



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

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СУД З ПРАВ ЛЮДИНИ
П'ЯТА СЕКЦІЯ

**СПРАВА «АНТОНЯН ПРОТИ УКРАЇНИ»
(CASE OF ANTONYAN v. UKRAINE)**

(Заява № 6855/15)

РІШЕННЯ

СТРАСБУРГ

22 січня 2026 року

Це рішення є остаточним, але може підлягати редакційним виправленням.

У справі «Антонян проти України»

Європейський суд з прав людини (П'ята секція), засідаючи комітетом, до складу якого увійшли:

Андреас Зюнд (*Andreas Zünd*), Голова,
Микола Гнатовський (*Mykola Gnatovskyy*),
Ваге Григорян (*Vahe Grigoryan*), судді,

та Мартіна Келлер (*Martina Keller*), заступник Секретаря секції,
з огляду на:

заяву (№ 6855/15), яку 20 січня 2015 року подав до Суду проти України на підставі статті 34 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (далі – Конвенція) громадянин України, пан Артур Саркісович Антонян (далі – заявник), 1982 року народження, який проживає у м. Лубни;

рішення повідомити Уряд України (далі – Уряд), який представляла його Уповноважений, пані М. Сокоренко, про скарги за статтею 1 Першого протоколу до Конвенції стосовно скасування реєстрації автомобіля заявника, а також визнати решту скарг у заяві неприйнятними;

зауваження сторін;

після обговорення за зачиненими дверима 11 грудня 2025 року постановляє таке рішення, що було ухвалено у той день:

ПРЕДМЕТ СПРАВИ

1. Заява стосується скасування реєстрації автомобіля заявника. Заявник посилався на статтю 1 Першого протоколу до Конвенції та пункт 1 статті 6 Конвенції.

2. У березні 2009 року заявник придбав вживаний транспортний засіб шляхом укладення біржевого договору купівлі-продажу та зареєстрував його на своє ім'я у ВРЕР Державної автомобільної інспекції України, ставши його шостим власником. Транспортний засіб спочатку був імпортований в Україну, а потім зареєстрований у 2003 році. У 2005 році працівники міліції визнали його речовим доказом у кримінальному провадженні стосовно незаконної реєстрації великої кількості імпортованих транспортних засобів, і слідчий офіційно заборонив вчинення будь-яких дій, пов'язаних з його реєстрацією, перереєстрацією або зняттям з обліку. Тим не менш, у наступні роки транспортний засіб неодноразово був зареєстрований та перереєстрований подальшими власниками без будь-яких заперечень реєстраційних органів державної влади.

3. 06 березня 2012 року Управління Державної автомобільної інспекції МВС України дало доручення своїм обласним управлінням скасувати реєстрацію 183 транспортних засобів, у тому числі належного заявнику, згідно з пунктом 40 Порядку державної реєстрації

(перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів 1998 року, який був затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 07 вересня 1998 року № 1388 (далі – Порядок реєстрації транспортних засобів). Управління Державної автомобільної інспекції МВС України послалося на постанову Нікопольського міськрайонного суду від 17 грудня 2010 року, якою було закрито кримінальну справу щодо двох працівників МРЕВ Державної автомобільної інспекції, обвинувачених у вчиненні незаконної реєстрації імпортованих автомобілів, та звільнено їх від кримінальної відповідальності у зв'язку із закінченням строку позовної давності. Управління Державної автомобільної інспекції МВС України також зазначило, що станом на лютий 2012 року у Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДМС України не було виявлено запису про митне оформлення автомобіля заявника. Згідно із вказівками Управління Державної автомобільної інспекції МВС України, районний ВРЕР Державної автомобільної інспекції скасував первинну реєстрацію автомобіля та, 23 березня 2012 року, відповідно скасував реєстрацію заявника, зобов'язавши його здати номерні знаки та свідоцтво про реєстрацію. Його було офіційно поінформовано про цю постанову в червні 2012 року.

