



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

П'ЯТА СЕКЦІЯ

СПРАВА «ДУМАГАС ТРАНСПОРТ С.А. ПРОТИ БОЛГАРІЇ

(Заява № [59271/11](#))

© Переклад з англійської мови та опрацювання цього рішення здійснено: адвокатом, Президентом Спілки адвокатів України, членом Науково-консультативних рад Конституційного Суду України, Верховного Суду та Національної асоціації адвокатів України, заступником голови Галузевої експертної ради у галузі знань 08 «Право», доцентом кафедри кримінального процесу НЮУ ім. Я. Мудрого, кандидатом юридичних наук, доцентом, заслуженим юристом України

Олександром Дроздовим

адвокатом, кандидатом юридичних наук, головним науковим співробітником відділу дослідження проблем прокурорської діяльності у сфері міжнародного права та впровадження практики ЄСПЛ науково-дослідного інституту Національної академії прокуратури України, доцентом кафедри кримінального права і правосуддя Міжнародного економіко-гуманітарного університету ім. акад. С. Дем'янчука, директором Адвокатського бюро «Дроздова та партнери»

Оленою Дроздовою

Богданом Трофімовим

Офіційне цитування:

CASE OF Dumagas Transport S.A. v. Bulgaria

(Application no 59271/11)

Офіційний текст англійською мовою:

<http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-198471>

Рішення

СТРАСБУРГ

21 листопада 2019

Це рішення є остаточним, але може підлягати редакційним виправленням.

У справі «Думагас транспорт С.А. проти Болгарії»,
Європейський суд з прав людини (П'ята секція), засідаючи Комітетом, до складу якого увійшли:
Габріеле Куцско-Штадльмайер (Gabriele Kucsko-Stadlmayer), Голова,
Йонко Грозєв (Yonko Grozev),
Ладо Чантурія (Lado Chanturia), судді,
та Клаудія Вестердік (Claudia Westerdiek), Секретар секції,
після обговорення за зачиненими дверима 22 жовтня 2019 року
постановляє таке рішення, що було ухвалено у той день:

ПРОЦЕДУРА

1. Справу було розпочато за заявою № [59271/11](#), поданою до Суду 1 вересня 2011 року відповідно до ст. 34 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (Конвенція) румунським акціонерним товариством Думагас Транспорт С.А. (Dumagas Transport S.A.) (компанія-заявник) проти Республіки Болгарія

2. Компанію-заявника представляв пан А. Флеансу (A. Fleancu), юрист, що практикує у м. Крайова. Болгарський уряд (Уряд) було представлено його представником, міністром юстиції, пані А. Пановою.

3. 10 жовтня 2018 року про заяву було повідомлено уряду.

4. 22 жовтня 2018 року уряду Румунії було повідомлено про його право взяти участь у процесі в порядку п.1 статті 35 Конвенції та п.1 правила 44 Регламенту Суду. 4 січня 2019 року Уряд Румунії проінформував Суд, що не буде використовувати дану можливість

ФАКТИ

I. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

5. Компанія-заявник зареєстрована у м. Браніште та надає послуги з перевезення та логістики.

6. 9 лютого 2011 року три вантажівки Компанії-заявника, що прямували з Працівники болгарської митниці виявили велику кількість незадекларованих парфумів та цигарок. Для цілей подальшого кримінального провадження (див. далі) було встановлено, що вартість контрабандного товару сягала приблизно 56 210 болгарських левів, що еквівалентно приблизно 28 750 євро. Контрабандні товари та вантажівки були вилучені як речові докази. Інші товари, які не були предметом правопорушення, були повернуті Компанії-заявнику

7. Компанія-заявник була власником однієї з вантажівок та орендарем двох інших за договорами фінансової оренди, укладеними у 2008– 2009 роках. Цими контрактами передбачалося, що після спливу відповідних строків оренди, Компанія-заявник могла придбати право на вантажівки. Компанія-заявник продовжувала виплачувати щомісячні платежі за цими контрактами до 2016 року. За оцінками експертів вартість трьох вантажівок складала 205 100 болгарських левів (еквівалент 105 000 євро)

8. Проти трьох водіїв було почато кримінальне провадження за контрабанду - злочин, передбачений статтею 242 Кримінального кодексу (див. п. 14 нижче).

