

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ

ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΟΝΤΟΓΟΥΡΗΣ *κατά* ΕΛΛΑΔΑΣ

(Προσφυγή αριθ. 38463/07)

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓΟ

30 Απριλίου 2009

Η παρούσα απόφαση θα καταστεί οριστική σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το άρθρο 44 § 2 της Σύμβασης. Μπορεί να υποστεί τυπικές διορθώσεις.

Στην υπόθεση Κοντογούρης κατά Ελλάδας,

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (πρώτο τμήμα), συνεδριάζοντας σε τμήμα αποτελούμενο από τους:

Nina Vajić, *πρόεδρο,*

Χρήστο Ροζάκη,

Anatoly Kovler,

Elisabeth Steiner,

Khanlar Hajiyeu,

Dean Spielmann,

Sverre Erik Jebens, *δικαστές,*

και τον Søren Nielsen, *γραμματέα τμήματος.*

Αφού διασκέφθηκε σε συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2009,

Εκδίδει την πιο κάτω απόφαση, η οποία ελήφθη την ημερομηνία αυτή:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Η υπόθεση έχει εισαχθεί με μία προσφυγή (αριθ. 38463/07) στρεφόμενη κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας από έναν υπήκοο του Κράτους αυτού, τον κύριο Αναστάσιο Κοντογούρη («ο προσφεύγων»), ο οποίος προσέφυγε ενώπιον του Δικαστηρίου στις 22 Αυγούστου 2007 δυνάμει του άρθρου 34 της Σύμβασης για την προστασία των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και των Θεμελιωδών Ελευθεριών («η Σύμβαση»).

2. Ο προσφεύγων εκπροσωπείται από τον κύριο Ε. Σεραφείμ, δικηγόρο του συλλόγου Αθήνας. Η Ελληνική Κυβέρνηση («η Κυβέρνηση») εκπροσωπείται από τους απεσταλμένους του αντιπροσώπου της, κύριο Γ. Κανελλόπουλο, πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και κύριο Ι. Μπακόπουλο, δικαστικό αντιπρόσωπο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

3. Στις 28 Μαρτίου 2008, η πρόεδρος του πρώτου τμήματος αποφάσισε να κοινοποιήσει στην Κυβέρνηση τις αιτιάσεις τις ελκόμενες από τη διάρκεια της διαδικασίας και το δικαίωμα του προσφεύγοντος στο σεβασμό της περιουσίας του. Όπως επιτρέπει το άρθρο 29 § 3 της Σύμβασης, αποφασίσθηκε επιπλέον να αποφανθεί το τμήμα συγχρόνως επί του παραδεκτού και επί της ουσίας.

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Ι. ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

4. Ο προσφεύγων ήταν οδηγός λεωφορείου και κατοικεί στην Αθήνα.

A. Το πλαίσιο της διαφοράς

5. Το άρθρο 12 του νόμου αριθ. 588 της 1^{ης} Ιουνίου 1977 «για την οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας», ίδρυσε την Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών, εφεξής ΕΑΣ, δημόσια επιχείρηση που ανήκε εξ ολοκλήρου στο Κράτος και τελούσε υπό την εποπτεία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, εφεξής ΟΑΣ, δημόσιου οργανισμού που λειτουργούσε υπό την αιγίδα του υπουργείου Μεταφορών.

1. Ο νόμος αριθ. 2078/1992

α) Η ιδιωτικοποίηση των δημόσιων συγκοινωνιών

6. Η ΕΑΣ λειτουργούσε για δεκαπέντε έτη, έως τις 12 Αυγούστου 1992, ημερομηνία κατά την οποία δημοσιεύθηκε ο νόμος αριθ. 2078/1992, με τίτλο «Συγκοινωνίες και θερμικά λεωφορεία στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς και περιχώρων», που ιδιωτικοποιούσε έτσι τις δημόσιες συγκοινωνίες. Δυνάμει του εν λόγω νόμου, η ΕΑΣ διαλύθηκε και το προσωπικό της απολύθηκε. Το Δημόσιο ανέλαβε το παθητικό και το ενεργητικό μεταβιβάστηκε στον ΟΑΣ, ο οποίος παρέμεινε το όργανο ελέγχου των δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και τα προάστιά της. Ο νόμος προέβλεπε επιπλέον ότι το συγκοινωνιακό έργο θα εκτελείτο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 από Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις, εφεξής ΣΕΠ, οργανισμούς ιδιωτικού δικαίου που έπρεπε να ιδρυθούν με υπουργική απόφαση και μεταξύ των οποίων θα κατανέμονταν οι λεωφορειακές γραμμές στην περιοχή Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων.

7. Οκτώ ΣΕΠ συνεστήθησαν πράγματι με την απόφαση αριθ. 29077/1068/13-8-1992 του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία διευκρίνιζε ότι αυτές έπρεπε να έχουν τη μορφή εταιριών ιδιωτικού δικαίου ή συνεταιρισμών και καθόριζε το καταστατικό τους. Κάθε φυσικό πρόσωπο που κατείχε άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου έπρεπε να γίνει μέλος μίας ΣΕΠ. Ο νόμος όριζε τις κατηγορίες προσώπων που είχαν το δικαίωμα να αποκτήσουν άδεια, η οποία τους επέτρεπε να εκμεταλλεύονται ένα λεωφορείο, μόνοι ή με άλλους ιδιώτες. Οι μελλοντικοί κάτοχοι

έπρεπε να καταβάλουν 1.000.000 δραχμές (2.935 ευρώ) για το ήμισυ της αδειάς. Ένα τμήμα του ποσού αυτού, ύψους 500.000 δραχμών (1.467 ευρώ) θα χρησίμευε στη δημιουργία αποθεματικού υπέρ της νέας εταιρίας συγκοινωνιών και το υπόλοιπο θα καταβαλλόταν στο Δημόσιο. Το δικαίωμα κάθε κατόχου να διατηρήσει την άδειά του τελούσε υπό την προϋπόθεση της αγοράς ή μίσθωσης ενός θερμικού λεωφορείου αντιρρυπαντικών προδιαγραφών εντός τριών ετών. Η εκμετάλλευση των νέων λεωφορείων θα ανήκε στις ΣΕΠ. Ο νόμος όριζε ότι ο ΟΑΣ, εν αναμονή της αγοράς ή μίσθωσης νέων λεωφορείων, θα έθετε τα λεωφορεία που είχε αποκτήσει από την ΕΑΣ στη διάθεση των κατόχων αδειάς. Εκείνοι έπρεπε σε αντάλλαγμα να καταβάλλουν εισφορές σε ένα ειδικό ταμείο που είχε δημιουργήσει κάθε ΣΕΠ για την ανανέωση του συνόλου των λεωφορείων.

