

## LEGAL INSIGHT

Η ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΟΔΩΝ, ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΘΕΜΕΛΙΩΔΟΥΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.

Χρήστος  
Παρασκευόπουλος-  
Κόλιας LL.M., M.Sc.

Το παρόν σημείωμα επιχειρεί να προσεγγίσει το ζήτημα της τυχόν αστικής ευθύνης του Δημοσίου λόγω του αποκλεισμού δημοσίων οδών, υπό το πρίσμα δύο πολύ γνωστών και καθοριστικών για την οριοθέτηση του περιεχομένου της θεμελιώδους ελευθερίας κατά το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, αποφάσεων του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

MΑΡΤΙΟΣ 2016

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο αποκλεισμός κομβικών σημείων των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων και άλλων σημείων του εθνικού οδικού δικτύου στο πλαίσιο των αγροτικών κινητοποιήσεων φέρνει στην επικαιρότητα δύο πολύ ενδιαφέρουσες αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τότε Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων), οι οποίες έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην οριοθέτηση του περιεχομένου της θεμελιώδους ελευθερίας κατά το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, η παραβίαση της οποίας δυνατόν να γεννήσει αστική ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση, όσων υπέστησαν την οποιαδήποτε περιουσιακή ζημία εκ των αποκλεισμών αυτών.

### 2. Η ΑΠΟΦΑΣΗ SPANISH STRAWBERRIES

Η πρώτη χρονικά απόφαση του ΔΕΕ της 9ης Δεκεμβρίου 1997 στην υπόθεση C-265/95, ευρύτερα γνωστή ως Spanish strawberries case, αφορούσε προσφυγή της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας με αίτημα να αναγνωρισθεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία, παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα προκειμένου να μην εμποδίζεται από ενέργειες ιδιωτών η ελεύθερη κυκλοφορία οπωροκηπευτικών, παρέβη τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την κοινή οργάνωση των αγορών των γεωργικών προϊόντων και από το άρθρο 30

της συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (νυν άρθρο 34 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

Η Επιτροπή υποστήριζε ότι, επί δεκαετία και πλέον, της υποβάλλονταν τακτικά καταγγελίες με τις οποίες προσαπτόταν στις γαλλικές αρχές ότι αντιμετώπιζαν με απάθεια τις βίαιες ενέργειες εις βάρος των γεωργικών προϊόντων προελεύσεως άλλων κρατών μελών, στις οποίες προέβαιναν ορισμένοι ιδιώτες και τα κινήματα για την προώθηση των αξιώσεων των Γάλλων γεωργών. Οι ενέργειες αυτές συνίσταντο, μεταξύ άλλων, στην παράνομη παρακράτηση φορτηγών που μεταφέρουν τέτοια προϊόντα στη γαλλική επικράτεια και στην καταστροφή του φορτίου τους, σε βιαιοπραγίες εις βάρος των οδηγών των φορτηγών, σε απειλές εις βάρος των γαλλικών πολυκαταστημάτων που διαθέτουν προς πώληση γεωργικά προϊόντα καταγωγής άλλων κρατών μελών και στην πρόκληση φθοράς στα εν λόγω εμπορεύματα, τα οποία εκτίθενται στις προθήκες των καταστημάτων στη Γαλλία.

Το 1994 οι ισπανικές φράουλες, ιδίως, αποτέλεσαν αφορμή για έμπρακτες απειλές του ίδιου είδους εις βάρος των εμπορικών κέντρων και για την καταστροφή εμπορευμάτων και μέσων μεταφοράς, συνέβησαν δε βίαια επεισόδια δύο φορές στο ίδιο σημείο σε διάστημα δύο εβδομάδων, χωρίς οι παριστάμενες δυνάμεις ασφαλείας να επέμβουν για

να προστατεύσουν αποτελεσματικά τα φορτηγά και το φορτίο τους.

