



СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

РЕШЕНИЕ

18 июня 2019 года

город Минск

Коллегия Суда Евразийского экономического союза в составе:
председательствующего судьи - докладчика Туманяна А.Э.,
судей Сейтимовой В.Х., Скрипкиной Г.А., Федорцова А.А., Чайки К.Л.,
при секретаре судебного заседания Малашко А.П.,
рассмотрев в открытом судебном заседании дело по заявлению 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»,

с участием:

представителя истца Даниловского М.В., Камолкина В.М.,
представителя ответчика Юрлова И.А., Киризмеева Р.О., Солопова В.И.,
заслушав представителей сторон, специалиста Попова Л.Н., исследовав
материалы дела,

УСТАНОВИЛА:

1. Обстоятельства дела

Общество с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» (далее –
ООО «Шиптрейд», истец) является юридическим лицом, зарегистрированным
в соответствии с законодательством Российской Федерации, и осуществляет
внешнеэкономическую деятельность.

ООО «Шиптрейд» в июне 2018 года на таможенную территорию
Евразийского экономического союза (далее – Союз) был ввезен судовой
дизельный двигатель для привода генератора 24 квт/1500 об/мин, приводящий в
движение плавучие средства, новый, мощностью 30 квт, предназначенный для
вращения ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия
которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для
обеспечения гребных электродвигателей, с навесным оборудованием (Модель
D226B-3CD), в отношении которого был заявлен классификационный код
8408 10 270 0 ТН ВЭД ЕАЭС (субпозиция 8408 10 «- Двигатели, приводящие

в движение плавучие средства)), ставка таможенной пошлины по которому составляет 0%.

Решением от 26 июня 2018 года таможенный орган изменил заявленный истцом код на код 8408 90 430 9 ТН ВЭД ЕАЭС (субпозиция 8408 90 «- Двигатели прочие»), ставка таможенной пошлины по которому составляет 8 %.

В ноябре 2018 года ООО «Шиптрейд» на таможенную территорию Союза были ввезены судовые дизельные двигатели мощностью 350 квт, 1500 об/мин, предназначенные для вращения ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения гребных электродвигателей, с навесным оборудованием (Модель WP13CD385E200), в отношении которого был заявлен классификационный код 8408 10 690 0 ТН ВЭД ЕАЭС (субпозиция 8408 10 «- Двигатели, приводящие в движение плавучие средства»), ставка таможенной пошлины по которому составляет 0 %.

Решением от 13 ноября 2018 года таможенный орган изменил заявленный код на код 8408 90 670 9 ТН ВЭД ЕАЭС (субпозиция 8408 90 «- Двигатели прочие»), ставка таможенной пошлины по которому составляет 5 %.

ООО «Шиптрейд» обжаловало решения таможенных органов от 26 июня 2018 года и от 13 ноября 2018 года в вышестоящие таможенные органы, которые отказали в удовлетворении жалоб заявителя и признали обжалуемые решения правомерными со ссылкой на 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), которым «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 классифицируется в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС».

10 сентября 2018 года ООО «Шиптрейд» в рамках досудебного урегулирования спора обратилось в Евразийскую экономическую комиссию (далее – Комиссия, ЕЭК) с жалобой на оспариваемое Решение № 15, в удовлетворении которой отказано.

2. Процедура в Суде

20 февраля 2019 года ООО «Шиптрейд» обратилось в Суд Евразийского экономического союза (далее – Суд) с заявлением 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».

Постановлением Коллегии Суда от 28 февраля 2019 года заявление ООО «Шиптрейд» принято к производству.

В порядке подготовки дела к рассмотрению Судом направлены запросы и получены ответы из 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, Государственного института повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь, Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева», Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации.

Истец заявлением об уточнении требований от 29 марта 2019 года просил Суд признать Решение № 15 противоречащим положениям статей 3, 25, 32 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о Союзе, Договор), Таможенному кодексу Евразийского экономического союза, а также Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза».

Комиссия письмом от 5 апреля 2019 года № 03-24 направила в Суд возражения на заявление ООО «Шиптрейд».

