



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

---

1959 • 50 • 2009

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СУД З ПРАВ ЛЮДИНИ

П'ЯТА СЕКЦІЯ

**СПРАВА «ГРИМКОВСЬКА ПРОТИ УКРАЇНИ»  
(CASE OF GRIMKOVSKAYA v. UKRAINE)**

*(Заява № 38182/03)*

РІШЕННЯ

СТРАСБУРГ

21 липня 2011 року

**ОСТАТОЧНЕ**

21/10/2011

*Це рішення стало остаточним відповідно до пункту 2 статті 44 Конвенції. Воно може підлягати редакційним виправленням.*

**У справі «Гримковська проти України»**

Європейський суд з прав людини (п'ята секція) (далі — Суд), засідаючи палатою, до складу якої увійшли:

Дін Шпільманн (Dean Spielmann), Голова,

Елізабет Фура (Elisabet Fura),

Бошт'ян М. Зупанчіч (Bostjan M. Zupancic),

Ізабель Берро-Лефевр (Isabelle Berro-Lefevre),

Енн Пауер (Ann Power),

Ганна Юдківська (Ganna Yudkivska),

Ангеліка Нусбергер (Angelika Nußberger), судді,

та Клаудія Вестердік (Claudia Westerdiek), Секретар секції, після наради за зачиненими дверима 28 червня 2011 року постановляє таке рішення, яке було ухвалено того ж дня.

**ПРОЦЕДУРА**

1. Справу розпочато за заявою (№ 38182/03), поданою проти України до Суду на підставі статті 34 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (далі — Конвенція) громадянкою України Кларою Василівною Грищенко. Її першу заяву було підготовлено 20 жовтня 2003 року та надіслано поштою 21 жовтня 2003 року.

2. 22 грудня 2003 року пані Грищенко повідомила Суд, що вона не має наміру бути заявницею у цій справі. Натомість вона виявила бажання представляти інтереси своєї дочки Наталії Миколаївни Гримковської (далі — заявниця). Вона також подала підписану заявницею довіреність, видану на її ім'я.

3. 28 червня 2004 року Суд отримав нову заяву без дати за підписом заявниці, в якій як представника було вказано пані Грищенко.

4. Уряд України (далі — Уряд) представляла його Уповноважений — В. Лутковська.

5. В обох заявах стверджувалося, що житло, приватне та сімейне життя заявниці зазнали значної шкоди через функціонування магістральної дороги, а національні суди свавільно відмовили у задоволенні її вимог, які стосувалися цієї проблеми, не давши відповіді на її головні доводи.

6. 23 листопада 2004 року Голова другої секції вирішив повідомити Уряд про заяву. Також було вирішено розглядати питання прийнятності та суті заяви одночасно (пункт 1 статті 29). Згодом справу було направлено до новосформованої п'ятої секції (пункт 1 правила 25 і пункт 1 правила 52 Регламенту Суду).

**ФАКТИ**

## I. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

7. Заявниця народилася в 1966 році і живе в м. Краснодарі.

### **A. Вплив функціонування магістральної дороги М04 на житло, приватне та сімейне життя заявниці**

8. Заявниця є власницею будинку по вул. Ч. у м. Краснодарі, де вона проживає з батьками та неповнолітнім сином Д. Г.

9. Відповідно до пояснень Уряду з 1983 року вулиця Ч. була частиною радянської міжреспубліканської автомагістралі від м. Кишинєва (Молдова) до м. Волгограда (Російська Федерація). У 1998 році (після розпаду СРСР) органи влади України здійснили інвентаризацію доріг і класифікували частину магістральної дороги, що проходила через вулицю заявниці, як магістральну дорогу М04 Київ — Луганськ — Ізварине.

10. Заявниця стверджувала, що до інвентаризації 1998 року магістральна дорога Кишинєв — Волгоград ніколи не проходила через вулицю Ч. До цього вона проходила через вулицю П. у м. Краснодарі. Вулиця Ч., яка є лише 6 метрів завширшки, межує з приватними будинками та садами і є цілком непридатною для забезпечення транзитного руху автотранспорту через місто. Вона не має дренажної системи, тротуарів і відповідного покриття, здатного витримувати важкий вантажний автотранспорт, і з самого початку планувалася як виключно житлова вулиця. У 1998 році під час інвентаризації Управлінням архітектури та містобудування Виконавчого комітету Краснодонської міської ради вперше було ухвалено рішення, що магістральна дорога М04 повинна проходити через вулицю Ч. На підтвердження цього заявниця надала копію листа, який було направлено зазначеним управлінням 9 жовтня 1998 року на адресу Луганського дорожнього проектно-пошукового управління «Дорпроект» і в якому повідомлялось, що управління дало згоду на проходження магістральної дороги М04 через низку вулиць у м. Краснодарі, включно з вулицею Ч.

11. Заявниця повідомила, що через зміни у русі транспорту її будинок зрештою став фактично непридатним для життя. Він зазнавав значної шкоди від вібрації та шуму, які створювали кілька сотень вантажних автомобілів, що проїжджали щогодини. Крім того, за цей час значною мірою підвищився рівень забруднення повітря, а в невідповідному покритті дороги утворилися численні вибоїни. Проїжджаючи цими вибоїнами, автотранспорт здійснював додаткові викиди газів і здіймав хмари пилу. Намагаючись відремонтувати дорогу, дорожні служби почали заповнювати вибоїни дешевими матеріалами, такими

як відпрацьована порода з найближчих шахт, яка мала високий рівень вмісту важких металів.

12. 15 травня 2002 року у відповідь на скарги мешканців вулиці Державна санітарно-епідеміологічна служба в Луганській області здійснила заміри рівня забруднення повітря біля кількох будинків по вул. Ч., включно з будинком заявниці. Протягом тестової 1 години було зареєстровано 129 автомобілів, що проїхали по вулиці, з яких 71 (55 %) допустив перевищення граничнодопустимого рівня вмісту шкідливих речовин (двоокису азоту, окису вуглецю, граничних вуглеводнів, свинцю, міді тощо). Крім того, було встановлено, що вміст міді та свинцю у піднятому в повітря пилу перевищив санітарну норму в 23 та 7,5 рази відповідно. Експертна група також засвідчила, що дорожнє покриття було пошкоджене.

13. Як доказ пошкодження будинку заявниці надала акт від 31 травня 2002 року, підписаний членами комісії у складі депутата міської ради, голови квартального комітету та приватної особи. Члени комісії засвідчили, що вони перевірили стан будинку і виявили, що він пошкоджений. Зокрема, фундамент був тріснутий, а стіни — вкриті вугільним пилом, який, як стверджувалось, використовували для залагування вибоїн під час поточного ремонту дороги і який згодом був піднятий в повітря автотранспортом. Комісія також відзначила, що дорожнє покриття поруч із будинком заявниці було дуже пошкоджене, що посилювало вібрацію від проїжджаючого автотранспорту, спричиняло вібрацію меблів у будинку заявниці та призводило до того, що зі стелі та стін час від часу відпадала штукатурка.

