

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД ГОРОДА МОСКВЫ**

115191, г.Москва, ул. Большая Тульская, д. 17

<http://www.msk.arbitr.ru>**ИМЕНЕМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****Р Е Ш Е Н И Е****г. Москва
26 июня 2017 года****Дело № А40-223924/16-37-2035**

Резолютивная часть решения объявлена 19 июня 2017 года
Полный текст решения изготовлен 26 июня 2017 года

Арбитражный суд г.Москвы в составе:

Судьи Скачковой Ю.А. единолично

при ведении протокола секретарем Щербаковым В.С.

рассмотрел дело

по иску Общества с ограниченной ответственностью «Транспортная Группа Транско» (ОГРН 1107746472723, ИНН 7733736468 дата г.р. 09.06.2010)

к Федеральному агентству железнодорожного транспорта (ОГРН 1047796350910
ИНН 7708525167 дата г.р. 17.05.2004), ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В
СФЕРЕ ТРАНСПОРТА (ОГРН 1047796301057 ИНН 7714549751 дата г.р.

28.04.2004) третье лицо ООО «Адман»

о взыскании 9 036 492 руб. 73 коп.

в заседании приняли участие:

от истца – Кубарь И.И. по доверенности от 19.06.2017, Татынова А.Г. по
доверенности от 06.03.2017

от ответчика Росжелдор – Никанорова А.В. по доверенности от 27.12.2016 №
86/16/УУП

от ответчика Ространснадзор – Хижко А.Н. по доверенности от 15.02.2017 № 01-
10/10-285, Бондаренко С.А. по доверенности от 11.01.2017 № 01-10/10-15

от третьего лица ООО «Адман» – Вьюгов А.А. по доверенности от 07.02.2017

УСТАНОВИЛ:

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная Группа Транско» обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском заявлением (с учетом принятого судом в порядке статьи 49 АПК РФ уточнения) о взыскании солидарно с Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора, ответчик 1) и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора, ответчик 2) убытков в виде реального ущерба в размере 311 011 руб. 08 коп.; убытков в виде упущенной выгоды в размере 7 776 492 руб. 77 коп.

Иск заявлен на основании ст. ст. 15, 322, 1064, 1080 ГК РФ и мотивирован теми обстоятельствами, что в результате невозможности эксплуатировать арендованные вагоны, в отношении которых был введен запрет на курсирование, истец понес убытки.

Истец поддержал уточненные требования в полном объеме.

Ответчик 1 – Росжелдор - против иска возражал по доводам отзыва. Указал на пропуск истцом срока исковой давности.

Ответчик 2 – Ространснадзор - против иска возражал по доводам отзыва,

полагает, что убытки не обоснованы и чрезмерно завышены.

Третье лицо - ООО «Адман» - поддержало позицию истца.

Суд, рассмотрев иски о взыскании убытков, заслушав доводы лиц, участвующих в деле, исследовав и оценив имеющиеся в материалах дела доказательства, пришел к следующим выводам.

Как следует из материалов дела, 23.11.2012г. Управлением государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта выдано предписание №040041КНЖТ/11.12, которым запрещена эксплуатация вагонов №№90874652, 90874660, 90874678, 90874686, 90874702, 90874710, 90874728, 90871736, 90874744, 90874751, 90875642, 90875659, 90875667, 90875675, 90875683, 90875709, 90875717, 90875725, 90875733, 90875741, 90875758, 90875766, 90875774, 90875782, 3 90875808, 90875816, 90875824, 90875832, 90875840, 90875857, 90875865, 90875873, 90875881, 90875907, 90875915, 90875923, 90877655, 90877663, 90877671, 90877689, 90877705, 90877713, 90877721, 90877739, 90877747, 90877754, 90877762, находящихся в собственности ООО «Адман», как не отвечающих требованиям безопасности движения.

Вступившим 17.09.2013г. в законную силу судебным актом по делу № А40-20212/2013 признано незаконным и отменено предписание от 23.11.2012 №040041КНЖТ/11.12. Названным судебным актом было установлено, что спорные вагоны соответствуют требованиям безопасности движения.