9. Після цього Компанія-заявник відповідно до ст. 111 Кримінального процесуального кодексу (див. п. 15 нижче) подала клопотання про повернення вантажівок, проте трьома постановами прокурора Ямбоської обласної прокуратури від 21 лютого 2011 року у такому поверненні Компанії-заявникові було відмовлено. Прокурор вказав, що оскільки вчинені водіями правопорушення були доведені «безспірним чином», то вантажівки мали бути конфісковані відповідно до ч.8 ст. 242 Кримінального кодексу (див. п. 14 нижче)

10. Компанія-заявник оскаржила дані постанови, проте трьома рішеннями Ямбоського обласного суду від 28 лютого 2011 року скарги були залишені без задоволення. За наслідками розгляду однієї із скарг суд вказав, що речові докази можуть бути повернуті до завершення відповідного кримінального провадження лише в тому випадку, якщо це не буде заважати іншим кримінальним провадженням. У двох інших випадках скарги Компанії-заявника були визнані неприйнятними, оскільки не було доведено, що особа, яка подала їх, була уповноважена діяти від її імені.

11. Тим часом, троє водіїв уклали з органами прокуратури угоди про визнання винуватості, визнавши свою вину у контрабанді товарів і погодившись на умовне позбавлення волі. Умови угод також передбачали конфіскацію вантажівок відповідно до ч. 8 ст. 242 Кримінального кодексу (див. п. 14 нижче).

12. Угоди про визнання винуватості були затверджені Ямбоським обласним судом у трьох рішеннях: від 2, 17 березня та від 8 квітня 2011 року, не підлягали оскарженню та негайно набрали законної сили.

13. В подальшому Компанія-заявник звернулась до Ямбоської обласної прокуратури із клопотанням про повторне відкриття кримінального провадження. Постановами прокуратура від 31 травня 2011 року та двома подальшими рішеннями від 15 червня 2011 року було встановлено, що підстав для повторного відкриття проваджень не було. Однією з підстав відмови було те, що конфіскація здійснювалась відповідно до вимог ч. 8 ст. 242 Кримінального кодексу, і така конфіскація не могла здійснюватись у тих випадках, коли вартість використовуваного для контрабанди транспортного засобу явно не відповідала серйозності вчиненого правопорушення. Було підкреслено, що тяжкість правопорушення визначається не лише вартістю контрабандних товарів, а й іншими відповідними обставинами. Аналогічні твердження зазначалися і у трьох постановках прокурорів Генеральної прокуратури від 1 та 29 вересня, а також від 17 жовтня 2011 року відповідно до поданих клопотань Компанії-заявника про повторне провадження у справі.

II. ВІДПОВІДНЕ НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО ТА ПРАКТИКА

14. Стаття 242 Кримінального кодексу визнає контрабанду кримінально караним діянням. Пунктом d частини першої даної статті передбачено, що перевезення через кордон великої кількості незадекларованих товарів для торгових чи виробничих цілей, які особа не має дозволу перевозити, карається позбавленням волі до десяти років та штрафом від 20 000 до 100 000 болгарських левів. Частина восьма статті 242

Кримінального кодексу передбачає додаткове факультативне покарання – конфіскацію на користь держави транспортного засобу, який використовувався для перевезення контрабандних товарів через кордон, навіть якщо такий транспортний засіб не є власністю порушника, за винятком випадків, коли вартість транспортного засобу явно не відповідає серйозності правопорушення.

15. Стаття 111 Кримінального процесуального кодексу передбачає, що речові докази повинні зберігатися до закінчення кримінального провадження. Доказ може бути повернуто до закінчення кримінального провадження лише якщо це не перешкоджатиме встановлення фактів. Відмова прокурора у поверненні доказів може бути оскаржена до суду першої інстанції, рішення якого є остаточним.

16. Угоди про визнання винуватості врегульовано статтею 381 та наступними статтями Кримінального процесуального кодексу. Угода про визнання винуватості між стороною обвинувачення та обвинуваченим повинна бути затверджена судом у судовому засіданні, на якому повинні бути присутні прокурор, захисник та обвинувачений. Зокрема, суд зобов'язаний переконатися, що угода не порушує закон.

17. Решту відповідного національного законодавства та практики узагальнено у *Ünspeđ Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş. проти Болгарії* (заява № [3503/08](#), п. 13-26, 13 жовтня 2015).

ПРАВО

I. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 1 ПРОТОКОЛУ №1 ТА П. 1 СТАТТІ 6 КОНВЕНЦІЇ

18. Компанія-заявник подала заяву щодо порушення статті 1 Протоколу № 1 та пункту 1 статті 6 Конвенції за фактом конфіскації своїх вантажних автомобілів. Компанія-заявник стверджувала, що не мала можливості брати участь у провадженні, яке призвело до конфіскації та захищати свої права.