4. Заявник оскаржив згадану постанову до адміністративних судів, доводячи, *inter alia*, що він законно придбав автомобіль, який вже був зареєстрований, і що він належним чином перереєстрував його у ВРЕР Державної автомобільної інспекції, забезпечивши точність усієї інформації, яку він мав надати. На той момент жодних заперечень висунуто не було; також не було ознак порушення порядку митного оформлення. Він стверджував, що скасування реєстрації його автомобіля було незаконним.

5. 31 січня та 13 квітня 2013 року відповідно суди першої та апеляційної інстанцій ухвалювали рішення на користь заявника, визнавши скасування реєстрації його автомобіля незаконним та зобов'язавши перереєструвати його. Суди встановили, що скасування згідно з абзацом 3 пункту 40 Порядку реєстрації транспортних засобів було можливе лише у випадку, якщо транспортний засіб було зареєстровано на підставі підроблених або фіктивних документів, що могло бути встановлено виключно остаточним вироком щодо відповідного транспортного засобу. У постанові Нікопольського міськрайонного суду від 17 грудня 2010 року про закриття кримінальної справи щодо працівників Державної автомобільної інспекції взагалі не згадувався автомобіль заявника; тож ані вказівки Управління Державної автомобільної інспекції МВС України, ані

висновок про скасування не містили доказів, які б підтверджували підробку відповідних документів. Суди також зазначили, що сама собою відсутність відповідної інформації в Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДМС України не доводила, що автомобіль заявника був незаконно імпортований або зареєстрований; а також така відсутність не входила до вичерпного переліку підстав для скасування, перелічених у абзаці 3 пункту 40. Вони також наголосили, що транспортний засіб був зареєстрований в Україні шість разів, і кожного разу компетентні органи державної влади проводили необхідні перевірки без жодних заперечень, навіть попри те, що з 2005 року постановою слідчого було заборонено реєстрацію, перереєстрацію або зняття з обліку автомобіля, оскільки він був офіційно визнаний речовим доказом у кримінальному провадженні. З огляду на ці обставини та за відсутності будь-яких доказів, що заявник незаконно придбав автомобіль або подав будь-який підроблений документ для його реєстрації, суди дійшли висновку, що скасування реєстрації на підставі абзацу 3 пункту 40 було незаконним і становило необґрунтоване втручання в його майнові права.

6. Остаточною постановою від 22 жовтня 2014 року Вищий адміністративний суд України (далі – ВАСУ) скасував рішення судів нижчих інстанцій та відмовив у задоволенні позову заявника. Суд погодився з фактологічними висновками судів нижчих інстанцій, але постановив, що вони припустилися помилки у застосуванні норм матеріального права. ВАСУ зазначив, що подання документів, які підтверджували сплату митних зборів, було обов'язковою умовою для реєстрації імпортованого транспортного засобу. Він вважав, що відсутність будь-яких відомостей у Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДМС України щодо відповідного автомобіля свідчила, що його реєстрація була здійснена без сплати необхідних митних зборів або на підставі підроблених документів про сплату митних зборів, і дійшов висновку, що ВРЕР Державної автомобільної інспекції відповідно був зобов'язаний згідно з пунктом 40 Порядку реєстрації транспортних засобів скасувати реєстрацію автомобіля, незалежно від того, кому належав транспортний засіб – чи то особі, яка придбала та ввезла його в Україну без сплати митних зборів, чи іншій особі, яка згодом набула права власності. Таким чином, ВАСУ встановив, що ВРЕР Державної автомобільної інспекції діяв законно, скасувавши реєстрацію автомобіля заявника.

ОЦІНКА СУДУ

СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 1 ПЕРШОГО ПРОТОКОЛУ ДО КОНВЕНЦІЇ

7. Заявник скаржився за статтею 6 Конвенції та статтею 1 Першого протоколу до Конвенції, що рішення національних органів влади про скасування реєстрації його автомобіля були свавільними та суперечили закону.