10 мая 2019 года истцом направлен в Суд отзыв на возражение Евразийской экономической комиссии.

3. Доводы истца

3.1. ООО «Шиптрейд» считает, что Решение № 15 содержит неверную классификацию судовых двигателей, в связи с чем не соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), Положения о Евразийской экономической комиссии, являющегося приложением № 1 к Договору о Союзе, и нарушает его права и законные интересы в сфере предпринимательской деятельности, поскольку влечет увеличение таможенных платежей.

3.2. Ссылаясь на тексты товарных позиций 8402–8424 ТН ВЭД ЕАЭС, а также Пояснений к группе 84 ТН ВЭД ЕАЭС, истец отмечает, что в указанные товарные позиции включаются машины и устройства, классифицируемые главным образом по их функциям. Согласно Пояснениям к подсубпозициям 8407 21 110 0–8407 29 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС в них не включаются двигатели, используемые на судах в целях, отличных от приведения в движение. Исходя из этого, по мнению истца, в целях проверки правильности классификации спорных судовых двигателей подлежит выяснению единственный вопрос: какую функцию выполняют данные двигатели на судах, являются ли они приводящими

в движение плавучие средства, либо они являются прочими двигателями, используемыми для любых иных целей, отличных от приведения в движение плавучих средств. Для этого, как считает истец, необходимо уяснить принцип (схему) действия судовых агрегатов и механизмов, в результате работы которых плавучее судно приводится в движение, а не как Евразийская экономическая комиссия, руководствоваться исключительно их названием.

Как утверждает истец, все самоходные суда, использующие внутреннюю энергию, приводятся в движение в результате работы главного двигателя, который вырабатывает механическую энергию, приводящую в действие движитель судна. Ни один судовой двигатель не обладает функцией непосредственного приведения судна в движение. Судно приводится в движение движителем в результате взаимодействия главного двигателя и движителя (гребные винты, колеса), осуществляемого через различные передаточные механизмы (передачу). Двигатель внутреннего сгорания преобразует тепловую энергию, вырабатываемую в результате сгорания топлива, в механическую, которая через передаточные механизмы передается на движитель, приведение в действие которого приводит судно в движение.

3.3. Истец выражает мнение, что использованная в Решении № 15 формулировка «...обеспечения электродвигателей, приводящих в движение судно...» позволяет сделать вывод: ЕЭК считает, что дизель–электроход приводится в движение не судовым дизельным двигателем, вращающим ротор электрогенераторной установки, а электрическим двигателем, потребляющим выработанную двигателем внутреннего сгорания энергию. Истец полагает, что с технической точки зрения такой подход является ошибкой и влечет за собой неправильную классификацию судового дизельного двигателя.

ООО «Шиптрейд» утверждает, что электрические двигатели, питаемые электрической энергией, вырабатываемой в результате взаимодействия дизельного двигателя с генератором, главными двигателями, приводящими в движение судно, не являются, так как они не вырабатывают механическую энергию. Они, наряду с генератором, являются элементами электрической передачи механической энергии от судового дизельного двигателя к движителям.

3.4. Для обоснования своих аргументов истец приводит выдержки из учебника «Судовые силовые установки» (Высота И.И., Плахов В.С. Судовые силовые установки. Москва: изд-во «Речной транспорт», 1963. – С. 6, 7), согласно которым механическая энергия, выработанная двигателем, преобразуется электрогенератором в электрическую энергию, которая по проводникам подводится к электродвигателю, соединенному с валом движителя. Полученную электрическую энергию электродвигатель преобразует в механическую, которая поступает к движителю.

Свою позицию истец обосновывает также, письмом Обь–Иртышского филиала Российского Речного Регистра от 28 января 2015 года № ОИФ-22-411 о том, что генераторы и гребные электродвигатели являются только преобразователями энергии (механической в электрическую и обратно),

передаваемой (передача) от двигателя внутреннего сгорания к движителю, и не являются главными двигателями, а только элементами гребной электрической установки. Приведение в движение движителя на дизель–электроходах обеспечивается работой двигателя внутреннего сгорания, который в соответствии с Правилами Речного Регистра является главным двигателем.