Тем не менее, после вступления в законную силу названного судебного акта об отмене предписания Ространснадзора, письмом 08.11.2013г. Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) сообщило ООО «Адман» о запрете на курсирование с кодом неисправности 902 (требование железнодорожной администрации) в отношении указанных 47 (сорока семи) железнодорожных вагонов собственности ООО «Адман».

Причиной указанных действий, как следует из письма Росжелдора от 02.12.2013 г. № ВЧ-35/4781, явилось обращение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), а также факт переоборудования вагонов из рефрижераторной секции в почтово-багажные. Также мотивами оспариваемых действий явилось не соответствие вагонов всем требованиям безопасности.

В рамках настоящего иска истец просит взыскать солидарно с ответчиков убытки, причиненные введением Росжелдором по указанию Ространснадзора незаконного запрета в отношении 47-ми вагонов №№90874652, 90874660, 90874678, 90874686, 90874702, 90874710, 90874728, 90871736, 90874744, 90874751, 90875642, 90875659, 90875667, 90875675, 90875683, 90875709, 90875717, 90875725, 90875733, 90875741, 90875758, 90875766, 90875774, 90875782, 3 90875808, 90875816, 90875824, 90875832, 90875840, 90875857, 90875865, 90875873, 90875881, 90875907, 90875915, 90875923, 90877655, 90877663, 90877671, 90877689, 90877705, 90877713, 90877721, 90877739, 90877747, 90877754, 90877762, за период с 05.11.2013 г. по 21.08.2014 г.

Материалами дела подтверждена передача находящихся в собственности ООО «Адман» вагонов в аренду в ООО «ТГ Транско» на основании Договора аренды вагонов № АР 01/01-12 от 01.01.2012 г. по Актам. Эксплуатация 47-ми Вагонов в период с 05.11.2013 г. по 21.08.2014 г. оказалась невозможной, т.к. письмом Росжелдора №ВЧ-30-4294-ис от 05.11.2013 г. (далее - Письмо Росжелдора) в отношении указанных Вагонов был введен запрет курсирования (Том 1 л.д. 18-20).

Решением Арбитражного суда г. Москвы от 23.05.2014 г. по делу А40-15870/2014 (Том 1 л.д. 21-27), оставленным без изменения постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 21.08.2014 г. (Том 1 л.д. 28-32), действия Росжелдора по введению запрета курсирования вагонов были признаны незаконными.

В результате невозможности эксплуатировать арендованные вагоны Истец понес убытки в виде реального ущерба.

Согласно требованиям Росжелдора, запрет курсирования подлежал введению бессрочно по окончанию погрузочно-разгрузочных операций. Как следствие, груженные

вагоны дошли до станций получателей, выгрузились и были бессрочно оставлены на местах погрузки. Станции стали выставлять штрафы за отстой вагонов, которые имеют прогрессивную шкалу повышения и увеличиваются с каждым днем. Во избежание штрафных санкций, равных или превышающих по стоимости цену самих вагонов, вагоны, указанные в предписании, были направлены Истцом на станции, с которыми имеется договор на отстой собственного подвижного состава - Верхняя Терраса (Ульяновск) и Перспективная (Калуга).

Таким образом, удалось минимизировать расходы и избежать необходимости утилизировать все вагоны, в отношении которых был введен запрет эксплуатации. Однако, некоторые вагоны все же были остановлены в пути следования, в связи с чем Истец понес убытки также и в виде платы за отстой вагонов.

За весь период запрета эксплуатации вагонов расходы на их содержание нес Истец, в том числе: расходы на подачу и уборку вагонов, на транспортные услуги по перевозке порожних вагонов, отстой собственного подвижного состава, маневровая работа локомотива, что подтверждается письменными доказательствами - актами, счетами, счетами-фактурами, платежными документами - представленными в материалы дела (Том 2 л.д. 1-85). Все эти расходы являются убытками для Истца.

Всего в связи с запретом курсирования арендованных вагонов Истец понес реальные убытки в виде расходов на подачу и уборку вагонов, на транспортные услуги по перевозке порожних вагонов, отстой собственного подвижного состава, маневровая работа локомотива в размере 311 011 рублей 08 копеек (том 1, л.д. 13).

