мнение. Руководствуясь указанной нормой Регламента, выражая несогласие с судебным решением по делу № СЕ-1-2/1-19-КС, заявляю особое мнение.

Решением Евразийской экономической комиссии № 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 (далее – ОПИ ТН ВЭД) 1 и 6 классифицирован в субпозиции 8408 90 «двигатели прочие» единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, утвержденной решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 (далее – ТН ВЭД).

Общество с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» оспаривало в Суде такую классификацию и утверждало, что Евразийская экономическая комиссия (далее – Комиссия) неправильно классифицировала описанный в решении № 15 двигатель, полагая, что обозначенный вид товара подлежит классификации в субпозиции 8408 10 «двигатели, приводящие в движение плавучие средства».

Считаю решение Суда ошибочным по следующим основаниям.

Товарная позиция 8408 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели)» детализируется на уровне следующих однодефисных субпозиций:

8408 10 – двигатели, приводящие в движение плавучие средства;

8408 20 – двигатели, используемые для приведения в движение транспортных средств группы 87;

8408 90 – двигатели прочие.

Дизельные двигатели, используемые на плавучих средствах, могут классифицироваться как в субпозиции 8408 10, так и в субпозиции 8408 90, исходя из текстов позиций и соответствующих примечаний и, если такими текстами не предусмотрено иное, в соответствии с положениями ОПИ ТН ВЭД 2-6.

Для оценки правильности классификации Комиссией описанного в решении № 15 товара в субпозиции 8408 90 – остаточной (корзиночной) субпозиции – необходимо определить, не относится ли данный вид товара к другой, более конкретной классификационной группировке – в данном случае к субпозиции 8408 10.

Из содержания ОПИ ТН ВЭД 1 и 6 следует приоритетность текстов товарных позиций (субпозиций) и примечаний при осуществлении классификации товаров для таможенных целей.

Для установления содержания наименования субпозиции 8408 10 «двигатели, приводящие в движение плавучие средства» обращаю внимание на текст субпозиции 8408.10 Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (далее – Гармонизированная система), которая является международной основой ТН ВЭД.

Необходимость толкования наименования субпозиции 8408 10 ТН ВЭД в свете Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров от 14 июня 1983 года (далее – Конвенция) следует из положений абзаца третьего пункта 2 статьи 25 Договора, пункта 2 статьи 19 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, конвенционных обязательств государств – членов Союза.

Согласно статье 3 Конвенции государства – члены Союза обязались использовать все товарные позиции и субпозиции Гармонизированной системы, а также относящиеся к ним цифровые коды без каких-либо

дополнений или изменений. Конвенция заключена на английском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу (статья 20 Конвенции).

Тексты субпозиции 8408 10 ТН ВЭД и 8408.10 Гармонизированной системы приведены в следующей таблице:

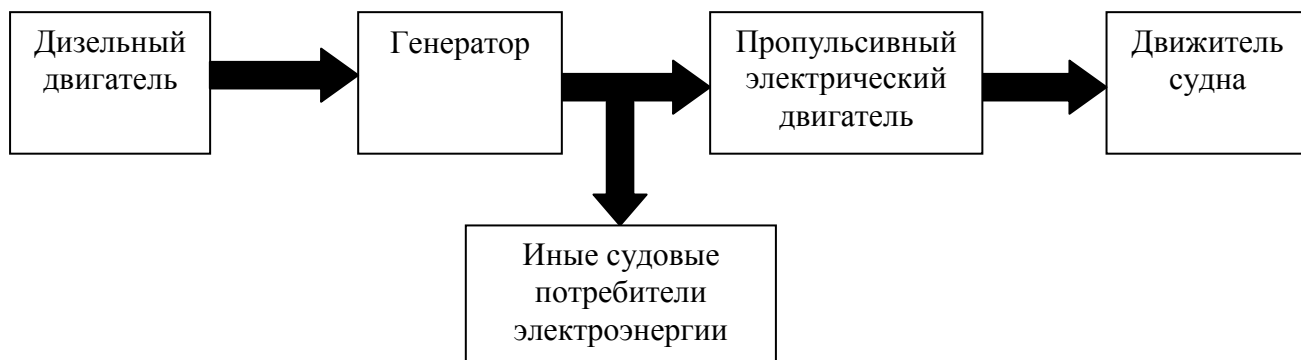
Субпозиция 8408 10 ТН ВЭД	Субпозиция 8408.10 Гармонизированной системы на английском языке	Субпозиция 8408.10 Гармонизированной системы на французском языке
- двигатели, приводящие в движение плавучие средства	- Marine propulsion engines	- Moteurs pour la propulsion de bateaux

Как видно из таблицы, в текстах субпозиции 8408.10 Гармонизированной системы на английском и французском языках указан такой критерий классификации в ней судового дизельного двигателя как «propulsion» («пропульсивность»).