В подтверждение своих доводов Истец также ссылается на то, что декларируемые (спорные) двигатели были ввезены ООО «Шиптрейд» на таможенную территорию ЕАЭС с целью исполнения обязательств по двум договорам поставки судового оборудования для пассажирских судов проекта ПКС–180 (строительные номера 028800 и 028900) с Акционерным обществом «Судостроительный завод «Лотос» от 10 августа 2018 года. В прилагаемых к ним спецификациях поставляемые товары именуется как судовые дизель–генераторы ДГР 2–315/1500–РД1843 и содержатся ссылки на Исходные технические требования к ним–ПКС180–064–001.2ИТТ «Главный дизель–генератор», а в разделе 2 Исходных технических требований на поставку оборудования для круизного пассажирского судна проекта ПКС–180 в пункте 2.1 отражены сведения о характеристиках и составных частях энергетической установки судна: энергетическая установка–дизель–электрическая, состоящая из трех главных дизель–генераторов (ГДГ) переменного тока 400В, 50Гц электрической мощностью по 315–330 кВт каждый, питающих гребную электрическую установку (ГЭУ) и остальные судовые потребители.

3.5. На основании изложенного истец утверждает, что спорные двигатели являются главными судовыми двигателями и делает вывод, что основной функцией судового дизельного двигателя, вращающего ротор электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения гребных электродвигателей, является приведение в движение судна, и в соответствии с Основными правилами интерпретации товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности 1 и 6 такой двигатель должен классифицироваться в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС.

3.6. Истец считает необоснованной позицию ЕЭК, которая в качестве основной функции спорного двигателя определяет вращение ротора электрогенераторной установки, и выражает мнение, что при подобном подходе ни один судовый двигатель не может быть классифицирован в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС. По мнению истца, Комиссия утверждает, что все судовые двигатели предназначены для приведения в действие передаточного механизма или движителя (вращение валопровода, вращение винта), и ООО «Шиптрейд» возражает против подобной позиции.

ООО «Шиптрейд» утверждает, что несоответствие Решения № 15 Договору о Союзе заключается в неправильном определении функции спорного двигателя из–за ошибочного уяснения с технической точки зрения принципов работы судовых агрегатов и механизмов.

3.7. В судебном заседании представитель истца поддержал заявленные требования с учетом уточнения и просил признать Решение

от 31 января 2018 года № 15 не соответствующим положениям статей 3, 25, 32 Договора о Союзе, статей 19, 22 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза и Международной Конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров.

4. Возражения ответчика

4.1. Комиссия утверждает, что тексты товарных позиций и субпозиций ТН ВЭД ЕАЭС согласно пункту 2 статьи 19 ТК ЕАЭС основаны на положениях Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации (далее – ГС ВТО) и должны применяться при осуществлении классификации товаров без каких-либо изъятий. В частности, текст товарной позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС соответствует тексту товарной позиции 84.08 ГС ВТО, а текст субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС (двигатели, приводящие в движение плавучие средства) – тексту субпозиции 8408.10 ГС ВТО (marine propulsion engines).

Согласно тексту товарной позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС в нее включаются товары в соответствии с ее наименованием, а именно: двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели). Ключевой характеристикой таких двигателей является преобразование энергии сжигаемого топлива в механическую энергию. Дальнейшая классификация товаров, включаемых в данную товарную позицию, как считает Комиссия, осуществляется в соответствии с характеристиками, указанными в подчиненных ей субпозициях. В частности, основной функцией судового двигателя, классифицируемого в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС, является приведение в движение плавучих средств.

Вместе с тем, по мнению Комиссии, основной функцией дизельного двигателя для привода электрогенератора является приведение в движение ротора генератора с целью выработки электрической энергии.