14. Як докази заподіяння шкоди здоров'ю заявниці надала медичні довідки, які підтверджують, що її батько, мати та неповнолітній син мають численні хвороби. Батьку заявниці, 1939 року народження, зокрема, було поставлено діагноз: хронічний ерозійний гастродуоденіт, хронічний бронхіт, пневмонічний фіброз, атеросклероз, гіпертонія, кардіосклероз та інші захворювання, що в сукупності в квітні 2001 року призвели до встановлення йому 2 групи інвалідності.

15. Також було встановлено, що мати заявниці (пані Грищенко), 1946 року народження, хворіла, зокрема, на виразку, хронічний бронхіт, легеневу недостатність, ішемічну хворобу серця, деформуючий остеоартроз, остеохондроз та інші захворювання.

16. Неповнолітній син заявниці Д. Г., 1994 року народження, з 1997 року почав часто хворіти на респіраторні захворювання. У 1998 році у нього було діагностовано вторинний імунodefіцитний стан, неревматичний кардит і дискінезію жовчовивідних шляхів. У 2000 році Д. Г. було поставлено діагноз: гіперзбуджуваність і гіперактивність. Під час стаціонарного лікування в листопаді 2002 року у Д. Г. було виявлено надмірний вміст міді та свинцю в крові та сечі, а також

діагностовано хронічне отруєння солями важких металів, хронічний токсичний гепатит і токсичний енцефаліт.

17. 12 липня 2003 року Краснодонська дитяча лікарня рекомендувала сину заявниці змінити місце проживання. У висновку, зокрема, зазначено:

«Враховуючи, що дитина з народження проживає в екологічно забрудненому районі (значне забруднення повітря та ґрунту солями важких металів, сульфідним ангідридом, граничними та неграничними вуглеводнями), необхідна зміна його місця проживання».

### **В. Адміністративні рішення стосовно шкоди, спричиненої функціонуванням магістральної дороги М04**

18. Пані Грищенко неодноразово від імені сім'ї зверталася в різні державні органи (включаючи Президента України, Державну санітарно-епідеміологічну службу, міські органи влади та органи прокуратури) зі скаргами на те, що дорога М04 є джерелом неприпустимого рівня шкоди та забруднення навколишнього середовища. Згідно з матеріалами справи, перші скарги вона подала не пізніше 2000 року. З різних підстав аналогічні скарги було подано також особисто та колективно іншими мешканцями вулиці Ч. Із матеріалів справи незрозуміло, які заходи, якщо вони мали місце, органи влади вживали у відповідь на вказані скарги до травня 2002 року.

19. 28 травня 2002 року після дослідження рівня забруднення повітря, здійсненого 15 травня 2002 року (згаданого у п. 12), головний санітарний лікар Луганської області дав вказівку міському голові м. Краснодона розглянути питання щодо припинення транзитного руху автотранспорту по вулиці Ч. та проведення капітального ремонту дорожнього покриття на цій вулиці. У своїй постанові він зазначив, що об'їзний проїзд по вулиці Ч. було передбачено як тимчасовий захід і що активний дорожній рух зруйнував покриття дороги. Далі він зазначив, що рівень забруднення атмосферного повітря на вулиці Ч. є таким, що порушує Закон України «Про охорону атмосферного повітря», і що таке забруднення повітря може мати шкідливий вплив на здоров'я мешканців.

20. У невстановлену дату пані Грищенко звернулася до прокуратури м. Краснодона зі скаргою на забруднення атмосферного повітря і вимагала порушення кримінальної справи за цим фактом.

21. 13 червня 2002 року прокуратура м. Краснодона відмовила у задоволенні її вимог, мотивуючи це рішення тим, що, хоча факт надмірного забруднення атмосферного повітря був безспірним, не було причинно-наслідкового зв'язку між ним та будь-якими кримінально-караними діями будь-якої посадової особи. Також не було виявлено ознак того, що рішення про використання вулиці Ч. як об'їз-

їзної дороги було незаконним. Щодо ремонту дороги прокуратура внесла припис виконавчому комітету Краснодонської міської ради (далі — Виконавчий комітет) усунути порушення законодавства про охорону навколишнього середовища. Прокуратура додатково повідомила пані Грищенко, що згідно з наявною інформацією ремонтні роботи було заплановано на червень 2002 року.

22. 16 червня 2002 року вулицю Ч. було закрито для подальшого руху автомобільного транспорту.

23. 2 липня 2002 року прокуратура Луганської області повідомила пані Грищенко, що 18 червня 2002 року Виконавчий комітет прийняв рішення про проведення ремонтних робіт на вулиці Ч.

24. 24 жовтня 2002 року начальник Краснодонського міського відділу внутрішніх справ рекомендував міській владі відшукати кошти для ремонту дорожнього покриття вулиць Ч. та Л.

25. 1 липня 2003 року Служба автодоріг у Луганській області Державної служби автомобільних доріг України направила лист міському голові м. Краснодона, яким підтвердила, що частина автодороги М04 в області не була достатньо пристосована для забезпечення підвищеного руху автотранспорту та що існувала нагальна потреба у спорудженні об'їзних доріг, які б оминали населені пункти, у тому числі м. Краснодон. Однак через недостатнє фінансування ці роботи не було виконано, і Служба автодоріг у Луганській області звернулась до вищестоящої організації з проханням вирішити цю ситуацію. Далі вона висловила пропозицію, щоб міська влада реконструювала міську частину автодороги за рахунок отриманих від автомобільного збору коштів, які знаходились на рахунках міського казначейства.

26. 6 червня 2006 року Управління житлово-комунального господарства повідомило Виконавчий комітет, що ремонт покриття дороги по вулиці Ч. включено в План розвитку міста на 2006 рік. Однак фінансування для проведення робіт не було отримано. Далі управління зазначало, що м. Краснодон не має альтернативних доріг, які б відповідали вимогам об'їзної дороги, і що використання з цією метою вулиці Ч., яка для цього не пристосована, призвело до значного погіршення її покриття.

27. 27 червня 2006 року Головний державний санітарний лікар Луганської області підтвердив у своєму листі, що рух автотранспорту по вулиці Ч. не здійснюється, вулицю перекрито бетонними блоками та іншими спорудами.

28. 24 листопада 2010 року заявниця повідомила Суд без надання будь-яких підтверджуючих матеріалів, що використання вулиці Ч. як магістральної дороги було відновлено без проведення будь-якого ґрунтового ремонту.

### **С. Цивільний позов до Виконавчого комітету Краснодонської міської ради**

29. У 2001 році пані Грищенко звернулась до суду з позовом в інтересах заявниці з вимогою зобов'язати Виконавчий комітет Краснодонської міської ради надати сім'ї інше житло та стягнути 5000 гривень відшкодування за шкоду, завдану їхньому будинку і здоров'ю функціонуванням магістральної дороги М04.