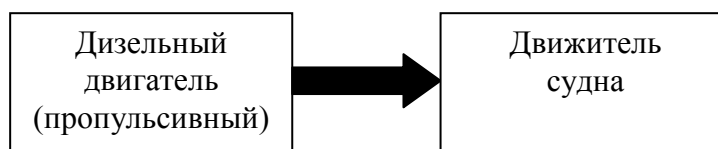
Понятие «пропульсивный двигатель» в русскоязычных доктринальных источниках используется редко, и его определение отсутствует.

Вместе с тем, как показывает анализ различных источников по теории судостроения на официальных языках Гармонизированной системы (например, H.D. McGeorge, Marine electrical equipment and practice), применительно к дизель-электрической энергетической установке судна термин «пропульсивный» используется в отношении электрического двигателя, вращающего ротор движителя, а не дизельного двигателя, вращающего ротор электрогенераторной установки.

Схематично это выглядит следующим образом:



Пропульсивным дизельным двигателем может являться только тот дизельный двигатель, который вырабатываемую механическую энергию непосредственно передает на движитель судна через передаточные механизмы, то есть который непосредственно приводит судно в движение, как показано на схеме ниже. Такой дизельный двигатель подлежит классификации в субпозиции 8408 10.



Генератор, вырабатывающий электрическую энергию, которая используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для приведения его в движение, равно как и электрический двигатель, вращающий винты судна, в дизель-электрической энергетической установке не являются передаточными **механизмами** и элементами передачи **механической** энергии судового дизельного двигателя на движитель – винты судна или движители иного вида. Они являются преобразователями одного вида энергии в другой.

Поскольку судовой дизельный двигатель в дизель-электрической энергетической установке не является пропульсивным, он не охватывается наименованием товарной субпозиции 8408.10 Гармонизированной системы, а, следовательно, и основанной на ней субпозицией 8408 10 ТН ВЭД.

С учетом изложенного полагаю невозможным классифицировать в субпозиции 8408 10 судовый дизельный двигатель, указанный в решении № 15. Следовательно, такой двигатель должен классифицироваться в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД.

Описание товара, приведенное в решении № 15, определяет классифицируемый двигатель не как дизельный двигатель, приводящий судно в движение, а как двигатель, предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки, которая вырабатывает электрическую энергию. При таком предназначении классифицируемый дизельный двигатель не в соответствии с текстом товарной позиции, не в соответствии с его функциональным назначением нельзя отнести к субпозиции 8408 10. Следовательно, такой двигатель должен классифицироваться в субпозиции 8408 90 «двигатели прочие».

Мнение Суда о том, что решение № 15 позволяет подразумевать под классифицируемым видом товара электродвигатель, не соответствует описанной в решении № 15 субпозиции и является ошибочным.

Решением № 15 описан конкретный вид товара, и оно соответствует требованиям правовой определенности.

Обращаю также внимание на отсутствие правовых оснований применять критерий «главный – вспомогательный» при классификации судовых дизельных двигателей для таможенных целей. ТН ВЭД и относящиеся к ней акты в области классификации для таможенных целей не предусматривают подразделение судовых дизельных двигателей на главные и вспомогательные. Следовательно, аргументация, изложенная в пунктах 5.5 и 5.8 решения, и сделанные на ее основе выводы неверны.

Кроме того, следует отметить некорректность использования в указанных структурных элементах судебного решения положений ведомственного акта (приказа) одного из государств-членов Союза для интерпретации положений правового акта ЕАЭС.

При таких обстоятельствах полагаю, что 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» соответствует Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и международным договорам в рамках Евразийского экономического союза.

**Судья**

**А.А.Федорцов**