Комиссия полагает, что в соответствии с ОПИ 6, согласно наименованию субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС «- двигатели, приводящие в движение плавучие средства:», в ней должны классифицироваться только те дизельные двигатели внутреннего сгорания, которые приводят в движение плавучие средства, т.е. предназначенные для преобразования энергии дизельного топлива в механическую энергию вращения гребного винта плавучего средства (крутящий момент с двигателя передается на вал винта), приводящего его в движение.

В связи с этим Комиссия считает, что отдельный вид товара, указанный в Решении № 15, не может быть классифицирован в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС, так как он не используется для непосредственного приведения в движение гребных винтов судна (или иного типа движителя).

По мнению Комиссии, утверждение истца о том, что «дизельный двигатель, предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения работы гребных электродвигателей, подлежит классификации в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД

ЕАЭС, поскольку именно на плавучих средствах типа «электроход» такой дизельный двигатель является главным двигателем, приводящим в движение плавучее средство», несостоятельно, так как такой подход не соответствует текстам товарных субпозиций 8408 10 и 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС, ОПИ, а также текстам субпозиций ГС ВТО, поскольку ни в ГС ВТО, ни в ТН ВЭД ЕАЭС не используется термин «главный двигатель». Следовательно, наличие либо отсутствие в характеристиках того или иного судового двигателя признака «главный», как полагает Комиссия, не оказывает влияние на его классификацию в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

4.2. Не соглашаясь с доводом истца о том, что «ни один судовой двигатель не может быть классифицирован в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС», Комиссия считает, что он основан на ошибочной интерпретации текстов товарных позиций и субпозиций ТН ВЭД ЕАЭС, и утверждает, что судовые двигатели могут быть классифицированы в субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС, если их основной функцией является приведение судна в движение. Однако отдельный вид товара, указанный в Решении № 15, таким функциональным назначением не обладает, а предназначен для вращения ротора электрогенераторной установки. При этом, как поясняет Комиссия, функциональное назначение того или иного товара определяется не Комиссией, а его производителем, которое учитывается Комиссией при принятии того или иного решения о классификации в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

Комиссия утверждает, что аналогичного подхода по классификации отдельного вида товара, указанного в Решении № 15, придерживается Директорат по тарифам и торговле Всемирной таможенной организации. Так, в письме от 27 января 2015 года № 15NL0041 - ДК указано, что «Текст субпозиции 8408.10, то есть *«marine propulsion engines»*, ясно указывает, что двигатели данной субпозиции – это двигатели для продвижения вперед кораблей, лодок и других судов». Указанная позиция Всемирной таможенной организации учитывалась Комиссией при подготовке проекта Решения № 15.

Комиссия констатирует, что существующая международная практика также исходит из того, что в субпозиции 8408.10 ГС ВТО классифицируются только дизельные двигатели для приведения судов в движение, и отмечает, что, к примеру, при импорте в Республику Индия товар – дизельный судовой двигатель Cummins Diesel Engine Qsb 6.7305mdi классифицирован в субпозиции 8408.10 ГС ВТО, так как его технические характеристики соответствуют функциональному назначению «приведение в движение судов». При этом двигатель Volvo Penta Marine Commercial Engine D5A TA, предназначенный для привода генератора и используемый на различных судах, классифицируется в субпозиции 8408.90 ГС ВТО.

С учетом изложенного, Комиссия полагает требования ООО «Шиптрейд» необоснованными и просит Суд отказать в их удовлетворении.

5. Выводы Суда

В соответствии с пунктом 1 статьи 45 Регламента Суда Евразийского экономического союза, утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 года № 101 (далее – Регламент Суда), при рассмотрении дела по заявлению хозяйствующего субъекта об оспаривании решения Комиссии или его отдельных положений Суд 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 о Союзе и (или) международными договорами в рамках Союза;
- в) оспариваемого решения или его отдельных положений на соответствие их Договору о Союзе и (или) международным договорам в рамках Союза.

5.1. Решение № 15 принято на основании абзаца первого пункта 1 статьи 22 ТК ЕАЭС, в соответствии с которым Комиссия в целях обеспечения единообразного применения ТН ВЭД ЕАЭС вправе принимать решения о классификации отдельных видов товаров на основании предложений таможенных органов. Из материалов дела следует, что Решение № 15 принято на основании предложения таможенного органа Республики Беларусь.