30. Під час провадження суд дослідив документи, представлені заявницею, та заслухав посадових осіб міських органів з питань архітектури, житлово-комунального господарства, автодоріг, а також працівників ДАІ. Головний архітектор м. Краснодона заявив, що вулиця Ч. є завширшки сім метрів, вона не має дренажної системи або тротуарів, оскільки не було фінансування для їх облаштування. Представник Управління житлово-комунального господарства визнав, що обслуговування вулиці Ч. частково перебувало у віданні його управління і мало фінансуватися «Укравтодором» і за рахунок автомобільного збору. Оскільки фінансування не надходило, то вулицю належним чином не ремонтували. Він також висловив думку, що до пошкодження будинку заявниці швидше призвели недоліки споруди, а не функціонування магістральної дороги. Представник Служби автомобільних доріг заявив, що вулиця Ч., як частина автомобільної дороги міжнародного значення, перебувала в спільному управлінні цієї служби та «Укравтодору». Крім того, представник ДАІ вказав, що протягом кількох попередніх років не було скарг щодо автопригод по вулиці Ч. і що двічі на рік органи ДАІ перевіряли стан дороги.

31. 18 січня 2002 року Краснодонський міський суд відмовив у задоволенні позову пані Грищенко. Повний текст мотивувальної частини рішення викладений наступним чином:

«У суді встановлено, що по вулиці Ч. у м. Краснодоні проходить автомагістральна дорога загальнодержавного значення М04 Київ — Луганськ — Ізварине.

Позивачка не надала суду доказів того, що з вини виконкому ця дорога експлуатується з порушенням технічних вимог, що встановлені для цієї категорії доріг. Позивачка не вказала, які саме норми порушено.

Крім того, позивачка не надала доказів того, що саме з вини Краснодонського міськвиконкому порушено її законні права, а саме: її будинок руйнується, вона та її сім'я страждають від різноманітних захворювань, що спричиняють моральні страждання.

На підставі вищевикладеного, суд вважає за необхідне відмовити у задоволенні позову за безпідставністю».

32. Пані Грищенко подала апеляцію. Посилаючись, головним чином, на статтю 50 Конституції України та Закон України «Про охорону атмосферного повітря», вона зазначала, зокрема, що суд першої ін-

станції, акцентуючи увагу на питанні ремонту дороги, відхилився від предмета її позову. Фактично вона не вимагала зобов'язати відремонтувати вулицю, натомість вона вимагала переселення, оскільки, на її думку, вулиця, насамперед, була повністю непридатною для забезпечення функціонування магістральної дороги. Відповідач був винним не тільки в тому, що дозволив транзитний рух автотранспорту, але і в нездатності організувати систематичний контроль з боку органів ДАІ, природоохоронних і санітарних служб задля забезпечення безпеки і заходів, спрямованих на захист навколишнього середовища від забруднення. Позивачка стверджувала, що свідки надали неточну інформацію. Зокрема, по вулиці Ч. мали місце численні автодорожні пригоди, що підтверджувала долучена до матеріалів справи відповідь органів ДАІ на одну зі скарг жителів із цього питання. Пані Грищенко також скаржилась на те, що суд відмовився викликати посадових осіб екологічної та санітарно-епідеміологічної служб для надання повної інформації про екологічний стан навколо дороги і, таким чином, не забезпечив їй та її сім'ї право доступу до інформації про стан навколишнього середовища.

33. 10 червня 2002 року апеляційний суд Луганської області відмовив у задоволенні апеляційної скарги. Повний текст мотивувальної частини ухвали є таким:

«Відмовляючи у задоволенні позовних вимог Гримковської Н. Н., суд правомірно дійшов висновку про те, що автодорога М04 Київ — Луганськ — Ізварине закріплена на праві повного господарського відання за корпорацією «Укравтодор», ... а не за виконавчим комітетом Краснодонської міської ради.

Позивачка не надала суду будь-яких доказів того, що відповідач завдав їй моральної шкоди, та не вказала правових підстав для відшкодування моральної шкоди та заміни домоволодіння. <...>»

34. 8 липня 2002 року пані Грищенко подала касаційну скаргу. Вона вказала, що, на її погляд, Виконавчий комітет Краснодонської міської ради був належним відповідачем. На підтвердження цього вона надала лист Служби автодоріг у Луганській області від 6 червня 2002 року, яким її було повідомлено про те, що вулиця Ч. не перебуває на балансі служби та є в сфері управління міської влади. Далі вона стверджувала, що суд взагалі не дослідив, чи було законним і обґрунтованим прийняте в жовтні 1998 року Управлінням архітектури та містобудування м. Краснодона рішення про дозвіл транзитного руху автотранспорту через вулицю Ч. Вона вважала, що воно було незаконним, оскільки перетворило вулицю завширшки 6 метрів на магістральну дорогу загальнодержавного значення, особливо, беручи до уваги те, що надалі міська влада не організувала належний екологічний контроль та управління дорогою. Крім того, пані Грищенко послалась на те, що перші заміри рівня забруднення повітря було



зроблено лише в травні 2002 року після численних скарг мешканців вулиці.

35. 21 липня 2003 року Верховний Суд України не знайшов підстав для передачі справи на розгляд складу судової палати.

## II. ВІДПОВІДНЕ НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

### **A. Конституція України від 28 червня 1996 року**

36. Відповідні положення Конституції передбачають таке:

#### **Стаття 16**

«Забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи — катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави».

#### **Стаття 50**

«Кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди. <...>»

### **B. Закон України від 16 жовтня 1992 року № 2707-XII «Про охорону атмосферного повітря»**

37. Відповідні положення вищезазначеного Закону у редакції, чинній протягом періоду, який має відношення до справи, передбачають таке:

#### **Стаття 12. Обмеження, тимчасова заборона (зупинення) або припинення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря і впливу фізичних та біологічних факторів на його стан**

«Господарська чи інші види діяльності, пов'язані з порушенням умов і вимог до викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря і рівнів впливу фізичних та біологічних факторів на його стан, передбачених дозволами, може бути обмежена, тимчасово заборонена (зупинена) або припинена відповідно до законодавства».

#### **Стаття 13. Регулювання рівнів впливу фізичних та біологічних факторів на стан атмосферного повітря**

«...»

<...> Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації та громадяни — суб'єкти підприємницької діяльності зобов'язані вживати необхідних заходів до запобігання та недопущення перевищення встановлених рівнів впливу фізичних та біологічних факторів на стан атмосферного повітря і здоров'я людини».