8. Суд, якому належить провідна роль щодо здійснення юридичної кваліфікації фактів справи (див. рішення у справі «Радомілья та інші проти Хорватії» [ВП] (*Radomilja and Others v. Croatia*) [GC], заяви № 37685/10 та № 22768/12, пункти 114 і 126, від 20 березня 2018 року) вважає, що скарги заявника підлягають розгляду лише за статтею 1 Першого протоколу до Конвенції.

A. Доводи сторін

9. Стосовно прийнятності Уряд доводив, що заявник не вичерпав доступних національних засобів юридичного захисту, оскільки він не подав позов про відшкодування шкоди проти ВРЕР Державної автомобільної інспекції (який у 2003 році незаконно вперше зареєстрував автомобіль на підставі завідомо підроблених документів про сплату митного збору) з метою відшкодування збитків, які він, як стверджується, поніс у зв'язку з подальшим скасуванням реєстрації автомобіля. Уряд також стверджував, що заявник міг ініціювати окреме провадження, щоб отримати рішення суду, яким би було встановлено його право власності на автомобіль, а згодом подати заяву про нову реєстрацію.

10. Стосовно суті справи Уряд доводив, що рішення про скасування реєстрації заявника узгоджувалося з відповідними положеннями національного законодавства та було обґрунтованим, що було підтверджено остаточною постановою ВАСУ у справі заявника. Уряд стверджував, що ця постанова відповідала усталеній практиці національних судів в аналогічних справах. На думку Уряду, відповідне втручання переслідувало законну мету забезпечення безпеки дорожнього руху.

11. Уряд також вказав на відсутність доказів, що це втручання поклало на заявника надмірний індивідуальний тягар. Він стверджував, що держава мала право виправляти помилки, у тому числі ті, які виникли внаслідок її власної недбалості, і зазначив, що заявник міг вимагати від ВРЕР Державної автомобільної інспекції відшкодування будь-якої шкоди, завданої внаслідок незаконної первинної реєстрації транспортного засобу.

12. Своєю чергою, заявник повторив, головним чином, аргументи, висунуті ним у національних судах (див. пункт 4), та наголосив, що, хоча він залишався власником транспортного засобу, скасування його реєстрації – протягом понад 12 років – перешкоджало йому законно користуватися ним або володіти ним.

В. Оцінка Суду

1. Прийнятність

13. Суд зазначає, що у цій справі реєстрацію автомобіля заявника було анульовано через дев'ять років після його первинної, як стверджується, незаконної реєстрації в Україні першим власником, і сам автомобіль залишався у власності заявника без будь-якої можливості законного використання. З огляду на ці обставини Суд вважає, що заявник скористався найпрямішим та найвідповіднішим засобом юридичного захисту, а саме, судовим провадженням в адміністративних судах, оскарживши скасування реєстрації. Це провадження дійшло до суду останньої інстанції, а саме, до ВАСУ, який підтримав оскаржуване скасування.

14. Суд зауважує, що позов про відшкодування шкоди проти ВРЕР Державної автомобільної інспекції не забезпечив би відновлення реєстрації транспортного засобу, що було необхідним заявнику для законного користування своїм автомобілем. Крім того, припущення, що заявник повинен був ініціювати нове судове провадження, спрямоване на відновлення права власності на майно, яким він вже володів і яке було законно зареєстроване на його ім'я протягом багатьох років (без сумнівів органів державної влади щодо його права власності), поклато б на нього надмірний та формальний тягар.

15. Таким чином, заперечення Уряду щодо невичерпання національних засобів юридичного захисту має бути відхилено.

16. Суд зазначає, що ця скарга не є явно необгрунтованою у розумінні підпункту «а» пункту 3 статті 35 Конвенції. Він також зазначає, що вона не є неприйнятною з будь-яких інших підстав. Отже, вона має бути визнана прийнятною.

