



СУД ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

судьи Федорцова А.А.

(дело по заявлениям ООО «Транспортейшн Рус» и ООО «Шиптрейд»)

2 октября 2023 года

город Минск

Согласно решению Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия, ЕЭК) 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 от 28 января 2020 года № 20 (далее – решение Комиссии № 15) судовой дизельный двигатель, предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки, в соответствии с Основными правилами интерпретации Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (далее – ОПИ) 1 и 6 классифицируется в товарной субпозиции 8408 90 «-двигатели прочие» единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, утвержденной решением Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 года № 80 (далее – ТН ВЭД ЕАЭС).

Апелляционная палата Суда Евразийского экономического союза (далее – Апелляционная палата, Суд) оставила в силе решение Коллегии Суда от 13 июня 2023 года, которым решение Комиссии № 15 признано не соответствующим Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) 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, в случае несогласия с решением Суда судья вправе заявить особое мнение. Руководствуясь указанной нормой Регламента, выражая несогласие с судебным решением, заявляю особое мнение.

1. Полагаю, что Апелляционная палата не дала должную оценку решению Коллегии Суда, указав, что основывается на выводах Суда

по другому делу (С-1/19), и без достаточных оснований оставила без изменений решение Коллегии Суда о признании решения Комиссии № 15 противоречащим праву ЕАЭС.

Апелляционная палата не приняла во внимание общепризнанную трактовку товарных субпозиций 8408 10 и 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС, в том числе ее международной основы – Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации, проигнорировала подходы компетентных государственных органов государств-членов Союза, многолетнюю практику применения указанных позиций ТН ВЭД ЕАЭС, мнения научных и образовательных учреждений государств-членов Союза.

Соотношение товарной субпозиции 8408 10 («- двигатели, приводящие в движение плавучие средства») и товарной субпозиции 8408 90 «- двигатели прочие» необходимо исследовать с учетом принятого для таможенных целей значения понятия «пропульсивность», прямо указанного в Гармонизированной системе описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации:

- Marine propulsion engines (на английском языке);
- Moteurs pour la propulsion de bateaux (на французском языке).

Федеральная таможенная служба Российской Федерации в ответе на запрос Суда отмечает, что понятие «propulsion» в толковых словарях английского и французского языков (официальные языки Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации) означает силу, которая толкает вперед.

В связи с этим Федеральная таможенная служба России обращает внимание, что двигатели, предназначенные для приведения в движение ротора генератора (генераторной установки), функцией непосредственного приведения в движение судна не обладают, классифицировать их в субпозиции 8408 10 не представляется возможным, и данные товары классифицируются в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Аналогичной позиции придерживается Комитет государственных доходов Республики Армения, разъясняя, что поскольку судовой дизельный двигатель предназначен для вращения ротора электрогенераторной установки, целью которой является получение электрической энергии (которая в свою очередь может использоваться для различных целей), его классификация в соответствии с ОПИ 1 и 6 ТН ВЭД ЕАЭС должна осуществляться в субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Комитет государственных доходов Республики Казахстан также утверждает, что рассматриваемый дизельный двигатель классифицируется в товарной субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Идентичных подходов придерживаются ведущие научные и образовательные центры государств – членов ЕАЭС: Белорусский государственный университет, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Российская таможенная академия, Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации и другие.

Особо отмечаю точку зрения Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова, которая сводится к тому, что для отнесения товара к товарной субпозиции 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС дизельный двигатель должен вырабатывать механическую энергию (крутящий момент), которая вращает валопровод с движителем, а для отнесения двигателя к товарной субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС он должен быть предназначен для работы в энергетической системе в паре с генератором для производства электрической энергии.

Акцентирую также внимание, что в строгом соответствии с правом ЕАЭС сформировалась устойчивая практика классификации судовых дизельных двигателей, предназначенных для вращения ротора электрогенераторной установки, в товарной позиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

По информации Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, в отношении судовых дизельных двигателей, предназначенных для вращения ротора электрогенераторной установки, еще в 2016 году были приняты предварительные решения о классификации соответствующих товаров в товарной субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Государственная таможенная служба при Министерстве финансов Кыргызской Республики указывает, что в 2017 году были приняты 2 предварительных решения по классификации товара «судовой дизельный двигатель». Присвоены коды в рамках товарной субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Руководствуясь изложенным, прихожу к заключению, что Комиссия правомерно и обосновано посредством решения Комиссии № 15 признала, что указанный в решении двигатель относится к товарной субпозиции 8408 90 «- двигатели прочие» ТН ВЭД ЕАЭС.

