

17 Σεπτεμβρίου, 1992

(ΠΙΚΗΣ, ΚΟΥΡΡΗΣ, ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ,
ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δαστές).

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΟΥΤΟΥΛΛΑΣ - ΚΑΛΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ
ΛΤΔ,

Εφεσεσιόντες - Αιτητές

v.

ΑΡΧΗΣ ΑΔΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΗΣ,

Εφεσιβλήτων - Καθ' ων η αίτηση.

(Αναθεωρητική Έφεση Αρ 1004)

5 Ο περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμος του 1982, Ν. 9/82, όπως τροποποιήθηκε από τον ομώνυμο τροποποιητικό νόμο του 1984, Νόμος 84/84, άρθρο 8 (3) — Οι πρόνοιες του εναρμονίζονται με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 25 του Συντάγματος, γιατί η ρύθμιση της τροχαίας μεταφοράς επιβάλλεται από το δημόσιο συμφέρον, εφόσον, μεταξύ άλλων, άπτεται αφενός της ασφαλείας του κοινού και αφετέρου της αναγκαιότητας παροχής σε αυτό επαρκών μέσων μεταφοράς - θεωρία και νομολογία.

10 Η έφεση προσέβαλε πρωτόδικη απόφαση του Δικαστηρίου, απορριπτική της προσφυγής των εφεσεσιόντων κατά της άρνησης των εφεσιβλήτων, αρχικά της Αρχής Αδειών και στη συνέχεια της Αναθεωρητικής Αρχής Αδειών, κατόπιν ιεραρχικής προσφυγής των εφεσεσιόντων να αποδεχθούν το αίτημά τους για επέκταση της αδειας ενός των λεωφορείων τους. Στην πορεία της ακρόασης της έφεσης το ζήτημα επικεντρώθηκε στο βασικότερο νομικό σημείο 15 που ήγειραν οι εφεσεσιόντες, αυτό της αντισυνταγματικότητας του άρθρου 8(3) του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου του 1982 (Νόμος 9/82), όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 84/84, ως παραβιάζοντας την επαγγελματική ελευθερία που κατοχυρώνει το άρθρο 25 του Συντάγματος. (Στην απόφαση περιλαμβάνεται 20 διεξοδική θεωρητική ανάλυση του προβλήματος με νομολογιακές αναφορές).

Το Ανώτατο Δικαστήριο, απορρίπτοντας την έφεση, αποφάσισε ότι:

25 1. Οι πρόνοιες του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου του 1982 εναρμονίζονται με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 25 του Συντάγματος, γιατί η ρύθμιση της τροχαίας μεταφοράς επιβάλλεται από το δημόσιο συμφέρον, εφόσον, μεταξύ άλλων, άπτεται αφενός της ασφάλειας του κοινού και αφετέρου

της αναγκαιότητας παροχής σε αυτό επαρκών μέσων μεταφοράς.

2. Πέρα όμως από τα πιο πάνω, έχουμε τη γνώμη πως η γενική πρόνοια της παραγράφου 1 του άρθρου 25, που διασφαλίζει το δικαίωμα άσκησης οποιουδήποτε επαγγέλματος, θα πρέπει να εφαρμόζεται έχοντας υπόψη το είδος και την έκταση του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Στην υπό κρίση περίπτωση λόγου χάρη, το προτεινόμενο επάγγελμα της εφεσείουσας είναι "δημόσιος μεταφορέας". Οι δρόμοι όμως και οι άλλες οδικές διευκολύνσεις στη χώρα, που χρησιμοποιούν οι μεταφορείς, δεν ανήκουν στους ίδιους αλλά στο δημόσιο. Η ελευθέρα, κατά συνέπεια, άσκηση του επαγγέλματος του μεταφορέως δεν μπορεί να επεμβαίνει ανεξέλεγκτα στα πράγματα που ανήκουν στο δημόσιο και που προορίζονται για δημόσια χρήση. Όπως και δεν μπορεί, φερ' ειπείν, επειδή επαγγέλλεται κάποιος τον υλοτόμο, ελεύθερα να κόβει δένδρα από τα δημόσια δάση. Ούτε ο ψαράς να αλιεύει στις θάλασσες, ή οι αερομεταφορείς να πετούν τα αεροπλάνα τους στον εναέριο χώρο της δημοκρατίας ανεξέλεγκτα.