8. Τα έσοδα των ΣΕΠ αποτελούνταν από εισπράξεις που προέρχονταν από την πώληση εισιτηρίων και από κρατικές επιχορηγήσεις. Ο νόμος προέβλεπε ότι το 10% των εσόδων κάθε ΣΕΠ θα πήγαινε στο ταμείο για την ανανέωση του συνόλου των λεωφορείων και το 3% στον ΟΑΣ. Το υπόλοιπο θα διανεμόταν μεταξύ των μελών της, τέσσερις φορές το χρόνο, κατόπιν αφαίρεσης των εξόδων εκμετάλλευσης των ΣΕΠ. Κατ'εφαρμογή του νόμου αριθ. 2078/1992, τα έξοδα εκμετάλλευσης των λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων της συντήρησης, των επισκευών, των ανταλλακτικών, της βενζίνης, της ασφάλειας καθώς και των μισθών των οδηγών και των σχετικών εργοδοτικών εισφορών βάρυναν τους κατόχους αδειών.

β) Η απόκτηση από τον προσφεύγοντα του μισού μίας άδειας κυκλοφορίας ενός νέου θερμικού λεωφορείου και η θέση ενός παλαιού λεωφορείου στη διάθεσή του

9. Ως γονέας πολύτεκνης οικογένειας και κάτοχος επαγγελματικής άδειας οδήγησης, ο προσφεύγων αποφάσισε να κάνει χρήση της δυνατότητας που του πρόσφερε ο νόμος αριθ. 2078/1992 για την απόκτηση του μισού μίας άδειας κυκλοφορίας ενός νέου θερμικού λεωφορείου, καταβάλλοντας τα προβλεπόμενα από τον εν λόγω νόμο τέλη. Με την απόφαση αριθ. 1206 με ημερομηνία 22 Σεπτεμβρίου 1992, ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών έκανε δεκτή την αίτησή του. Παράλληλα, στις 25 Σεπτεμβρίου 1992, ο ΟΑΣ του παραχώρησε δωρεάν το δικαίωμα εκμετάλλευσης του μισού ενός παλαιού λεωφορείου, με την υποχρέωση να το αντικαταστήσει εντός τριών ετών με ένα νέο λεωφορείο και να καταβάλει στη ΣΕΠ της οποίας ήταν μέλος μηνιαίο μίσθωμα ποσού 30.000 δραχμών (88 ευρώ).

γ) Η επίταξη του λεωφορείου που εκμεταλλευόταν ο προσφεύγων

10. Κατόπιν των νομοθετικών εκλογών της 10 Οκτωβρίου 1993, η νέα κυβέρνηση αποφάσισε ότι η δυσλειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών προκαλούσε σημαντική διατάραξη της κοινωνικής και οικονομικής ζωής των κατοίκων του λεκανοπεδίου της Αττικής και αποφάσισε να λάβει μέτρα για να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Στις 16 Δεκεμβρίου 1993, ο πρωθυπουργός αποφάσισε να γίνει «πολιτική κινητοποίηση ή επιστράτευση των μετόχων, των οργάνων διοίκησης και του υπόλοιπου προσωπικού των ΣΕΠ». Με την απόφαση αριθ. 1613 της ίδιας ημέρας, οι υπουργοί Εσωτερικών, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφάσισαν την επίταξη των εγκαταστάσεων, αμαξοστασίων, λεωφορείων και λοιπού τροχαίου υλικού που ήταν στην κατοχή των ΣΕΠ και των μετόχων τους». Επιπλέον, με την απόφαση αριθ. 1614 της ίδιας ημέρας, ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κήρυξε την πολιτική επιστράτευση που αποφάσισε ο πρωθυπουργός και εξουσιοδότησε τους κατά τόπο αρμόδιους νομάρχες να εκδώσουν φύλλα ατομικής πολιτικής επιστράτευσης.

11. Την ίδια ημέρα, ήτοι στις 16 Δεκεμβρίου 1993, με απόφαση της νομαρχίας Αθηνών, ο προσφεύγων ως εκ τούτου επιστρατεύθηκε και το λεωφορείο του επιτάχθηκε. Ειδικότερα, ο προσφεύγων κλήθηκε να «αποδώσει τη χρήση του λεωφορείου (...) και να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του κανονικώς και ανελλιπώς, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η επείγουσα ανάγκη εξυπηρέτησης των κατοίκων του λεκανοπεδίου Αττικής και κατ'επέκταση ολόκληρης της χώρας», σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 17/1974 *περί πολιτικής σχεδιάσεως εκτάκτου ανάγκης*».

2. Ο νόμος αριθ. 2175/1993

12. Στις 22 Δεκεμβρίου 1993, ψηφίσθηκε ο νέος νόμος αριθ. 2175/1993, σχετικά με την *οργάνωση ενός ενιαίου φορέα αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων*. Με το νόμο αυτό διαλύθηκε ο ΟΑΣ και οι διάφορες ΣΕΠ, οι οποίες τέθηκαν υπό εκκαθάριση. Ανακάλεσε επιπλέον τις άδειες που είχαν χορηγηθεί δυνάμει του νόμου αριθ. 2078/1992. Μία νέα επιχείρηση κοινωφελούς χαρακτήρα, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, εφεξής ΟΑΣΑ, συστήθηκε και του ανατέθηκε η παροχή δημόσιων συγκοινωνιών στην πόλη και τα προάστια. Ο ΟΑΣΑ απέκτησε το σύνολο του ενεργητικού του ΟΑΣ και τον

διαδέχθηκε σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του. Ομοίως διαδέχθηκε τις ΣΕΠ και τα μέλη τους όσον αφορά το σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που πηγάζαν από δάνεια, συμβάσεις αγοράς λεωφορείων και ασφαλιστήρια συμβόλαια. Το Δημόσιο συνέχισε να εγγυάται τα δάνεια των οποίων τα δικαιώματα είχαν μεταβιβασθεί στον ΟΑΣΑ. Έως τη μεταβίβαση των λεωφορείων από τις ΣΕΠ στον ΟΑΣΑ, οι μέτοχοι των ΣΕΠ είχαν την υποχρέωση να τα συντηρούν και να τα κυκλοφορούν.