**Стаття 17. Заходи щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересувних засобів****і установок та впливу їх фізичних факторів**

«З метою відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря транспортними та іншими пересувними засобами і установками та впливу пов'язаних з ними фізичних факторів здійснюються:

розроблення та виконання комплексу заходів щодо зниження викидів, знешкодження шкідливих речовин і зменшення фізичного впливу під час проектування, виробництва, експлуатації та ремонту транспортних та інших пересувних засобів і установок;

переведення транспортних та інших пересувних засобів і установок на менш токсичні види палива;

раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до транспортних шляхів;

виведення з густонаселених житлових кварталів за межі міста транспортних підприємств, вантажного транзитного автомобільного транспорту;

обмеження в'їзду автомобільного транспорту та інших транспортних засобів та установок у сельбищні, курортні, лікувально-оздоровчі, рекреаційні та природно-заповідні зони, місця масового відпочинку та туризму;

поліпшення стану утримання транспортних шляхів і вуличного покриття;

впровадження в містах автоматизованих систем регулювання дорожнього руху;

удосконалення технологій транспортування і зберігання палива, забезпечення постійного контролю за якістю палива на нафтопереробних підприємствах та автозаправних станціях;

впровадження та вдосконалення діяльності контрольно-регулювальних і діагностичних пунктів та комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок.

Проектування, виробництво та експлуатація транспортних та інших пересувних засобів і установок, вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів, забороняються».

**Стаття 21. Відвернення і зниження шуму**

«З метою відвернення, зниження і досягнення безпечних рівнів виробничих та інших шумів повинні забезпечуватися:

<...>

удосконалення конструкцій транспортних та інших пересувних засобів і установок та умов їх експлуатації, а також утримання в належному стані залізничних і трамвайних колій, автомобільних шляхів, вуличного покриття;

розміщення підприємств, транспортних магістралей, аеродромів та інших об'єктів з джерелами шуму під час планування і забудови населених пунктів відповідно до встановлених законодавством санітарно-гігієнічних вимог, будівельних норм та карт шуму;

<...>

організаційні заходи для відвернення і зниження виробничих, комунальних, побутових і транспортних шумів, включаючи запровадження раціональних схем і режимів руху транспорту та інших пересувних засобів і установок у межах населених пунктів. <...>»

**С. Державні будівельні норми України, ДБН В.2.3-4-2000 (від 2000 року), затверджені Наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України**

38. Відповідне положення вищезазначеного акту в редакції, чинній протягом періоду, який має відношення до справи, передбачає:

«При проектуванні нових та реконструкції існуючих автомобільних доріг державного значення їх траси прокладають, як правило, в обхід існуючих населених пунктів».

### III. ВІДПОВІДНІ МІЖНАРОДНІ ДОКУМЕНТИ

39. Орхуська Конвенція (Конвенція про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля, ЕСЕ/СЕР/43) була прийнята 25 червня 1998 року Європейською економічною комісією ООН і набрала чинності 30 жовтня 2001 року. Україна ратифікувала Конвенцію 6 липня 1999 року.

Орхуська Конвенція застосовується у таких сферах:

— розвиток доступу громадськості до інформації, якою володіють державні органи, зокрема шляхом забезпечення прозорого та доступного розповсюдження важливої інформації;

— сприяння участі громадськості у прийнятті рішень з питань, що стосуються впливу на навколишнє середовище. Зокрема, передбачено забезпечення участі громадськості вже на ранньому етапі процедури прийняття таких рішень, «коли є всі можливості для розгляду різних варіантів і коли участь громадськості може бути найефективнішою». Результати участі громадськості мають бути враховані при прийнятті остаточного рішення, яке також має бути оприлюднено;

— створення умов для доступу до судів з приводу законодавства щодо охорони навколишнього середовища та доступу до інформації.

40. 27 червня 2003 року Парламентська асамблея Ради Європи прийняла Рекомендацію 1614 (2003) про навколишнє середовище та права людини. У відповідному положенні цієї рекомендації передбачено таке:

«9.9. Асамблея рекомендує Урядам країн-членів:

і. забезпечити належний захист життя, здоров'я, сімейного та приватного життя, фізичної недоторканості і приватної власності осіб відповідно до статей 2, 3 та 8 Європейської конвенції про права людини та статті 1 Додаткового протоколу до неї, також звертаючи особливу увагу на необхідність охорони навколишнього середовища;

ii. визнати в національному законодавстві, бажано на конституційному рівні, право людини на здоров'я, життєздатне та належне навколишнє середовище, що включає об'єктивний обов'язок держав захищати навколишнє середовище;

iii. гарантувати процесуальні права осіб на доступ до інформації, участі громадськості у прийнятті рішень і доступ до правосуддя з питань охорони навколишнього середовища, передбачених Орхуською Конвенцією;

<...>»

## ПРАВО

### I. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 8 КОНВЕНЦІЇ

41. Заявниця скаржилась, що, спрямувавши магістральну дорогу М04 по її вулиці, яка не була пристосована для цього, та не забезпечивши належний контроль за екологічним станом дороги та управління нею, органи влади м. Краснодона порушили її право на користування своїм житлом, а також право на приватне та сімейне життя. Вона послалась у зв'язку з цим на статтю 8 Конвенції, яка передбачає таке:

«1. Кожен має право на повагу до свого приватного і сімейного життя, до свого житла і кореспонденції.

2. Органи державної влади не можуть втручатись у здійснення цього права, за винятком випадків, коли втручання здійснюється згідно із законом і є необхідним у демократичному суспільстві в інтересах національної та громадської безпеки чи економічного добробуту країни, для запобігання заворушенням чи злочинам, для захисту здоров'я чи моралі або для захисту прав і свобод інших осіб».

#### **A. Прийнятність**

42. Уряд зазначив, що у нього виникло питання з приводу особи заявниці, а саме: кого у цій справі потрібно вважати заявницею — Клару Грищенко чи Наталію Гримковську.

43. Далі Уряд стверджував, що якщо заява подана Наталією Гримковською, вона має бути відхилена у зв'язку з невідповідністю положенням Конвенції *ratione personae*. Зокрема, він зауважив, що Наталія Гримковська не може вважатись потерпілою внаслідок порушення статті 8, оскільки вона не була стороною у відповідній цивільній справі, яка розглядалася на національному рівні. В іншому разі її скарга має бути оголошена непринятною через невичерпання всіх національних засобів юридичного захисту. У будь-якому випадку скаргу подано з порушенням шестимісячного строку, встановленого Конвенцією, тому що заява за підписом Наталії Гримковської не містить дати, а датою її реєстрації в Суді є 28 червня 2004 року, тоді як остаточне рішення, прийняте на національному рівні у цивільній справі пані Грищенко, датоване 21 липня 2003 року.

44. Уряд також стверджував, що якщо пані Грищенко є належним заявником, скаргу потрібно визнати неприйнятною з підстав невичерпання національних засобів юридичного захисту. Вона звернулась до суду з позовом до Виконавчого комітету, який був неналежним відповідачем. Пані Грищенко ніколи не зверталась із позовом до Державної служби автомобільних доріг України («Укравтодору»), яка відповідно до висновків національних судів була відповідальною за утримання магістральної дороги М04.