Η Επιτροπή, κατόπιν επανειλημμένων διαβημάτων ενώπιον των γαλλικών αρχών, έκρινε ότι η Γαλλική Δημοκρατία, παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία και ανάλογα μέτρα προκειμένου να μην εμποδίζεται από ενέργειες ιδιωτών η ελεύθερη κυκλοφορία οπωροκηπευτικών, παρέβη τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την κοινή οργάνωση των αγορών των γεωργικών προϊόντων και από το άρθρο 30 της Συνθήκης (νυν άρθρο 34 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης), σε συνδυασμό με το άρθρο 5 της ίδιας συνθήκης.

Κατά την Επιτροπή, το γαλλικό Υπουργείο Γεωργίας δήλωσε, παρά ταύτα, το 1995 ότι, μολονότι αποδοκίμαζε και καταδίκασε τις βίαιες ενέργειες των γεωργών, ουδόλως σκόπευε να τις αντιμετωπίσει με την επέμβαση των δυνάμεων ασφαλείας.

Το Δικαστήριο επιχείρησε με την απόφαση του να ερμηνεύσει το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, το οποίο ορίζει ότι οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών, καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών, καταλήγοντας ότι το άρθρο 30 δεν απαγορεύει μόνον τα κρατικά μέτρα που, αυτά καθαυτά, εισάγουν περιορισμούς στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αλλά έχει εφαρμογή και οσάκις ένα κράτος μέλος παραλείπει να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα για την αντιμετώπιση εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, τα οποία οφείλονται σε αιτίες μη κρατικής προελεύσεως. Το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος παραλείπει να ενεργήσει ή, ενδεχομένως, παραλείπει να λάβει επαρκή μέτρα για την εξάλειψη εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, τα οποία δημιουργούνται συγκεκριμένα από ενέργειες ιδιωτών στο έδαφος του εις βάρος προϊόντων καταγωγής άλλων κρατών μελών, μπορεί να αποτελέσει εξίσου σοβαρό εμπόδιο για το ενδοκοινοτικό εμπόριο με μια θετική ενέργεια. Επομένως, το άρθρο 30 επιβάλλει, κατά το Δικαστήριο, στα κράτη μέλη την υποχρέωση όχι μόνο να μη θεσπίζουν τα ίδια πράξεις ή να μην υιοθετούν συμπεριφορές που μπορεί να αποτελέσουν εμπόδιο στο εμπόριο, αλλά, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 της Συνθήκης, τους επιβάλλει επίσης την υποχρέωση να

λαμβάνουν κάθε αναγκαίο και πρόσφορο μέτρο για να διασφαλίζουν στο έδαφος τους τον σεβασμό της θεμελιώδους αυτής ελευθερίας.

Ενόψει δε των προεκτεθέντων περιστατικών, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι, ενόψει της συχνότητας και της σοβαρότητας των επεισοδίων, είναι πρόδηλο ότι τα μέτρα που έλαβε συναφώς η Γαλλική Κυβέρνηση δεν υπήρξαν επαρκή για τη διασφάλιση της ελευθερίας του ενδοκοινοτικού εμπορίου γεωργικών προϊόντων στην επικράτειά της, διότι τα μέτρα αυτά δεν εμπόδισαν και δεν απέτρεψαν αποτελεσματικώς τους αυτουργούς των εν λόγω παραβάσεων από την τέλεση και την επανάληψή τους.

Προχώρησε δε περαιτέρω το Δικαστήριο και προς αντίκρουση του επιχειρήματος της Γαλλικής Κυβέρνησης ότι η κατάσταση των Γάλλων γεωργών ήταν τόσο δύσκολη, ώστε ευλόγως υπήρχαν φόβοι ότι πιο αποφασιστικές επεμβάσεις των αρμοδίων αρχών θα ενείχαν τον κίνδυνο προκλήσεως βιαιών αντιδράσεων των εμπλεκόμενων επιχειρηματιών, με συνέπεια ακόμη σοβαρότερες διαταραχές της δημόσιας τάξεως ή και κοινωνικές αναστατώσεις, ορίζοντας ότι ο φόβος για εσωτερικές δυσχέρειες δεν μπορεί να δικαιολογήσει την παράλειψη ενός κράτους μέλους να εφαρμόσει ορθώς το κοινοτικό δίκαιο.