13. Ο νέος νόμος προέβλεπε ομοίως την επιστροφή, δίχως τόκους, των ποσών που είχαν καταβληθεί στο Δημόσιο για την απόκτηση των αδειών κυκλοφορίας. Κάθε πληρωμή που είχε πραγματοποιηθεί για την απόκτηση νέων θερμικών λεωφορείων έπρεπε ομοίως να επιστραφεί στους παλαιούς κατόχους αδείας, με τόκους από την ημερομηνία πληρωμής. Επιπλέον, σύμφωνα με το νέο νόμο, ο ΟΑΣΑ έπρεπε να προσλάβει όλα τα άτομα που εργάζονταν στην ΕΑΣ κατά το χρόνο της λύσης της. Τα μέλη των ΣΕΠ που είχαν αποκτήσει άδειες κυκλοφορίας λεωφορείων δυνάμει του νόμου αριθ. 2078/1992 είχαν ομοίως το δικαίωμα να προσληφθούν ως οδηγοί από τον ΟΑΣΑ. Ο νόμος προέβλεπε ομοίως την έκδοση ενός αριθμού υπουργικών αποφάσεων που θα καθόριζαν τους τρόπους εκκαθάρισης των ΣΕΠ και αποζημίωσης μεταξύ των απαιτήσεων του Δημοσίου και εκείνων των παλαιών κατόχων αδειών. Παρόμοιες αποφάσεις έπρεπε να ρυθμίσουν την απόδοση στους τελευταίους των δικαιωμάτων από τα οποία έπρεπε να παραιτηθούν προκειμένου να αποκτήσουν τις άδειες κατ'εφαρμογή του νόμου αριθ. 2078/1992. Τέλος, υπουργική απόφαση έπρεπε να διευκρινίζει τους τρόπους μεταβίβασης του ενεργητικού που ο ΟΑΣ είχε θέσει στη διάθεση των ΣΕΠ και των μελών τους. Οι εν λόγω υπουργικές αποφάσεις εκδόθηκαν στις 23 και 24 Δεκεμβρίου 1993.

B. Τα πραγματικά περιστατικά

1. Οι ενέργειες του προσφεύγοντα με σκοπό τη συνταξιοδότησή του

14. Στις 27 Νοεμβρίου 1997, ο προσφεύγων, ο οποίος υποστηρίζει ότι δεν μπόρεσε να εργαστεί από τις 23 Δεκεμβρίου 1993, προχώρησε σε ενέργειες προκειμένου να συνταξιοδοτηθεί. Απευθύνθηκε ως εκ τούτου στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων, εφεξής ΙΚΑ, το οποίο με επιστολή της 6 Μαΐου 1998, του ζήτησε να προσκομίσει πρόσφατη βεβαίωση, στην οποία να αναφέρεται η περίοδος ισχύος της πολιτικής επιστράτευσης στην οποία υποβλήθηκε. Ο προσφεύγων

υποστηρίζει ότι τούτο σήμαινε ότι προκειμένου να διεκδικήσει τα συνταξιοδοτικά δικαιώματά του, έπρεπε πρώτα να αρθεί η πολιτική επιστράτευση της οποίας αποτελούσε αντικείμενο.

15. Στις 15 Μαΐου 1998, το Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών, εφεξής ΤΣΑ, ενημέρωσε τον προσφεύγοντα ότι είχε οφειλή ύψους 1.159.203 δραχμών (3.402 ευρώ) και τον κάλεσε να τη ρυθμίσει εντός δέκα ημερών. Με επιστολή της 5 Ιουνίου 1998, ο προσφεύγων αντέκρουσε αυτή την εκτίμηση και κάλεσε το ΤΣΑ να σταματήσει τον υπολογισμό των πρόσθετων εξόδων επί των εισφορών του από τις 23 Δεκεμβρίου 1993, υποστηρίζοντας ότι τελούσε πάντοτε υπό πολιτική επιστράτευση.

16. Στις 27 Μαρτίου 2003, σε επιστολή προς το ΙΚΑ, το ΤΣΑ γνωστοποίησε σε αυτό ότι ο προσφεύγων είχε οφειλές έναντί του και ότι, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να προσδιορίσει την περίοδο ασφάλισης.

17. Στις 9 Ιουλίου 2004, το ΙΚΑ κάλεσε τον προσφεύγοντα να του χορηγήσει όλες τις πρόσφατες πληροφορίες σχετικά με το αν η πολιτική επιστράτευση και η επίταξη του λεωφορείου του ήταν ακόμα σε ισχύ και ομοίως να προσκομίσει όλα τα στοιχεία σχετικά με την ασφάλισή του στο ΤΣΑ, παραπέμποντας στην επιστολή του τελευταίου με ημερομηνία 27 Μαρτίου 2003. Από τον φάκελο δεν προκύπτει αν ο προσφεύγων απάντησε σε αυτή την επιστολή.

18. Σύμφωνα με έκθεση του Τμήματος Πολιτικής Κινητοποίησης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με ημερομηνία 22 Ιουλίου 2008, ο προσφεύγων δεν μπόρεσε να συνταξιοδοτηθεί διότι είχε καταβάλει εισφορές από τις 23 Δεκεμβρίου 1993 και διότι πριν από την ημερομηνία αυτή δεν ήταν ασφαλιστικά ενήμερος.

2. Η επίδικη διαδικασία

19. Στις 18 Ιουνίου 1998 και 22 Μαρτίου 1999, ο προσφεύγων κατέθεσε αίτηση στη νομαρχία Αθηνών για την ανάκληση της επιστράτευσής του και της επίταξης του λεωφορείου του αλλά δεν έλαβε καμία απάντηση.

20. Στις 29 Σεπτεμβρίου 2000, ο προσφεύγων άσκησε ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας αίτηση ανάκλησης της επιστράτευσής του και της επίταξης του λεωφορείου του, σύμφωνα με το άρθρο 18 § 5 in fine του Συντάγματος (βλέπε πιο κάτω παράγραφο 25). Η συζήτηση έλαβε χώρα, μετά από δεκατέσσερις αναβολές, στις 11 Οκτωβρίου 2005.