45. Заявниця не погодилась. Вона зазначила, що заява стосувалась інтересів всієї її сім'ї. Однак вона хотіла бути заявницею, оскільки була власником будинку. Крім того, саме від свого імені пані Грищенко звернулась до національного суду з позовом про відшкодування шкоди та переселення. Далі заявниця стверджувала, що вона не була зобов'язана подавати позов до «Укравтодору», оскільки, на її думку, Виконавчий комітет був відповідальний за утримання вулиці Ч. Також саме Виконавчим комітетом було дозволено транзитний рух по вулиці Ч. Крім того, він не організував належний контроль цієї частини дороги державтоінспекцією або екологічними та санітарними службами з метою забезпечення заходів з безпеки та запобігання забрудненню. Таким чином, суть її скарги за статтею 8 Конвенції було належним чином викладено у національних судах.

46. Суд зазначає, що заявниця проживає по вулиці Ч. і надала значну кількість інформації про її особисті страждання внаслідок визначення вулиці частиною магістральної дороги загальнодержавного значення. Таким чином, її скарга не може вважатись несумісною *ratione personae* з положеннями Конвенції. Отже, заперечення Уряду щодо статусу заявниці як потерпілої має бути відхилено.

47. Суд далі звертає увагу, що судові органи, зокрема апеляційний суд Луганської області, розглядали цивільний позов пані Грищенко як поданий від імені заявниці (див. п. 33 вище). Отже, перше заперечення Уряду щодо невичерпання всіх національних засобів юридичного захисту також має бути відхилено.

48. Щодо доводів Уряду, що заяву було подано після закінчення шестимісячного строку, Суд зазначає, що 22 грудня 2003 року пані Грищенко вперше повідомила Суд про свій намір діяти від імені своєї дочки у конвенційному провадженні та надала відповідну довіреність, підписану заявницею. Вказана дата знаходиться в межах шестимісячного строку від дати ухвалення 21 липня 2003 року остаточного рішення в цивільному провадженні на національному рівні. Суд вважає, що за таких обставин той факт, що першу заяву (складену 20 і відправлену поштою 21 жовтня 2003 року) підписала пані Грищенко і що згодом заявниця особисто підписала нову заяву з тими ж скаргами, яку Суд отримав 28 червня 2004 року, не може тлумачитись проти

неї. Таким чином, Суд відхиляє заперечення Уряду стосовно недотримання шестимісячного строку.

49. Нарешті, щодо другого заперечення Уряду стосовно невичерпання всіх можливих засобів захисту, зокрема, стосовно того, що цивільний позов мав бути поданий до «Укравтодору», та беручи до уваги матеріали справи (див. пункти 21, 24–26 та 30 вище), Суд вважає, що доводи заявниці щодо відповідальності Виконавчого комітету за утримання вулиці Ч. були небезпідставними. Більш важливим, однак, є те, що предмет заяви до Суду стосується, головним чином, не ремонтних робіт по вулиці Ч., а радше відповідності Конвенції: (i) дозволу міської влади на визначення вулиці частиною магістральної дороги; (ii) її стверджуваної бездіяльності щодо впровадження заходів з охорони довкілля, спрямованих на забезпечення функціонування автодороги у відповідності з чинним законодавством. Уряд не пояснив, яким чином такі питання могли бути вирішені у провадженні з розгляду позову до «Укравтодору». Отже, це заперечення має бути відхилено.

50. Взагалі Суд вважає, що заява у цій частині не є явно необґрунтованою у значенні підпункту «а» пункту 3 статті 35 Конвенції. Суд також вказує, що заява не є неприйнятною з будь-яких інших підстав. Таким чином, вона має бути оголошена прийнятною.

## **В. Суть**

### **1. Доводи сторін**

#### **(а) Заявниця**

51. Заявниця стверджувала, що прийняте в 1998 році рішення про визначення вулиці Ч. частиною магістральної дороги було незаконним і свавільним, оскільки об'їзні автодороги державного значення мають бути прокладені за межами населених пунктів. Враховуючи те, що станом на жовтень 1998 року, коли влада реалізувала програму інвентаризації доріг, належної об'їзної дороги не було, органам влади слід було спрямувати автомобільну дорогу М04 по вулиці П., яка раніше була ділянкою магістральної дороги Кишинів — Волгоград. Рішення спрямувати об'їзну дорогу через населену вулицю завширшки 6 метрів із приватними будинками, розташованими за 4–5 метрів від дороги, було свавільним.

52. Крім того, ухваливши це рішення, міська влада взагалі не вжила заходів, спрямованих на забезпечення регулярного контролю за станом вулиці з боку органів ДАІ, а також заходів з охорони довкілля з метою зменшення рівня забруднення повітря, спричиненого транзитним вантажним автотранспортом. Забруднення повітря та інші

шкідливі фактори не перевірялись протягом декількох років підряд, і лише після численних скарг мешканців вулиці в травні 2002 року було здійснено аналіз рівня забруднення повітря та прийнято рішення про зупинення руху. Крім того, щоб домогтися виконання цього рішення, мешканці вулиці повинні були вдаватися до масових акцій протесту. У будь-якому випадку, хоча рух було зупинено, не було здійснено жодних заходів з ремонту пошкодженого дорожнього покриття або очищення ґрунту.

53. У результаті будинок заявниці було пошкоджено, а здоров'я членів її сім'ї зазнало непоправної шкоди. Вони мали отримати відшкодування заподіяної шкоди від Виконавчого комітету. Однак національні суди свавільно відмовили у задоволенні її позову з цього питання, відмовившись належним чином розглянути її головні доводи.

### **(b) Уряд**

54. Уряд заперечив проти цієї точки зору.

55. Він стверджував, насамперед, що у справі було недостатньо доказів того, що страждання заявниці досягли того рівня, який призводить до застосовності статті 8 Конвенції. Пошкодження будинку від вібрації було підтверджено групою осіб, які не були компетентними для надання таких висновків. З іншого боку, компетентний представник управління житлово-комунального господарства під час судового розгляду висловив думку, що будинок імовірноше дав тріщини одразу після спорудження. У справі також відсутні належні докази причинно-наслідкового зв'язку між функціонуванням магістральної дороги та захворюваннями членів сім'ї заявниці. Уряд також заперечував без надання доказів достовірності медичних довідок, виданих міською лікарнею, вказуючи, що їх підготувала сестра заявниці. Крім того, у цьому місці були інші джерела забруднення повітря, такі як відвали породи, які утворювались у результаті вуглевидобувної діяльності та горіли. Взагалі значна частина України потерпає від різних екологічних проблем і немає ознак, які б свідчили, що екологічне навантаження, від якого потерпала сім'я заявниці, було в якійсь мірі більшим, ніж навантаження решти населення.