Как указал истец, в период запрета эксплуатации вагонов по вине ответчика он не получал прибыли от эксплуатации вагонов, что привело к убыткам истца в виде упущенной выгоды.

Согласно расчетам истца, размер упущенной выгоды составляет 7 776 492 рубля 77 копеек.

Расчет упущенной выгоды произведен по формуле: $Соо = (Даа - Ра)$, где

Соо - стоимость объекта оценки право требования возмещения убытков в форме упущенной выгоды, причиненного ООО «Транспортная Группа Транско» в связи с запретом эксплуатации арендованных вагонов на основании письма Росжелдора,

Даа - доход от грузоперевозок, который могло бы получить ООО «Транспортная Группа Транско» при условии отсутствия запрета на эксплуатацию железнодорожных вагонов, руб.

Ра - расходы, связанные с грузоперевозками, которые могло бы осуществить ООО «Транспортная Группа Транско» при условии отсутствия запрета на эксплуатацию железнодорожных вагонов, руб.

Доходы от грузоперевозок, которые могло быть получены ООО «Транспортная Группа Транско» при условии отсутствия запрета курсирования железнодорожных вагонов, определены на основании ретроспективных данных по грузоперевозкам, которые осуществляло ООО «Транспортная Группа Транско» в период с даты заключения договора аренды вагонов и фактической передачи (даты акта-приема передачи по договору аренды) вагонов арендатору до даты ввода запрета на эксплуатацию вагонов, с последующим наложением этих доходов на период существования запрета на эксплуатацию вагонов.

Расходы, связанные с грузоперевозками, которые могло бы осуществить ООО «Транспортная Группа Транско» при условии отсутствия запрета на эксплуатацию железнодорожных вагонов, определялись по аналогии определения доходов от грузоперевозок, описанного выше.

Расчет размера упущенной выгоды, а также ретроспективная информация по грузоперевозкам (включая перечень вагонов и реквизиты грузоперевозок и документов, подтверждающих эти грузоперевозки), осуществленным ООО «Транспортная Группа Транско» в период с даты заключения договора аренды вагонов и фактической передачи (даты акта-приема передачи по договору аренды) вагонов арендатору до даты

ввода запрета курсирования вагонов, представлены в таблицах расчета (том 1, л.д. 91-118).

Согласно доводам истца, убытки в виде расходов ООО «ТГ Транско» на подачу и уборку вагонов, на транспортные услуги по перевозке порожних вагонов, отстой собственного подвижного состава, маневровую работу локомотива связаны с запретом курсирования. Никаких операций с вагонами в период действия запрета курсирования кроме тех, что связаны с таким запретом, совершить невозможно ввиду особенностей работы системы по управлению железнодорожными вагонами ЭТРАН (Электронная ТРАНспортная Накладная). На основании Письма Росжелдора в отношении вагонов был введен код неисправности 902 «Остановка по указанию железнодорожной администрации».

По мнению истца, факт причинения ООО «ТГ Транско» убытков в виде упущенной выгоды подтверждается теми обстоятельствами, что с даты получения вагонов в пользование и до даты запрета их эксплуатации (курсирования) вагоны приносили стабильную прибыль. Сразу после прекращения запрета на курсирование эксплуатация вагонов была незамедлительно продолжена и вагоны продолжили приносить прибыль.

Согласно статье 15 ГК РФ под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода). Если лицо, нарушившее право, получило вследствие этого доходы, лицо, право которого нарушено, вправе требовать возмещения наряду с другими убытками упущенной выгоды в размере не меньшем, чем такие доходы.

Для наступления ответственности, предусмотренной статьей 15 ГК РФ, необходимо наличие состава правонарушения, включающего наступление вреда, вины причинителя вреда, противоправность поведения причинителя вреда, причинно-следственной связи между действиями причинителя вреда и наступившими последствиями.