21. Στις 27 Φεβρουαρίου 2007, το Συμβούλιο της Επικρατείας απέρριψε την αίτηση. Το ανώτατο δικαστήριο έκρινε κατά κύριο λόγο ότι δεν ήταν αρμόδιο για να ανακαλέσει τα επίδικα μέτρα. Καταρχήν, έκρινε ότι, προκειμένου να είναι αρμόδιο να διατάξει την άρση της επίταξης του λεωφορείου, σύμφωνα με το άρθρο 18 § 5 in fine του Συντάγματος, έπρεπε το μέτρο αυτό να έχει διαταχθεί από νόμο που να έχει τα χαρακτηριστικά που ορίζει το εν λόγω άρθρο. Ωστόσο, εν προκειμένω, η επίταξη είχε διαταχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 17/1974, το οποίο δεν ενέπιπτε στο πεδίο του νόμου με την έννοια της προαναφερόμενης συνταγματικής διάταξης, διότι δεν προέβλεπε αντάλλαγμα για την αποστέρηση της χρήσης του επιταχθέντος αγαθού και δεν καθόριζε ούτε το πρόσωπο που υποχρεούτο στην καταβολή ανταλλάγματος ούτε την εφαρμοστέα διαδικασία. Επιπλέον, σε ό,τι αφορά την πολιτική επιστράτευση του προσφεύγοντος, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι το μέτρο αυτό δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 18 § 5 του Συντάγματος, το οποίο εφαρμοζόταν μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις προσωρινής αποστέρησης της χρήσης και κάρπωσης ενός αγαθού. Επικουρικά, το Συμβούλιο της Επικρατείας επεσήμανε ότι η ασκηθείσα από τον προσφεύγοντα αίτηση ήταν απαράδεκτη, ακόμα κι αν θεωρείτο ότι αντικείμενό της ήταν η σιωπηρή άρνηση της διοίκησης να κάνει δεκτές τις αιτήσεις του με ημερομηνία 18 Ιουνίου 1998 και 22 Μαρτίου 1999 για την άρση των επίδικων μέτρων από τη νομαρχία Αθηνών. Πράγματι, σύμφωνα με το ανώτατο δικαστήριο, τα επίδικα μέτρα είχαν παύσει να ισχύουν από τη θέση σε ισχύ του νόμου αριθ. 2175/1993: ως εκ τούτου, ο προσφεύγων δεν είχε κανένα λόγο να ζητεί την ανάκλησή τους από τη διοίκηση (απόφαση αριθ. 566/2007).

Γ. Άλλες δικαστικές διαδικασίες

22. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1997, σε μία υπόθεση στην οποία ο προσφεύγων δεν ήταν διάδικος, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκρινε ότι οι ιδιώτες μεταφορείς, όπως ο προσφεύγων, καθώς και οι ΣΕΠ των οποίων ήταν μέλη, δε δικαιούνται αποζημίωση. Το Συμβούλιο της Επικρατείας ανέφερε τα εξής (απόφαση αριθ. 3818/1997):

«(...) επιχειρήσεις που συνεστήθησαν ευθέως από το νόμο ή με διοικητική πράξη (...) κατά παραχώρηση προνομίου αποκλειστικής ασκήσεως έργου κοινής ωφελείας, όπως είναι η παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών στο κοινό, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 106 § 3 του Συντάγματος διότι το κύριο περιουσιακό στοιχείο αυτών είναι η εκμετάλλευση του

παραχωρηθέντος μονοπωλίου, το οποίο υπόκειται σε ανάκληση και όχι σε αποζημίωση.»

23. Το Συμβούλιο της Επικρατείας πρόσθεσε τα ακόλουθα:

«Κατόπιν της παραχώρησης του μονοπωλίου του συγκοινωνιακού έργου (...), ο νομοθέτης δεν προσέκρουε σε κανένα συνταγματικό εμπόδιο προκειμένου να αξιολογήσει και ρυθμίσει με διαφορετικό τρόπο, για τους σκοπούς της εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, ό,τι σχετιζόταν με την εφαρμογή της αναμόρφωσης της δημόσιας συγκοινωνίας, όπως η δημιουργία ενός καταλληλότερου φορέα. Συνεπώς, η άποψη του νομοθέτη που εκφράζεται στο νόμο αριθ. 2175/1993, ως προς τον καλύτερο τρόπο αναμόρφωσης των δημόσιων συγκοινωνιών (...) αποτελεί μία εκτίμηση του νομοθέτη που διαφεύγει του ελέγχου του δικαστή της υπέρβασης εξουσίας.»

24. Στις 20 Δεκεμβρίου 2000, το εφετείο Αθηνών εφάρμοσε το συλλογισμό του Συμβουλίου της Επικρατείας και απέρριψε τις αγωγές αποζημίωσης 241 παλαιών μετόχων των ΣΕΠ που παραπονούνταν ότι απώλεσαν τις επιχειρήσεις τους (απόφαση αριθ. 9673/2000). Ο προσφεύγων δεν είχε συμμετάσχει σε αυτή τη διαδικασία.

II. ΤΟ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

25. Οι εφαρμοστέες διατάξεις του Συντάγματος του 1975 έχουν ως εξής:

Άρθρο 17

«1. Η ιδιοκτησία τελεί υπό την προστασία του Κράτους, τα δικαιώματα όμως που απορρέουν από αυτή δεν μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος.

2. Κανένας δεν στερείται την ιδιοκτησία του, παρά μόνο για δημόσια ωφέλεια που έχει αποδειχθεί με τον προσήκοντα τρόπο, όταν και όπως ο νόμος ορίζει, και πάντοτε αφού έχει προηγηθεί πλήρης αποζημίωση (...)

Άρθρο 18

«3. Ειδικοί νόμοι ρυθμίζουν τα σχετικά με τις επιτάξεις για τις ανάγκες των ενόπλων δυνάμεων σε περίπτωση πολέμου ή επιστράτευσης, ή για τη θεραπεία άμεσης κοινωνικής ανάγκης που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια τάξη ή υγεία.

(...)

5. Εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους, μπορεί να προβλεφθεί με νόμο και κάθε άλλη στέρηση της ελεύθερης χρήσης και κάρπωσης της ιδιοκτησίας που απαιτείται από ιδιαίτερες περιστάσεις. Νόμος ορίζει τον υπόχρεο και τη διαδικασία καταβολής στο δικαιούχο του ανταλλάγματος της χρήσης ή κάρπωσης, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται στις υφιστάμενες κάθε φορά συνθήκες.