Μάλιστα το Δικαστήριο κατέληξε στην αναγνώριση της παραβίασης του πρωτογενούς κοινοτικού δικαίου, μολονότι η Γαλλική Δημοκρατία αποζημίωσε τα θύματα των παραβάσεων, βάσει της εκ του εθνικού της δικαίου αντικειμενικής ευθύνης του Δημοσίου.

### 3. Η ΑΠΟΦΑΣΗ SCHMIDBERGER

Η δεύτερη απόφαση του ΔΕΕ της 12ης Ιουνίου 2003 στην υπόθεση C-112/00, ευρύτερα γνωστή ως Schmidberger case, εκδόθηκε στο πλαίσιο προδικαστικού ερωτήματος του Oberlandesgericht Innsbruck της Αυστρίας ως προς την ερμηνεία των τότε άρθρων 30, 34 και 36 της Συνθήκης ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και ως προς τις προϋποθέσεις ευθύνης κράτους μέλους για τις ζημίες που προκλήθηκαν σε ιδιώτες από παραβάσεις του κοινοτικού δικαίου.

Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Eugen Schmidberger,

Internationale Transporte und Planzüge και της Δημοκρατίας της Αυστρίας σχετικά με την έγκριση που χορηγήθηκε σιωπηρώς από τις αρμόδιες αρχές της Αυστρίας σε μια ένωση πολιτών, που έχει ως κύριο σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος, να διοργανώσει μια συγκέντρωση στον αυτοκινητόδρομο του Brenner, η οποία είχε ως συνέπεια τον πλήρη αποκλεισμό της κυκλοφορίας στον εν λόγω αυτοκινητόδρομο επί 30 περίπου ώρες.

Η Schmidberger ήταν μια επιχείρηση διεθνών μεταφορών με έδρα το Rot an der Rot (Γερμανία). Η κύρια δραστηριότητά της συνίστατο στη μεταφορά ξυλείας από τη Γερμανία στην Ιταλία και χάλυβα από την Ιταλία στη Γερμανία. Προς τούτο, τα βαρέα φορτηγά οχήματα της Schmidberger χρησιμοποιούσαν κυρίως τον αυτοκινητόδρομο του Brenner.

Η Schmidberger άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Innsbruck (Αυστρία) με την οποία ζητούσε να υποχρεωθεί η Δημοκρατία της Αυστρίας να της καταβάλει αποζημίωση ύψους 140.000 αυστριακών σελινίων (ATS) για τον λόγο ότι εμποδίστηκε η διέλευση πέντε φορτηγών οχημάτων της ενάγουσας από τον αυτοκινητόδρομο του Brenner επί τέσσερις συναπτές ημέρες. Ο αυτοκινητόδρομος αυτός αποτελούσε τη μόνη διαμετακομιστική οδό από την οποία μπορούν να διέλθουν τα οχήματα της ενάγουσας μεταξύ της Γερμανίας και της Ιταλίας. Η μη απαγόρευση της συγκεντρώσεως και η έλλειψη παρεμβάσεως εκ μέρους των αυστριακών αρχών προκειμένου να εμποδίσουν τον αποκλεισμό του οδικού αυτού άξονα αποτέλεσαν, κατά την Schmidberger, εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Το εν λόγω εμπόδιο, το οποίο δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τα δικαιώματα όσον αφορά την ελευθερία εκφράσεως και την ελευθερία του συνέρχεσθαι των διαδηλωτών, παραβαίνει το κοινοτικό δίκαιο και είναι, κατά συνέπεια, ικανό να στοιχειοθετήσει ευθύνη του οικείου κράτους μέλους. Μάλιστα η Schmidberger όρισε τη ζημία που υπέστη στην ακινητοποίηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων της, στα πάγια έξοδα που αφορούν τους οδηγούς των οχημάτων της και στο διαφυγόν κέρδος που προκύπτει από τις μειώσεις της αμοιβής της ενάγουσας που συμφωνήθηκαν με τους πελάτες της λόγω των σημαντικών καθυστερήσεων στη μεταφορά των εμπορευμάτων καθώς και λόγω μη

εκτελέσεως έξι δρομολογίων μεταξύ της Γερμανίας και της Ιταλίας.