При этом, причинно-следственная связь между фактом нарушения права и убытками в виде реального ущерба должна обладать следующими характеристиками: причина предшествует следствию, причина является необходимым и достаточным основанием наступления следствия. Отсутствие хотя бы одного из вышеназванных условий состава правонарушения влечет за собой отказ суда в удовлетворении требования о взыскании убытков.

В качестве оснований требования о взыскании реального ущерба в размере 311 011 руб. 08 коп. истец указал, что груженные вагоны дошли до станций получателей, выгрузились и были бессрочно оставлены на местах погрузки. Станции стали выставять штрафы за отстой вагонов, которые имеют прогрессивную шкалу повышения и увеличиваются с каждым днем. Во избежание штрафных санкций, равных или превышающих по стоимости цену самих вагонов, вагоны, указанные в предписании, были направлены Истцом на станции, с которыми имеется договор на отстой собственного подвижного состава - Верхняя Терраса (Ульяновск) и Перспективная (Калуга).

Истцу удалось минимизировать расходы и избежать необходимости утилизировать все вагоны, в отношении которых был введен запрет эксплуатации. Однако, некоторые вагоны все же были остановлены в пути следования, в связи с чем истец понес убытки также и в виде платы за отстой вагонов.

За весь период запрета эксплуатации вагонов расходы на их содержание нес истец, в том числе: расходы на подачу и уборку вагонов, на транспортные услуги по перевозке порожних вагонов, отстой собственного подвижного состава, маневровая работа локомотива, что подтверждается письменными доказательствами – ведомостями подачи и уборки вагонов, актами оказанных услуг, актами общей формы, счетами,

счетами-фактурами, платежными документами (том 2 л.д. 1-85). Все эти расходы являются убытками для истца. Расшифровка расходов указана в таблице на л.д. 102 в томе 6.

Противоправность действий Росжелдора установлена вступившим в законную силу 21.08.2014г. решением Арбитражного суда г. Москвы от 23.05.2014 по делу № А40- 15870/2014, которым признаны незаконными действия Росжелдора, действующего на основании письма (указания) Ространснадзора по запрету на курсирование 47-ми железнодорожных вагонов, остановленных в результате незаконных действий Ространснадзора. Период вынужденного простоя 47-ми вагонов с 05.11.2013 г. по 21.08.2014 г.

Таким образом, суд приходит к выводу о доказанности истцом факта причинения ему реальных убытков в результате незаконных действий Росжелдора и считает требования истца о взыскании 311 011 руб. 08 коп. с указанного ответчика обоснованными, правомерными и подлежащими удовлетворению.

При этом, учитывая выводы судов при рассмотрении дела № А40- 15870/2014, суд не усматривает оснований для солидарного взыскания суммы реального ущерба с Ространснадзора, поскольку истец не доказал противоправность действий Ространснадзора в спорный период с 05.11.2013 г. по 21.08.2014 г. Запрет Ространснадзора признан незаконным 17.09.2013г., действия Росжелдора совершены позднее, за пределами предмета обжалования по делу № А40-20212/2013.

Ссылка ответчика Росжелдора на письмо Управления государственного железнодорожного надзора (Госжелдорнадзора) № 2.1.7-2240 от 16.10.2013г. (том 7 л.д. 20) отклоняется судом, т.к. все обстоятельства законности введения Росжелдором запрета эксплуатации вагонов были исследованы Арбитражным судом при рассмотрении дела № А40-15870/2014.

Суд отклоняет довод Росжелдора о прекращении прав арендатора (ООО «Транспортная Группа Транско») по договору аренды вагонов № АР 01/01-12 от 01.01.2012 г. в связи с истечением срока договора, поскольку Дополнительным соглашением от 03.12.2012г. внесены изменения в п. 8.1. договора, а именно: «Настоящий договор вступает в силу с момента подписания и действует до 31 декабря 2012 г. Если за 30 дней до истечения срока действия настоящего договора аренды ни одна из сторон его не заявит о своем намерении не продлевать аренду по договору или заключить новый договор аренды на существенно иных условиях, договор автоматически продлевается (продлонгируется) на следующий 12-и месячный срок на тех же условиях без заключения об этом отдельного соглашения» (том 1, л.д. 63).