Μέτρα που επιβλήθηκαν με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής αίρονται αμέσως μόλις εκλείψουν οι ιδιαίτεροι λόγοι που τα προκάλεσαν. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης παράτασης των μέτρων αποφασίζει για την άρση τους, κατά κατηγορίες περιπτώσεων, το Συμβούλιο της Επικρατείας, ύστερα από αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον.»

Άρθρο 106 § 3

«Με την επιφύλαξη της προστασίας που παρέχεται από το άρθρο 107 ως προς την επανεξαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού, μπορεί να ρυθμίζονται με νόμο τα σχετικά με την εξαγορά επιχειρήσεων ή την αναγκαστική συμμετοχή σε αυτές του Κράτους ή άλλων δημόσιων φορέων, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές έχουν χαρακτήρα μονοπωλίου ή ζωτική σημασία για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, ή έχουν ως κύριο σκοπό την παροχή υπηρεσιών στο κοινωνικό σύνολο.»

ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

I. ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΛΟΥΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 § 1 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

26. Ο προσφεύγων υποστηρίζει ότι η διάρκεια της διαδικασίας παραγνώρισε την αρχή της «λογικής προθεσμίας» όπως αυτή προβλέπεται από το άρθρο 6 § 1 της Σύμβασης, το οποίο έχει ως εξής:

«1. Παν πρόσωπον έχει δικαίωμα όπως η υπόθεσίς του δικασθή δικαίως (...) εντός λογικής προθεσμίας υπό (...) δικαστηρίου (...), το οποίον θα αποφασίση (...) επί των αμφισβητήσεων επί των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του αστικής φύσεως (...)»

27. Η Κυβέρνηση αντικρούει αυτή τη θέση, επικαλούμενη την πολυπλοκότητα της υπόθεσης.

28. Η περίοδος που πρέπει να ληφθεί υπόψη άρχισε στις 29 Σεπτεμβρίου 2000, με την κατάθεση της αίτησης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, και περατώθηκε στις 27 Φεβρουαρίου 2007, με την απόφαση αριθ. 566/2007 του εν λόγω δικαστηρίου. Διήρκεσε επομένως έξι έτη και πάνω από τέσσερις μήνες για έναν βαθμό δικαιοδοσίας.

A. Επί του παραδεκτού

29. Το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η αιτίαση αυτή δεν είναι προδήλως αβάσιμη με την έννοια του άρθρου 35 § 3 της Σύμβασης. Σημειώνει επιπλέον ότι αυτή δεν προσκρούει σε κανέναν άλλο λόγο απαραδέκτου. Πρέπει επομένως να κηρυχθεί παραδεκτή.

B. Επί της ουσίας

30. Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι ο εύλογος χαρακτήρας της διάρκειας μίας διαδικασίας εκτιμάται σύμφωνα με τις συνθήκες της υπόθεσης και λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που έχουν καθιερωθεί από την νομολογία του, και ειδικότερα την πολυπλοκότητα της υπόθεσης, την συμπεριφορά του προσφεύγοντος και εκείνη των αρμοδίων αρχών, καθώς και της σημασίας της διαφοράς για τους ενδιαφερόμενους (βλέπε, μεταξύ πολλών άλλων, *Frydlender κατά Γαλλίας* [GC], αριθ. 30979/96, § 43, CEDH 2000-VII).

31. Το Δικαστήριο έχει χειρστεί πολλές φορές υποθέσεις που εγείρουν ζητήματα παρόμοια με εκείνα της προκείμενης υπόθεσης και έχει διαπιστώσει την παραβίαση του άρθρου 6 § 1 της Σύμβασης (βλέπε πιο πάνω αναφερόμενη υπόθεση *Frydlender*).

32. Αφού εξέτασε όλα τα στοιχεία που του υποβλήθηκαν, το Δικαστήριο θεωρεί ότι η Κυβέρνηση δεν εξέθεσε κανένα γεγονός ή επιχείρημα που να μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικό συμπέρασμα στην παρούσα περίπτωση. Λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία του επί του ζητήματος αυτού, το Δικαστήριο εκτιμά ότι εν προκειμένω η διάρκεια της επίδικης διαδικασίας είναι υπερβολική και δε συνάδει με την απαίτηση της «λογικής προθεσμίας».

Συνεπώς, υπήρξε παραβίαση του άρθρου 6 § 1 σε ό,τι αφορά τη διάρκεια της διαδικασίας.

II. ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΛΟΥΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ΑΡΙΘ.1

33. Ο προσφεύγων παραπονείται ότι το λεωφορείο του επιτάχθηκε χωρίς αποζημίωση και ότι η διατήρησή του σε κατάσταση κινητοποίησης τον εμποδίζει να διεκδικήσει τα συνταξιοδοτικά δικαιώματά του. Θεωρεί ότι υπάρχει παραβίαση του δικαιώματός του για σεβασμό της περιουσίας του, όπως το εγγυάται το άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου αριθ.1, το οποίο έχει ως εξής:

«Έκαστο φυσικό ή νομικό πρόσωπο έχει δικαίωμα στον σεβασμό της περιουσίας του. Κανείς δεν μπορεί να στερηθεί της ιδιοκτησίας του παρά μόνον για λόγους δημόσιας ωφέλειας και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τον νόμο και τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου.

Οι προηγούμενες διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα των Κρατών να θεσπίζουν τους νόμους που κρίνουν απαραίτητους για να ρυθμίσουν τη χρήση των αγαθών σύμφωνα με το γενικό συμφέρον και να εξασφαλίσουν την πληρωμή των φόρων ή άλλων συνεισφορών ή των προστίμων.»