Апелляционная палата необоснованно согласилась с Коллегией Суда, признавшей решение Комиссии № 15 неправомерным, не дав должную оценку приведенным выше ответам компетентных органов и организаций, содержащим обстоятельства, имеющие значение для разрешения спора. В том числе, полученным по инициативе самого Суда в соответствии с пунктом 55 Статута Суда документам, являющимся согласно пункту 3 статьи 35 Регламента Суда состязательными и подлежащими обязательной оценке Судом.

Таким образом, Апелляционная палата Суда согласилась с Коллегией Суда, которая, по моему убеждению, неправильно применила право ЕАЭС о классификации товаров для таможенных целей, а также не соблюла нормы права, устанавливающие порядок судопроизводства в Суде, в частности обязанность оценивать все представленные сторонами и полученные Судом состязательные документы.

При таких обстоятельствах полагаю, что решение Коллегии Суда подлежало отмене Апелляционной палатой Суда.

2. Апелляционная палата Суда вышла за рамки своей компетенции, постановив в пункте 4.1.3. решения, что:

с момента вступления в силу решения Суда о признании решения Комиссии не соответствующим праву Союза «такое решение Суда действует непосредственно» (абзац девятый);

признание Судом несоответствия решения Комиссии праву Союза полностью «должно иметь своим последствием утрату им юридической силы» (абзац четырнадцатый),

«Комиссия обязана исключить оспариваемое решение из правовой системы Союза» (абзац четырнадцатый),

«признанный вступившим в силу решением Суда не соответствующим Договору и международным договорам в рамках Союза нормативный акт не подлежит дальнейшему применению, не может считаться действующим, влекущим юридические последствия» (абзац пятнадцатый).

Полагаю, что такие утверждения Апелляционной палаты прямо противоречат пунктам 102, 103 и 111 Статута Суда. Так, согласно части первой пункта 111 Статута Суда действие решения Комиссии или его отдельных положений, признанных Судом не соответствующими Договору о ЕАЭС и (или) международным договорам в рамках Союза, продолжается после вступления в силу соответствующего решения Суда до исполнения Комиссией данного решения Суда.

3. Не могу также не отметить ошибочность следующего утверждения Апелляционной палаты Суда: «Коллегия Суда верно отметила, что в основу оспариваемого решения о классификации положена конструктивная особенность силовой установки судна (подключение двигателя к движителю посредством генератора и электрического двигателя)» (абзац двадцатый пункта 4.6 решения Апелляционной палаты Суда).

Относительно изложенного обращаю внимание, что согласно абзацу первому пункта 5.4 решения Коллегии Суда первая инстанция Суда указала, что основным недостатком решения Комиссии № 15 является классификация двигателей, а не силовых установок. При таких обстоятельствах происходит подмена предмет спора, поскольку

двигатель как таковой и силовая установка судна представляют собой принципиально разные объекты. В решении Комиссии № 15 описывается исключительно отдельный вид товара (двигатель).

В отношении трактовки Коллегией Суда предназначения судового дизельного двигателя – вращать ротор электрогенераторной установки как «конструктивной особенности» акцентирую внимание, что основным и единственным, прямым и непосредственным функциональным предназначением любого двигателя является перевод (преобразование) тепловой энергии любого вида топлива (газ, бензин, дизель), электрической энергии, энергии падающей воды в механическую энергию вращения вала двигателя для приведения в действие, движение других механизмов, агрегатов.

Указанная в решении Комиссии № 15 характеристика судового дизельного двигателя: «предназначенный для вращения ротора электрогенераторной установки» является реализацией общеизвестной функции двигателя внутреннего сгорания. Это никакая не «особенность», тем более конструктивная.

Также не могу согласиться со второй частью вышеприведенного утверждения Апелляционной палаты Суда о том, что «двигатель подключается к движителю посредством генератора и электрического двигателя», так как винты судна подключаются исключительно к электрическому двигателю, от которого ему передается энергия (сила) вращения вала – крутящий момент.

Таким образом, судовой дизельный двигатель в дизель-электрической установке не является пропульсивным, то есть тем, который вырабатываемую механическую энергию непосредственно передает на движитель судна, он не охватывается наименованием товарной субпозиции 8408.10 Гармонизированной системы, а также основанной на ней субпозицией 8408 10 ТН ВЭД ЕАЭС и, следовательно, должен классифицироваться в товарной субпозиции 8408 90 ТН ВЭД ЕАЭС.

Исходя из всех материалов дела, в том числе приведенных выше, прихожу к мнению, что решение Коллегии Суда от 13 июня 2023 года не соответствует праву ЕАЭС и подлежит отмене.

Решение Комиссии № 15 соответствует праву Союза и согласуется с интеграционной политикой по обеспечению всесторонней модернизации, кооперации и повышению конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики, что является одной из основных целей Союза (статья 4 Договора о ЕАЭС).