56. Уряд також стверджував, що, навіть якщо припустити, що він мав будь-які зобов'язання перед заявницею на підставі статті 8 Конвенції, ним було вжито всіх необхідних заходів, щоб забезпечити справедливий баланс між її інтересами та інтересами суспільства. По-перше, транзитний проїзд автотранспорту здійснювався по вулиці Ч. з 1983 року. У 1998 році статус вулиці як частини магістральної дороги було лише підтверджено під час проведення програми інвентаризації доріг. Таким чином, Уряд не повинен нести відповідальність за рішення скерувати рух автомобілів через вулицю Ч. По-друге, після набран-

ня чинності Конвенцією органи влади розглядали можливість будівництва нової об'їзної дороги, яка б оминала населені вулиці. Однак вони не мали іншої можливості, ніж використовувати існуючу дорогу до виділення необхідного фінансування, оскільки її закриття могло спричинити суттєву шкоду економічному добробуту країни. Всупереч твердженням заявниці, експлуатація дороги не суперечила чинному законодавству, оскільки пункт 1.9 Державних будівельних норм України рекомендував, але не вимагав, щоб магістралі державного значення були прокладені в обхід населених пунктів.

57. Уряд також доводив, що до забруднення повітря, на яке скаржилася заявниця, призвела експлуатація дороги не органами держави, а радше автомобілями, які належали різним власникам. Тому це забруднення не може розцінюватись як втручання держави у права заявниці, гарантовані статтею 8. Виходячи з того, що держава мала позитивний обов'язок відреагувати на це забруднення, вона це зробила шляхом запровадження законодавчих норм, якими було встановлено граничні рівні забруднення навколишнього середовища та систему контролю за їх дотриманням. Коли органам державної влади стало відомо, що дорога не функціонувала як передбачалось, вони швидко відреагували, заклавши її для транзитного автотранспорту 16 червня 2002 року більше, ніж за рік до звернення заявниці до Суду.

## 2. Оцінка Суду

58. Посилаючись на свою усталену практику (див., серед інших джерел, рішення від 9 грудня 1994 року в справі «Лопез Остра проти Іспанії» (Lopez Ostra v. Spain), Series A, № 303-C; та від 10 грудня 2011 року в справі «Дубецька та інші проти України» (Dubetska and Others v. Ukraine), заява № 30499/03, пункти 105–108), Суд повторює, що, якщо (як у цій справі) справа стосується екологічної небезпеки, небезпідставна скарга за статтею 8 може виникнути лише тоді, коли відповідна загроза сягає такого рівня, що призводить до значного погіршення здатності заявника користуватись своїм житлом, мати приватне та сімейне життя. Оцінка такого мінімального рівня є відносною і залежить від усіх обставин справи, таких як інтенсивність і тривалість шкідливого впливу та його фізичний і психологічний наслідок для здоров'я людини та якості її життя.

59. Відповідно до цих принципів Суд спочатку повинен розглянути, чи була шкода, завдана заявниці внаслідок функціонування магістральної дороги М04, починаючи з жовтня 1998 року, достатньо серйозною для порушення питання за статтею 8 Конвенції. Суд звертає увагу, що скарги заявниці стосуються, головним чином, рівня шуму, пошкодження її будинку від вібрації та її страждань у зв'язку з погіршен-



ням здоров'я її батьків і неповнолітнього сина через забруднення повітря та ґрунту.

60. Суд вважає, що у справі недостатньо доказів, щоб підтвердити всі твердження заявниці «поза розумним сумнівом». Зокрема, рівень шуму та його вплив на приватне та сімейне життя заявниці ніколи не досліджувались (див. *a contrario* рішення від 9 листопада 2010 року в справі «Деес проти Угорщини» (Dees v. Hungary), заява № 2345/06, п. 23). Твердження про те, що руйнування будинку спричинено вібрацією, поставлене Урядом під сумнів з посиланням на свідчення компетентного представника державного органу і ніколи не підтверджувалось незалежними експертами. У тій мірі, в якій здоров'я батьків заявниці може підпадати під поняття її сімейного життя відповідно до статті 8, матеріали справи містять медичні документи, відповідно до яких вони мають численні захворювання. Однак на підставі цих доказів неможливо визначити, в якій мірі ці захворювання були спричинені або прогресували внаслідок функціонування магістральної дороги. Що стосується здоров'я неповнолітнього сина заявниці, то вбачається, що він мав імунодефіцит ще до жовтня 1998 року і що, на думку його лікаря, він проживав в «екологічно забрудненому районі» від народження, тобто з 1994 року (див. п. 17 вище).

61. Одночасно Суд зазначає, що відповідно до офіційного дослідження, проведеного 15 травня 2002 року (див. п. 12 вище), покриття дороги біля будинку заявниці було дуже пошкодженим і понад сто автомобілів проїхало повз нього протягом однієї години. За таких обставин цілком можливо, що заявницю регулярно турбували, принаймні певною мірою, шум і вібрація. Крім того, було встановлено, що більша частина автотранспорту здійснювала шкідливі викиди у розмірах, що перевищували допустимі граничні норми. Рівень забруднення повітря та ґрунту, встановлений органами санітарно-епідеміологічної служби, свідчив про необхідність припинити використання дороги, щоб уникнути загрози шкідливого впливу на здоров'я місцевих мешканців (див. п. 19 вище). Викиди автомобілів містили мідь і свинець, надмірний вміст яких також було виявлено в ґрунті біля будинку заявниці. Беручи до уваги ці дані, Суд вважає, що є істотним той факт, що сину заявниці в 2002 році було поставлено діагноз: хронічне отруєння солями свинцю та міді. Суд вказує, що Уряд не надав жодних доказів, які б спростовували достовірність і правильність цього діагнозу, та не запропонував будь-якого прийняттого альтернативного пояснення стосовно виникнення цього отруєння, щоб спростувати твердження заявниці, що отруєння було безпосередньо пов'язане з функціонуванням автомобільної дороги.

62. Враховуючи вищезазначене, Суд вважає, що сукупний вплив шуму, вібрації, забруднених повітря та ґрунту, спричинений магістральною дорогою М04, значною мірою не дав заявниці можли-

вості користуватися правами, гарантованими статтею 8 Конвенції. Таким чином, стаття 8 є застосовною у цій справі.

63. З огляду на зазначене, Суд розгляне у світлі принципів, викладених у його практиці (див., серед інших джерел, вищезазначене рішення в справі *«Дубецька проти України»*, пункти 140–145), чи надав Уряд достатні докази, щоб виправдати ту ситуацію, за якої заявниця несла значний тягар від імені решти громади.