В соответствии с пунктом 7 статьи 21 ТК ЕАЭС под отдельным видом товаров понимается совокупность товаров, которые имеют общие классификационные признаки, позволяющие отнести товары с конкретными наименованиями, конкретных марок, моделей, артикулов, модификаций и с иными подобными индивидуальными характеристиками к одному коду в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

Судовые дизельные двигатели, предназначенные для вращения ротора электрогенераторной установки, электрическая энергия которой используется как для обеспечения жизнедеятельности судна, так и для обеспечения электродвигателей, приводящих в движение судно, являются совокупностью товаров, обладающих сходным составом потребительских свойств, а значит – отдельным видом товара, в отношении которого Комиссия вправе принимать решения о классификации в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС.

На основании вышеизложенного, Коллегия Суда считает, что Комиссия обладала полномочиями на принятие Решения от 31 января 2018 года № 15 «О классификации судового дизельного двигателя в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза».

5.2. Коллегия Суда считает, что без оценки соответствия решения Комиссии праву Союза не представляется возможным установить факт нарушения прав и законных интересов хозяйствующих субъектов, предоставленных Договором о Союзе и (или) международными договорами в рамках Союза.

Суд полагает, что нарушение прав и законных интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности может повлечь только несоответствующее праву Союза решение Комиссии. В связи с этим проверка факта нарушения Решением № 15 прав и законных интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, предоставленных Договором о Союзе и (или) международными договорами в рамках Союза, должно предшествовать осуществлению проверки правомерности оспариваемого акта Комиссии.

5.3. Согласно статье 32 Договора в Союзе осуществляется единое таможенное регулирование в соответствии с ТК ЕАЭС и регулируемыми таможенными правоотношения международными договорами и актами, составляющими право Союза, а также в соответствии с положениями настоящего Договора.

Товары при их таможенном декларировании классифицируются в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, утвержденной решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года №54. Международной основой ТН ВЭД ЕАЭС является Гармонизированная система описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации и единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Содружества Независимых государств (пункт 2 статьи 25 Договора, пункт 2 статьи 19 ТК ЕАЭС). Использование Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации осуществляется при кодировании до шестого знака товарной номенклатуры включительно (статья 3 Международной конвенции о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров).

Решение №15 классифицирует товар на уровне шести знаков, предусмотренных ТН ВЭД ЕАЭС и Гармонизированной системой.

5.4. Классификация товаров в ТН ВЭД ЕАЭС осуществляется в соответствии с Основными правилами интерпретации Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (далее – ОПИ).

При этом критериями классификации товара для таможенных целей являются его объективные характеристики и свойства, как они определены в текстах соответствующих товарных позиций и в примечаниях к разделам и группам. Одним из критериев классификации

также является предполагаемое назначение товара, которое подлежит оценке на основании его объективных характеристик и свойств.

Оспариваемым Решением № 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, классифицирован в соответствии с ОПИ 1 и 6 в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

ОПИ 1 установлено правило, согласно которому названия разделов, групп и подгрупп приводятся только для удобства использования ТН ВЭД; для юридических целей классификация товаров в ТН ВЭД осуществляется исходя из текстов товарных позиций и соответствующих примечаний к разделам или группам и, если такими текстами не предусмотрено иное, в соответствии с положениями ОПИ 2 - 6.

Классификация в рамках товарной позиции на уровне субпозиций производится на основании ОПИ 6, согласно которому для юридических целей классификация товаров в субпозициях товарной позиции должна осуществляться в соответствии с наименованиями субпозиций и примечаниями, имеющими отношение к субпозициям, а также *mutatis mutandis*, положениями вышеупомянутых Правил при условии, что лишь субпозиции на одном уровне являются сравнимыми. Для целей настоящего Правила также могут применяться соответствующие примечания к разделам и группам, если в контексте не оговорено другое.