A. Επί του παραδεκτού

34. Η Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο προσφεύγων δεν εξάντλησε τα εθνικά ένδικα μέσα, καθώς δεν άσκησε καμία αγωγή ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων προκειμένου να αποζημιωθεί. Εναλλακτικά, αναφερόμενη ιδίως στην απόφαση *Δήμος κατά Ελλάδας*, η Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η προσφυγή είναι εκπρόθεσμη (*Δήμος*

κατά Ελλάδα (dec.), no 76710/01, 8 Ιανουαρίου 2004). Ως προς τούτο, σημειώνει ότι στην απόφασή του αριθ. 3818/1997, το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάνθηκε αμετάκλητα επί του ζητήματος αν οι μέτοχοι των ΣΕΠ δικαιούνταν αποζημίωση (βλέπε πιο πάνω παραγράφους 22-23). Δεδομένου ότι ο προσφεύγων δεν ανέμενε το πέρας μίας άλλης διαδικασίας αποζημίωσης, δεν έπρεπε να έχει αφήσει να παρέλθουν περίπου εννέα έτη μετά τη δημοσίευση της εν λόγω απόφασης προτού προσφύγει ενώπιον του Δικαστηρίου. Η Κυβέρνηση προσθέτει ότι καθώς κανένα ένδικο μέσο δεν ασκήθηκε κατά της διάλυσης του ΣΕΠ της οποίας μέλος ήταν ο προσφεύγων δυνάμει του νόμου αριθ. 2175/1993, η προθεσμία των έξι μηνών πρέπει να υπολογισθεί εν προκειμένω από τις 22 Δεκεμβρίου 1993, ημερομηνία θέσης σε ισχύ του εν λόγω νόμου.

35. Η Κυβέρνηση υποστηρίζει, επικουρικά, ότι η αιτίαση στερείται βάσης. Όπως έκρινε το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο, τα επίδικα μέτρα, ήτοι η πολιτική επιστράτευση του προσφεύγοντος και η επίταξη του λεωφορείου του, δεν είναι πλέον σε ισχύ αλλά άρθηκαν με τη θέση σε ισχύ του νόμου αριθ. 2175/1993. Η Κυβέρνηση προσθέτει ότι, ακόμα κι αν το Δικαστήριο κρίνει ότι τα επίδικα μέτρα δεν έχουν ακόμα ανακληθεί, δεν υπήρξε προσβολή του δικαιώματος του προσφεύγοντος στο σεβασμό της περιουσίας του, με την έννοια του άρθρου 1 του Πρωτοκόλλου αριθ.1, διότι οι παλαιοί μέτοχοι των ΣΕΠ, όπως ο προσφεύγων, εκμεταλλεύονταν ένα μονοπώλιο κοινής ωφελείας που τους είχε παραχωρηθεί, το οποίο υπόκειτο σε ανάκληση και όχι σε αποζημίωση. Δεδομένου τούτου, ο νόμος αριθ. 2175/1993 είχε προβλέψει ένα σύνολο μέτρων προς όφελός τους. Η Κυβέρνηση υποστηρίζει τέλος, προσκομίζοντας έκθεση του Τμήματος Πολιτικής Κινητοποίησης του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (βλέπε πιο πάνω παράγραφο 18), ότι ο προσφεύγων δεν μπόρεσε να συνταξιοδοτηθεί διότι δεν είχε καταβάλει εισφορές από τις 23 Δεκεμβρίου 1993, ενώ πριν από αυτή την ημερομηνία δεν ήταν ασφαλιστικά ενήμερος.

36. Ο προσφεύγων αντικρούει τις θέσεις αυτές. Υποστηρίζει ότι οι ΣΕΠ ουδέποτε διαλύθηκαν και προσκομίζει ως προς τούτο πρόσφατα πιστοποιητικά από τα ειρηνοδικεία στα οποία παραμένουν εγγεγραμμένες. Θεωρεί ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας εσφαλμένα έκρινε ότι η πολιτική επιστράτευση άρθηκε δυνάμει του νόμου αριθ. 2175/1993, διότι το εν λόγω μέτρο, το οποίο επιβλήθηκε με νομοθετικό διάταγμα, δεν μπορούσε να αρθεί παρά μόνο με άλλο νομοθετικό διάταγμα. Υποστηρίζει ότι τελεί πάντοτε υπό πολιτική επιστράτευση και ότι, λόγω αυτού, δεν

μπόρεσε να ξαναεργαστεί από τις 23 Δεκεμβρίου 1993 ούτε να συνταξιοδοτηθεί. Επιπλέον, παραπονείται ότι ουδέποτε έλαβε αποζημίωση για τα τέλη που είχε καταβάλει προκειμένου να αποκτήσει την άδεια κυκλοφορίας καθώς και για τα άλλα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε.

37. Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με το άρθρο 35 § 1 της Σύμβασης, δεν μπορεί κάποιος να προσφύγει ενώπιόν του εάν δεν έχει προηγουμένως εξαντλήσει τα εθνικά ένδικα μέσα και εντός έξι μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της τελεσίδικης εσωτερικής απόφασης. Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, κηρύσσει απαράδεκτη κάθε ατομική προσφυγή, όταν εκτιμά ότι αυτή είναι προδήλως αβάσιμη.

38. Εν προκειμένω, το Δικαστήριο σημειώνει, καταρχήν, ότι η αιτίαση του προσφεύγοντος περιλαμβάνει δύο διαφορετικές πλευρές. Αφενός, ο προσφεύγων παραπονείται ότι το λεωφορείο του επιτάχθηκε το 1993 δίχως αποζημίωση. Αφετέρου, παραπονείται ότι αρνούμενο να άρει την πολιτική επιστράτευση της οποίας αποτελεί αντικείμενο, το Δημόσιο τον εμποδίζει να διεκδικήσει τα συνταξιοδοτικά δικαιώματά του.

1. Επί της πρώτης πλευράς της αιτίας

39. Σε ό,τι αφορά την πρώτη όψη της αιτίας, το Δικαστήριο σημειώνει ότι ο προσφεύγων αρκέστηκε να καταθέσει ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας αίτηση για την ανάκληση της πολιτικής επιστράτευσής του και της επίταξης του λεωφορείου του. Ωστόσο, από την ίδια τη φύση του, αυτό το ένδικο μέσο δε περιελάμβανε αίτημα αποζημίωσης. Ως εκ τούτου, ακόμα κι αν υποθεθεί ότι τα επίδικα μέτρα είναι ακόμα σε ισχύ, το καλύτερο αποτέλεσμα του ασκηθέντος ενδίκου μέσου θα μπορούσε να είναι μόνο η ανάκληση. Συνεπώς, ακόμα κι αν το Συμβούλιο της Επικρατείας είχε κάνει δεκτή την αίτησή του, η οικονομική ζημία που ο προσφεύγων παραπονείται ότι υπέστη λόγω των κατακριτέων μέτρων δε θα μπορούσε να έχει αποκατασταθεί. Ως εκ τούτου, η Κυβέρνηση βάσιμα υποστηρίζει ότι ο προσφεύγων δεν άσκησε καμία αγωγή ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων για την αποζημίωσή του. Δεδομένου τούτου, είναι αλήθεια ότι ακόμα και η Κυβέρνηση μοιάζει να παραδέχεται ότι η δυνατότητα για τους παλαιούς μετόχους των ΣΕΠ να λάβουν αποζημίωση για την απώλεια των επιχειρήσεών τους αποκλείσθηκε στο εθνικό δίκαιο, ιδίως από τη δημοσίευση της απόφασης αριθ. 3818/1997 του Συμβουλίου της Επικρατείας (βλέπε πιο πάνω παραγράφους 22-23).