64. Насамперед, Суд зазначає, що, як стверджує Уряд, 16 червня 2002 року через місяць після дослідження санітарно-епідеміологічної служби рух транзитного транспорту по вулиці Ч. було припинено. З огляду на відсутність конкретних даних, зокрема, текстів відповідних рішень місцевих органів влади (якщо вони були), які б підтверджували твердження заявниці про те, що це рішення фактично було виконане пізніше та що рух через деякий час було відновлено, Суд виходитиме з припущення, що рух транзитного транспорту було зупинено з тієї дати, яку вказав Уряд (див., *mutatis mutandis*, ухвалу щодо прийнятності від 16 жовтня 2007 року в справі *«Вінокуров проти Російської Федерації та України»* (*Vinokurov v. Russia and Ukraine*), заява № 2937/04). Отже, необхідно зазначити, що питання шуму, вібрацій, забруднення повітря та ґрунту, пов'язані з функціонуванням магістральної дороги, було вирішено. Однак необхідно дослідити, чи повинні державні органи все ж нести відповідальність за негативний вплив функціонування магістральної дороги у період з жовтня 1998 року до червня 2002 року.

65. Визначаючи це, Суд усвідомлює складність завдань держави в питаннях утримання інфраструктури, наприклад, такого, що розглядається, де вжиття заходів може вимагати значних часу та ресурсів. Пам'ятаючи про свою субсидіарну роль відповідно до Конвенції, у багатьох справах Суд підкреслював, що держави повинні мати значну свободу розсуду в складній сфері екологічної політики (див., наприклад, рішення в справі *«Хаттон та інші проти Сполученого Королівства»* (*Hatton and Others v. the United Kingdom*) [ВП], заява № 36022/97, п. 100, ECHR 2003-VIII). Незважаючи на те, що органи влади Договірних держав все більшою мірою беруть на себе відповідальність за зменшення та регулювання забруднення навколишнього середовища, стаття 8 не може тлумачитись як така, що вимагає від них забезпечення кожній особі житла, яке б відповідало конкретним екологічним стандартам (див. ухвалу щодо прийнятності від 9 листопада 2004 року в справі *«Вард проти Сполученого Королівства»* (*Ward v. the United Kingdom*), заява № 31888/03). Відповідно до цих міркувань, Суд вважає, що він зайде занадто далеко, якщо покладе на Уряд відповідальність за сам лише факт дозволу руху транзитного транспорту через населену вулицю міста або визнає загальне право заявниці на безкоштовне нове житло за рахунок держави. Тим більше, заявниця у цій справі

не стверджувала, що вартість її будинку зменшилась із жовтня 1998 року або що вона не мала можливості продати його та переїхати без допомоги держави (див., *a contrario*, рішення у справі «Фадеева проти Російської Федерації» (Fadeyeva v. Russia), заява № 55723/00, п. 121, ECHR 2005-IV).

66. Тоді як Суд не вбачає доцільності перегляду суті рішення Уряду дозволити використання вулиці Ч. у якості транзитної дороги, все ж, розглядаючи процесуальний аспект відповідної політики, Суд не переконаний, що в справі було дотримано мінімальні гарантії, спрямовані на забезпечення справедливого балансу між інтересами заявниці та інтересами суспільства.

67. Суд зазначає, по-перше, що Уряд не надав підтвердження того, що перед ухваленням у 1998 році рішення про скерування автомобільної дороги М04 через вулицю Ч. було підготовлено відповідне техніко-економічне обґрунтування, яке б надавало оцінку можливості дотримання встановлених екологічних норм та можливість зацікавленим сторонам, включаючи мешканців вулиці Ч., представити свої думки (дивись, *a contrario*, зазначене вище рішення в справі «Хаттон проти Сполученого Королівства», п. 128). Навпаки, суть цього рішення та адекватність пом'якшуючих заходів видаються досить сумнівними, зокрема, беручи до уваги розходження між Урядом і заявницею щодо того, чи прийняте в 1998 році рішення стосувалося скерування руху транспорту з вулиці П. на вулицю Ч. чи лише підтвердження вже існуючого статусу вулиці Ч. як транзитної дороги. Однак Суд вважає, що, навіть якщо вулиця Ч. використовувалась як транзитна дорога до інвентаризації 1998 року, органи державної влади повинні були забезпечити мінімальні процедурні гарантії при її проведенні. Ні рішення національних судів, ні зауваження Уряду не містять доказів того, що такі гарантії, зокрема доступ громадськості до інформації про стан навколишнього середовища та прийняття рішень у період розробки проекту з інвентаризації, існували.

68. По-друге, Суд вважає, що принаймні з часу проведення інвентаризації доріг у 1998 році влада також була відповідальною за впровадження належної політики зі зменшення шкідливого впливу магістралі на закріплені у статті 8 права жителів вулиці Ч. (див., *mutatis mutandis*, зазначене вище рішення в справі «Фадеева проти Російської Федерації», пункти 127–131). Як вбачається, міська влада вжила певних заходів, спрямованих на регулювання екологічного стану вулиці (див. п. 30 вище). Однак ані оцінки, зазначені національними судами в своїх рішеннях, ані пояснення Уряду не містять достатніх деталей, які б давали можливість Суду зробити висновок, що це регулювання було ефективним і суттєвим до 15 травня 2002 року, коли було встановлено критичний рівень забруднення повітря. Як вбачається з наявних матеріалів, це дослідження було проведено лише у відповідь

на неодноразові скарги мешканців вулиці Ч., які відповідно до матеріалів справи почали надходити принаймні з 2000 року.

69. По-третє, наголошуючи на важливості участі громадськості у прийнятті рішень з екологічних питань як процесуальної гарантії забезпечення прав, закріплених у статті 8 Конвенції, Суд підкреслює, що істотним елементом цієї гарантії є можливість для особи оскаржити в незалежному органі рішення, дії або бездіяльність державних органів, що впливають на її права в цій сфері (див. зазначене вище рішення в справі «Дубецька та інші проти України», п. 143). Суд також зазначає, що 30 жовтня 2001 року для України набрала чинності Орхуська Конвенція, яка стосується доступу до інформації, участі громадськості в процесі прийняття рішень та доступу до правосуддя з питань, що стосуються довкілля (див. п. 39 вище). Тим часом у цій справі не доведено, що заявниці було надано реальну можливість оскаржити у національних судах заходи органів державної влади щодо магістральної дороги М04 у період з жовтня 1998 року до червня 2002 року.

70. Суд зазначає, що заявниця формально намагалась зробити це через пані Грищенко, яка подала цивільний позов до Виконавчого комітету. Як вбачається з короткої мотивувальної частини ухвали апеляційного суду Луганської області стосовно відмови у задоволенні вимог заявниці (див. п. 33 вище), суд обмежився розглядом лише тих питань, які дозволили йому дійти висновку, що відповідач взагалі не був відповідальним за утримання та ремонт вулиці Ч. Суд вказує, що численні документи у матеріалах справи чітко вказують на те, що така відповідальність — у будь-якому випадку до певної міри — дійсно існувала (див. пункти 24–26, 30 та 34 вище), тоді як у мотивувальній частині ухвали суду немає жодного посилання на докази, які б підтверджували його висновок про протилежне.

71. Однак до відання якого б органу не належало утримання дорожнього покриття та іншого облаштування на вулиці Ч., Суд вважає більш важливим те, що мотивувальні частини судових рішень не містять прямої відповіді на головні доводи заявниці, на підставі яких вона вимагала встановити відповідальність Виконавчого комітету. Зокрема, хоча суд першої інстанції заслухав кількох свідків щодо деяких аспектів екологічної політики міської влади, ні його рішення, ні рішення вищих судів не містять чіткої оцінки того, чому вони дійшли висновку, що ця політика достатньо захищала права заявниці. Так само без обґрунтування було відхилено твердження про те, що рішення відповідача, прийняте у жовтні 1998 року, було незаконним і свавільним, а з матеріалів справи незрозуміло, чи цей аспект позову заявниці взагалі досліджувався в ході судового розгляду. Суд вважає, що доводи заявниці про незаконність та свавільність зазначеного рішення та адекватності екологічної політики міської влади відносно вулиці Ч.

були надзвичайно важливими для вирішення, чи забезпечили дії відповідача справедливий баланс між правами заявниці, гарантованими статтею 8, та інтересами суспільства. За відсутності в текстах рішень національних судів обґрунтування відхилення цих доводів, Суд не може зробити висновок, що заявниця мала реальну можливість викласти свої погляди в незалежному органі.

72. У цілому, Суд надає значення таким аспектам. По-перше, Уряд не довів, що перед ухваленням рішення про визначення вулиці Ч. частиною магістральної дороги М04 було підготовлено відповідне техніко-екологічне обґрунтування, а після цього впроваджено розумну політику природокористування. По-друге, Уряд не довів, що заявниця мала реальну можливість брати участь у прийнятті відповідних рішень, включаючи можливість оскарження дій міської влади у незалежному органі. Пам'ятаючи про ці два фактори та Орхуську Конвенцію (див. п. 39), Суд не може зробити висновок, що у цій справі було досягнуто справедливого балансу.

73. Таким чином, було порушення статті 8 Конвенції.

## II. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ ПУНКТУ 1 СТАТТІ 6 ТА СТАТТІ 13 КОНВЕНЦІЇ

74. Заявниця додатково скаржилась на підставі пункту 1 статті 6 та статті 13 Конвенції, що судовий розгляд її справи був несправедливим. Зокрема вона заявляла, що суди не вказали достатніх підстав для відмови у задоволенні її вимог. Суд вважає, що ця скарга підпадає під дію лише пункту 1 статті 6 Конвенції (див. рішення в справі «Кудла проти Польщі» (Kudla v. Poland) [ВП], заява № 30210/96, п. 146, ECHR 2000-XI). Цей пункт у відповідній частині передбачає:

«Кожен має право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом, встановленим законом, який вирішить спір щодо його прав та обов'язків цивільного характеру або встановить обґрунтованість будь-якого висунутого проти нього кримінального обвинувачення. <...>»

75. Уряд заперечив це твердження.

76. Суд вказує, що ця скарга пов'язана зі скаргою заявниці, поданою на підставі статті 8 Конвенції, а тому її так само потрібно оголосити прийнятною.

77. Він також повторює, що, незважаючи на різницю в характері інтересів, які захищаються статтями 6 та 8 Конвенції, що може вимагати окремого розгляду скарг, пред'явлених на підставі цих положень, у цій справі, беручи до уваги висновки Суду за статтею 8 (див. пункти 69–71 вище) щодо відсутності обґрунтування рішень національних судів, Суд вважає, що немає необхідності перевіряти ті ж факти ще

й за статтею 6 (див., *mutatis mutandis*, рішення від 7 грудня 2006 року в справі «Хант проти України» (*Hunt v. Ukraine*), заява № 31111/04, п. 66).

### III. ЗАСТОСУВАННЯ СТАТТІ 41 КОНВЕНЦІЇ

78. Стаття 41 Конвенції проголошує:

«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».

#### A. Шкода

79. Заявниця вимагала 10 000 євро в якості справедливої сатисфакції за стверджувану шкоду її будинку, в якому вона проживає зараз, та 20 000 євро для придбання нового будинку. Далі вона вимагала 100 000 євро відшкодування шкоди, завданої її здоров'ю, та психологічні страждання.

80. Уряд стверджував, що ці вимоги були необґрунтованими.

81. Беручи до уваги підстави, з яких Суд встановив порушення статті 8 Конвенції у цій справі, Суд вважає, що заявниця повинна була зазнати моральної шкоди, яку не може бути відшкодовано шляхом самої лише констатації порушення. Здійснюючи оцінку на засадах справедливості, Суд присуджує заявниці 10 000 євро відшкодування моральної шкоди та відмовляє у задоволенні решти її вимог, вважаючи їх недоведеними.

#### B. Судові витрати

82. Заявниця також вимагала 500 євро відшкодування судових витрат, яких вона зазнала під час розгляду її справи у національних судах. Вона не надала будь-яких підтверджуючих документів.

83. Уряд стверджував, що ця вимога була необґрунтованою.

84. Згідно з практикою Суду заявниця має право на відшкодування судових витрат лише тоді, коли доведено, що такі витрати були фактичними і неминучими, а їх розмір — обґрунтованим. У цій справі за відсутності будь-яких підтверджуючих документів, а також пояснень щодо виду витрат, що включені до заявленої суми, Суд відхиляє цю вимогу.

#### C. Пеня

85. Суд вважає належним призначити пеню виходячи з розміру граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, до якої має бути додано три відсоткових пункти.

#### ЗА ЦИХ ПІДСТАВ СУД ОДНОГОЛОСНО

1. *Оголошує* заяву прийнятною.
2. *Постановляє*, що було порушення статті 8 Конвенції.
3. *Постановляє*, що немає потреби окремо розглядати скарги, подані на підставі пункту 1 статті 6 та статті 13 Конвенції.
4. *Постановляє*, що:
  - (а) упродовж трьох місяців від дня, коли це рішення стане остаточним відповідно до пункту 2 статті 44 Конвенції, держава-відповідач повинна сплатити заявниці 10 000 євро (десять тисяч євро) відшкодування моральної шкоди з урахуванням будь-якого податку, який може бути стягнуто, що мають бути конвертовані в українські гривні за курсом на день здійснення платежу;
  - (б) після закінчення зазначеного тримісячного строку і до остаточного розрахунку на цю суму нараховуватиметься простий відсоток (*simple interest*) у розмірі граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, яка діятиме в період несплати, плюс три відсоткових пункти.
5. *Відхиляє* решту вимог заявниці щодо справедливої сатисфакції.

Вчинено англійською мовою та повідомлено письмово 21 липня 2011 року відповідно до пунктів 2 і 3 правила 77 Регламенту Суду.

Клаудія ВЕСТЕРДІК  
(Claudia Westerdiek)  
Секретар

Дін ШПІЛЬМАНН  
(Dean Spielmann)  
Голова