Коллегия Суда для целей интерпретации положений ТН ВЭД ЕАЭС учитывает Пояснения к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – Пояснения к ТН ВЭД ЕАЭС), являющиеся Приложением № 1 к рекомендации Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 ноября 2017 года № 21.

5.5. В группу 84 ТН ВЭД ЕАЭС включены реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части.

В соответствии с текстом товарной позиции 8408 ТН ВЭД ЕАЭС к ней отнесены двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели).

Как следует из доводов истца, назначением судового дизельного двигателя, описанного в Решении №15, является приведение в движение судна, что соотносится с текстом товарной субпозиции 8408 10. Согласно тексту товарной субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС в нее включаются двигатели, приводящие в движение плавучие средства.

По мнению Комиссии, в субпозицию 8408 10 Товарной номенклатуры включаются только дизельные двигатели, крутящий

момент которых непосредственно передается на вал главных винтов судна. Возможность использования «корзиночной» субпозиции (8408 90-«прочие»), в свою очередь, возникает в случае, если на уровне предшествующих товарных субпозиций того же порядка отсутствует описание, соответствующее характеристикам (назначению) товара.

Исходя из изложенных позиций сторон, основываясь на правилах интерпретации ТН ВЭД 1 и 6, Коллегия Суда полагает необходимым исследовать тексты субпозиций одного уровня товарной позиции 8408, относящиеся к предмету спора.

Системное толкование текста субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС 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, классифицируемые главным образом по их функциям независимо от отрасли промышленности, в которой они применяются, свидетельствует о том, что в ней подлежат классификации двигатели, основное функциональное назначение которых заключается именно в приведении судна в движение.

Этот вывод подтверждается также 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 в целях, отличных от приведения в движение.

Таким образом, двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (дизели или полудизели) классифицируются в ТН ВЭД ЕАЭС в зависимости от их назначения (функции).

По мнению истца, к субпозиции 8408 10 относятся те из них, назначением которых является приведение в движение плавучих средств, независимо от того, осуществляется оно непосредственно или через дополнительные передаточные механизмы. Комиссия, возражая против подобного подхода, 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 судна.

Как следует из ответов на запрос Суда Нижегородского государственного технического университета и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, основной функцией судового дизельного двигателя является выработка энергии,

которая может быть использована в различных целях: привода двигателей или генераторов электрического тока, используемых для обеспечения общесудовых нужд. В зависимости от целей использования дизельные двигатели подразделяются на главные и вспомогательные.

В таможенном законодательстве ЕАЭС не содержатся понятия «главный двигатель» и «вспомогательный двигатель». В соответствии со статьей 6 Договора право Союза составляет единую систему. Следовательно, в отсутствие специальных норм, регулирующих определенную сферу отношений, следует руководствоваться понятиями в их обычном значении, используемым в применимых актах права Союза. В отношении таможенной классификации в случае отсутствия специальных терминов и определений в текстах позиций, субпозиций, Примечаниях и Пояснениях следует принимать во внимание также положения документов, указанных в подпункте г) пункта 5, подпункте б) пункта 6 Порядка подготовки Евразийской экономической комиссией решений о классификации отдельных видов товаров, утвержденного решением от 2 декабря 2013 года № 284 (далее – Порядок), в том числе в этих целях могут быть использованы технические регламенты и стандарты как унифицированные требования к характеристикам товара Союза.

Для определения понятий главного и вспомогательного двигателей представляется целесообразным обратиться к соответствующим техническим регламентам, межгосударственным и национальным стандартам. Объекты внутреннего водного транспорта включены в Единый перечень продукции, в отношении которой должны быть установлены единые обязательные требования, утвержденный решением Комиссии Таможенного Союза от 28 января 2011 года № 256. До настоящего времени технический регламент Союза в отношении данного вида продукции не принят. Следовательно, допустимо применение в рассматриваемом случае национального стандарта в силу пункта 3 статьи 52 Договора и пункта 3 Протокола о техническом регулировании, согласно которым до принятия унифицированного регулирования применению подлежат национальные (государственные) стандарты государств-членов.