Υπό αυτές τις συνθήκες, η ένσταση περί μη εξάντλησης των εθνικών ενδίκων μέσων δεν μπορεί να αντιταχθεί έναντι του προσφεύγοντος.

40. Αντιθέτως, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του, ελλείπει εθνικών ενδίκων μέσων, η προθεσμία των έξι μηνών αρχίζει να τρέχει από την καταγγελλόμενη πράξη (*Önder κατά Τουρκίας* (déc.), αριθ. 39813/98, 10 Ιουλίου 2001). Συνεπώς, το Δικαστήριο εκτιμά ότι η προθεσμία των έξι μηνών πρέπει να υπολογισθεί εν προκειμένω το αργότερο από τις 22 Δεκεμβρίου 1993, ημερομηνία θέσης σε ισχύ του νόμου αριθ. 2175/1993: πράγματι, ανεξαρτήτως του ζητήματος αν ο εν λόγω νόμος είχε ως συνέπεια την ανάκληση ή μη των επίδικων μέτρων, ζήτημα που αποτελεί αιτία διαμάχης μεταξύ των διαδίκων, είναι σαφές ότι από τη θέση του σε ισχύ, η λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών άλλαξε ριζικά. Η αλλαγή αυτή επηρέασε ομοίως τον προσφεύγοντα, στο μέτρο που οι συνέπειες του νέου νόμου είχαν μεγαλύτερο αντίκτυπο στην κατάσταση του τελευταίου από εκείνες που προκλήθηκαν από την επίταξη του λεωφορείου του, μέτρο το οποίο ήταν δίχως αμφιβολία προπαρασκευαστικό για τη νομοθετική αλλαγή που είχε ανακοινώσει η νέα κυβέρνηση. Επί του σημείου αυτού, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η θέση σε ισχύ του νόμου αριθ. 2175/2003 πραγματοποιήθηκε έξι ημέρες μόνο κατόπιν της πολιτικής επιστράτευσης του προσωπικού των ΣΕΠ και της επίταξης των λεωφορείων τους, υλοποιώντας κατ'αυτόν τον τρόπο τη βούληση της νέας κυβέρνησης να αναδιοργανώσει τις δημόσιες συγκοινωνίες της πρωτεύουσας. Ως εκ τούτου, ο προσφεύγων δεν μπορούσε πλέον εύλογα να αναμένει ότι θα συνέχιζε την εκμετάλλευση του λεωφορείου του, επιταχθέντος ή μη, υπό τις συνθήκες που όριζε το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο είχε αποκτήσει την άδεια κυκλοφορίας, καθώς το εν λόγω πλαίσιο δεν ήταν πλέον σε ισχύ. Το Δικαστήριο δε διακρίνει συνεπώς κανένα λόγο που θα μπορούσε να αιτιολογήσει το γεγονός ότι αυτός περίμενε πάνω από δεκατρία έτη προτού καταθέσει την προσφυγή του και παραπονεθεί ενώπιόν του για την προσβολή της περιουσίας του που είχε προκαλέσει η επίταξη του λεωφορείου του το 1993. Ο προσφεύγων δεν μπορεί να υποστηρίξει ως προς τούτο ότι ανέμενε το πέρας της διαδικασίας που είχε εισάγει ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, διότι, όπως επαναλαμβάνει το Δικαστήριο, ακόμα κι αν ο προσφεύγων είχε δικαιωθεί, δε θα είχε ωστόσο λάβει αποζημίωση για τη ζημία που υποστηρίζει ότι υπέστη.

41. Έπεται ότι η πρώτη πλευρά της αιτίας του προσφεύγοντος είναι εκπρόθεσμη και πρέπει να απορριφθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 35 §§ 1 και 4 της Σύμβασης.

2. Επί της δεύτερης πλευράς της αιτίας

42. Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη πλευρά της αιτίας, το Δικαστήριο εκτιμά ότι ο προσφεύγων ουδόλως τεκμηρίωσε τον ισχυρισμό του βάσει του οποίου η εικαζόμενη διατήρησή του σε πολιτική επιστράτευση οφείλεται για τη μη δυνατότητα είσπραξης σύνταξης. Πράγματι, ο εν λόγω ισχυρισμός δεν επαληθεύεται από κανένα στοιχείο του φακέλου. Το γεγονός μόνο ότι το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων ζήτησε από τον προσφεύγοντα να το ενημερώσει επί της περιόδου ισχύος των μέτρων πολιτικής επιστράτευσης και επίταξης του λεωφορείου του, δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τον τρόπο που υποδεικνύει ο προσφεύγων στην πιο πάνω παράγραφο 14. Αντιθέτως, από τον φάκελο προκύπτει ότι για την κατάσταση για την οποία παραπονείται ο προσφεύγων οφείλεται κατά κύριο λόγο η παράλειψη του τελευταίου να ρυθμίσει τις οφειλές του έναντι των οργανισμών ασφάλισης και να καταστεί ασφαλιστικά ενήμερος.

43. Έπεται ότι η δεύτερη πλευρά της αιτίας είναι προδήλως αβάσιμη και πρέπει να απορριφθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 35 §§ 3 και 4 της Σύμβασης.

III. ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΛΟΥΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 § 1 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

44. Ο προσφεύγων παραπονείται τέλος, υπό το πρίσμα του άρθρου 6 § 1 της Σύμβασης, ότι παρά την καθυστέρηση που γνώρισε η υπόθεσή του, το Συμβούλιο της Επικρατείας την εξέτασε εν τέλει με επιφανειακό τρόπο, ευνοώντας τις θέσεις της αντίδικης πλευράς.