Έφεση απορρίπτεται με έξοδα

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Κοντός ν. Κυπριακής Δημοκρατίας (1974) 3 ΑΑΔ, 112. 20

Σάββα ν. Κυπριακής Δημοκρατίας (1983) 3 ΑΑΔ, 230.

Έφεση.

Έφεση εναντίον απόφασης του δικαστή του Ανωτάτου Δικαστηρίου Κύπρου (Στυλιανίδης, Δ) που δόθηκε στις 7 Οκτωβρίου, 1989 (Υπόθεση αρ. 60/87) με την οποία απέρριψε την προσφυγή των εφεσειόντων εναντίον της απόφασης της Αρχής Αδειών να απορρίψει αίτηση των εφεσειόντων με την οποία ζητούσαν να συμπεριληφθεί στην άδεια λεωφορείου τους και η μεταφορά μαθητών από τον Μουτουλλά στο γυμνάσιο Πεδουλά. 30

Α. Παντελίδης, για τους εφεσειόντες.

Μ. Τσιάππα, Δικηγόρος της Δημοκρατίας Α', για τους εφεσίβλητους.

Cur. adv. vult.

ΠΙΚΗΣ, Δ.: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο

δικαστής Χρ. Αρτεμίδης.

ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ.: Η αιτήτρια - εφεσείουσα εταιρεία - είναι ιδιοκτήτρια αυτοκινήτων δημοσίων μεταφορών. Ένα από τα αγροτικά της λεωφορεία, το FG755, σύμφωνα με τους όρους της άδειας του δικαιούται να μεταφέρει επιβάτες από το χωριό Μουτουλλάς στη Λευκωσία. Με αίτησή της στην Αρχή Αδειών, στις 14.7.85, η εφεσείουσα ζήτησε να συμπεριληφθεί στην άδεια του λεωφορείου αυτού και η μεταφορά μαθητών από τον Μουτουλλά στο γυμνάσιο Πεδουλά. Το αίτημα δεν έγινε αποδεκτό από την Αρχή, και στη συνέχεια από την Αναθεωρητική Αρχή Αδειών, μετά από ιεραρχική προσφυγή που άσκησε η εφεσείουσα. Η απόφαση αυτή προσεβλήθη με προσφυγή, που απορρίφθηκε πρωτοδίκως, και τώρα αποτελεί το αντικείμενο της κρινόμενης έφεσης.

Στην πορεία της αιτίας της έφεσης το ζήτημα επικεντρώθηκε στο βασικότερο νομικό σημείο που ήγειρε ο δικηγόρος της εφεσείουσας στο πρωτόδικο Δικαστήριο, και επανασυζήτησε σε έκταση ενώπιόν μας. Είναι η εισήγησή του πως οι πρόνοιες του άρθρου 8 (3) του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου του 1982, Ν.9/82, όπως τροποποιήθηκε από τον ομώνυμο τροποποιητικό Νόμο του 1984, Ν.84/84, παραβιάζουν το δικαίωμά τους να ασκούν οιονδήποτε επάγγελμα, όπως αυτό διασφαλίζεται από το άρθρο 25 του Συντάγματος. Ο δικηγόρος της εφεσείουσας προτείνει πως όταν πληρούνται τα αντικειμενικά κριτήρια του Νόμου για την έκδοση άδειας οδικής χρήσεως σε δημόσιο μεταφορέα δεν μπορεί να επιβληθεί διά νόμου ή κανονισμού οποιοσδήποτε άλλος περιορισμός στην άσκηση του επαγγέλματος αυτού. Με απλά λόγια, εισηγείται πως εφόσον εκδοθεί άδεια οδικής χρήσεως σε δημόσιο μεταφορέα, αυτός μπορεί να διακινείται ελεύθερα για να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα, ανάλογα με την περίπτωση, σε οποιοδήποτε μέρος της Κύπρου επιθυμεί.

Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 25 του Συντάγματος προνοούν τα εξής:

"25.1 Έκαστος έχει το δικαίωμα να ασκή οιονδήρτοτε
επάγγελλα ή να επιδίδεται εις οιανδήρτοτε απασχόλη-
σιν, εμπόριον ή επικερδή εργασία.