Понятия «главный» и «вспомогательный двигатель» содержатся в национальном стандарте Российской Федерации ГОСТ 55506-2013 «Транспорт водный внутренний. Термины и определения», утвержденном Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 августа 2013 года № 525-ст. В силу пунктов 117 и 118 раздела 3 данного акта главный двигатель предназначен для приведения в действие двигателей и/или другого оборудования, обеспечивающего

основное назначение судна, а вспомогательный является двигателем судовых генераторов тока.

Оценка перечисленных обстоятельств свидетельствует, что Комиссия не в полном объеме оценила все особенности функционального назначения главного дизельного двигателя, от которого зависит его классификация.

5.6. Оценивая довод истца о том, что электродвигатель не обладает самостоятельной функцией приведения в движение судна, которую может осуществлять только дизельный двигатель, и противоположную позицию ответчика, основанную на том, что предназначением дизельного двигателя является вращение ротора электрогенераторной установки, а непосредственно функцию приведения в движение судна обеспечивает работа электродвигателей, Коллегия Суда исходит из нижеследующего.

Согласно материалам дела и пояснениям специалиста целью использования дизельного двигателя, описанного в Решении № 15, является приведение в движение судна. Ответами Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и Нижегородского технического университета также подтверждается, что электродвигатель является преобразователем энергии, элементом передаточного механизма. Позиция, согласно которой электродвигатель самостоятельной функцией приведения в движение судна не обладает, изложена в заключении Государственного университета морского и речного флота имени С.О. Макарова, а также в сведениях, представленных Обь-Иртышским филиалом Российского Речного Регистра.

Коллегия Суда считает, что указанные доказательства подтверждают позицию истца об отсутствии у электродвигателя самостоятельной функции приведения судна в движение. При таких обстоятельствах изложенное позволяет Коллегии Суда сделать вывод о том, что отнесение соответствующего дизельного двигателя к субпозиции 8408 90 Товарной номенклатуры «двигатели прочие» нельзя признать убедительным.

5.7. По мнению Коллегии Суда, буквальное толкование Решения № 15 позволяет сделать вывод, что назначение отдельного вида товара, являющегося классифицирующим признаком товарной позиции 8408 Товарной номенклатуры, в виде приведения в движение судна и обеспечения его жизнедеятельности, описано применительно к иному виду товара – электродвигателю. Как отметил представитель Комиссии в судебном заседании, данный вид товара-электродвигатель-подлежит классификации в товарной позиции 8501 Товарной номенклатуры. Между тем, текст Решения №15, содержащий описание кода Товарной

номенклатуры и выполняемой отдельным видом товара функции, должен позволить заинтересованным хозяйствующим субъектам сделать однозначный выбор кода Товарной номенклатуры.

Изложенные обстоятельства свидетельствуют, что вопреки требованиям определенности, ясности и недвусмысленности правового регулирования, вытекающим из общих принципов международного права и международных договоров, заключенных в рамках Союза, Комиссия в оспариваемом решении не детализировала общие характеристики и особенности товара, позволяющие соотнести его с наименованием субпозиции 8408 90 Товарной номенклатуры, текстами примечаний и пояснений.

Коллегия Суда считает, что характеристики иных видов товаров, включенные в Решение № 15, не способствуют уяснению назначения товара и вводят в заблуждение, порождают неопределенность относительно действительных оценочных критериев назначения классифицируемого товара. Наличие неопределенности наносит ущерб целям и объекту Договора о Таможенном кодексе Таможенного союза.

5.8. Коллегия Суда отклоняет довод Комиссии о том, что наличие либо отсутствие в характеристиках дизельного двигателя признака «главный» не имеет правового значения для его классификации.