Το Δικαστήριο στηρίχθηκε στην προαναλυθείσα απόφαση Spanish strawberries case, για να επαναλάβει ότι λαμβανομένου υπόψη του θεμελιώδους ρόλου που διαδραματίζει η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο σύστημα της Κοινότητας και, ειδικότερα, για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η υποχρέωση που υπέχει κάθε κράτος μέλος να διασφαλίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων στο έδαφος του λαμβάνοντας τα αναγκαία και πρόσφορα μέτρα προκειμένου να εμποδίσει κάθε πρόσκομμα που οφείλεται σε πράξεις ιδιωτών επιβάλλεται χωρίς να χρειάζεται να γίνει διάκριση αναλόγως του αν οι πράξεις αυτές επηρεάζουν τις ροές εισαγωγής ή εξαγωγής ή απλώς τη διαμετακόμιση των εμπορευμάτων μέσω ενός κράτους μέλους. Προσέθεσε δε ότι η εν λόγω υποχρέωση των κρατών μελών είναι ακόμη πιο ουσιώδης όταν πρόκειται για οδικό άξονα πρωτεύουσας σημασίας, όπως ο αυτοκινητόδρομος του Brenner, που αποτελεί μία από τις κύριες χερσαίες συγκοινωνιακές οδούς για το εμπόριο μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και του Βορρά της Ιταλίας. Συνεπώς, το γεγονός ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους δεν απαγόρευσαν μια συγκέντρωση πολιτών που είχε ως συνέπεια τον πλήρη αποκλεισμό, επί 30 περίπου ώρες αδιαλείπτως, μιας σημαντικής συγκοινωνιακής οδού, όπως ο αυτοκινητόδρομος του Brenner, είναι ικανό να περιορίσει το ενδοκοινοτικό εμπόριο και πρέπει, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί ότι συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, κατ' αρχήν ασυμβίβαστο με τις υποχρεώσεις εκ του κοινοτικού δικαίου που απορρέουν από τα άρθρα 30 και 34 της Συνθήκης, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 αυτής, εκτός όμως αν αυτή η έλλειψη απαγορεύσεως μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικώς.

Έτσι, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι οι αυστριακές αρχές έλαβαν υπόψη σκέψεις που συνδέονταν με τον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων των διαδηλωτών όσον αφορά την ελευθερία εκφράσεως και την ελευθερία του συνέρχεσθαι, τα οποία καθιερώνονται και διασφαλίζονται από την ΕΣΔΑ και από το αυστριακό σύνταγμα. Η προστασία των εν λόγω δικαιωμάτων αποτελεί θεμιτό συμφέρον ικανό να δικαιολογήσει, κατ' αρχήν, έναν περιορισμό των υποχρεώσεων που

επιβάλλονται από το κοινοτικό δίκαιο, ακόμη και δυνάμει μιας θεμελιώδους ελευθερίας την οποία εγγυάται η Συνθήκη, όπως η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Προέβη δε εν τέλει σε στάθμιση των συγκρουόμενων συμφερόντων για να καταλήξει ότι ο εν θέματι περιορισμός του ενδοκοινοτικού εμπορίου είναι ανάλογος προς τον θεμιτό σκοπό που επιδιώκεται, ήτοι, εν προκειμένω, προς την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων, διότι η συγκέντρωση πολιτών έλαβε χώρα κατόπιν αιτήσεως για τη χορήγηση αδείας, υποβληθείσας βάσει του εθνικού δικαίου, και αφότου οι αρμόδιες αρχές αποφάσισαν να μην απαγορεύσουν την εν λόγω συγκέντρωση, η οδική κυκλοφορία εμποδίστηκε σε μόνο μία διαδρομή, σε μόνο μία περίπτωση και επί 30 περίπου ώρες, το εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων που προέκυψε από την εν λόγω συγκέντρωση είχε περιορισμένη σημασία σε σχέση τόσο με τη γεωγραφική έκταση όσο και με την εγγενή σοβαρότητα των διαταραχών που ήσαν επίμαχες στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προαναφερθείσα απόφαση κατά της Γαλλίας, με την εν λόγω συγκέντρωση, πολίτες άσκησαν τα θεμελιώδη δικαιώματά τους εκφράζοντας δημοσίως μια γνώμη την οποία θεωρούν σημαντική για τη συλλογική ζωή, χωρίς να σκοπεύουν στην παρεμπόδιση της ανταλλαγής εμπορευμάτων συγκεκριμένης φύσεως ή καταγωγής, ενώ τέλος οι αρμόδιες αρχές είχαν λάβει διάφορα συνοδευτικά μέτρα και μέτρα πλαισιώσεως προκειμένου να περιορίσουν κατά το δυνατόν τις διαταραχές της οδικής κυκλοφορίας.