2. Суть

17. Суд зазначає, що Уряд не заперечив того факту, що у цій справі було втручання у мирне володіння майном заявника. Дійсно, хоча заявник формально зберіг право власності на транспортний засіб, остаточне вилучення свідоцтва про його реєстрацію та номерних знаків позбавило автомобіль цільового призначення та будь-якої значущої економічної корисності. Отже, стверджуване втручання підлягає розгляду за пунктом другим статті 1 Першого протоколу до

Конвенції (див. рішення у справі «Ярославцев проти Росії» (*Yaroslavtsev v. Russia*), заява № 42138/02, пункт 32, від 02 грудня 2004 року).

18. Суд повторює, що будь-який захід, який втручається в захищені статтю 1 Першого протоколу до Конвенції права, має здійснюватися згідно із законом, переслідувати одну або декілька законних цілей та бути пропорційним. У цій справі Суд зауважує, що скасування реєстрації заявника ґрунтувалося на абзаці 3 пункту 40 Порядку реєстрації транспортних засобів. Згідно з цим положенням, у редакції, чинній на момент подій, працівники Державної автомобільної інспекції були зобов'язані скасувати реєстрацію транспортного засобу у разі встановлення фальсифікації ідентифікаційного номера транспортного засобу, перебування транспортного засобу у розшуку правоохоронних органів чи виявлення, що транспортний засіб був зареєстрований, перереєстрований або знятий з обліку на підставі фіктивних або підроблених документів (у тому числі фіктивних митних документів). Саме на таку останню підставу спирався ВПЕР Державної автомобільної інспекції в ході скасування реєстрації автомобіля заявника – рішення, яке згодом було підтверджено ВАСУ.

19. Проте Суд зазначає відсутність доказів того, що будь-який підроблений чи фіктивний документ коли-небудь використовувався для реєстрації транспортного засобу заявника. Як встановлено судами нижчих інстанцій (і що не заперечував ВАСУ), постанова Нікопольського міськрайонного суду від 17 грудня 2010 року про закриття кримінальної справи щодо працівників ВПЕР Державної автомобільної інспекції, на яку посилалося Управління Державної автомобільної інспекції МВС України в ході винесення наказу про скасування реєстрації 183 транспортних засобів, у тому числі заявника (див. пункт 3), не містила згадки про автомобіль заявника та висновків у зв'язку з цим. Однак ВАСУ вважав, що відсутність будь-якого запису про сплату митних зборів у Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДМС України була достатньою для обґрунтування скасування. Проте Суд зазначає, що на той момент Порядок реєстрації транспортних засобів не передбачав таких підстав; лише зміною від грудня 2020 року до підстав для скасування було додано подання документів, які не відповідали відомостям, внесеним до відповідних державних реєстрів. Тією мірою, що ВАСУ на той момент розтлумачив таку відсутність як еквівалент використанню підроблених документів, Суд вважає, що таке тлумачення виходило далеко за межі формулювання пункту 40, не могло бути передбачене заявником і навряд чи могло узгоджуватися з вимогою юридичної визначеності.

20. Однак, навіть якби Суд виходив з припущення, що таке тлумачення було прийнятним згідно з національним законодавством, і

втручання переслідувало законну мету забезпечення безпеки дорожнього руху (як стверджував Уряд), скасування все ще було непропорційним.

21. У зв'язку з цим Суд повторює, що оцінка досягнення справедливого балансу вимагає усестороннього розгляду різних відповідних інтересів, що може вимагати аналізу поведінки сторін, у тому числі застосованих державою засобів та їхнього впровадження, зокрема зобов'язання органів державної влади діяти своєчасно, правильно та послідовно (див., наприклад, рішення у справах «Москаль проти Польщі» (*Moskal v. Poland*), заява № 10373/05, пункти 69 – 74, від 15 вересня 2009 року та «Біджієва проти Росії» (*Bidzhiyeva v. Russia*), заява № 30106/10, пункт 64, від 05 грудня 2017 року).