В силу пункта 5 Порядка подготовки Комиссией решения о классификации отдельного вида товара, утвержденного решением Комиссии от 2 декабря 2013 года № 284, к обращению таможенного органа, вносимому в Комиссию, прилагаются документы, включающие описание товара с указанием его функционального назначения и характеристик, а также техническая документация, информация от производителя о количественном и качественном составе товара, другие документы, характеризующие товар. Со ссылкой на данную норму ответчик указывает, что назначение товара определяется не Комиссией, а его производителем и учитывается Комиссией при принятии решения о классификации отдельного вида товара в соответствии с Товарной номенклатурой.

В силу пунктов 2 и 3 Протокола о техническом регулировании в технических регламентах Союза устанавливаются обязательные требования к объектам технического регулирования, в том числе связанные с процессами проектирования и эксплуатации.

Учитывая изложенную в пункте 5.6 настоящего решения позицию о допустимости применения межгосударственных стандартов, Коллегия Суда обращается к пункту 6.1.1 ГОСТа 10150-2014 «Межгосударственный стандарт. Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Общие технические условия», согласно которому двигатели следует изготавливать в

соответствии с требованиями стандарта по рабочим чертежам и техническим условиям на двигатели конкретного типа.

Систематическое толкование указанных норм свидетельствует, что требования к изготовлению дизельного двигателя в соответствии со стандартами, предъявляемыми к конкретному типу двигателя, и его технические характеристики являются существенным условием для определения назначения товара и его использования в соответствии с технической документацией.

Данный вывод также позволяет Коллегии Суда отклонить довод Комиссии о том, что правом Союза не предусмотрено использование иных актов и документов, в частности, технических регламентов, стандартов, экспертных заключений, мнений специалистов в качестве основания для классификации дизельного двигателя.

Из материалов дела следует, что при подготовке Решения № 15 для определения свойств и функций отдельного вида товара использовались технические характеристики двигателя серии WD618CD, в соответствии с которыми дизельный двигатель используется как в качестве тягового, приводящего в движение судно, так и в составе дизель-генераторных установок.

Согласно пояснениям специалиста главные двигатели проектируются в соответствии с техническими требованиями и условиями их эксплуатации, которые не подлежат изменению. При этом, несмотря на возможность одновременного использования двигателя как главного и вспомогательного, основная цель подобного использования заключается в приведении в движение судна.

На основании изложенного Коллегия Суда приходит к выводу, что для классификации товаров группы 84 Товарной номенклатуры функциональное назначение и цель использования отдельного вида товара определяются и подтверждаются с учетом требований производителя об их использовании.

Таким образом, Комиссия, вопреки пункту 5 Порядка подготовки решения о классификации отдельного вида товара, не учла требования производителя об использовании дизельных двигателей, что свидетельствует о нарушении предусмотренной правом Союза процедуры.

5.9. Коллегия Суда отклоняет ссылку Комиссии на письмо Директората по тарифам и торговле Всемирной таможенной организации от 27 января 2015 года, поскольку оно не является классификационным мнением и носит информационный характер.

5.10. Исходя из оценки изложенных обстоятельств в их совокупности и взаимной связи, Коллегия Суда считает, что требование

Решения № 15 о классификации судового дизельного двигателя в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС противоречит ТН ВЭД ЕАЭС и не соответствует нормам статей 25, 32 Договора, статей 19 и 22 Таможенного кодекса ЕАЭС, и в этой связи нарушает права и законные интересы хозяйствующего субъекта в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

5.11. В соответствии с пунктом 64 Статута Суда возврат пошлины, уплаченной хозяйствующим субъектом при обращении в Суд, осуществляется в случае удовлетворения Судом его требований. Следовательно, пошлина, уплаченная ООО «Шиптрейд» подлежит возврату Истцу.

Согласно пункту 66 Статута Суда в ходе рассмотрения дела каждая сторона спора несет свои судебные издержки самостоятельно.

На основании изложенного и руководствуясь пунктом 108 Статута Суда, статьями 77, 78, 80 и 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 Евразийского экономического союза.

Уплаченную обществом с ограниченной ответственностью «Шиптрейд» пошлину вернуть.

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

Председательствующий

А.Э. Туманян

Судьи

В.Х. Сейтимова

Г.А. Скрипкина

А.А. Федорцов

К.Л. Чайка