Суд отклоняет доводы ответчика 1 о пропуске истцом срока исковой давности.

По мнению Росжелдора, срок исковой давности по требованиям о возмещении убытков, причиненных незаконными действиями Росжелдора, исчисляется не с даты признания данных действий незаконными, а с даты совершения таких действий.

Согласно п.1 ст. 200 ГК РФ, если законом не установлено иное, течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права и о том, кто является надлежащим ответчиком по иску о защите этого права.

По смыслу п. 1 ст. 200 ГК РФ применительно к спорным правоотношениям, началом течения срока исковой давности является по отношению к Росжелдору не день запрета курсирования, а дата вступления в законную силу судебного акта о признании запрета незаконным.

ООО «ТГ Транско» обратилось в суд 08.11.2016г. с иском о взыскании убытков, причиненных незаконным запретом курсирования 47-ми арендованных железнодорожных вагонов, введенным на основании письма Росжелдора №ВЧ-30-4294-ис от 05.11.2013 г.

Данные действия Росжелдора были признаны незаконными Решением Арбитражного суда г. Москвы от 23.05.2014 по делу № А40-15870/2014, оставленным без изменения Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда

21.08.2014 г.

Таким образом, ООО «ТГ Транско» узнало о нарушении своего права Росжелдором и как следствие о надлежащем ответчике по иску не ранее 21.08.2014 г. До указанной даты ООО «ТГ Транско» не могло достоверно знать о нарушении своего права именно Росжелдором, так как незаконность действий по запрету курсирования не была установлена.

Таким образом, срок исковой давности истекает не ранее 21.08.2017 г.

Определением Арбитражного суда г. Москвы от 21.03.2017 г. по делу № А40-223924/16-37-2035 к участию в деле в качестве соответчика привлечено Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор).

Согласно п. 19 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29.09.2015 N 43 "О некоторых вопросах, связанных с применением норм Гражданского кодекса Российской Федерации об исковой давности" в случае замены ненадлежащего ответчика надлежащим исковая давность по требованию к надлежащему ответчику не течет с момента заявления ходатайства истцом или выражения им согласия на такую замену (статьи 41 ГПК РФ и 47 АПК РФ).

Истцом заявлено требование о возмещении убытков за период с 05.11.2013 г. по 21.08.2014 г. Ответчик привлечен к участию в деле определением Арбитражного суда г. Москвы от 21.03.2017 г. Таким образом, срок исковой давности в отношении истцом не пропущен.

Требования истца о солидарном взыскании с Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора, ответчик 1) и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора, ответчик 2) убытков в виде упущенной выгоды в размере 7 776 492 руб. 77 коп. удовлетворению не подлежат в связи со следующим.

Истец ссылается на невозможность использования объектов аренды (вагонов) в период запрета курсирования. Причиной запрета курсирования уполномоченные органы указали неисправность вагонов, не соответствие их требованиям безопасности железнодорожного движения. Таким образом, причиной невозможности использования арендованного имущества до оспаривания запрета в судебном порядке являлась неисправность объектов аренды. Истец является арендатором имущества и имел возможность по реализации механизмов защиты своих прав с целью исключения, минимизации убытков.

В соответствии с п.1 ст. 612 ГК РФ, арендодатель отвечает за недостатки сданного в аренду имущества, полностью или частично препятствующие пользованию им, даже если во время заключения договора аренды он не знал об этих недостатках.

При обнаружении таких недостатков арендатор вправе по своему выбору:

потребовать от арендодателя либо безвозмездного устранения недостатков имущества, либо соразмерного уменьшения арендной платы, либо возмещения своих расходов на устранение недостатков имущества;

непосредственно удержать сумму понесенных им расходов на устранение данных недостатков из арендной платы, предварительно уведомив об этом арендодателя;

потребовать досрочного расторжения договора.

Арендодатель, извещенный о требованиях арендатора или о его намерении устранить недостатки имущества за счет арендодателя, может без промедления произвести замену предоставленного арендатору имущества другим аналогичным имуществом, находящимся в надлежащем состоянии, либо безвозмездно устранить недостатки имущества.

Если удовлетворение требований арендатора или удержание им расходов на устранение недостатков из арендной платы не покрывает причиненных арендатору убытков, он вправе потребовать возмещения непокрытой части убытков.

Однако, истцом не представлено доказательств предъявления арендодателю требований о безвозмездном устранении недостатков арендованного имущества (замене запрещенных к использованию вагонов), досрочном расторжении договора

аренды, не совершены иные действия в порядке ст.ст. 611, 612 ГК РФ.

Договор аренды вагонов № АР 01/01-12 от 01.01.2012 г. является действующим, в материалы дела не представлено доказательств обращения истца к ООО «Адман» за его расторжением в период с введения Росжелдором запрета курсирования 05.11.2013г. по дату вступления в законную силу судебного акта о признании такого запрета незаконным – 21.08.2014г.

Таким образом, истец (как кредитор) не предпринимал каких-либо мер по устранению для себя последствий невозможности использования объектов аренды, в то время как в отношении должника (арендодателя) действовали обстоятельства непреодолимой силы.

Суд приходит к выводу, что в отсутствие доказательств реализации истцом механизма защиты прав арендатора, предусмотренного ст.612 ГК РФ, имеется вина ответчиков в возникновении у истца упущенной выгоды в спорный период в заявленном размере. Истец не опроверг возможность

Суд также считает не доказанным факт наличия реальной возможности получения истцом выгоды в заявленном размере по вине ответчиков. Представленные договоры, заключенные с контрагентами истца, сами по себе не подтверждают, что в случае отсутствия запрета Росжелдора на курсирование вагонов, признанного недействительным по делу №А40-15870/2014, истец бесспорно получил выгоду от своей экономической деятельности по использованию арендованных вагонов в течение спорного периода в заявленном размере.

Так, представленные в материалы дела договоры транспортной экспедиции, заключенные истцом с ООО «Лаки транс», с ОАО «Вимм-Билль-Данн Напитки», с ООО «Виал-Транс», ООО «Караван ДВ», ТОО «АК ЖОЛ», ТОО «Штнгар Транс», ООО «СУММАС», ООО «Западная логистическая компания», ООО «Транспортная логистическая компания», ЗАО «САБМиллерРУС», не отвечают требованиям ст. 67 АПК РФ к относимости доказательств, поскольку из данных договоров не усматривается, что именно спорные вагоны подлежали использованию истцом при оказании услуг по данным договорам.

Таким образом, требование о взыскании упущенной выгоды документально не подтверждено.

В соответствии со ст.ст. 102 и 110 АПК РФ госпошлина по иску относится на Росжелдор пропорционально размеру удовлетворенных требований.

С учетом изложенного, на основании ст. ст. 15, 611, 612, 614 ГК РФ, руководствуясь ст.ст. 49, 65, 102, 110, 123, 156, 167-171, 176, 180, 181 АПК РФ, суд

РЕШИЛ:

Взыскать с Федерального агентства железнодорожного транспорта (ОГРН 1047796350910 ИНН 7708525167 дата г.р. 17.05.2004) в пользу Общества с ограниченной ответственностью «Транспортная Группа Транско» (ОГРН 1107746472723, ИНН 7733736468 дата г.р. 09.06.2010) долг 311 011 (триста одиннадцать тысяч одиннадцать) руб. 80 коп., а также 1 401 (одну тысячу четыреста один) руб. 00 коп. госпошлину.

В иске к ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА (ОГРН 1047796301057 ИНН 7714549751 дата г.р. 28.04.2004) и в остальной части иска к Федеральному агентству железнодорожного транспорта (ОГРН 1047796350910 ИНН 7708525167 дата г.р. 17.05.2004) - отказать.

Решение может быть обжаловано в арбитражный суд апелляционной инстанции в месячный срок со дня его принятия и в арбитражный суд кассационной инстанции в срок, не превышающий двух месяцев со дня вступления решения в законную силу, при условии, что оно было предметом рассмотрения арбитражного суда апелляционной инстанции или суд апелляционной инстанции отказал в восстановлении пропущенного срока подачи апелляционной жалобы.

Судья

Ю.А. Скачкова