2. Η άσκησις του δικαιώματος τούτου δύναται να
υπαχθή εις τους υπό του νόμου τιθεμένους όρους, πε- 5
ριορισμούς ή διατυπώσεις, αναφερομένους αποκλειστι-
κώς εις τα συνήθως απαιτούμενα δια την άσκησιν οιοι-
δήρτοτε επαγγέλματος προσόντα ή οίτινες είναι
απαραίτητοι μόνον προς το συμφέρον της ασφάλειας
της Δημοκρατίας ή της συνταγματικής τάξεως ή της δη- 10
μοσίας ασφάλειας ή της δημοσίας τάξεως ή της δημο-
σίας υγείας ή των δημοσίων ηθών ή της προστασίας
των δικαιωμάτων και ελευθεριών των ηγγυημένων υπό
του Συντάγματος εις οιονδήρτοτε πρόσωπον ή προς το 15
δημόσιον συμφέρον υπό τον όρον ότι διατυπώσεις,
όροι και περιορισμοί δεν θα τίθενται δια νόμου κατ'
επίκλησιν του δημοσίου συμφέροντος εφ' όσον είναι
αντίθετοι προς τα συμφέροντα εκατέρας κοινότητος."

Υπογραμμίζομε τη φράση "ή προς το δημόσιον συμφέ-
ρον", γιατί η συζήτηση τελικά εστιάζεται στο εάν οι περιο- 20
ρισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 8(3) του Νόμου, και
κατ' ακολουθία επιβάλλονται από τη διοίκηση, δικαιολο-
γούνται και εναρμονίζονται με τη συνταγματική έννοια
του δημόσιου συμφέροντος.

Ενδιαφέρουσα επί του προκειμένου είναι η ανάλυση 25
και απόψεις που εκφράζει ο καθηγητής Π.Δ. Δαγτόγλου
στο βιβλίο του "Γενικό Διοικητικό Δίκαιο" β' έκδοση (ανα-
θεωρημένη και συμπληρωμένη). Στην παράγραφο 1165
διαβάζομε τα εξής:

"Η περιοισία του κράτους ή άλλων δημοσίων οργα- 30
νισμών μπορεί να εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον
άμεσα ή έμμεσα. Το πρώτο ανταποκρίνεται στον κανό-
να: από την δημοσία οδό, πλατεία ή γέφυρα, ως το δη-
μόσιο νοσοκομείο, μουσειό ή θέατρο· από τον σιδηρο-
δρομικό σταθμό, του λιμένα ή αερολιμένα, ως το 35
δημόσιο σχολείο, το πανεπιστήμιο ή την βιβλιοθήκη

από τα πολεμικά οχήματα, σκάφη ή αεροσκάφη, ως τα κτίρια που στεγάζουν την Βουλή, την Κυβέρνηση, τις διωικητικές υπηρεσίες ή τα δικαστήρια, πρόκειται για πράγματα που εξυπηρετούν αμέσως ένα ορισμένο δημόσιο συμφέρον. Αποτελούν την δημόσια περιουσία (ή κτήση) του κράτους και των άλλων δημόσιων οργανισμών, δηλαδή τα λεγόμενα δημόσια πράγματα. Σ' αυτά ανήκουν επίσης τα λεγόμενα φυσικά κοινόχρηστα πράγματα, όπως οι ποταμοί, οι μεγάλες λίμνες και οι αιγιαλοί.

Δημόσια πράγματα είναι λοιπόν τα ακίνητα ή τα ενσώματα ή ασώματα κινητά αντικείμενα που είναι προορισμένα στην άμεση εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος."

15 Παρακάτω, παραγρ.1179, ο συγγραφέας κατατάσσει στην κατηγορία των δημόσιων πραγμάτων αυτά που είναι προορισμένα για κοινή χρήση, είτε αυτά είναι αντικείμενα δημιουργημένα από τη φύση, όπως οι ποταμοί, ή κατασκευάσματα του ανθρώπου, όπως οι οδοί και πλατείες.

20 Καταλήγει δε με την άποψη, στην παραγρ.1182, πως κοινό χαρακτηριστικό όλων των ιδιόχρηστων δημόσιων πραγμάτων είναι ο προορισμός τους για την εξυπηρέτηση δημόσιων σκοπών, υπό την ευρεία έννοια του όρου, που περιλαμβάνει τους σκοπούς όλων των δημόσιων

25 οργανισμών. Παραπέμπουμε επίσης στο ίδιο βιβλίο σε αυτά που αφορούν γενικά στην έννοια και εφαρμογή του δημόσιου συμφέροντος, στις παραγράφους 324 κ.επ.