Επομένως, κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, δόθηκε η απάντηση από το Δικαστήριο ότι το γεγονός ότι οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους δεν απαγόρευαν μια συγκέντρωση πολιτών υπό τις ανωτέρω περιστάσεις δεν είναι ασυμβίβαστο με τα άρθρα 30 και 34 της Συνθήκης, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 αυτής.

#### 4. Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Προκύπτει, συνοψίζοντας τις ως άνω υποθέσεις, ότι η μη λήψη των πρόσφορων και αναγκαίων μέτρων από κράτος μέλος, για την αποφυγή του αποκλεισμού κομβικών σημείων των αυτοκινητοδρόμων και άλλων σημείων του εθνικού οδικού δικτύου από ιδιώτες μπορεί να συνιστά

παραβίαση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, ιδίως όταν πρόκειται για οδικούς άξονες πρωτεύουσας σημασίας, που αποτελούν κύριες χερσαίες συγκοινωνιακές οδούς για το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών της Ένωσης. Θα πρέπει να εξεταστεί βεβαίως το κατά πόσον η παραβίαση της θεμελιώδους αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, δικαιολογείται σύμφωνα με τα κριτήρια που έχει θέσει το Δικαστήριο στην απόφαση «Cassis de Dijon», από τα θεμελιώδη δικαιώματα, όπως η ελευθερία εκφράσεως και η ελευθερία του συνέρχεσθαι, που διασφαλίζονται από τα άρθρα 10 και 11 της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για την Προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών. Θα πρέπει εν τέλει να εξασφαλίζεται η προσήκουσα ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων αυτών. Με τα κριτήρια πάντως που αναπτύσσει και στις δυο αυτές αποφάσεις το Δικαστήριο, ο αποκλεισμός πολλών κομβικών σημείων των αυτοκινητοδρόμων επί τόσο μακρό χρονικό διάστημα, που επιφέρει σοβαρότατη διατάραξη της οδικής κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη το γεωφυσικό ανάγλυφο της Ελλάδας και την έλλειψη κατά βάση εναλλακτικών, προς το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων, οδών, όπως οι πρόσφατες αγροτικές κινητοποιήσεις, φαίνεται να μην δικαιολογείται από την προστασία της ελευθερίας εκφράσεως και της ελευθερίας του συνέρχεσθαι.

Τέλος, το ζήτημα είναι πως η κατά τα ανωτέρω παραβίαση του πρωτογενούς κοινοτικού δικαίου μπορεί να γεννήσει αστική ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση, όσων υπέστησαν την οποιαδήποτε περιουσιακή ζημία εκ των αποκλεισμών αυτών. Οι προϋποθέσεις της αστικής ευθύνης του Δημοσίου ορίζονται στο ελληνικό δίκαιο στο άρθρο 105 Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα. Θα πρέπει, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, παράνομη πράξη, παράλειψη ή υλική ενέργεια που προέρχεται από όργανο του Δημοσίου κατά την άσκηση δημόσιας εξουσίας, να προκαλεί αιτιωδώς ζημία του ιδιώτη. Η δε παραβίαση του ενωσιακού δικαίου πληροί την προϋπόθεση του παρανόμου, ώστε εφόσον από την παράνομη παράλειψη του Ελληνικού Δημοσίου να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή του αποκλεισμού κομβικών σημείων των αυτοκινητοδρόμων, προκλήθηκε περιουσιακή ζημία σε ιδιώτες, αυτοί δικαιούνται να στραφούν κατά του Δημοσίου για την αποκατάστασή της.