19. Стаття 1 Протоколу № 1 передбачає наступне:

«Кожна фізична або юридична особа має право мирно володіти своїм майном. Ніхто не може бути позбавлений своєї власності інакше як в інтересах суспільства і на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного права.

Проте попередні положення жодним чином не обмежують право держави вводити в дію такі закони, які вона вважає за необхідне, щоб здійснювати контроль за користуванням майном відповідно до загальних інтересів або для забезпечення сплати податків чи інших зборів або штрафів».

Пункт 1 статті 6 Конвенції в його відповідній частині передбачає:

«Кожен має право на справедливий ... розгляд його справи ... судом ..., який вирішить спір щодо його прав та обов'язків цивільного характеру ...»

A. Стаття 1 Протоколу № 1 до Конвенції

1. Прийнятність

20. Уряд вказував на невичерпання усіх національних засобів юридичного захисту з двох підстав. По-перше, Уряд зазначав, що Компанія-заявник не змогла належним чином оскаржити відмову обвинувачення у поверненні двох вантажних автомобілів у порядку, передбаченому статтею 111 Кримінально-процесуального кодексу (див. п. 9-10 вище). По-друге, Уряд стверджував, що Компанія-заявник повинна була позиватися до водіїв вантажних автомобілів та вимагати від них відшкодування збитків, завданих Компанії-заявнику через злочинну поведінку таких водіїв.

21. Компанія-заявник не надала коментарів.

22. У попередній справі *Ünsped Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş* (згадано вище, п. 30-32) Суд розглянув та відхилив аргументи, тотожні першому з наведених Урядом. Суд зазначив, що, використовуючи процедуру, передбачену статтею 111 Кримінального процесуального кодексу, Компанія-заявник могла отримати лише тимчасове звільнення з-під арешту вантажного автомобіля, але не могла запобігти його конфіскації, на що Компанія-заявник і скаржилася. Відповідно, розглянутий порядок не можна вважати ефективним засобом захисту. Такі міркування однаково справедливі і в даній справі. Це означає, що перше заперечення Уряду щодо невичерпання національних засобів захисту має бути відхилено.

23. Щодо того, чи можна вважати, що позов про відшкодування шкоди до водіїв вантажних автомобілів може вважатися ефективним засобом захисту у значенні п.1 статті 35 Конвенції - друге заперечення, висловлене Урядом – дане питання тісно пов'язане з сутністю скарг Компанії-заявника (див. *В.К.М. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi проти Словенії*, № [42079/12](#), п.26, 17 січня 2017). Відповідно, це заперечення слід приєднати до суті.

24. Суд додатково зазначає, що заява щодо статті 1 Протоколу № 1 не є явно необґрунтованою у значенні пункту 3 (а) статті 35 Конвенції, або неприйнятною з будь-якої іншої підстави. Тому її слід визнати прийнятною.

2. Суть

25. Уряд стверджував, що будь-яке втручання у права власності Компанії-заявника було законним, виправданим та пропорційним. Уряд зазначав, що держави користуються широкою оцінкою в питаннях контролю над використанням майна згідно з частиною другою статті 1 Протоколу № 1.

26. Компанія-заявник зазначила, що її вантажні автомобілі були конфісковані на підставі угод про визнання винуватості між водіями та державою Болгарія, при цьому жоден з водіїв не був власником цих вантажних автомобілів. Крім того, конфіскація була непропорційною з огляду на величезну різницю між вартістю контрабандного товару та вартістю вантажівок.

27. Суд зазначає, що Компанія-заявник була власником одного з конфіскованих вантажних автомобілів, а також була орендарем двох інших - на підставі лізингу. За цими договорами вона може набути права власності на вантажівки після закінчення відповідних строків оренди. Більше того, Компанія-заявник залишалася зобов'язаною сплачувати щомісячні платежі за договором до 2016 року (див. п. 7 вище). Відповідно, Суд приходить до висновку, що компанія-заявник мала достатньо встановлений майновий інтерес до двох вантажних автомобілів, якими вона формально не володіла, тобто «володіла» ними у розумінні статті 1 Протоколу № 1.

28. З іншого боку, Суд вважає, що конфіскація вантажних автомобілів є втручанням у "володіння" Компанії-заявника.

29. Щодо того, чи було це втручання виправданим, Суд посилається на свої висновки в аналогічній справі *of Ünspeđ Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş* (згадано вище, п. 42-47). У цій справі було зазначено, що національний суд, конфіскуючи вантажний автомобіль заявника, ні в якому разі не розглядав законність такої конфіскації, зокрема, на предмет відповідності вартості вантажного автомобіля серйозності правопорушення, як того вимагає частина 8 статті 242 Кримінального кодексу. Також національний суд не досліджував поведінку водія вантажного автомобіля та чи могла або повинна була знати Компанія-заявник про контрабанду. Нарешті, Суд розкритикував положення національного процесуального права за те, що вони не надають Компанії-заявнику можливість оскаржити конфіскацію. Все це означало, що справедливий баланс, який повинен був бути досягнутий між захистом права власності заявника та вимогами суспільного інтересу, був порушений, порушуючи статтю 1 Протоколу № 1.

30. Такі ж міркування справедливі і у даній справі. Ямбольський обласний суд, який затвердив угоди про визнання винуватості між водіями вантажних автомобілів та органами прокуратури та конфіскував вантажні автомобілі Компанії-заявника, не досліджував дотримання вимог частини 8 статті 242 Кримінального кодексу, зокрема вимогу, що дозволяє конфіскацію, лише якщо вартість транспортного засобу, що підлягає конфіскації, відповідає серйозності правопорушення (див. вище пункти 11-12 та 14). Хоча може здатися, що це питання обговорювалося в наступних відмовах органів прокуратури у задоволенні клопотань Компанії-заявника про повторне відкриття провадження (див. пункт 13 вище), це не були рішення, прийняті органом, компетентним надавати обов'язкову оцінку з цього питання та приймати рішення щодо конфіскації. Таким органом мав бути саме відповідний суд. Крім того, Ямбольський обласний суд не проаналізував, чи знала Компанія-заявник та чи повинна була знати про контрабанду, вчинену її водіями. Нарешті, Компанії-заявнику не було надано жодної можливості оскаржити конфіскацію своїх вантажних автомобілів у кримінальному провадженні проти трьох водіїв. У цьому відношенні слід зазначити, що дана справа стосується застосування тієї ж правової процедури, що і у справі *Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş.*, і зроблені там висновки справедливі і в цій справі.

31. Нарешті, оскільки Уряд стверджував, що Компанія-заявник могла позиватися проти водіїв вантажних автомобілів, засуджених за контрабанду, щодо відшкодування своїх грошових збитків (див. пункт 20 вище), Суд зауважує, що у подібних ситуаціях Суд вказує на те, що позов про відшкодування такого характеру спричинив би подальшу невизначеність для добросовісного власника конфіскованого майна, оскільки засуджена особа може бути визнана неплатоспроможною. Таким чином, позов про відшкодування збитків не являв собою достатню можливість для Компанії-заявника щодо розгляду відповідної справи перед компетентними національними органами (див. *Bowler International Unit proti Франції*, № [1946/06](#), п. 44-45, 23 липня 2009, і, *mutatis mutandis*, *B.K.M. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi*, згадане вище, п. 50). Загальний характер аргументу, викладеного Урядом, не дозволяє Суду відступати від вищезгаданих висновків. Суд додатково посилається на свій висновок у *Ünspeđ Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş.* (згадано вище, § 32), відповідно до якого держава, яка конфіскувала вантажний автомобіль Компанії-заявника, не передбачивши процедури, згідно з якою Компанія-заявник могла б захистити свої

майнові права, не може звільнити себе від відповідальності згідно з Конвенцією щодо вимоги забезпечення такої процедури шляхом вказівки на можливість Компанії-заявника вимагати відшкодування у третьої сторони.

32. Відповідно, Суд відхиляє заперечення Уряду щодо невичерпання національних засобів юридичного захисту, пов'язані з можливістю Компанії-заявника вимагати компенсації від водіїв вантажних автомобілів, які раніше були приєднані Судом до суті (див. пункт 23 вище).

33. Вищевикладені міркування є достатніми для того, щоб Суд міг зробити висновок про те, що національні органи не змогли досягти необхідного справедливого балансу між захистом «володіння» компанії-заявника та вимогами суспільного інтересу.

34. Таким чином, мало місце порушення статті 1 Протоколу №1.

В. Стаття 6 § 1 Конвенції

35. Компанія-заявник скаржилася на порушення пункту 1 статті 6 Конвенції, зазначивши, що вона не змогла брати участь у провадженні, в ході якого її майно було конфісковано.

36. Суд зазначає, що ця скарга пов'язана з розглянутою вище, і тому вона також повинна бути визнана прийнятною.

37. Беручи до уваги свої висновки щодо статті 1 Протоколу № 1, Суд вважає, що не слід перевіряти, чи було в цьому випадку додатково порушення пункту 1 статті 6 Конвенції (див. *Ünspeđ Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş.*, згадане вище, п. § 51, з подальшими посиланнями).

II. ЗАСТОСУВАННЯ СТАТТІ 41 КОНВЕНЦІЇ

38. Стаття 41 Конвенції передбачає:

“Якщо Суд визнає факт порушення Конвенції або протоколів до неї і якщо внутрішнє право відповідної Високої Договірної Сторони передбачає лише часткове відшкодування, Суд, у разі необхідності, надає потерпілій стороні справедливу сатисфакцію”.

А. Шкода

39. У своїх поданнях після комунікації заяви Компанія-заявник заявила, що Республіка Болгарія повинна «взяти на себе відповідальність» за порушення прав Компанії-заявника, і що «надання справедливої сатисфакції» повинно мати місце, «враховуючи безперечне нанесення шкоди активам Dumagas Transport SA». Однак Компанія-заявник не пред'явила конкретних вимог про відшкодування матеріальної чи моральної шкоди, а також не подала жодних відповідних документів.

40. При цьому Суд вважає, що Компанія-заявник не виконала своїх зобов'язань, передбачених правилом 60 Регламенту Суду. Оскільки не було пред'явлено вимог щодо шкоди, Суд вважає, що немає підстав присуджувати компанії-заявнику будь-яку суму за цією статтею (див *Mancini проти Італії*, № [44955/98](#), п. 28-29, ЄСПЛ 2001-IX, та *Abdullayeva проти Азербайджану*, № [29674/07](#), п. 33-34, 14 березня 2019). Що стосується, зокрема, моральної шкоди, Суд не знаходить виняткових обставин, що зумовлювали б інший висновок, як, наприклад, у справі *Nagmetov проти Росії* ([ВП], № [35589/08](#), п. 76-82, 30 березня 2017).

В. Витрати та шкода

41. Компанія-заявник вимагала відшкодування витрат на свого представника, пана А. Флеансу (A. Fleancu). Компанія-заявник заявила, що погодила сплатити представникові щомісячну плату в розмірі 2000 румунських леїв (RON) - еквівалент 422 євро - «до завершення цього спору». Компанія-заявник подала рахунки-фактури, показавши, що вона сплачувала таку плату п'ять разів між січнем та травнем 2019 року.

42. Уряд вказував на надмірність вимог. Уряд стверджував, що Компанія-заявник не зобов'язана сплачувати плату адвокату після подання своїх доводів Суду.

43. Беручи до уваги документи, якими володіє Суд, а також свою практику, Суд вважає розумним присудити компанії-заявнику 800 євро за її представництво в даній справі.

С. Пеня

135. Суд вважає за належне призначити пеню на підставі граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, до якої має бути додано три відсоткові пункти.

З ЦИХ ПІДСТАВ СУД ОДНОГОЛОСНО,

1. *Постановляє* приєднати до суді заперечення Уряду щодо невикористання усіх національних засобів юридичного захисту, пов'язаних з можливістю Компанії-заявника вимагати відшкодування збитків від водіїв, *та відхиляє* ці заперечення;
2. *Оголошує* заяву прийнятною;
3. *Постановляє*, що було порушення статті 1 Протоколу № 1;
4. *Постановляє*, що немає необхідності перевіряти заяву в частині твердження про порушення п.1 ст. 6 Конвенції;
5. *Постановляє*
 - (а) що протягом трьох місяців Держава-відповідач має виплатити Компанії-заявнику 800 (вісімсот) євро на витрати та збитки, а також будь-який податок, що може бути стягнуто з Компанії-заявника;
 - (б) із закінченням зазначеного тримісячного строку до остаточного розрахунку на вищезазначену суму нараховуватиметься простий відсоток (simple interest) у розмірі граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, яка діятиме в період несплати, до якої має бути додано три відсоткові пункти;
6. *Відхиляє* інші вимоги заявника щодо справедливої сатисфакції.

Учинено англійською мовою і повідомлено письмово 21 листопада 2019 року відповідно до Правила 77 §§ 2 та 3 Регламенту Суду

Клаудія Вестердік (*Claudia Westerdiek*)
Секретар секції

Габріеле Куцско-Штадльмайер
(*Gabriele Kucsko-Stadlmayer*)
Голова