22. У цій справі добросовісність заявника не оскаржується і ніколи не ставилася під сумнів на національному рівні: він придбав на вільному ринку транспортний засіб, який вже був зареєстрований, і належним чином перереєстрував його на своє ім'я (згідно із законом), надавши всі необхідні документи, які були перевірені та прийняті компетентним органом без заперечень. Таким чином, Суд вважає, що, зареєструвавши транспортний засіб, органи державної влади дали заявнику законну надію, що він зможе продовжувати спокійно користуватися своїм майном. Однак, через три роки після придбання транспортного засобу та через дев'ять років після його первинної реєстрації, реєстрацію було анульовано у зв'язку з відсутністю будь-якого запису в Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДМС України щодо митного оформлення транспортного засобу (така відсутність розглядалася як доказ підробки в ході первинної реєстрації).

23. На думку Суду, така послідовність подій ілюструє основоположну несправедливість національної правової системи, яка накладає абсолютне та автоматичне зобов'язання скасувати реєстрацію за таких обставин, і яка не дозволяє органам державної влади ані врахувати власну помилку, ані оцінити різні відповідні інтереси. Така нормативно-правова база наражає осіб на необмежений ризик втрати свого майна внаслідок дій чи бездіяльності, за які вони не несуть відповідальності. У цій справі це призвело до того, що заявник, добросовісність якого є безперечною, не міг користуватися своїм транспортним засобом протягом понад 12 років.

24. Суд не може не зазначити, що суди нижчих інстанцій намагалися тлумачити чинну нормативно-правову базу згідно з Конвенцією, постановивши, *inter alia*, що скасування реєстрації допустиме лише у разі, якщо справжній власник особисто посилався на сфальсифіковані документи. Однак цей підхід був скасований ВАСУ, який, як остання інстанція, застосував протилежне тлумачення та підтвердив, що реєстрація транспортного засобу мала бути анульована

автоматично після встановлення порушень, незалежно від плину часу чи поведінки та добросовісності поточного власника.

25. З огляду на наведене Суд вважає, навіть припустивши, що втручання було законним, скасування реєстрації заявника поклато на нього надмірний тягар, який був несумісним з вимогами статті 1 Першого протоколу до Конвенції (див. рішення у справі «Арутюнов проти Росії» (*Arutyunov v. Russia*), заява № 5552/06, пункти 33 – 35, від 18 грудня 2018 року).

26. З цього випливає, що було порушено статтю 1 Першого протоколу до Конвенції.

ЗАСТОСУВАННЯ СТАТТІ 41 КОНВЕНЦІЇ

27. Заявник, по суті, стверджував, що ситуація, в якій він опинився, коли реєстрація його транспортного засобу була незаконно анульована, що позбавило його можливості користуватися ним понад 12 років, має бути припинена. Він також доводив, що за відсутності державної реєстрації комерційна вартість його автомобіля значно зменшилася.

28. Уряд стверджував, що реєстрація транспортного засобу була анульована законно.

29. З огляду на свій висновок за статтею 1 Першого протоколу до Конвенції Суд вважає, що встановлення порушення у цьому рішенні саме собою становить достатню справедливу сатисфакцію у зв'язку з вимогою заявника.

ЗА ЦИХ ПІДСТАВ СУД ОДНОГОЛОСНО

1. *Оголошує* заяву прийнятною;
2. *Постановляє*, що було порушено статтю 1 Першого протоколу до Конвенції;
3. *Постановляє*, що встановлення порушення саме собою становить достатню справедливу сатисфакцію будь-якої моральної шкоди, завданої заявнику;
4. *Відхиляє* решту вимог заявника щодо справедливої сатисфакції.

РІШЕННЯ У СПРАВІ «АНТОНЯН ПРОТИ УКРАЇНИ»

Учинено англійською мовою та повідомлено письмово 22 січня 2026 року відповідно до пунктів 2 і 3 Правила 77 Регламенту Суду.

Мартіна Келлер
(*Martina Keller*)
Заступник Секретаря

Андреас Зюнд
(*Andreas Zünd*)
Голова