Επί του παραδεκτού

45. Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με το άρθρο 19 της Σύμβασης, αποστολή του είναι να διασφαλίζει την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη Σύμβαση για τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα, δεν είναι αρμόδιο να γνωρίζει τα πραγματικά ή νομικά σφάλματα που φέρονται να έχουν διαπραχθεί από ένα εθνικό δικαστήριο, εκτός αν και στο μέτρο που θα μπορούσαν να προσβάλουν τα δικαιώματα και τις ελευθερίες που προστατεύονται από την Σύμβαση (βλέπε, ειδικότερα, *Garcia Ruiz κατά Ισπανίας* [GC], αριθ. 30544/96, § 28, CEDH 1999-I). Το Δικαστήριο δεν μπορεί να εκτιμήσει το ίδιο τα πραγματικά στοιχεία που

οδήγησαν ένα εθνικό δικαστήριο να υιοθετήσει μία συγκεκριμένη απόφαση αντί μιας άλλης, διότι, διαφορετικά, θα αναδεικνυόταν δικαστής τετάρτου βαθμού και θα παραγνώριζε τα όρια της αποστολής του (βλέπε, *mutatis mutandis*, *Kemmache κατά Γαλλίας* (αριθ. 3), 24 Νοεμβρίου 1994, § 44, série A no. 296-C). Το Δικαστήριο έχει μοναδική αποστολή, σε σχέση με το άρθρο 6 της Σύμβασης, να εξετάζει τις προσφυγές που υποστηρίζουν ότι τα εθνικά δικαστήρια παραγνώρισαν συγκεκριμένες δικονομικές εγγυήσεις, οι οποίες διατυπώνονται στην διάταξη αυτή, ή ότι η διεξαγωγή μιας διαδικασίας στο σύνολό της δεν εξασφάλισε δίκαιη δίκη στον προσφεύγοντα (βλέπε, μεταξύ πολλών άλλων, *Donadze κατά Γεωργίας*, αριθ. 74644/01, §§ 30-31, 7 Μαρτίου 2006).

46. Εν προκειμένω, τίποτα δεν οδηγεί στο συλλογισμό ότι η διαδικασία, κατά τη διάρκεια της οποίας ο προσφεύγων μπόρεσε να εκθέσει όλα τα επιχειρήματά του, δεν ήταν δίκαιη. Το Δικαστήριο δε διακρίνει πράγματι καμία ένδειξη αυθαιρεσίας στην εξέταση της διαφοράς από το ανώτατο διοικητικό δικαστήριο ούτε παραβίαση των δικονομικών δικαιωμάτων του ενδιαφερομένου.

47. Έπεται ότι η αιτίαση αυτή είναι προδήλως αβάσιμη και πρέπει να απορριφθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 35 §§ 3 και 4 της Σύμβασης.

III. ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 41 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

48. Σύμφωνα με το άρθρο 41 της Σύμβασης,

«Εάν το Δικαστήριο κρίνει ότι υπήρξε παραβίαση της Σύμβασης ή των Πρωτοκόλλων της και εάν το εσωτερικό δίκαιο του Υψηλού Συμβαλλομένου Μέρους επιτρέπει την ατελή μόνον επανόρθωση των συνεπειών της παραβίασης αυτής, το Δικαστήριο επιδικάζει στον ζημιωθέντα διάδικο, εφόσον συντρέχει λόγος, μία δίκαιη ικανοποίηση.»

49. Στο έντυπο της προσφυγής, ο προσφεύγων ζητούσε 6.000.000 ευρώ ως αποζημίωση. Εν τούτοις, στις παρατηρήσεις του σε απάντηση σε εκείνες της Κυβέρνησης, δεν προέβαλε κανένα αίτημα δίκαιης ικανοποίησης, αν και, στις επιστολές που εστάλησαν στον πληρεξούσιο δικηγόρο του την 1η Απριλίου και 29 Ιουλίου 2008, του επιστήθηκε η προσοχή στο άρθρο 60 του κανονισμού του Δικαστηρίου που ορίζει ότι οποιοδήποτε αίτημα δίκαιης ικανοποίησης στη βάση του άρθρου 41 της Σύμβασης πρέπει να διατυπώνεται εντός της προθεσμίας που τάσσεται

για τις παρατηρήσεις επί της ουσίας. Ο πληρεξούσιος δικηγόρος του προσφεύγοντος αρκέστηκε μάλιστα να διατυπώσει μία πρόταση φιλικού διακανονισμού στην οποία περιόριζε κατά ένα ποσοστό το αρχικό αιτούμενο ποσό ως αποζημίωση στο έντυπο της προσφυγής.

50. Ως εκ τούτου, ελλείπει απάντησης εντός της ορισθείσας προθεσμίας στη επιστολή της 29 Ιουλίου 2008, το Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν συντρέχει λόγος επιδίκασης ποσού στην βάση του άρθρου 41 της Σύμβασης (βλέπε, *mutatis mutandis*, *Willekens κατά Βελγίου*, no. 50859/99, § 27, 24 Απριλίου 2003 – *Κωνσταντόπουλος ΑΕ και λοιποί κατά Ελλάδα*, no. 58634/00, § 35, 10 Ιουλίου 2003 – *Interoliva ABEE κατά Ελλάδα*, no. 58642/00, § 35, 10 Ιουλίου 2003 – *Λιτοσελίτης κατά Ελλάδα*, no. 62771/00, § 34, 5 Φεβρουαρίου 2004, *Jarnevic & Profit κατά Ελλάδα*, no. 28338/02, § 40, 7 Απριλίου 2005, *Ουζούνoglou κατά Ελλάδα*, no. 32730/03, § 45, 24 Νοεμβρίου 2005).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ, ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ, ΟΜΟΦΩΝΑ,

1. *Κηρύσσει* την προσφυγή παραδεκτή ως προς την αιτίαση την ελκόμενη από την υπερβολική διάρκεια της διαδικασίας και απαράδεκτη κατά τα λοιπά.
2. *Αποφαίνεται* ότι υπήρξε παραβίαση του άρθρου 6 § 1 της Σύμβασης.
3. *Απορρίπτει* το αίτημα δίκαιης ικανοποίησης.

Συντάχθηκε στη γαλλική γλώσσα και στη συνέχεια κοινοποιήθηκε εγγράφως στις 30 Απριλίου 2009 κατ'εφαρμογή του άρθρου 77 §§ 2 και 3 του κανονισμού.

(υπογραφή)

Søren Nielsen

Γραμματέας

(υπογραφή)

Nina Vajić

Πρόεδρος