Στο σημείο αυτό παρατηρούμε πως οι πιο πάνω θέσεις συμπίπτουν απόλυτα με τις πρόνοιες της παραγράφου 3

30 του άρθρου 25 του Συντάγματος, καθώς επίσης και με την νομολογία μας. (Ενδεικτικά αναφέρουμε τις πρωτόδικες αποφάσεις δικαστών του Ανωτάτου Δικαστηρίου στις υποθέσεις Κοντός ν. Κυπριακής Δημοκρατίας (1974) 3 Α.Α.Δ. 112 και Σάββα ν. Κυπριακής Δημοκρατίας (1983) 3

35 Α.Α.Δ. 230.) Παραθέτουμε αυτούσια ολόκληρη την παράγραφο.

"Κατ' εξαίρεσιν των προμνησθεισών διατάξεων του παρόντος άρθρου ο νόμος δύναται να ορίση, εφ' όσον τούτο συνάδη προς το δημόσιον συμφέρον, ότι ορισμένα επιχειρήσεις παρέχουσαι ουσιώδη δημοσίαν υπηρεσίαν ή σχετικά προς την εκμετάλλευσιν των πηγών ενεργείας ή άλλων φυσικών πόρων θα ασκούνται αποκλειστικώς υπό της Δημοκρατίας ή υπό δήμου ή υπό νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου ιδρυομένου προς τον σκοπόν τούτον υπό του ανωτέρω νόμου και διοικουμένου υπό τον έλεγχον της Δημοκρατίας και του οποιού το κεφάλαιον δύναται να προέρχηται εκ δημοσίων και ιδιωτικών πόρων ή μόνον εξ εκατέρας των πηγών τούτων.

Εφ' όσον όμως τοιαύτη επιχείρησις ησκειτό υπό οιουδήποτε προσώπου, πλην δήμου ή νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, αι χρησιμοποιηθείσαι δια την τοιαύτην επιχείρησιν εγκαταστάσεις τη αιτήσει του ενδιαφερομένου εξαγοράζονται επί τη καταβολή δικαίου τιμήματος υπό της Δημοκρατίας ή του δήμου ή του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, αναλόγως της περιπτώσεως."

Καθίσταται πρόδηλο, από την ανάλυση που γίνεται πιο πάνω, πως οι πρόνοιες του περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμου του 1982 εναρμονίζονται με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 25, γιατί η ρύθμιση της τροχαίας μεταφοράς επιβάλλεται από το δημόσιο συμφέρον, εφόσο, μεταξύ άλλων, άπτεται αφενός της ασφάλειας του κοινού και αφετέρου της αναγκαιότητας παροχής σε αυτό επαρκών μέσων μεταφοράς.

Πέρα όμως από τα πιο πάνω, έχομε τη γνώμη πως η γενική πρόνοια της παραγράφου 1 του άρθρου 25, που διασφαλίζει το δικαίωμα άσκησης οποιουδήποτε επαγγέλματος, θα πρέπει να εφαρμόζεται έχοντας υπόψη το είδος και την έκταση του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Στην υπό κρίση περίπτωση λόγου χάρη, το προτεινόμενο επάγγελμα της εφεσείουσας είναι "δημόσιος μεταφορέας". Οι δρόμοι όμως, και οι άλλες οδικές διευκολύνσεις στη

χώρα, που χρησιμοποιούν οι μεταφορείς, δεν ανήκουν στους ίδιους αλλά στο δημόσιο. Η ελευθέρω, κατά συνέπεια, άσκηση του επαγγέλματος του μεταφορέως δεν μπορεί να επεμβαίνει ανεξέλεγκτα στα πράγματα που ανήκουν
5 στο δημόσιο και που προορίζονται για δημόσια χρήση. Δίδουμε και κανένα δυο άλλα, ενδεικτικά βεβαίως, παραδείγματα. Δεν μπορεί φερ' ειπείν επειδή επαγγέλλεται κάποιος τον υλοτόμο να μπορεί ελεύθερα να κόβει δένδρα από τα δημόσια δάση. Ούτε ο ψαράς να αλιεύει στις θά-
10 λασσες, ή οι αερομεταφορείς να πετούν τα αεροπλάνα τους στον εναέριο χώρο της δημοκρατίας ανεξέλεγκτα.

Για τους πιο πάνω λόγους είναι η άποψή μας πως η επίδικη απόφαση της αρμόδιας αρχής, αναφορικά με τους περιορισμούς στη διαδρομή του λεωφορείου της εφεσεύουσας, και η άρνησή της να αποδεχτεί το αίτημά της για επέκτασή της, είναι νόμιμες.

Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα εις βάρος της εφεσεύουσας.

Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα.