

30 Ιουνίου, 1993

[Α. ΛΟΙΖΟΥ, Π., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΡΤΕΜΗΣ, Δ/στές]

ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΞΥΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ,

Εφεσείων,

v.

ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ,

Εφεσίβλητης.

(Ποινικές Εφέσεις Αρ. 5617, 5618).

Κυκλοφορία πλαστού εγγράφου κατά παράβαση των άρθρων 331(α), 335, 339 και 20 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 — Παράνομος εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος, κατά παράβαση των Κανονισμών 2, 4(1)(2)(α)(iii) και 72 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών Κ.Δ.Π. 166/84 όπως τροποποιήθηκαν από το Νόμο 166/87, και άρθρο 20 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 (2 κατηγορίες) — Εξασφάλιση πιστοποιητικού διά της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87 (4 κατηγορίες) — Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού, κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Κεφ. 154 όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87 (2 κατηγορίες) — Παραμέληση υπηρεσιακού καθήκοντος υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 134 και 35 του Κεφ. 154 όπως τροποποιήθηκε (2 κατηγορίες) — Επιβολή συντρέχουσων ποινών φυλάκισης:

Πρώτος εφεσείων: 18 μήνες σε κάθε μιά από την πρώτη, τέταρτη και έκτη κατηγορία και 12 μήνες σε κάθε μιά από την δεύτερη και τρίτη κατηγορία.

Δεύτερος εφεσείων: 9 μήνες σε κάθε μιά από την δεύτερη και τρίτη κατηγορία και 12 μήνες σε κάθε μια από την πέμπτη, έβδομη, δέκατη, ενδέκατη, δέκατη-τέταρτη και δέκατη-πέμπτη κατηγορία. Οι ποινές επικυρώθηκαν από το Εφετείο πλην των ποινών που επιβλήθηκαν στις κατηγορίες για δόλο και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού στις οποίες απαλλάχθηκε ο δεύτερος εφεσείων για πολλαπλότητα (duplicity) στις κατηγορίες αυτές.

Απόδειξη — Περιστατική μαρτυρία — Εφαρμοστές νομικές αρχές και στοιχεία που πρέπει να εξετάσει το Δικαστήριο στην περίπτωση που η υπόθεση της κατηγορίας στηρίζεται σε περιστατική μαρτυρία.

Απόδειξη — Έγγραφα που βρίσκονται στην κατοχή διαδίκου — Πότε είναι αποδεκτά εναντίον του.

5 Δευτερογενής νομοθεσία — Κατά πόσο ο Καν. 4(1)(2)(α)(iii) που απαγορεύει την εγγραφή εισαγομένων μεταχειρισμένων λεωφορικών ηλικίας μεγαλύτερης των τριών χρόνων εξέρχεται από τα πλαίσια (είναι *ultra vires*) του εξουσιοδοτούντος νόμου — Εκτενής αναφορά στην σχετική νομολογία — Αρχές με βάση τις οποίες εξετάζεται αν ένας Κανονισμός είναι *ultra vires* του εξουσιοδοτούντος νόμου.

10 Σύνταγματικό Δίκαιο — Σύνταγμα άρθρο 23 — Κατοχυρώνει το δικαίωμα ιδιοκτησίας το οποίο δεν είναι απόλυτο αλλά υπόκειται σε δεσμεύσεις ή περιορισμούς.

15 Σύνταγματικό δίκαιο — Σύνταγμα άρθρο 28 — Κατοχυρώνει το δικαίωμα της ισότητας.

20 Ποινική Δικονομία — Ο περί Ποινικής Δικονομίας Νόμος Κεφ. 155 άρθρο 39(d) — Πολλαπλότητα (*duplicity*) — Κάθε κατηγορία πρέπει να περιέχει ένα μόνο αδίκημα και όχι συνδυασμό αδικημάτων — Το ερώτημα είναι κατά πόσο ο εφεσείων υπέστη παραπλάνηση ή σύγχυση ώστε να καταστεί ανίκανος να υπερασπίσει τον εαυτό του.

25 Ποινική Δικονομία, Κεφ. 155 — Κατηγορητήριο — Διατύπωση — Διάπραξη εγκλημάτων από πρόσωπα που σχηματίζουν κοινή πρόθεση — Παράλειψη ρητής αναφοράς στα άρθρα 20 και 21 του Ποινικού Κώδικα, Κεφ. 154 — Δεν συνιστά ουσιώδη παρατυπία.

Ποινικός Κώδικας Κεφ. 154 άρθρο 133 — Ποινική ευθύνη δημόσιων λειτουργών στην εκπλήρωση των καθηκόντων τους.

30 Ποινικός Κώδικας Κεφ. 154 άρθρο 21 — Σκοπός — Συγκατηγορούμενοι — Από τι εξαρτάται και πως αποδεικνύεται η ύπαρξη συγκεκριμένου σκοπού μεταξύ συγκατηγορουμένων.

Λέξεις και Φράσεις — "Ρυθμίση" στο άρθρο 5(1)(1) του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972 (Νόμος 86/72).

Λέξεις και Φράσεις — "Δόλος" και "Κατάχρηση εμπιστοσύνης".

35 Λέξεις και Φράσεις — "Ιδιοκτησία" στο άρθρο 23 του Συντάγματος.

Ο πρώτος εφεσείων ήταν μέτοχος και γενικός διευθυντής της εταιρείας *Χυδίας Coaches Co. Ltd* η οποία διεξήγαγε τουριστικές εργασίες και ήταν ιδιοκτήτρια επτά τουριστικών λεωφορείων με γραφεία στη Λάρνακα.

40 Ο δεύτερος εφεσείων ήταν Ανώτερος Τεχνικός Επιθεωρητής στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών

και Έργων.

Στις 19 Οκτωβρίου 1987, ο πρώτος εφεσείων εισήγαγε από την Αγγλία δύο πλαίσια λεωφορείων (chassis) τύπου QUEST 80, χωρίς μηχανές και κιβώτια ταχυτήτων, τα οποία εκτελώνισε ως πλαίσια "MAGIRUS DEUTZ MODEL L 117", αφού παρουσίασε προς τούτο τιμολόγιο αγοράς από Αγγλική εταιρεία το οποίο σύμφωνα με εκδοχή της κατηγορούσας Αρχής ήταν πλαστογραφημένο. Με βάση το τιμολόγιο αυτό εφοδιάστηκε με το τελωνειακό έντυπο C 72A το οποίο εκδίδεται για μηχανοκίνητα οχήματα που προορίζονται για εγγραφή στην Κυπριακή Δημοκρατία και περιγράφει τον τύπο και μοντέλλο του οχήματος ή του πλαισίου. Το έντυπο αυτό παρουσιάζεται από τον ιδιοκτήτη στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών όπου το όχημα ή πλαίσιο εξετάζεται και αν βρεθεί κατάλληλο και συνάδει με το περιεχόμενο του εντύπου C 72A, τότε εκδίδεται άδεια εγγραφής του.

Πρόθεση του πρώτου εφεσείοντα ήταν να εισαγάγει δύο υπερήλικα λεωφορεία που δεν θα μπορούσαν να εγγραφούν αφού θα ήταν ηλικίας μεγαλύτερης των τριών χρόνων και αφού πλαστογράφησε πάνω στα πλαίσια των λεωφορείων αυτών τους αριθμούς των πλαισίων που εισήγαγε από την Αγγλία, να τα εγγράψει χρησιμοποιώντας το έντυπο C 72A. Στις 29 Δεκεμβρίου 1987, ο πρώτος εφεσείων εισήγαγε από την Ολλανδία τέσσερα μεταχειρισμένα υπερήλικα αριστεροτίμονα τουριστικά λεωφορεία με δέσμευση τη διάλυσή τους σε εξαρτήματα. Αντί αυτού όμως τα μετέτρεψε σε δεξιοτίμονα, απάλειψε τους αρχικούς αριθμούς των πλαισίων και αφού εκτύπωσε - πλαστογράφησε πάνω σε αυτά, τους αριθμούς των πλαισίων που εισήγαγε από την Αγγλία τα ενέγραψε χρησιμοποιώντας το έντυπο C 72A και άρχισε να τα χρησιμοποιεί παράνομα στην Κύπρο με αριθμούς εγγραφής VQ517 και VQ511.

Ο δεύτερος εφεσείων ισχυρίστηκε ότι δεν γνώριζε τον τρόπο που ενήργησε ο πρώτος εφεσείων για την εγγραφή των οχημάτων και ότι η προώθηση των σχετικών εγγράφων προς τον σκοπό αυτό αποτελούσε θέμα ρουτίνας μέσα στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Το πρωτόδικο Δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό αυτό και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε ένας κοινός σκοπός μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου εφεσείοντα που απέβλεπε στην υλοποίηση των παράνομων προθέσεων του πρώτου εφεσείοντα με τελικό επιστέγασμα την εγγραφή των δύο λεωφορείων. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε έχοντας υπόψη ότι ο δεύτερος εφεσείων:

1. Έδινε διαβεβαιώσεις συνεχώς προς τον Μ.Κ.49 ότι τα λεωφορεία δεν θα εγγράφονταν ενώ στην πραγματικότητα ουδεμία διαταγή έδωσε για την μη εγγραφή τους.

2. Παρέλειψε να απαντήσει για έξη μήνες στις τρεις επιστολές του Διευθυντή Τελωνείων σχετικά με την πιθανολογούμενη εγγραφή των δύο λεωφορείων.

3. Επιθεώρησε προσωπικά την δήμενη διάλυση των λεωφορείων του πρώτου εφεσείοντα.

4. Τηλεφώνησε στο Επαρχιακό Γραφείο στη Λάρνακα ζητώντας από τους τεχνικούς να εξυπηρετήσουν τον πρώτο εφεσείοντα.

5 5. Υπέγραψε τελικά την έγκριση για εγγραφή των δύο λεωφορείων παρά τις σχετικές παρατυπίες που υπήρχαν.

10 Η εμπλοκή του δεύτερου εφεσείοντα επιβεβαιώθηκε και από την προτροπή του πρώτου εφεσείοντα προς τον αρμόδιο λειτουργό που θα υπέγραφε τα έγγραφα, ο οποίος είχε τις επιφυλάξεις του, να υπογράψει τα έγγραφα και ότι η τελική έγκριση θα εδίδετο από τον δεύτερο εφεσείοντα.

15 Ο ισχυρισμός του πρώτου εφεσείοντα ότι τεμάχισε τα δύο πλαίσια που εισήγαγε και ότι τα μετέφερε στη Λευκωσία με οδηγίες να εφαρμοστούν πάνω στα πλαίσια των λεωφορείων απεφρόνθη από το πρωτόδικο Δικαστήριο όπως επίσης και ο ισχυρισμός του δεύτερου εφεσείοντα ότι επιθεώρησε τα οχήματα αυτά και διαπίστωσε την αποσυναρμολόγησή τους.

20 Η ηλικία των λεωφορείων αποδείχτηκε με την προσκόμιση μαρτυρίας των τίτλων ιδιοκτησίας τους από την Κατηγορούσα Αρχή και δεν αμφισβητήθηκε από τον πρώτο εφεσείοντα. Ο πρώτος εφεσείων βρέθηκε ένοχος σε πέντε κατηγορίες και ο δεύτερος σε οκτώ και τους επεβλήθησαν οι συντρέχουσες ποινές φυλάκισης που αναφέρονται πιο πάνω.

25 Πριν την εξέταση των λόγων της έφεσης το Ανώτατο Δικαστήριο ανέφερε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο καθοδήγησε ορθά τον εαυτό του ως προς τις νομικές αρχές που διέπουν την περιστατική μαρτυρία πάνω στην οποία γενικά στηριζόταν η υπόθεση της κατηγορίας ότι δηλαδή η συσιώδης σχέση μεταξύ της περιστατικής μαρτυρίας και της ενοχής του κατηγορουμένου πρέπει να είναι άμεση και να μην επιδέχεται συμβιβασμούς με άλλες λογικές εξηγήσεις της περιστατικής μαρτυρίας. Επίσης τόνισε ότι είναι αναγκαία η εξέταση όλων των στοιχείων που συνιστούν την περιστατική μαρτυρία σαν σύνολο.

35 Οι λόγοι των εφέσεων διαχωρίζονται σε αυτούς που εγείρουν καθαρά νομικά σημεία και στους υπόλοιπους που στρέφονται εναντίον των ευρημάτων του πρωτόδικου Δικαστηρίου που έγιναν με βάση την αξιοπιστία των μαρτύρων και που στην ουσία αποτελούσαν επιχειρηματολογία ως προς το αβάνιμο των ευρημάτων αυτών.

40

Κυριώτεροι Λόγοι των Εφέσεων

1. Το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με την ηλικία των εισαχθέντων λεωφορείων ήταν εσφαλμένο.

2. Έλλειψη μαρτυρίας από την κατηγορούσα Αρχή σχετικά με τον τύπο των λεωφορείων και ύπαρξη διαφορών στην μαρτυρία αναφορικά με τον καθορισμό των χρωμάτων τους.

3. Δεν απεδείχθη συγκεκριμένος κοινός σκοπός μεταξύ των συγκατηγορουμένων.

4. Ο Κανονισμός 4(1)(2)(α)(iii) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Κανονισμών του 1984 είναι ultra vires του εξουσιοδοτούντος νόμου δηλαδή του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972 (Νόμος αρ. 86/72).

5. Ο Κανονισμός 4(1)(2)(α)(iii) είναι αντισυνταγματικός δηλαδή αντίκειται προς τα άρθρα 23 και 28 του Συντάγματος.

6. (α) Οι κατηγορίες 10 και 11 που αφορούσαν τον δεύτερο εφεσείοντα ήσαν ελαττωματικές λόγω πολλαπλότητας (duplicity).

(β) Δεν έγινε εξειδίκευση αν ο εφεσείων ευρέθη ένοχος για διάπραξη δόλου ή κατάχρησης εμπιστοσύνης και

(γ) Τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου για ύπαρξη δόλου ή κατάχρησης εμπιστοσύνης είναι αντίθετα με το σχεπτικό δύο άλλων αποφάσεων του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

7. Το συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου για ύπαρξη κοινού σκοπού μεταξύ των κατηγορουμένων α' και γ' είναι εσφαλμένο καθότι: (α) η κατηγορία εναντίον του γ' κατηγορουμένου εβαλίζετο πάνω στο άρθρο 20 αντί στο άρθρο 21 του Κεφ. 154.

(β) το συμπέρασμα αυτό δεν εδικαιολογείτο από την μαρτυρία.

Το Ανώτατο Δικαστήριο αφού ασχολήθηκε διεξοδικά κατά πρώτο λόγο με τα εγειρόμενα νομικά σημεία και μετά με τους λόγους που εστρέφοντο εναντίον των γεγονότων και των συμπερασμάτων που εξήχθησαν από αυτά κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα αναφορικά με κάθε ένα από τους λόγους της έφεσης:

Λόγος έφεσης υπ' αρ.1

Οι τίτλοι ιδιοκτησίας αποτελούν από μόνοι τους απόδειξη πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ότι τα οχήματα ήσαν ηλικίας πέραν των τριών χρόνων. Ο ισχυρισμός του πρώτου εφεσείοντα ότι η γνώση ή εντύπωση που βγήκε από το περιεχόμενο της αιτήσεως και των τίτλων ιδιοκτησίας ήταν άνευ σημασίας για τον λόγο ότι η απαγόρευση του νόμου αφορούσε το γεγονός και όχι την εντύπωση ότι τα οχήματα ήσαν υπερήλικα, δεν ευσταθεί. Οι αυθεντίες που παρατέθηκαν προς υποστήριξη του λόγου αυτού δεν βοηθούν τον εφεσείοντα.

Επιπρόσθετα η κατοχή των εγγράφων των τίτλων ιδιοκτησίας

από τον πρώτο εφεσείοντα αποτελεί παραδοχή εναντίον του για την αλήθεια του περιεχομένου τους εφόσον ο ίδιος τα αναγνώρισε, τα υιοθέτησε και ενήργησε με βάση τα έγγραφα αυτά.

Λόγος Έφεσης υπ' αρ. 2

- 5 Είναι ορθό το συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι οι διαφορές στην μαρτυρία της Κατηγορούσας Αρχής στον καθορισμό του τύπου των οχημάτων δεν την καθιστούν ανεπαρκή, εφόσον και τα ίδια τα έγγραφα που υπεγράφησαν από τον πρώτο εφεσείοντα δεν αφήνουν καμιά αμφιβολία ως προς τον τύπο των οχημάτων. Επίσης είναι ορθή και η παρατήρηση ότι οι μάρτυρες δεν ανεμένετο να θυμούνται με ακρίβεια αρκετά χρόνια αργότερα ποιά ήταν τα ακριβή χρώματα των λεωφορείων όταν μάλιστα δεν ήταν προβλεπτό ότι το θέμα αυτό θα αποτελούσε σοβαρό θέμα σε δικαστική διαδικασία.

15 Λόγος Έφεσης υπ' αρ. 3

- 20 Ο πρωτόδικος Δικαστής ορθά κατέληξε στο συμπέρασμα ύπαρξης κοινού σκοπού μεταξύ των εφεσείοντων όπως προνοείται στο άρθρο 21 του Κεφ. 154. Η απόδειξη συγκεκριμένου κοινού σκοπού εξαρτάται πάντα από τα ιδιαίτερα περιστατικά της κάθε υπόθεσης και αποδεικνύεται είτε με άμεση είτε με περιστατική μαρτυρία. Επίσης ορθά ανέλυσε το θέμα της ποινικής ευθύνης του πρώτου εφεσείοντα σαν αξιωματούχου της εταιρείας.

Λόγος Έφεσης υπ' αρ. 4. Υπό Λοίζου Π. συμφωνούντος και του Παπαδόπουλου Δ.:

- 25 Ορθά το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν απεδέχθη την εισήγηση της υπεράσπισης ότι η λέξη "ρυθμίζω" στο άρθρο 5(1)(1) του Νόμου δεν μπορεί να συμπεριλαμβάνει και την έννοια της απαγόρευσης που προνοείται στον σχετικό Κανονισμό.

- 30 Το σχετικό ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο ο περιορισμός ως προς την ηλικία των αυτοκινήτων των οποίων η εγγραφή επιτρέπεται, αποτελεί ρύθμιση του όλου θέματος της εγγραφής.

- 35 Στην παρούσα περίπτωση το άρθρο 4(1)(2)(α)(iii) των Κανονισμών θέτει ένα περιορισμό για λόγους δημόσιας ασφάλειας. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί απόλυτα απαγορευτικός αφού περιέχει απλώς ένα λογικό περιορισμό που εμπίπτει μέσα στις πρόνοιες του εξουσιοδοτούντος νόμου και κατά συνέπεια ο σχετικός Κανονισμός δεν είναι *ultra vires* του νόμου.

- 40 Η ερμηνεία που δίδεται στη λέξη "ρυθμίζω" πρέπει να έχει σχέση και να βρίσκεται σε συσχετισμό με το αν ο περιορισμός είναι σαρωτικός ή όχι. Διαβάζοντας το Νόμο και τους Κανονισμούς σαν σύνολο η λέξη αυτή δεν μπορεί παρά να ερμηνευθεί ως περιέχουσα την δυνατότητα λογικών περιορισμών και απαγορευ-

σεων χάριν της επίτευξης του σκοπού του Νόμου που είναι η ασφάλεια στην κυκλοφορία οχημάτων. Η υπόθεση *Spyrou* διαφοροποιείται από την παρούσα υπόθεση.

Αναφορικά με το ερώτημα της χρήσης διαφορετικών λέξεων στις παραγράφους (η) και (ια) του άρθρου 5 του Νόμου, η εξήγηση είναι ότι αυτό απαιτούσε ο επιδιωκόμενος σκοπός της κάθε παραγράφου. 5

Ο Δικαστής Αρτέμης διαφώνησε με την πιο πάνω απόφαση σχετικά με τον Κανονισμό 4(1)(2)(α)(iii).

Υπό Αρτέμη Δ.: 10

Ο σχετικός κανονισμός είναι *ultra vires* του εξουσιοδοτούντος νόμου για τους ακόλουθους λόγους:

1. Αν υπήρχε πρόθεση εκ μέρους του νομοθέτη να δώσει δικαίωμα απαγόρευσης τούτο θα μπορούσε να γίνει ρητά όπως έγινε και σε άλλες περιπτώσεις στο ίδιο άρθρο. 15

2. Η πρόνοια στον Κανονισμό 4(1)(2)(α)(iii) για καταβολή τελών δείχνει καθαρά ότι ουδεμία εξουσιοδότηση δίδεται για απαγόρευση, γιατί σε τέτοια περίπτωση δεν θα εγείροταν θέμα καταβολής τελών.

3. Η υπόθεση στην οποία αναφέρθηκε το πρωτόδικο δικαστήριο προς υποστήριξη του συμπεράσματός του ότι η απαγόρευση για συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων δεν εκφεύγει από τα πλαίσια του όρου "ρυθμισμό" στην ουσία υποστηρίζει την αντίθετη άποψη. 20

4. Η ηλικία πέραν των τριών χρόνων δεν θα έπρεπε να ήταν το κριτήριο για απαγόρευση εγγραφής εισαγομένων λεωφορείων, γιατί ένα όχημα με τέτοια ηλικία μπορεί να είναι σε πολύ καλύτερη κατάσταση από ένα όχημα μικρότερης ηλικίας γι' αυτό και η σχετική απαγόρευση μπορεί να θεωρηθεί αυθαίρετη. 25

Η έφεση γίνεται αποδεκτή. Οι κατηγορούμενοι αθωώνονται στις κατηγορίες 2 και 3 για παράνομη εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος. 30

Οι κατηγορίες που αφορούν εξασφάλιση πιστοποιητικού με την παροχή ψευδών στοιχείων δεν επηρεάζονται γιατί το αδίκημα αυτό έγινε πριν την κήρυξη του σχετικού Κανονισμού *ultra vires* από το Δικαστήριο. 35

Λόγος Έφεσης υπ' αρ. 5

Η άσκηση του δικαιώματος ιδιοκτησίας μπορεί να τεθεί κάτω από περιορισμούς με βάση το Άρθρο 23.3 του Συντάγματος και ένας από αυτούς είναι προς το συμφέρον της δημόσιας ασφάλειας. 40

Είναι λογικό τα λεωφορεία με τα οποία διακινείται το κοινό καθημερινά να έχουν περιορισμούς στην ηλικία εγγραφής τους.

5 Η αρχή της ισότητας όπως αυτή διασφαλίζεται στο Άρθρο 28 του Συντάγματος δεν παραβιάζεται από τον Κανονισμό 4(1)(2)(α) (iii). Ισότητα δεν σημαίνει την αριθμητική ισότητα αλλά διασφαλίζει την ισότητα από αυθαίρετες διακρίσεις και δεν αποκλείει εύλογες διαφοροποιήσεις. Ισότητα σημαίνει στην μεταχείριση μεταξύ ίσων, ο νόμος να είναι ίσος και στην προκειμένη περίπτωση δεν γίνεται αυθαίρετη διαφοροποίηση μεταξύ ίσων.

10 Λόγος Έφεσης υπ' αρ. 6.

(α) Οι κατηγορίες 10 και 11 που αφορούσαν τον δεύτερο εφεσείοντα πάσχουν από πολλαπλότητα (dupllicity) γιατί δεν ήταν διατυπωμένες με διαζευκτικό τρόπο άσχετο πως διατυπώθηκαν οι λεπτομέρειες. Δεν μπορεί να ληφθεί με βεβαιότητα κάτω από τις περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης ότι ο εφεσείων αυτός δεν έχει παραπλανηθεί ή συγχυστεί ώστε να μη επηρεάστηκε η υπεράσπισή του. Γι' αυτόν τον λόγο η πολλαπλότητα αυτή θα πρέπει να οδηγήσει σε ακυρότητα και επομένως η έφεση για τις κατηγορίες αυτές επιτρέπεται και ο δεύτερος εφεσείων αθώνεται στις κατηγορίες αυτές. Οι στόχοι του Δικαστηρίου για σαφή ετυμολογία στην κάθε κατηγορία δεν εξυπηρετούνται με τον συνδυασμό διαφόρων αδικημάτων σε μια κατηγορία.

(β) Είναι φανερό από την απόφαση του πρωτόδικου Δικαστή ότι πραγματοποιήθηκε το θέμα της απόδειξης αδικήματος κάτω από το άρθρο 133 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154. Ο δεύτερος εφεσείων καταδικάστηκε για δόλο στην παρούσα περίπτωση.

25 (γ) Η ακυρότητα για πολλαπλότητα των κατηγοριών 10 και 11 και η αθώωση του δεύτερου εφεσείοντα στις κατηγορίες αυτές καθιστά μη αναγκαία την εξέταση του λόγου 6(γ) της έφεσης.

30 Σχόλια του Δικαστή Αρτέμη αναφορικά με τον λόγο έφεσης του 2ου εφεσείοντα για πολλαπλότητα στις κατηγορίες 10 και 11 και το άρθρο 39 (d) του Κεφ. 155:

35 Η καθοδήγηση για λύση προβλημάτων που δυνατόν να φαίνεται ότι δίδουν οι πρόνοιες του άρθρου 39(d) του Κεφ. 154 σε σχέση με πολλαπλότητα συγκεκριμένης κατηγορίας δεν είναι ουσιαστική. Ο λόγος είναι ότι για να αποφασίσει το Δικαστήριο εάν η σχετική νομοθετική πρόνοια περιγράφει την διάπραξη ενός αδικήματος με υπαλλακτικούς τρόπους πρέπει πρώτα να αποφασισθεί αν το νομοθέτημα δημιουργεί ένα ή περισσότερα αδικήματα.

40 Στην παρούσα περίπτωση το υπό κρίση νομοθέτημα δημιουργεί στην ουσία δύο διαφορετικά αδικήματα και ως εκ τούτου δεν εγείρεται θέμα διάπραξης ενός αδικήματος με διαφορετικούς τρόπους.

Λόγος έφεσης υπ' αρ. 7.

Δεν χρειάζεται να γίνει μνεία των άρθρων 20 και 21 του Κεφ. 154 που αναφέρεται σε εγκλήματα που διαπραττονται από πρόσωπα που σχηματίζουν κοινή πρόθεση για από κοινού επιδίωξη παράνομου σκοπού. Η παράλειψη ρητής αναφοράς στα άρθρα αυτά δεν συνιστά ουσιώδη παρατυπία.

5

Οι υπόλοιποι λόγοι εφέσεως ουσιαστικά καλύπτονται από το γενικό λόγο ότι η έφεση έπρεπε να επιτραπεί και ακυρωθεί η κατάδίκη για τον λόγο ότι ήταν, έχοντας υπόψη τη μαρτυρία που δόθηκε, παράλογη (unreasonable), όπως προβλέπει το άρθρο 145(1)(β) του περί Ποινικής Δικονομίας Νόμου Κεφ. 155.

10

Γιά όλους τους πιο πάνω λόγους οι εφέσεις απορρίπτονται, εκτός από την έφεση του δεύτερου εφεσείοντα η οποία επιτρέπεται μόνο στις κατηγορίες 10 και 11 στις οποίες αυτός αθώνεται και απαλλάσσεται.

15

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Anastasiades v. The Republic (1977) 2 C.L.R. 97·

Al Hamad and Another v. Δημοκρατίας (1989) 2 C.L.R. 117·

R v. Madden [1986] Crim. L.R. (Phipson on Evidence, Έκδοση 12 παράγραφος 768)·

20

Spyrou v. The Republic (1973) 3 C.L.R. 627·

Tait v. Tait [1972] 1 All E.R. 295·

Birmingham and Midland Motor Omnibus Co. Ltd. v. Worcestershire County Council [1967] 1 All E.R. 544·

Marangos v. Municipal Committee of Famagusta (1970) 3 C.L.R. 7·

25

City of Toronto Municipal Corporation v. Virgo [1896] A.C. 88·

Howard-Flanders v. Maldon Corpn. [1926] All E.R. Rep. 110·

Slattery v. Naylor [1988] 12 A.C. 446·

Ali Ratip v. The Republic 3 R.S.C. 102·

Police v. Liveras 3 R.S.C.C. 65·

30

Πετρός ν. Αστυνομίας (1968) 2 C.L.R. 40·

Αζίνας ν. Αστυνομίας (1981) 2 C.L.R. 9·

Attorney General of the Republic v. Hadjiconstanti (1969) 2 C.L.R.5·

Constantinides v. The Republic (1978) 2 C.L.R. 337, 376.

Fourri and Others v. The Republic (1980) 2 C.L.R. 152.

Έφεση εναντίον Καταδίκης και Ποινής.

Έφεση εναντίον της καταδίκης και της ποινής από τον
5 Γιαννάκη Ευδιά και Γιαννάκη Σάββα Πολυκάρπου οι οποίοι βρέθηκαν ένοχοι στις 5/5/92 από το Επαρχιακό Δικαστήριο Λευκωσίας (Αριθμός Ποινικής Υπόθεσης 3762/91) στις ακόλουθες κατηγορίες:

10 "1η Κατηγορία: Κυκλοφορία πλαστού εγγράφου, κατά παράβαση των άρθρων 331(α), 335, 339 και 29 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

15 2η Κατηγορία: Παράνομος εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος, κατά παράβαση των Κανονισμών 2, 4(1)(2)(α) (iii) και 72 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών Κ.Δ.Π. 166/84 όπως τροποποιήθηκαν από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

20 3η Κατηγορία: Παράνομος εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος, κατά παράβαση των Κανονισμών 2, 4(1)(2)(α) (iii) και 72 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών Κ.Δ.Π. 166/84 όπως τροποποιήθηκαν από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

25 4η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87.

30 5η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το

Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

6η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87. 5

7η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154. 10

10η Κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού, κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87. 15

11η Κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87. 20

14η Κατηγορία: Παραμέληση υπηρεσιακού καθήκοντος υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 134 και 35 του Ποινικού Κώδικος, Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87. 25

15η Κατηγορία: Παραμέληση υπηρεσιακού καθήκοντος υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 134 και 35 του Ποινικού Κώδικος, Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87", και ο μεν πρώτος εφεσείων καταδικάστηκε από Ηλιάδη Α.Ε.Δ. σε συντρέχουσες ποινές φυλάκισης σε πέντε κατηγορίες ως εξής: 30

"(1) 18 μήνες φυλάκιση στην 1η κατηγορία.

(2) 12 μήνες φυλάκιση στην 2η κατηγορία.

2 Α.Α.Δ. Ξυδίας & άλλος ν. Αστυνομίας

(3) 12 μήνες φυλάκιση στην 3η κατηγορία.

(4) 18 μήνες φυλάκιση στην 4η κατηγορία.

(5) 18 μήνες φυλάκιση στην 6η κατηγορία."

5 Ο δεύτερος εφεσείων βρέθηκε ένοχος σε οκτώ κατηγορίες και καταδικάστηκε επίσης σε συντρέχουσες ποινές φυλάκισης ως ακολούθως:

"(1) 9 μήνες φυλάκιση στη 2η κατηγορία.

(2) 9 μήνες φυλάκιση στη 3η κατηγορία.

(3) 12 μήνες φυλάκιση στη 5η κατηγορία.

10 (4) 12 μήνες φυλάκιση στη 7η κατηγορία.

(5) 12 μήνες φυλάκιση στη 10η κατηγορία.

(6) 12 μήνες φυλάκιση στη 11η κατηγορία.

(7) 12 μήνες φυλάκιση στη 14ης κατηγορία.

(8) 12 μήνες φυλάκιση στη 15η κατηγορία."

15 *A. Ποιητής, Δικηγόρος, για τον Εφεσείοντα στην 5617.*

Α. Κληρίδης, Χρ. Κυτρομηλίδης και Μ. Εκτωρίδου (Δ/δα), Δικηγόροι για τον Εφεσείοντα στην 5618.

Π. Κληρίδης, Ανώτερος Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για τους Εφεσίβλητους.

20 *A. ΛΟΙΖΟΥ, Π. Με την απόφαση αυτή συμφωνεί και ο Δικαστής Παπαδόπουλος. Ο Δικαστής Αρτέμης διαφωνεί με την προσέγγισή μας αναφορικά με το λόγο έφεσης σχετικά με την εγκυρότητα του Κανονισμού 4 (1) (2) (α) (iii) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων Τροχαίας Κίνησης*
25 *Κανονισμών του 1984, και θα δώσει τη δική του απόφαση.*

Οι δύο εφεσείοντες μαζί με το δεύτερο συγκατηγορούμενό τους, καταχώρησαν εφέσεις εναντίον της καταδικαστικής απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας. Κατά την έναρξη όμως της ακρόασης των Εφέσεων

αποσύρθηκαν αυτές με αριθμό 5615 και 5616 και παρέμειναν προς ακρόαση ενώπιόν μας οι Ποινικές Εφέσεις 5617 και 5618, που καταχωρήθηκαν εναντίον της καταδίκης των η πρώτη από τον εφεσείοντα Γιαννάκη Ξυδιά που ήταν πρώτος κατηγορούμενος στην πρωτόδικη διαδικασία, και η δεύτερη από τον εφεσείοντα Γιαννάκη Πολυκάργου, που ήταν τρίτος κατηγορούμενος κατά την ακρόαση της υπόθεσης, και που στη συνέχεια θα αναφέρονται ως οι, πρώτος και δεύτερος εφεσείοντες, αντίστοιχα. 5

Ο πρώτος εφεσείων είναι ο μέτοχος και γενικός διευθυντής της εταιρείας Xydias Coaches Co. Ltd., τα γραφεία της οποίας βρίσκονται στη Λάρινακα. Η εταιρεία αυτή κατά τον ουσιώδη χρόνο διεξήγαγε τουριστικές εργασίας και ήταν ιδιοκτήτρια επτά τουριστικών λεωφορείων. 10

Ο δεύτερος εφεσείων ήταν δημόσιος υπάλληλος και κατείχε τη θέση Ανώτερου Τεχνικού Επιθεωρητή στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. 15

Στις 19 Οκτωβρίου 1987 ο πρώτος Εφεσείων εισήγαγε από την Αγγλία δύο πλαίσια λεωφορείων (chassis) τύπου QUEST 80, χωρίς μηχανές και κιβώτια ταχυτήτων, τα οποία εκτελώνισε ως πλαίσια "MAGIRUS DEUTZ MODEL L 117", αφού παρουσίασε προς τούτο ένα τιμολόγιο αγοράς τους από την Αγγλική εταιρεία EDWARD THOMAS AND SON. Ήταν η εκδοχή της κατηγορούσας Αρχής ότι το τιμολόγιο αυτό ήταν πλαστογραφημένο. Με βάση αυτό το τιμολόγιο εφοδιάστηκε με το τελωνειακό έντυπο C 72A (Advice to the Deputy Registrar of Motor Vehicles) το οποίο εκδίδεται για μηχανοκίνητα οχήματα που προορίζονται για εγγραφή στην Κυπριακή Δημοκρατία. Προς τούτο υπέγραψε σε τελωνειακό έντυπο C6 τη σχετική εγγύηση ότι αναλάμβανε τη δέσμευση ότι πάνω σε αυτά τα πλαίσια θα κατασκεύαζε λεωφορεία σύμφωνα με τη σχετική ανάληψη υποχρέωσης που περιέχεται στο έντυπο C2. 20
25
30
35

Το έντυπο C 72A είναι ένα έγγραφο που εκδίδει το Τελωνείο στο οποίο αναφέρονται μεταξύ άλλων ο τύπος και

το μοντέλο του οχήματος ή του πλαισίου, ο αριθμός του πλαισίου, αν είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο, αριστεροτίμονο ή δεξιοτίμονο και παρουσιάζεται από τον ιδιοκτήτη στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών, όπου το όχημα ή
5 πλαίσιο εξετάζεται και, αν βρεθεί κατάλληλο και συνάδει με το περιεχόμενο του C 72A, τότε εκδίδεται άδεια εγγραφής του.

Η πρόθεση του πρώτου εφεσείοντα ήταν να εισαγάγει δύο υπερήλικα λεωφορεία, που δεν θα μπορούσαν να εγγραφούν αφού θα ήταν ηλικίας μεγαλύτερης των τριών
10 χρόνων και αφού πλαστογραφήσει πάνω στα πλαίσια των υπερήλικων λεωφορειών τους αριθμούς των πλαισίων που εισήγαγε από την Αγγλία, να εγγράψει τα υπερήλικα λεωφορεία χρησιμοποιώντας προς τούτο για την εγγραφή τους το έντυπο C 72A.

15 Προς τούτο δύο περίπου μήνες μετά την εισαγωγή των πλαισίων και συγκεκριμένα στις 29 Δεκεμβρίου 1987 ο πρώτος εφεσείων εισήγαγε από την Ολλανδία τέσσερα μεταχειρισμένα υπερήλικα αριστεροτίμονα τουριστικά λεωφορεία, αφού εξασφάλισε προς τούτο τη σχετική άδεια εισαγωγής από το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας,
20 αναλαμβάνοντας τη δέσμευση ότι θα τα διέλυε σε εξαρτήματα.

Αφού μετέφερε τελικά τα συστήματα πέδησης και οδήγησης από τα αριστερά προς τα δεξιά και απάλειψε τους
25 αριθμούς των πλαισίων που είχαν τα λεωφορεία που είχαν εισαχθεί από την Ολλανδία και αφού εκτύπωσε-πλαστογράφησε πάνω σε αυτά αριθμούς όμοιους με τους αριθμούς των πλαισίων που εισήγαγε από την Αγγλία, ενέγραψε δύο από αυτά με αριθμούς εγγραφής VQ 514 και
30 VQ 515 και άρχισε να τα χρησιμοποιεί στην Κύπρο.

Φαίνεται ότι η πρόθεση του πρώτου εφεσείοντα να εγγράψει τα υπερήλικα λεωφορεία περιήλθε σε γνώση ιδιωτών και μελών του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αυτοκινήτων της Κύπρου μέλη του οποίου προέβηκαν σε διάφορες πα-
35 ραστάσεις προς το δεύτερο πρώην κατηγορούμενο και το

δεύτερο εφεσείοντα για να αποτρέψουν την εγγραφή τους. Οι προσπάθειες αυτές αποδείχτηκαν ανεπιτυχείς.

Σαν αποτέλεσμα των διαφόρων διαμαρτυριών και παραστάσεων που είχαν γίνει από ιδιώτες και το Σύνδεσμο Εισαγωγών Αυτοκινήτων της Κύπρου μετά την εγγραφή των πιο πάνω λεωφορείων διεξήχθησαν αστυνομικές ανακρίσεις με αποτέλεσμα την πρόσαψη διαφόρων κατηγοριών εναντίον των τριών κατηγορουμένων που συμπεριλαμβάνουν μεταξύ άλλων κατηγορίες για κυκλοφορία πλαστού εγγράφου, παράνομης εγγραφής οχημάτων, εξασφάλισης πιστοποιητικών δια ψευδών δηλώσεων, δόλου και κατάχρησης εμπιστοσύνης από δημόσιους λειτουργούς.

Η θέση του πρώτου εφεσείοντα όπως φαίνεται από την κατάθεση που έδωσε στην Αστυνομία ήταν ότι όταν εισήγαγε δύο πλαίσια από την Αγγλία και διαπίστωσε ότι δεν θα ήταν οικονομική η κατασκευή λεωφορείων με την εφαρμογή αμαξωμάτων πάνω στα πλαίσια, τότε εισήγαγε τέσσερα υπερήλικα μεταχειρισμένα λεωφορεία από την Ολλανδία για να εφαρμόσει πάνω στα πλαίσιά τους κομμάτια από τα δύο πλαίσια που είχε εισαγάγει από την Αγγλία και να τα εγγράψει νόμιμα με τους αριθμούς των πλαισίων της Αγγλίας. Τελικά αφού εφάρμοσε μπροστά και πίσω πάνω στα πλαίσια των δύο λεωφορείων στο εργοστάσιο Truckoman στη Λευκωσία κομμάτια από τα πλαίσια που είχε εισαγάγει προηγουμένως από την Αγγλία, τα ενέγραψε με αριθμούς εγγραφής VQ 514 και VQ 515.

Η θέση του δεύτερου πρώην κατηγορουμένου ήταν ότι δεν γνώριζε και δεν μπορούσε να γνωρίζει τη διαδικασία που θα ακολουθούσε ο πρώτος εφεσείων στην προσπάθειά του να εγγράψει τα δύο λεωφορεία.

Η θέση του δεύτερου εφεσείοντα ήταν ότι ούτε και αυτός γνώριζε τον τρόπο ενέργειας του πρώτου εφεσείοντα για την εγγραφή των οχημάτων και ότι η προώθηση

των σχετικών εγγράφων για την εγγραφή των δύο λεωφορείων αποτελούσε θέμα ρουτίνας μέσα στην εκτέλεση των καθηκόντων του.

- 5 Ο πρώτος εφεσείων βρέθηκε ένοχος σε πέντε κατηγορίες στις οποίες θα αναφερθούμε στη συνέχεια και του επιβλήθηκαν οι πιο κάτω ποινές οι οποίες διατάχθηκε να συντρέχουν.

"(1) 18 μήνες φυλάκιση επί της 1ης κατηγορίας.

(2) 12 μήνες φυλάκιση επί της 2ης κατηγορίας.

- 10 (3) 12 μήνες φυλάκιση επί της 3ης κατηγορίας.

(4) 18 μήνες φυλάκιση επί της 4η κατηγορίας.

(5) 18 μήνες φυλάκιση επί της 6ης κατηγορίας."

- 15 Ο δεύτερος εφεσείων βρέθηκε ένοχος σε οκτώ κατηγορίες και του επιβλήθηκαν οι πιο κάτω ποινές, οι οποίες επίσης διατάχθηκε να συντρέχουν.

"(1) 9 μήνες φυλάκιση επί της 2ης κατηγορίας

(2) 9 μήνες φυλάκιση επί της 3ης κατηγορίας

(3) 12 μήνες φυλάκιση επί της 5ης κατηγορίας

(4) 12 μήνες φυλάκιση επί της 7ης κατηγορίας

- 20 (5) 12 μήνες φυλάκιση επί της 10ης κατηγορίας

(6) 12 μήνες φυλάκιση επί της 11ης κατηγορίας

(7) 12 μήνες φυλάκιση επί της 14ης κατηγορίας

(8) 12 μήνες φυλάκιση επί της 15ης κατηγορίας."

Οι κατηγορίες είναι οι ακόλουθες:

"1η Κατηγορία: Κυκλοφορία πλαστού εγγράφου, κατά παράβαση των άρθρων 331(α), 335, 339 και 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

2η Κατηγορία: Παράνομος εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος, κατά παράβαση των Κανονισμών 2, 4(1)(2)(α) (iii) και 72 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών Κ.Δ.Π. 166/84 όπως τροποποιήθηκαν από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154. 5
10

3η Κατηγορία: Παράνομος εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος, κατά παράβαση των Κανονισμών 2, 4(1)(2)(α) (iii) και 72 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών Κ.Δ.Π. 166/84 όπως τροποποιήθηκαν από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154. 15

4η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87. 20

5η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154. 25

6η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87. 30

7η Κατηγορία: Εξασφάλιση πιστοποιητικού δια της παροχής ψευδών στοιχείων, κατά παράβαση των άρθρων 2 και 15 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου 86/72 όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 5 166/87, και άρθρον 20 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154.

10η Κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού, κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87.

10 11η Κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87.

15 14η Κατηγορία: Παραμέληση υπηρεσιακού καθήκοντος υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 134 και 35 του Ποινικού Κώδικος, Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87.

20 15η Κατηγορία: Παραμέληση υπηρεσιακού καθήκοντος υπό δημοσίου λειτουργού κατά παράβαση των άρθρων 134 και 35 του Ποινικού Κώδικος, Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 166/87."

25 Ο πρώτος εφεσείων στήριξε την έφεσή του αρχικά σε 28 λόγους εφέσεως για να αυξηθούν αργότερα σε 49, σε ότι αφορά την καταδίκη του, με την καταχώρηση επιπρόσθετων λόγων εφέσεως.

30 Ο δεύτερος εφεσείων στήριξε την έφεσή του σε 35 λόγους εφέσεως για να προστεθούν αργότερα ακόμη δέκα. Θα μπορούσαν οι λόγοι αυτοί και των δύο εφεσειόντων να διαχωριστούν σε αυτούς που εγείρουν καθαρά νομικά σημεία και στους υπόλοιπους που είναι και οι περισσότεροι που στρέφονται εναντίον των ευρημάτων και διαπιστώσεων του πρωτόδικου Δικαστή που έγιναν με βάση την αξιοπιστία των μαρτύρων, όπως εκτιμήθηκε από αυτό ή

εναντίον των συμπερασμάτων που έβγαλε από την περιστατική μαρτυρία, όπως και αυτή εγίνετο δεχτή με βάση την αξιοπιστία των διαφόρων μαρτύρων.

Θα ασχοληθούμε κατά πρώτο λόγο με τα εγειρόμενα νομικά σημεία και μετά με τους λόγους εκείνους που στρέφονται επί των γεγονότων και των συμπερασμάτων που εξάχθησαν από αυτά. Στην εξέταση των λόγων αυτών θα γίνεται αναπόφευκτα και αναφορά στα σχετικά γεγονότα και την προσέγγιση του πρωτόδικου Δικαστή σε όση έκταση κρίνουμε αναγκαίο για την καλύτερη επεξήγηση του σκεπτικού μας. 5 10

Πριν όμως προχωρήσουμε θα πρέπει να λεχθεί ότι η υπόθεση της κατηγορίας γενικά στηριζόταν σε περιστατική μαρτυρία, και ο πρωτόδικος Δικαστής ορθά καθοδήγησε τον εαυτό του ως προς τις νομικές αρχές που διέπουν το θέμα αυτό. Ότι δηλαδή η ουσιώδης σχέση μεταξύ της περιστατικής μαρτυρίας και της ενοχής του κατηγορουμένου, πρέπει να είναι άμεση και να μη επιδέχεται συμβιβασμούς με άλλες λογικές εξηγήσεις της περιστατικής μαρτυρίας. (*Anastassiades v. The Republic* (1977) 2 C.L.R. 97). Η δε αδυναμία της κατηγορούσης Αρχής να αποκλείσει κάθε άλλη λογική εξήγηση που προσφέρει η περιστατική μαρτυρία αναπόφευκτα οδηγεί στην απαλλαγή ενός κατηγορουμένου. (Βλέπε *Al Hamad και Salem v. Δημοκρατία* 1989) 2 C.L.R. 117. Θα έπρεπε να προστεθεί εδώ για συμπλήρωση των αρχών που καθιέρωσε η νομολογία μας ότι ένα Δικαστήριο θα πρέπει να εξετάσει βέβαια όλα τα στοιχεία που συνιστούν την περιστατική μαρτυρία ως σύνολο. 15 20 25

Ο πρώτος εφεσείων στις 19 Οκτωβρίου 1987 εισήγαγε δύο πλαίσια με χαρακτηριστικούς αριθμούς 440757 και 440759, χωρίς μηχανές και κιβώτια ταχυτήτων και μετά την εκτελώνιση και εκφόρτωσή των από τα πλοία, μεταφέρθηκαν μέχρι το γκαράζ του Φώτη Μάντη στο Λιοπέτρι με απώτερο σκοπό του πρώτου εφεσείοντα την απόκτηση του εντύπου C 72A το οποίο θα χρησιμοποιούσε αργότερα για την εγγραφή δύο υπερηλίκων λεωφορείων. 30 35

Ένα μήνα αργότερα ο εφεσείων αγόρασε τέσσερα μεταχειρισμένα λεωφορεία από την Ολλανδική εταιρεία Van Dam Touperations B.V. με τα πιο κάτω στοιχεία.

- 1) Αρ. εγγραφής ΒΗ-13-ΧΚ
- 5 Τύπος 230 R 120
- Αρ. πλαισίου 739.0039.237,
- 2) Αρ. εγγραφής ΒΗ-58-ΧΚ
- Τύπος 230 R 120
- Αρ. πλαισίου 73900.0039.227,
- 10 3) Αρ. εγγραφής ΒΗ-60-ΧΚ
- Τύπος 230 R 120
- Αρ. πλαισίου 739.0039.239, και
- 4) Αρ. εγγραφής ΒΗ-53-ΧΚ
- Τύπος 130 R 81
- 15 Αρ. πλαισίου 754.0054.270.

Τα λεωφορεία αυτά είχαν εισαχθεί στις 29 Δεκεμβρίου 1987 ως υπερήλικα με τον όρο ότι θα διαλύονταν μέχρι της 28ης Αυγούστου 1988. Οδηγήθησαν στο χώρο των γραφείων του πρώτου εφεσείοντα έξω από τη Λάρνακα. Από εκεί δύο από αυτά με αριθμούς ΒΗ-60-ΧΚ και ΒΗ-20 13-ΧΚ, μεταφέρθηκαν στο εργοστάσιο Truckoman στις 11 Ιανουαρίου 1988 και ένα τρίτο το υπ' αριθμό ΒΗ-60-ΧΚ στις 18 Ιανουαρίου 1988, με απώτερο σκοπό να αλλάχθούν τα πρόσωπα και να μεταφερθούν τα συστήματα οδήγησης και πέδησης από αριστερά στα δεξιά. Πράγμα 25 που έγινε, σε όση έκταση και όπως έχουν περιγραφεί από

το μάρτυρα κατηγορίας 23 Ανδρέα Γεωργίου και ὅπως αναφέρεται στα σχετικά τιμολόγια, (Τεκμήρια 19, 20 και 21).

Ο πρωτόδικος Δικαστής ἀπέρριψε τον ισχυρισμό του πρώτου εφεσείοντα ὅτι τεμάχισε τα δύο πλαίσια που εἶχε εισάξει ἀπὸ την Ἀγγλία μαζί με τον ἀδελφὸ του Χριστοφί Γιαννακού σε ἓνα χωράφι ἔξω ἀπὸ τη Λάρνακα και ἀφοῦ τα μετέφερε προσωπικά στη Λευκωσία τα παρέδωσε στον πιο πάνω μάρτυρα με οδηγίες τα τεμάχια αὐτά να εφαρμοστούν πάνω στο πλαίσιο των λεωφορείων που ἦταν ἤδη μέσα στα εργοστάσια. Ἀπέρριψε ἐπίσης τον ισχυρισμό του δευτέρου εφεσείοντα ὅτι επιθεώρησε τα οχήματα αὐτά και διαπίστωσε την ἀποσυναρμολόγησή τους. Η ἐκδοχή αὐτή ἀπορρίφθηκε γιατί συγκρούετο με ἄλλη μαρτυρία που εἶχε δοθεῖ ἐνώπιον του πρωτόδικου Δικαστή, η ὁποία ἔδειχνε ὅπως αναφέρεται στην πρωτόδικη ἀπόφαση ὅτι:

"1) Ο α' κατηγορούμενος εἶχε μεταφέρει τα λεωφορεία στο εργοστάσιο TRUCKOMAN και εἶχε συμφωνήσει με το Μ.Κ.23 να μεταφερθούν τα συστήματα οδήγησης και πέδησης ἀπὸ δεξιά στα αριστερά και να γίνουν μετατροπές στο πρόσωπό τους προτοῦ ο γ' κατηγορούμενος ἐπισκεφθεῖ το εργοστάσιο, (Τεκ. 36, 37, 38).

2) Οι σχετικές φωτογραφίες του τεκμηρίου 72 δείχνουν καθαρά ὅτι ἐκτός ἀπὸ τις μηχανές που φαίνεται ὅτι ἔχουν ἀφαιρεθεῖ, φαίνονται ἐπίσης εργασίες μεταφοράς της πέδησης ἀπὸ δεξιά στα αριστερά και ἀλλαγής του προσώπου (μούτρου) των λεωφορείων.

3) Ο Μ.Κ.49 Ανδρέας Τρικωμίτης ἀνέφερε σε τηλεφωνική του ἐπικοινωνία προς τον γ' κατηγορούμενο ὅτι εἶχε ἐπισκεφθεῖ το εργοστάσιο TRUCKOMAN 2 μέρες μετὰ την ἐπίσκεψη του γ' κατηγορουμένου και διαπίστωσε ὅτι τα οχήματα δεν ἦταν ἀποσυναρμολογημένα και ὅτι διεξάγονταν εργασίες μετατροπῶν πάνω τους."

Απορρίφθηκε επίσης η εκδοχή αυτή και για τον επιπρόσθετο λόγο ότι αν η πρόθεση του πρώτου εφεσείοντα ήταν να μεταφέρει στα υφιστάμενα πλαίσια των δύο λεωφορείων, μπροστά και πίσω τεμάχια από τα Αγγλικά πλαίσια, δεν θα συμφωνούσε με το μάρτυρα κατηγορίας 23, Γεωργίου, από τις αρχές του 1988 για τις μετατροπές των δύο λεωφορείων που συμπεριλάμβαναν, μεταξύ άλλων, και τη μεταφορά του συστήματος οδήγησης από αριστερά στα δεξιά.

10 Όσον αφορά το τρίτο λεωφορείο με αριθμό ΒΗ 60 ΧΚ που οδηγήθηκε στο εργοστάσιο Truckoman, ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο εύρημα ότι είχε αφαιρεθεί η μηχανή του και μεταφέρθηκε το σύστημα πέδησης και οδήγησης από τα δεξιά στα αριστερά, τοποθετήθηκε ξανά η μηχανή με σύστημα κλιματισμού και οδηγήθηκε στο γκαράζ του μηχανικού Πάμπου Κυριάκου στη Λάρνακα, όπου του αφαιρέθηκε η μηχανή του και ο μάρτυρας αυτός εφάρμοσε σε αυτή τη μηχανή του οχήματος MB 355.

20 Ο πρώτος εφεσείων δοκίμασε να γράψει το όχημα με τον πιο πάνω αριθμό, αλλά για λόγους που δεν φάνηκαν στο Δικαστήριο η εγγραφή δεν κατέστη δυνατή.

Η εκδοχή του πρώτου εφεσείοντα σχετικά με το τέταρτο λεωφορείο ΒΗ 53 ΧΚ που περιγράφηκε σαν minibus και που δεν αμφισβητήθηκε από την κατηγορούσα Αρχή είναι ότι το όχημα διαλύθηκε στο γκαράζ στη Λάρνακα και αφού επιθεωρήθηκε το ξανασυναρμολόγησε ο πρώτος εφεσείων και το οδήγησε στο γκαράς κάποιου Ασκώτη στα Λατσιά όπου έγινε αφαίρεση του αμαξώματός του. Το αμάξιωμα εφαρμόστηκε στο λεωφορείο ΜJ 451 που ανήκε σε αυτόν και ήταν διαγραμμένο, το δε πλαίσιο του μεταφέρθηκε σε ανοικτό οικόπεδο κοντά στα γραφεία του πρώτου εφεσείοντα στη Λάρνακα.

35 Σχετικά με την εξέταση των δύο λεωφορείων στη Λευκωσία παρόλη τη σοβαρότητα της υπόθεσης και των πολλών παραπόνων που υπήρξαν, ο δεύτερος εφεσείων επέλε-

ξε να επιθεωρήσει την ίδια μέρα άλλα οχήματα στη Λευκωσία. Καίτοι στα σχετικά έγγραφα ο Ξένιος Λιασιδής, Τεχνικός 2ας Τάξης, ανέφερε ότι τα οχήματα επιθεωρήθηκαν από τον ίδιο το Λεωνίδα Πάρπα και Ανδρέα Χριστοδούλου. Ο υπεύθυνος του Επαρχιακού Γραφείου Λευκωσίας Ανδρέας Νεοπτολέμου και ο Λεωνίδας Πάρπας αντέκρουσαν τον ισχυρισμό αυτό και το Δικαστήριο αποδεχόμενο τις εξηγήσεις τους, βρήκε ότι ο έλεγχος έγινε αποκλειστικά από το Ξένιο Λιασίδη και ότι ο μεν Ανδρέας Χριστοδούλου δεν εξέτασε καθόλου τα οχήματα, η δε παρουσία του Πάρπα περιορίστηκε απλώς στην παροχή βοήθειας στο Ξένιο Λιασίδη για να προβεί στις διάφορες καταμετρήσεις.

Όπως παρατήρησε ο πρωτόδικος Δικαστής, ένα βασικό στοιχείο που είχε το βάρος να αποδείξει η κατηγορούσα Αρχή ήταν η πέραν των τριών χρόνων ηλικία των εισαχθέντων λεωφορείων. Προς τούτο παρουσιάστηκε ως μαρτυρία οι τίτλοι ιδιοκτησίας (Τεκμήριο 69), οι οποίοι έδειχναν ότι είχαν εκδοθεί:

(i) Για το υπ' αρ. ΒΗ-60-ΧΚ στις 17/3/80,

(ii) Για το υπ' αρ. ΒΗ-58-ΧΚ στις 7/1/80,

(iii) Για το υπ' αρ. ΒΗ-13-ΧΚ στις 28/1/80, και

(iv) Για το υπ' αρ. ΒΗ-53-ΧΚ στις 19/1/84.

Οι πιο πάνω ημερομηνίες εξυπάκουαν ότι τα λεωφορεία που εισήγαγε ο πρώτος εφεσείων στην Κύπρο δεν μπορούσαν να είχαν κατασκευαστεί μετά τις πιο πάνω ημερομηνίες.

Πρέπει να τονιστεί ότι η πέραν των τριών χρόνων ηλικία των οχημάτων δεν είχε αμφισβητηθεί από τον πρώτο εφεσείοντα πριν από την εκτελώνισή τους στην Κύπρο. Αντίθετα όλες οι ενέργειες του πρώτου εφεσείοντα έδειχναν ότι γνώριζε και αποδέχθηκε ότι τα λεωφορεία ήταν

ηλικίας πέραν των τριών χρόνων αφού σύνταξε και υπέγραψε στις 22 Δεκεμβρίου 1988 επιστολή (Τεκμήριο 63), με την οποία διαβεβαίωσε ότι αναλάμβανε την υποχρέωση να διαλύσει τα λεωφορεία σε εξαρτήματα ένα μήνα
5 μετά την εκτελώνισή τους. Μετά την υποβολή της σχετικής αίτησης για επιθεώρηση (Τεκ. 15) ο μάρτυρας Συμεών Κοκκίνης, συμπλήρωσε το δεύτερο μέρος των τεσσάρων αιτήσεων για εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων (Τεκμήρια 64, 65, 66 και 67), υπογράφοντας τη σχετική ση-
10 μείωση ότι η ηλικία των οχημάτων δεν ήταν σύμφωνη με τον Κανονισμό 4 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Κανονισμών του 1984, γεγονός που υποδηλούσε ότι τα οχήματα ήταν ηλικίας μεταλύτερης των τριών χρόνων.

15 Ο αδελφός του πρώτου εφεσείοντα παρουσίασε τα πιο πάνω έγγραφα στο Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας απ' όπου στις 23 Δεκεμβρίου 1987, του δόθηκαν τέσσερις άδειες εισαγωγής των οχημάτων (Αρ. 340531, 340532, 340533 και 206776) με τον όρο ότι θα διαλύονταν μέχρι
20 τις 28 Φεβρουαρίου 1988 κάτω από την επίβλεψη του Τμήματος Οδικών Μεταφορών.

Από τα πιο πάνω φαίνεται καθαρά η ηλικία καθενός λεωφορείου όπως εξάγεται από τον τίτλο ιδιοκτησίας του και όπως δεν είχαν αμφισβητηθεί από τον πρώτο εφεσείο-
25 ντα που αντίθετα είχε αποδειχθεί και ενεργήσει σύμφωνα με τα στοιχεία της ηλικίας των οχημάτων που περιέχονται στον τίτλο ιδιοκτησίας ενός εκάστου.

Εναντίον του ευρήματος αυτού στρέφεται και ο λόγος εφέσεως ότι εσφαλμένα βρήκε ο πρωτόδικος Δικαστής ότι
30 τα εισαχθέντα λεωφορεία ήταν ηλικίας άνω των τριών ετών, απλώς και μόνο επειδή ο πρώτος εφεσείων υπέβαλε σχετικές αιτήσεις αναφέροντας σε αυτές ότι είναι υπερήλικα.

Έχει προβληθεί ο ισχυρισμός ότι η γνώση ή εντύπωση
35 του εφεσείοντα που βγήκε από το περιεχόμενο της αιτήσε-

ως και των τίτλων ιδιοκτησίας που παρέθεσε, δεν μπορούσε να είχε οποιαδήποτε σημασία για το λόγο ότι εκείνο που απαγορεύεται από το Νόμο δεν ήτο η εντύπωση αλλά το γεγονός ότι τα αυτοκίνητα αυτά είχαν ηλικία πέραν των τριών ετών. Μπορεί να το αποδέχθηκε ο εφεσείων αλλά να μη ήτο αυτό το γεγονός. Σχολιάστηκε δε ότι θα έπρεπε να υπήρχε κάτι περισσότερο από αυτό. Έγινε δε αναφορά στην απόφαση *R. v. Madden* [1986] Crim. L.R. στον Phipson on Evidence, Έκδοση 12, παράγραφος 768 όπως και σε άλλα συγγράμματα.

Η επιχειρηματολογία του δικηγόρου του πρώτου εφεσείοντα είναι ότι έπρεπε κατά θετικό τρόπο να αποδειχθεί η ηλικία των αυτοκινήτων και όχι με τον τρόπο που έγινε.

Δεν έχουμε καμιά δυσκολία στο σημείο αυτό να δεχθούμε το εύρημα του Δικαστηρίου ότι οι τίτλοι ιδιοκτησίας τους οποίους ο ίδιος ο εφεσείων παρουσίασε αποτελούν από μόνα τους απόδειξη πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ότι τα εν λόγω οχήματα ήσαν ηλικίας πέραν των τριών ετών, γιατί δεν μπορούσε, αν δεν υπήρχε κατά την ημερομηνία που δίδεται στα έγγραφα αυτά ως ημερομηνία εγγραφής των στη χώρα της προελεύσεώς των να εγγραφούν ότι υπήρχαν.

Δεν τίθεται θέμα περί εντυπώσεων ή γνώσεως του εφεσείοντα αυτού αλλά πρόκειται περί θέματος θετικής αποδείξεως της υπάρξεως των αυτοκινήτων τον οριζόμενο χρόνο, ώστε να εγγραφούν ως τέτοια και επομένως η ημέρα της εγγραφής των υποδηλώνει την ηλικία των, ότι δηλαδή αρχίζει τουλάχιστο από την ημέρα εκείνη.

Πρέπει να λεχθεί εδώ ότι οι αυθεντίες που παρετέθηκαν πιο πάνω προς υποστήριξη του λόγου αυτού εφέσεως δεν βοηθούν τον εφεσείοντα στη συγκεκριμένη αυτή υπόθεση. Στην υπόθεση *R. v. Madden* (πιο πάνω) ο εφεσείων καταδικάστηκε επί τω ότι εν γνώσει του αναμείχθηκε στην δόλια υπεκφυγή της απαγορεύσεως εισαγωγής ελεγχόμενου φαρμάκου. Ένα μπαούλο που περιείχε κάνναβη, πα-

ραδόθηκε στο σπίτι της. Στην έρευνα που ακολούθησε οι τελωνειακοί υπάλληλοι βρήκαν γράμματα γραμμένα από τον πατέρα των παιδιών της εφεσείδουσας τουλάχιστο ένα χρόνο πριν την έρευνα, και που αναφέροντο στη χρήση και τη λαθραία εισαγωγή καννάβης. Στην ανάκριση η εφεσείδουσα υπέδειξε ότι αντιλαμβάνετο πλήρως ότι τα γράμματα αναφέροντο στη κάνναβη και την εισαγωγή της. Ο πρωτόδικος Δικαστής αποφάσισε ότι τα γράμματα ήσαν αποδεκτά ως μαρτυρία.

10 Το Εφετείο απέρριψε την έφεση λέγοντας ότι τα γράμματα ήσαν αποδεκτά για να αντικρούσουν την υπεράσπιση της εφεσείδουσας ότι η παραλαβή του μπαούλου δεν είχε προκληθεί από την ίδια και χωρίς γνώση του ενοχοποιητικού περιεχομένου.

15 Είναι φανερό από τη σύντομη αυτή περίληψη των γεγονότων και της απόφασης του Εφετείου ότι η υπόθεση αυτή στράφηκε γύρω από πολύ διαφορετικά γεγονότα και πολύ διαφορετικά νομικά θέματα.

20 Ως προς την παραπομπή στον Phipson (πιο πάνω), στην παράγραφο 768 αναφέρεται ότι τα έγγραφα τα οποία είναι ή βρίσκονται στην κατοχή ενός διαδίκου είναι γενικά αποδεκτά εναντίον του ως πρωτογενής (περιστατική) μαρτυρία για να δείξουν τη γνώση του περιεχομένου των. Τη σχέση του με ή τη συνενοχή του στη δοσοληψία στην οποία αναφέρονται ή την κατάσταση της σκέψης του με αναφορά σε αυτά.

Είναι περαιτέρω αποδεκτά εναντίον του ως παραδοχές για να αποδείξουν την αλήθεια του περιεχομένου αν με οποιοδήποτε τρόπο τα αναγνώρισε, τα υιοθέτησε ή ενήργησε με βάση αυτά.

30 Ο εφεσείων έκαμε σχετικά με τον τίτλο ιδιοκτησίας των οχημάτων αυτών και τα τρία αυτά στοιχεία. Τα αναγνώρισε, τα υιοθέτησε και ενήργησε δυνάμει αυτών των εγγράφων. Η κατοχή αυτού του εγγράφου αποτελεί παρα-

δοχή εναντίον του προσώπου, και στη συγκεκριμένη περίπτωση, που το αναγνώρισε και που ενήργησε με βάση αυτό το έγγραφο για την αλήθεια του περιεχομένου του για την ηλικία δηλαδή των συγκεκριμένων λεωφορείων.

Επομένως και το απόσπασμα αυτό δεν υποστηρίζει 5
την επιχειρηματολογία του συνηγόρου του πρώτου εφε-
σείοντα. Αντίθετα υποστηρίζει κατά κάποιο τρόπο την
προσέγγιση του πρωτόδικου Δικαστή ότι η παρουσίαση
των τίτλων πάνω στα οποία ήταν γραμμένη η εγγραφή
των μηχανοκινήτων αυτών οχημάτων και η υποβολή των 10
τίτλων αυτών εκ μέρους του για σκοπούς εισαγωγής των,
ως αυτοκινήτων με ηλικία πέραν των τριών ετών, ήτο αρ-
κετή μαρτυρία πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας ότι τα
αυτοκίνητα αυτά ήσαν ηλικίας πέραν των τριών ετών εξ
ου και η πρόθεσή του να τύχουν της μεταχειρίσεως την 15
οποία αναφέραμε.

Ένα άλλο στοιχείο ήταν η απόρριψη των αρχικών
αριθμών πλαισίων και η αντικατάστασή τους με τη συ-
γκόλληση άλλων.

Η κατηγορούσα Αρχή κάλεσε περιστατική μαρτυρία 20
για απόδειξη του στοιχείου αυτού και ειδικότερα από τα
σχετικά τιμολόγια και από τους τίτλους ιδιοκτησίας των
λεωφορείων όπου

(i) Το υπ' αρ. ΒΗ-60-ΧΚ φέρει αριθμό πλαισίου 25
739.0039.239,

(ii) Το υπ' αρ. ΒΗ-58-ΧΚ φέρει αριθμό πλαισίου
739.0029.227,

(iii) Το υπ' αρ. ΒΗ-13-ΧΚ φέρει αριθμό πλαισίου
739.0039.237,

και

(iv) Το υπ' αρ. ΒΗ-53-ΧΚ φέρει αριθμό πλαισίου 30

754.0054.270.

Οι αριθμοί αυτοί υποδηλώνουν τους αρχικούς αριθμούς των πλαισίων των λεωφορείων και ο πρώτος εφεσείων αποδέχθηκε τους πιο πάνω αριθμούς και ζήτησε την εκτελώνισή τους με το έντυπο C2, όπως επίσης με την επιστολή που υπέγραψε και με την οποία διαβεβαιώνει ότι θα διαλύσει τα πιο πάνω οχήματα με τους πιο πάνω αριθμούς πλαισίων μέσα σε ένα μήνα από την εκτελώνισή τους.

10 Υποβλήθηκε από την υπεράσπιση ότι δεν είχε δοθεί συγκεκριμένη μαρτυρία από την κατηγορούσα Αρχή σχετικά με τον τύπο των λεωφορείων. Ειδικότερα υποβλήθηκε ότι τα οχήματα αναφέρονται στα πρακτικά της δίκης σαν IVECO (M.K.31 στη σ. 267 γ.30 και M.K.32 στη σ. 270
15 γ.27), DEUTZ (M.K.7 στη σ. 82 γ. 25), MAGIRUS DEUTZ (M.K.24 στη σ. 237 γ. 23 και M.K.50 στη σ. 365 γ. 31) και MAGIRUS (M.K.18 στη σ. 190 γ. 26).

Ο πρωτόδικος Δικαστής όμως για τους λόγους που αναφέρονται στο απόσπασμα της απόφασης που παραθέ-
20 τουμε πιο κάτω κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αναφορά από τους μάρτυρες κατηγορίας σε οχήματα Magirus, Deutz και Iveco, δεν μπορούσε να θεωρηθεί ανεπαρκής για καθορισμό των οχημάτων.

Στο σχετικό απόσπασμα αναφέρονται τα πιο κάτω:-

25 "Μπορεί να υπάρχουν οι πιο πάνω διαφορές στον καθορισμό του τύπου των οχημάτων από τους διάφορους μάρτυρες αλλά τα ίδια τα έγγραφα που έχει υπογράψει ο α' κατηγορούμενος εκ μέρους της εταιρείας
30 XIDIAS COACHES CO. LTD. δεν αφήνουν καμιά αμφιβολία ως προς τον τύπο των οχημάτων. Συγκεκριμένα στις Αιτήσεις για Εγγραφή Μηχανοκινήτων Οχημάτων TOM 6 (των τεκμηρίων 11 + 12) τα οχήματα αναφέρονται ως MAGIRUS DEUTZ, όπως επίσης και στους τίτλους ιδιοκτησίας (Τεκ. 69). Επιπρόσθετα στο

έντυπο C2 του τεκμηρίου 69 γίνεται αναφορά σε λεωφορεία "USED COACHES IVECO" που συνοδεύεται με τους αριθμούς εγγραφής που συμπίπτουν με τους αριθμούς που αναφέρονται στους τίτλους ιδιοκτησίας. Περίπλεον στις Αιτήσεις για Άδεια Εισαγωγής (αρ. 5
340531, 340532, 340533 και 206766) του τεκμηρίου 69 η αναφορά στα λεωφορεία που έχει υποβληθεί και υπογραφεί από την εταιρεία XIDIAS COACHES CO. LTD. είναι "One Coach IVECO MAGIRUS DEUTZ". Από το 10
ίδιο τεκμήριο (Τεκ. 69) φαίνεται ότι στα τιμολόγια της πωλήτριας εταιρείας τα λεωφορεία αναφέρονται σε "Μοτορ coach IVECO" με αριθμούς πλαισίων που συμπίπτουν με τους αριθμούς πλαισίων που έχει συμπεριλάβει η εταιρεία του α' κατηγορουμένου στο έντυπο C2 του ίδιου τεκμηρίου. Από τα πιο πάνω φαίνεται καθαρά 15
ότι η αναφορά από τους μάρτυρες Κατηγορίας σε οχήματα MAGIRUS, MAGIRUS DEUTZ και IVECO δεν μπορεί να θεωρηθεί ανεπαρκής για καθορισμό των οχημάτων."

Προβλήθηκε επίσης ο ισχυρισμός ότι υπήρχαν και διαφορές στον καθορισμό των χρωμάτων των λεωφορείων και ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εισήγηση αυτή δεν μπορούσε να ευσταθήσει. Οι μάρτυρες είχαν καθορίσει το χρώμα ως μπλέ και οι διάφορες παραλλαγές του μπλέ σκούρο ή γαλάζιο δεν κλόνισαν κατ' 20
αυτόν την περιγραφή σε βαθμό που να μη μπορεί να γίνει αποδεκτή. Όπως ορθά παρατήρησε ο πρωτόδικος Δικαστής δεν θα ανεμένετο να θυμούνται με ακρίβεια αρκετά χρόνια αργότερα ποιά ήταν τα ακριβή χρώματα των λεωφορείων όταν μάλιστα δεν θα μπορούσαν να προβλέψουν 25
ότι κάτι τέτοιο θα αποτελούσε σοβαρό θέμα σε δικαστική διαδικασία. Πρόσθεσε δε ότι εξάλλου υπήρχε άλλη μαρτυρία σχετική με τον τύπο των λεωφορείων. 30

Στη συνέχεια αφού ο πρωτόδικος Δικαστής ασχολήθηκε με τη μαρτυρία αναφορικά με τη συμμετοχή του πρώην 35
δευτέρου κατηγορουμένου, που ήταν Διευθυντής του Τμήματος Χερσαίων Μεταφορών, εξέτασε τη συμμετοχή του

- 5 δευτέρου εφεσείοντα και παρέθεσε στην απόφασή του το Σχέδιο Υπηρεσίας που είχε εγκριθεί στις 24 Μαΐου 1984 από το Υπουργικό Συμβούλιο και παρατήρησε ότι μετά τη διαπίστωση του μάρτυρα κατηγορίας 49 Ανδρέα Τρικωμίτη, ο οποίος είναι εισαγωγέας αυτοκινήτων και αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αυτοκινήτων στην Κύπρο, στη μαρτυρία του οποίου θα γίνει εκτεταμένη αναφορά, στο εργοστάσιο της Truckoman γίνονταν μετατροπές στα δύο λεωφορεία. Αυτός τηλεφώνησε στο δεύτερο εφεσείοντα από τη Λάρνακα και τον ρώτησε τί εγένετο με τα λεωφορεία του Ξυδιά και αυτός του απάντησε, "επήγα τα είδα εγώ και του έδωσα πιστοποιητικό ότι τα διάλυσε".
- 10
- 15 'Όταν ο μάρτυρας ρώτησε το δεύτερο εφεσείοντα τότε είχε πάει, του είπε ότι είχε πάει την Τρίτη. Ο μάρτυρας αυτός όμως τόνισε ότι είχε πάει δύο μέρες αργότερα, την Πέμπτη και δεν ήταν διαλυμένα, τονίζοντάς τους ότι στην Truckoman δεν πηγαίνουν τα πλαίσια για να διαλυθούν αλλά για να επισκευαστούν, να γίνουν αυτοκίνητα.
- 20 Ακολούθως μετά τη λήψη των επιστολών του Διευθυντή Τελωνείων (Τεκ. 33, 34 και 35) ο δεύτερος εφεσείων, απάντησε μετά από πάροδο έξι μηνών σ' αυτόν υπογράφοντας εκ μέρους του πρώην δευτέρου κατηγορουμένου τη σχετική επιστολή (Τεκμήριο 53).
- 25 Μερικές μέρες μετά τις 21 Φεβρουαρίου 1988, όταν ο Μ.Κ.49 Τρικωμίτης, επισκέφθηκε το εργοστάσιο της Truckoman και διαπίστωσε τις εργασίες μετατροπής στα λεωφορεία του πρώτου εφεσείωντα, μετέβη στο γραφείο του πρώην δευτέρου κατηγορουμένου για να διαμαρτυρηθεί. Τότε αυτός κάλεσε το δεύτερο εφεσείωντα και μετά
- 30 από μια έντονη συζήτηση και οι δύο διαβεβαίωσαν το μάρτυρα ότι αποκλείετο να εγγραφούν αυτά τα αυτοκίνητα. Ο μάρτυρας είχε ενημερώσει τόσο το πρώην δευτερο κατηγορούμενο όσο και τον δεύτερο εφεσείωντα ότι εφόσον τα
- 35 λεωφορεία είχαν εισαχθεί για να διαλυθούν το τελωνείο δεν είχε εκδώσει το έντυπο C 72A και έτσι τα λεωφορεία

δεν μπορούσαν να εγγραφούν. Για το λόγο αυτό η εταιρεία του πρώτου εφεσείοντα θα χρησιμοποιούσε το έντυπο C 72A που είχε εκδοθεί για τα δύο πλαίσια που είχαν εισαχθεί από την Αγγλία για την εγγραφή των λεωφορείων Magirus Deutz.

5

Μέσα στο Μάιο ή Ιούνιο του 1988 και μετά το νυκτερινό τηλεφώνημα προς τον πρώην δεύτερο κατηγορούμενο ο Μ.Κ.49 Τρικωμίτης, μετέβη την επόμενη μέρα το πρωί στο γραφείο του πρώην δεύτερου κατηγορουμένου. Εκεί ήρθε και ο δεύτερος εφεσείων και μετά από μια έντονη συζήτηση ο μάρτυρας αυτός πήγε μαζί με τον δεύτερο εφεσείοντα στο γραφείο του τελευταίου όπου και εκεί έγινε ζωηρή συζήτηση με τον δεύτερο εφεσείοντα. Ο τελευταίος διαβεβαίωσε τον Μ.Κ.49 Τρικωμίτη ότι ήταν αδύνατο να εγγραφούν αυτά τα λεωφορεία και ότι θα έδινε διαταγές στις άλλες πόλεις να μην επιθεωρήσουν άλλα λεωφορεία όχι μόνο του Ξυδιά αλλά και άλλα λεωφορεία που θα έρχονταν στη Λευκωσία για επιθεώρηση.

10

15

Ουδεμία διαταγή ή οδηγία δόθηκε προς τούτο από τον δεύτερο εφεσείοντα. Αντίθετα ο δεύτερος εφεσείοντας τηλεφώνησε στις 26 Ιουλίου 1988 στον Χαράλαμπο Νικολάου (Μ.Κ.21) Τεχνικό Α' Τάξης στο Επαρχιακό Γραφείο Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων στη Λάρνακα να εξυπηρετήσουν τον πρώτο εφεσείοντα όταν θα έπαιρνε δύο λεωφορεία για επιθεώρηση. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι το τηλεφώνημα αυτό έγινε δεκαεννέα μόνο μέρες μετά από την επιστολή που υπέγραψε ο δεύτερος εφεσείοντας (Τεκμήριο 53), προς το Διευθυντή Τελωνείων με την οποία τον πληροφορούσε ότι τα οχήματα δεν μπορούν να εγγραφούν και ότι είχε διαπιστώσει στο εργοστάσιο Truckoman εργασίες σε ένα λεωφορείο για τη μεταφορά του συστήματος διεύθυνσης από τα αριστερά στα δεξιά.

20

25

30

Ο δεύτερος εφεσείων στην ένορκη κατάθεσή του στην ακρόαση της αίτησης για την κράτησή του (Τεκμήριο 81),

35

- είχε αναφέρει ότι, "Τις φόρμες αυτές η αστυνομία πριν 6-7 μήνες προτού παρουσιαστούν τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα να εγγραφούν μας ειδοποίησε ότι τα αυτοκίνητα κυκλοφορούν με αριθμούς πλαστούς, χωρίς να είναι γραμμένα και μας είπαν ότι είναι της δικαιοδοσίας και μας 5 ενημέρωναν σαν Τμήμα Οδικών Μεταφορών. Έστειλα εγκυκλίους σε όλα τα Επαρχιακά Κέντρα Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων με τους συγκεκριμένους αριθμούς πλαισίων, τα οποία με εφοδίασε η αστυνομία να τους ζητήσω όταν αυτά τα αυτοκίνητα παρουσιαστούν για 10 εγγραφή να στείλουν και το φάκελο από το γραφείο μου για να καταχωρήσουμε πάνω στο πληρωμένο τέλος κυκλοφορίας από την ημέρα που εντόπισε η αστυνομία τα αυτοκίνητα να κυκλοφορούν παράνομα. Το έκαμα αυτό για να μη χάσει η Κυβέρνηση τα τέλη κυκλοφορίας."
- 15 Όμως έχει δοθεί μαρτυρία ότι κανένας από τους Επιθεωρητές στο γραφείο της Λάρνακας δεν είχε πάρει οποιεσδήποτε οδηγίες ενώ αντίθετα ο δεύτερος εφεσείων τηλεφωνούσε στο Επαρχιακό Γραφείο στη Λάρνακα και 20 ζητούσε να εξυπηρετήσουν τον πρώτο εφεσείοντα που θα έφερνε τα λεωφορεία στη Λάρνακα για επιθεώρηση. Όπως πολύ ορθά είχε θέσει το θέμα η Κατηγορούσα Αρχή, είναι άξιο απορίας πώς γνώριζε ο δεύτερος εφεσείων ότι ο πρώτος εφεσείων θα έπαιρνε τα λεωφορεία για τα οποία υπήρξαν τόσα πολλά παράπονα στη Λάρνακα για εξέταση 25 και ο δεύτερος εφεσείων αντί να επισύρει την προσοχή των Επιθεωρητών στην εξέταση των οχημάτων, τους έδινε τηλεφωνικά οδηγίες να εξυπηρετήσουν τον πρώτο εφεσείοντα. Η εμπλοκή του δεύτερου εφεσείοντα επιβεβαιώνεται και από την προτροπή του πρώτου εφεσείοντα στον 30 Μ.Κ.22 Βάσο Γιαννούρα που διατηρούσε τις επιφυλάξεις του προτού υπογράψει τα σχετικά έγγραφα για τα λεωφορεία VQ 514 και VQ 515 "Εσύ υπέγραψέ τα και τα έχει υπόψη του ο κ. Πολυκάρπου και αυτός θα δώσει την τελική έγκριση."
- 35 Σχετικά με την εξέταση των δύο οχημάτων στη Λευκωσία ο δεύτερος εφεσείων απέφυγε να αναλάβει προσωπικά

την επιθεώρηση των οχημάτων. Από τη μαρτυρία φαίνεται ότι εμφανίστηκε ξαφνικά ενώπιον του Υπευθύνου του Επαρχιακού Γραφείου Λευκωσίας Ανδρέα Νεοπτολέμου Μ.Κ.17, ο Ξένιος Λιασιδής Τεχνικός Β' Τάξης, ο οποίος ανέφερε σ' αυτόν στην παρουσία του πρώτου εφεσείοντα 5 ότι ήρθε για να εξετάσει τα λεωφορεία προσθέτοντας ότι δεν ήταν μόνος του. Ο Λιασιδής φώναξε τότε τον Μ.Κ.19 Λεωνίδα Πάρπα για να τον βοηθήσει και μετά από την Επιθεώρηση, και ενώ η παρουσία του Λεωνίδα Πάρπα ήταν τυπική, ο Ξένιος Λιασιδής ανέφερε στα σχετικά έγ- 10 γραφα ότι τα οχήματα είχαν επιθεωρηθεί από τον ίδιο, το Λεωνίδα Πάρπα (Μ.Κ.17) και τον Ανδρέα Χριστοδούλου (Μ.Κ.19). Ο Λιασιδής και Χριστοδούλου αντέκρουσαν τον ισχυρισμό αυτό και αποδεχόμενος τις εξηγήσεις τους 15 βρήκε ότι ο έλεγχος έγινε αποκλειστικά από τον Ξένιο Λιασιδή και ότι η παρουσία του Λεωνίδα Πάρπα περιορίστηκε απλώς στην παροχή βοήθειας προς τον Ξένιο Λιασίδη για να προβεί στις διάφορες καταμετρήσεις.

Ο πρωτόδικος Δικαστής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι από τα πιο πάνω προκύπτει ότι ο δεύτερος εφεσείων γνώ- 20 ριζε τόσο από τις συνεχείς παραστάσεις του Μ.Κ.49 Τρικωμίτη, όσο και από το περιεχόμενο των επιστολών του Διευθυντή του Τμήματος Τελωνείων (Τεκ. 33, 34, και 35) και την πρόθεση του πρώτου εφεσείοντα να εγγράψει τα δύο λεωφορεία και τον τρόπο που θα ενεργούσε ο πρώτος 25 εφεσείοντας για να επιτύχει την εγγραφή.

Στη συνέχεια ο πρωτόδικος Δικαστής ασχολήθηκε με τον κοινό σκοπό μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου εφεσείοντα και παρατήρησε ότι είχε υποβληθεί εκ μέρους του τελευταίου ότι για να αποδειχθεί η ενοχή του η Κατη- 30 γορούσα Αρχή έπρεπε να αποδείξει ότι υπήρχε κοινός σκοπός μεταξύ του πρώτου και δεύτερου εφεσείοντα, για το οποίο δεν έχει δοθεί οποιαδήποτε μαρτυρία.

Η απόδειξη συγκεκριμένου κοινού σκοπού μεταξύ συγ- 35 κατηγορουμένων όπως προνοείται από το άρθρο 21 του Κεφ. 154, εξαρτάται πάντα από τα ιδιαίτερα περιστατικά

κάθε υπόθεσης και μπορεί να αποδειχθεί είτε με άμεση είτε με περιστατική μαρτυρία.

5 Στην παρούσα περίπτωση μετά από μια προσεκτική εξέταση ο πρωτόδικος Δικαστής ορθά κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε ένας κοινός σκοπός μεταξύ του πρώτου και δεύτερου εφεσείοντα που απέβλεπε στην υλοποίηση των παράνομων προθέσεων του πρώτου εφεσείοντα με τελικό επιστέγασμα την εγγραφή των δύο λεωφορείων. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε έχοντας υπόψη
10 ότι,

1) Ο δεύτερος εφεσείοντας καθησύχαζε συνεχώς τον Μ.Κ.49 Ανδρέα Τρικωμίτη ότι τα λεωφορεία δεν θα γράφονταν.

15 2) Ο δεύτερος εφεσείοντας παρέλειψε για έξι μήνες να απαντήσει στις τρεις επιστολές του Διευθυντή Τελωνείων σχετικά με την πιθανολογούμενη εγγραφή των δύο λεωφορείων.

20 3) Ο δεύτερος εφεσείοντας επιθεώρησε προσωπικά τη δήθεν διάλυση των λεωφορείων του πρώτου εφεσείοντα στο εργοστάσιο Truckoman.

25 4) Ο δεύτερος εφεσείοντας τηλεφώνησε στο Επαρχιακό γραφείο στη Λάρνακα ζητώντας από τους τεχνικούς να εξυπηρετήσουν τον πρώτο εφεσείοντα. Το ερώτημα που λογικά εγείρεται είναι πώς ε γνώριζε ο δεύτερος εφεσείοντας ότι θα εξετάζονταν τα οχήματα του πρώτου εφεσείοντα και προς τι το τηλεφώνημα;

30 5) Ο πρώτος εφεσείοντας ανέφερε στο Μ.Κ.22 Βάσο Γιαννούρα στη Λάρνακα, "Εσύ υπόγραψε τα και τα έχει υπόψη του ο κ. Πολυκάρπου και αυτός θα δώσει την τελική έγκριση για εγγραφή".

6) Ο δεύτερος εφεσείοντας τελικά υπέγραψε την έγκριση για εγγραφή των δύο λεωφορείων παρά τις σχετικές

παρατυπίες που υπήρχαν.

Συμπερασματικά ο πρωτόδικος Δικαστής συνόψισε τα ευρήματά του λέγοντας ότι ο πρώτος εφεσείων εισήγαγε πρώτα δύο πλαίσια τύπου Quest από την Αγγλία με αριθμούς 440757 και 440759 και ακολούθως τέσσερα υπερήλικα λεωφορεία τύπου Magirus Deutz από την Ολλανδία με απώτερο σκοπό να χρησιμοποιήσει το έντυπο C 72A που απέκτησε με την εισαγωγή των δύο Αγγλικών πλαισίων, για την εγγραφή δύο από τα τέσσερα λεωφορεία που εισήγαγε. Προς τούτο αφού μετέφερε το σύστημα οδήγησης και πέδησης στο υπ' αρ. ΒΗ-58-ΧΚ και ΒΗ-13-ΧΚ από αριστερά στα δεξιά και απάλειψε τους αρχικούς αριθμούς των πλαισίων των πιο πάνω λεωφορείων που ήταν οι 739.0039.227 και 739.0039.237 αντίστοιχα εκτύπωσε πάνω σε αυτά τους αριθμούς L 117 440757 και L 117 440759 που ήταν οι αριθμοί των δύο πλαισίων που εισήγαγε από την Αγγλία, και τα ενέγραψε παράνομα στην Κύπρο με αριθμούς εγγραφής VQ 517 και VQ 511. Προς τούτο είχε την παθητική και ανεκτική στάση του πρώην δεύτερου κατηγορουμένου και την ενεργητική συμπαράσταση του δεύτερου εφεσείοντα.

Στη συνέχεια ο πρωτόδικος Δικαστής ορθά κατά την κρίση μας ανέλυσε το θέμα της ποινικής ευθύνης του πρώτου εφεσείοντα σαν αξιωματούχου μιας εταιρείας και την πρώτη κατηγορία, και κατέληξε στα πιο κάτω συμπεράσματα.

"Μετά από μια προσεκτική εξέταση του συνόλου της μαρτυρίας έχω αποφασίσει να αποδεχθώ τη διαπίστωση των μαρτύρων Κατηγορίας ιδιαίτερα των Μ. Πατάκου και Α. Τρικωμίτη ότι τα πλαίσια που είχαν εισαχθεί από τον α' κατηγορούμενο από την Αγγλία (τα οποία αποτελούν τα τεκμήρια 7 και 10) είναι τύπου Quest 80. Το συμπέρασμα αυτό το βασίζω πάνω στις τεχνικές γνώσεις και εμπειρίες του Μ.Κ.49 Α. Τρικωμίτη ως μηχανικού, εισαγωγέα οχημάτων και εισαγωγέα πλαισίων σε συνδυασμό με τις διάφορες συγκριτικές

εξετάσεις που είχε κάμει ο Μ.Κ.7 Μιχάλης Πατατάκος σχετικά με πλαίσια Quest. Δεν παραγνωρίζω το γεγονός ότι τα κίνητρα του Μ.Κ.49 Α. Τρικωμίτη για τα διαβήματα στα οποία προέβαινε για την εισαγωγή των 5 πλαισίων quest ήταν οικονομικής φύσης, αλλά οι οδηγίες που είχαν δοθεί από τον πρώην Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων κ. Νικολαΐδη στους κατηγορούμενους β' και γ' να αναστείλουν προσωρινά την εγγραφή οχημάτων με πλαίσια Quest ενισχύει το συμπέρασμα 10 ότι ο Μ.Κ.49 ήταν γνώστης των τεχνικών λεπτομερειών των πλαισίων αυτών και θα μπορούσε να τα ξεχωρίσει από άλλα πλαίσια.

Αποδεχόμενος τη μαρτυρία των μαρτύρων της Κατηγορούσας Αρχής βρίσκω ότι τα εισαχθέντα από τον α' 15 κατηγορούμενο πλαίσια από την Αγγλία ήταν τύπου Quest 80 και όχι Magirus Deutz L 117 και έχοντας υπόψη τις τεχνικές γνώσεις και εμπειρίες του α' κατηγορούμενου που προκύπτουν από τη φύση των εργασιών του, ιδιαίτερα από το γεγονός ότι δύο από τα λεωφορεία του, ειδικότερα τα SQ 332 και SN 218 είχαν 20 πλαίσια τύπου Quest 80 καταλήγω στο συμπέρασμα ότι ο α' κατηγορούμενος μπορούσε και έπρεπε να γνωρίζει ότι τα πλαίσια που αναφέρονται στο σχετικό τιμολόγιο (Τεκ. 67) ήταν τύπου Quest 80 και όχι Magirus Deutz L 25 117."

Υποβλήθηκε στον πρωτόδικο Δικαστή και επαναλήφθηκε σαν ένας από τους σημαντικότερους λόγους εφέσεως από την υπεράσπιση ότι ο Κανονισμός 4(1)(2)(α)(iii) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων Τροχαίας Κίνησης 30 Κανονισμών του 1984 είναι *ultra vires* του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972 (Νόμος αρ. 86 του 1972). Το σχετικό άρθρο του Νόμου αυτού το οποίο παρέχει την ευχέρεια στο Υπουργικό Συμβούλιο να εκδίδει Κανονισμούς σχετικά με την εγ- 35 γραφή μηχανοκινήτων οχημάτων είναι το άρθρο 5(1)(1) το οποίο προνοεί ότι το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει Κανονισμούς μεταξύ άλλων,

"Ἴνα ρυθμίση, τὴ καταβολὴ τῶν εκτιθεμένων ἐν Μέρει Ι τοῦ συνημμένου τῶ παρόντι Νόμῳ Παραρτήματος, τὴν εἰς κατηγορίας κατὰταξιν, τὴν ἐγγραφὴν καὶ παροχὴν ἀδειῶν εἰς μηχανοκίνητα οχήματα καὶ ρυμουλκούμενα τοιαύτα, τὴν ἐκθεσιν, προσκόμισιν, ἀναστολὴν, ἀκύρωσιν καὶ ἐπιστροφὴν τοιούτων ἀδειῶν, πρὸς τοῦτοις δε ἐξαιρῆ τῆς πρὸς καταβολὴν τελῶν υποχρεώσεως, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν ἐγγραφὴν ἢ τὴν λήψιν ἀδείας, οἰανδήποτε κατηγορίαν μηχανοκινήτων οχημάτων."

Ο Κανονισμὸς 4(1)(2)(α)(iii) γιὰ τὸν ὁποῖο υποβάλλεται ἡ εἰσήγησις ὅτι εἶναι *ultra vires* τοῦ ἐξουσιοδοτούντος Νόμου ἀναφέρει ὅτι,

"Ἀπαγορεύεται νὰ ἐγγραφεῖ δυνάμει τῶν παρόντων Κανονισμῶν οἰονδήποτε τῶν κάτωθι ἀναφερομένων μηχανοκινήτων οχημάτων, τὸ ὁποῖο εἰσάγεται μεταχειρισμένον ἐν τῇ Δημοκρατίᾳ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ ἀγοράζεται μεταχειρισμένον ἐκ τοῦ Βρεττανικοῦ Υπουργείου Ἀμύνης:

(i) -----

(ii) -----

(iii) λεωφορεῖον, τὸ ὁποῖον, κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἀφίξεως τοῦ εἰς τὴν Δημοκρατίαν εἶναι ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν τριῶν ἐτῶν, τούτων υπολογιζομένων ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποῖαν τὸ πρῶτον ἐνεγράφη τούτο εἰς οἰανδήποτε χώραν ὡς καινουργές ἢ, εἰάν τούτο δὲν ἐνεγράφη, ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποῖα τούτο τὸ πρῶτον ἠγοράσθη ὡς καινουργές."

Εἶναι ἡ εἰσήγησις τῆς υπεράσπισις ὅτι ἡ λέξις "ρυθμίζω" δὲν μπορεῖ νὰ συμπεριλάβει καὶ τὴν ἐννοία τῆς ἀπαγόρευσις καὶ κατ' ἐπέκτασις ὁ σχετικὸς Κανονισμὸς ἐξέρ-

χεται από τα πλαίσια που επιτρέπει ο εξουσιοδοτών Νόμος που προνοεί τη ρύθμιση και όχι απαγόρευση της κυκλοφορίας τέτοιων μηχανοκινήτων οχημάτων.

- 5 Προς υποστήριξη της θέσεως αυτής η υπεράσπιση επικαλέσθηκε την υπόθεση *Spyrou v. The Republic* (1973)3 C.L.R. 627, στην οποία εξετάστηκε το άρθρο 15(2)(β) του εξουσιοδοτούντος Νόμου, το οποίο προνοούσε ότι το Υπουργικό Συμβούλιο θα μπορούσε να εκδίδει Κανονισμούς μεταξύ άλλων "περί της ρυθμίσεως της παροχής
- 10 αδειών δυνάμει του παρόντος Νόμου, της ακολουθητέας διαδικασίας, των κατηγοριών των διαφόρων αδειών, και των όρων οίτινες δυνατόν να εκτεθώσιν εν τινι αδεία δυνάμει του παρόντος Νόμου."

- 15 Σύμφωνα δε με τον Κανονισμό 12(1) των Κανονισμών που θεσπίστηκαν,

- "Ουδεμία άδεια οδικής χρήσεως δια λεωφορείον και ουδεμία άδεια δημοσίου μεταφορέως 'Α' ή ιδιωτικού μεταφορέως 'Β' εκδίδεται επί τη βάσει των παρόντων Κανονισμών δια μηχανοκίνητον όχημα το πρώτον κυκλοφορούν εκτός εάν τούτο είναι νεότευκτον και αμεταχείριστον".
- 20

- Το Ανώτατο Δικαστήριο σε μονομελή σύνθεση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο Κανονισμός εισήγαγε νέα δρακόντεια πλαίσια τα οποία ήταν ξένα προς το πνεύμα του
- 25 εξουσιοδοτούντος Νόμου και ότι ήταν τέτοιας κατακλυσμιαίας και απαγορευτικής φύσης για τα επηρεαζόμενα οχήματα που τον καθιστούσε *ultra vires*.

- Σχετικά με την εισήγηση της υπεράσπισης ότι η απαγόρευση δεν μπορεί να συμπεριλαμβάνεται στην έννοια της
- 30 ρύθμισης έγινε αναφορά στο τί είπε ο Λόρδος Pearson στην υπόθεση *Tait v. Tait* [1972]1 All E.R. 295, η οποία παρατίθεται στην υπόθεση *Spyrou* (πιο πάνω), στη σελ. 652 που είναι τα ακόλουθα:

"In the Oxford English Dictionary under the word 'regulate' there is not given any meaning which could possibly include prohibition. Thus, the word 'regulate' in itself is not apt to include a power to prohibit. There is not evident reason why the draftsman should not have added the words 'or prohibiting' if he meant to include a power to prohibit. If a temporary prohibition were required, the duration could have been limited under s. 1(4). Alternatively the words 'or suspending' might have been added." 5 10

Ο πρωτόδικος Δικαστής στην παρούσα υπόθεση δεν δέχθηκε την εισήγηση αυτή γιατί όπως είπε, η σχετική πρόνοια του Κανονισμού 4(2)(α)(iii) δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν απαγορευτική με την έννοια της κατακλυσμιαίας και απαγορευτικής φύσης όπως ήταν η περίπτωση στην υπόθεση *Σπύρου*, αλλά περιοριστικής φύσης που εμπίπτει μέσα στα πλαίσια της λέξης "ρυθμίζω". 15

Το θέμα το έχει θέσει αρκετά παραστατικά ο Λόρδος Denning στην υπόθεση *Birmingham and Midland Motor Omnibus Co. Ltd. v. Worcestershire County Council* [1967] 1 All E.R. 544, όπου στη σελ. 550 είπε: 20

"In the *City of Toronto Municipal Corpn. v. Virgo* [1896] A.C. 88 at p. 93, Lord Davey said that a power to 'regulate' and 'govern' seems to imply the continued existence of that which is to be 'regulated' or 'governed'. So, here, when a highway authority simply sends the traffic round a round-about or a short diversion, they can fairly be said to be 'regulating the movement or traffic'; but if it forces the traffic to go 1 3/4 miles out of its way, it ceases to be 'regulating' the traffic. It is equivalent to prohibiting it." 25 30

Θα θέλαμε εδώ να παραθέσουμε και την παράγραφο της απόφασης του Lord Denning στη σελ. 551 της απόφασης που λέγει τα πιο κάτω:

"In my judgment, therefore, the county council were not justified in law in blocking up this junction. If there had been power in law to block it up, the only restriction on them would be that their conduct would have to be reasonable, as in *Howard-Flanders v. Maldon Corpn.* [1926] All E. R. Rep. 110; but that does not arise as they have no power in law to block it up. I think that the plaintiff omnibus company are entitled to say that the county council have exceeded their legal powers. The injunction must go. I would dismiss this appeal."

Οι αρχές με βάση τις οποίες εξετάζεται αν ένας Κανονισμός είναι έξω από την εξουσιοδότηση την οποία παρέχει ο Νόμος με βάση τον οποίο εκδόθηκε αναφέρονται σε έκταση αναλυτικά στις υποθέσεις *Marangos v. Municipal Committee of Famagusta* (1970) 3 C.L.R. 7, *Spyrou v. The Republic* (1973) 3 C.L.R. 627 και κρίνουμε περιττό να αναφερθούμε σ' αυτές.

Ο Κανονισμός 4(1)(2)(α)(iii), που είναι η σχετική επίδικη πρόνοια, εισήχθη για πρώτη φορά με την Κανονιστική Διοικητική Πράξη 52/78 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας στο Τρίτο Παράρτημα στις 31 Μαρτίου 1978. Έγιναν σ' αυτήν κάποιες ελαφρές τροποποιήσεις αλλά η ουσία παραμένει η ίδια. Απαιτείται σαν προϋπόθεση για την εγγραφή λεωφορείων να είναι μιας ηλικίας μικρότερης από τρία χρόνια. Και η θέση του δικηγόρου των εφεσιβλήτων είναι ότι δεν αποτελεί περιορισμό αλλά προϋπόθεση, και διαζευκτικά ότι σε περίπτωση που δεν γινόταν δεχτό αυτό το επιχείρημά του η διάταξη αυτή αποτελούσε περιορισμό ο οποίος είναι μέσα στα πλαίσια της ενδεικτικής εξουσιοδότησης που παρέχει ο Νόμος.

Υποστηρίχθηκε από αυτόν ότι η λέξη "να ρυθμίσει" ερμηνεύεται στο λεξικό της Πρωίας της Νέας Ελληνικής Γλώσσας Έκδοσις Νεωτάτη στον Τρίτο τόμο ως ακολούθως: "--- φέρω τι εις ρυθμόν, κάμνω τι να κινήται ή να λειτουργή κατά τρόπον ρυθμικόν, και συνεχδ. κανονικώς,

πρεπόντως: 'ρυθμίζω το βήμα, - την ταχύτητα της μηχανής, -την εργασία' και γενικώτ., κανονίζω, διευθετώ: 'τα της προαγωγής των υπαλλήλων θα ρυθμισθώσι δια νέου νόμου'."

Κατά την εισήγηση του το τί προβλέπει ο υπό εξέταση 5
Κανονισμός εμπίπτει στην πιο πάνω έννοια της λέξεως
"ρυθμίζω".

Το ερώτημα το οποίο τίθεται είναι κατά πόσο ο περιο- 10
ρισμός ως προς την ηλικία των αυτοκινήτων, των οποίων
η εγγραφή επιτρέπεται, αποτελεί ρύθμιση του όλου θέμα-
τος εγγραφής. Με άλλα λόγια περιορίζει την εγγραφή ορι-
σμένης κατηγορίας λεωφορείων. Στην υπόθεση *City of*
Toronto Municipal Corpn v. Virgo [1896] A.C. 88 στις σελ.
93-94 λέχθηκε:

"No doubt the regulation and governance of a trade may 15
involve the imposition of restrictions on its exercise both
as to time and to a certain extent as to place where such
restrictions are in the opinion of the public authority
necessary to prevent a nuisance or for the maintenance
of order. But their Lordships think there is marked 20
distinction to be drawn between the prohibition or
prevention of a trade and the regulation of governance of
it, and indeed a power to regulate and govern seems to
imply the continued existence of that which is to be
regulated or governed. An examination of other sections 25
of the Act confirms their Lordships' view, for it shows
that when the Legislature intended to give power to
prevent or prohibit it did so by express words."

Στην υπόθεση *Spyrou* (πιο πάνω) στη σελ. 652 παρατί- 30
θεται το πιο κάτω απόσπασμα από την υπόθεση *Slattery v.*
Naylor [1988]12 A.C. 446 στις σελ. 450-451:

"It is true that, in regulating the interment of the dead, 35
the bye-law makes the cemetery useless for its former
purpose. This, it is argued, is not regulation but

prohibition, and it is pointed out that, with regard to several objects of the bye-laws, prevention and suppression are expressly allowed by the Act, whereas in the case of interment only regulation is allowed. One illustration of regulation proper, as distinct from prohibition was found in another bye-law laying down rules as to the number of corpses in a grave and their depth below the surface. Now if, at the passing of the bye-law, a grave was already so full that it could not, consistently with the bye-law, receive another corpse, the bye-law would amount to a complete prohibition of burial, although the owner of the grave may have contemplated that in death he should be laid by those whom he loved best in life.

To regulate the place of burial is certainly one of the most important points in regulating burials for the health of a community, perhaps the most important of all. It is indeed a serious thing to prevent people from indulging their affections in a matter which they justly consider so sacred as the disposal of their dead. Such prohibitions should be well considered before they are passed. But they are undoubtedly necessary in large and growing communities. And their Lordships cannot hold that a bye-law is ultra vires because, in laying down a general regulation for the borough of Petersham, it has the effect of closing a particular cemetery."

Κρίθηκε στην πιο πάνω υπόθεση ότι οι Κανονισμοί με βάση τους οποίους έκλειε πλήρως κάποιο συγκεκριμένο κοιμητήριο, παρόλο που με τον τρόπο αυτό υπήρχε πλήρης απαγόρευση λειτουργίας του κοιμητηρίου, ήταν μέσα στα πλαίσια της νομοθετικής εξουσιοδότησης και βρέθηκε επομένως ότι οι Κανονισμοί αυτοί έγιναν έγκυρα.

Στην υπόθεση *Spyrou*, (πιο πάνω), ο Κανονισμός ο οποίος εκδόθηκε δυνάμει του Νόμου αρ. 16 του 1964, που ρυθμίζει τις αρχές για τις χερσαίες μεταφορές κρίθηκε ότι ήτο έξω από τα πλαίσια της εξουσιοδότησης του Νόμου

και ο τότε Πρόεδρος του Ανωτάτου Δικαστηρίου που εξέδickaσε πρωτόδικα την υπόθεση στη σελ. 655 ανέφερε:

"It seems to me that it could hardly have ever been intended to enable the making, under sub-section (1) of section 15 of Law 16/64, of a regulation of such a sweeping and prohibitive nature, as regulation 12A, in order to introduce entirely novel requirements in relation to the types of vehicles affected thereby. Such an object could have been lawfully achieved by amending Law 16/64 or Cap. 332, or that part of the 1959 Regulations which refers to the safety of vehicles."

Στην παρούσα περίπτωση το άρθρο 4(1)(2)(α)(iii) των Κανονισμών θέτει ένα περιορισμό για λόγους δημόσιας ασφάλειας που πρέπει να λεχθεί ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί απόλυτα απαγορευτικός αφού περιέχει απλώς ένα λογικό περιορισμό που εμπίπτει μέσα στις πρόνοιες του εξουσιοδοτούντος νόμου.

Ηγέρθηκε το ερώτημα γιατί στις παραγράφους (η) και (ια) του άρθρου 5 του Νόμου ο Νομοθέτης χρησιμοποιεί στην παράγραφο (η) για να παρεμποδίσει και στην παράγραφο (ια) να απαγορεύσει ή να περιορίσει και δεν έβαλε τις ίδιες λέξεις στην παράγραφο (ια) αφού υποτίθεται ότι ο νομοθέτης ήξερε τις λέξεις αυτές. Η απλή εξήγηση βέβαια για τη χρήση των διαφορετικών αυτών λέξεων στις δύο αυτές παραγράφους είναι ότι αυτό απαιτούσε ο επιδιωκόμενος σκοπός της κάθε παράγραφου.

Επιπλέον αξίζει να αναφερθεί ότι στην υπόθεση *Birmingham v. Worcestershire County Council* [1967]1 All E.R. 544, δέχεται το Δικαστήριο ότι ήταν για να ρυθμίζει την τροχαία κίνηση η εξουσιοδότηση και λέγει ότι το να στέλλεις την τροχαία κίνηση διακόσια μέτρα μακριά είναι μέσα στα πλαίσια της ρύθμισης αυτής ο περιορισμός αλλά να καλύπτει μεγαλύτερη απόσταση δεν είναι.

Επομένως η ερμηνεία που δίδεται στο θέμα "ρυθμίζω",

- πρέπει να έχει σχέση και να βρίσκεται σε συσχετισμό με το αν είναι σαρωτικός ο περιορισμός ή όχι. Εις δε την υπόθεση *Spyrou* (πιο πάνω), χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ο Κανονισμός εισήγαγε ένα δρακόντιο κριτήριο και ότι
- 5 αυτό το κριτήριο ήταν ασυμβίβαστο με πολλές από τις διατάξεις του Κεφαλαίου 332 ο δε Νόμος αρ. 16 του 1964 έπρεπε να διαβάζεται μαζί με τον άλλο και επομένως ο Κανονισμός τότε ήταν αντίθετος μόνο έξω από τα πλαίσια της νομοθετικής εξουσιοδότησης.
- 10 Αντίθετα στην υπό εξέταση υπόθεση, διαβάζοντας το Νόμο και τους Κανονισμούς σαν σύνολο δεν μπορεί παρά να ερμηνευθεί η λέξη "ρυθμίζω" ως περιέχουσα τη δυνατότητα λογικών περιορισμών και απαγορεύσεων χάριν της
- 15 στην κυκλοφορία οχημάτων. Η διαφοροποίηση της υπόθεσης *Spyrou* με την υπό εξέταση είναι ότι εκεί απαγορεύθηκε πλήρως η κυκλοφορία λεωφορείων εκτός αν ήσαν καινούργια ακόμη και εκείνα τα οποία κυκλοφορούσαν προηγουμένως.
- 20 Θα εξετάσουμε τώρα το θέμα της ισχυριζόμενης αντισυνταγματικότητας του Κανονισμού ότι δηλαδή αντίκειται στις πρόνοιες του Άρθρου 23 του Συντάγματος το οποίο πραγματεύεται το δικαίωμα της ιδιοκτησίας και
- 25 μαζί με αυτό ότι ο Κανονισμός είναι αντίθετος προς την Αρχή της ισότητας, όπως αυτή προστατεύεται από το άρθρο 28 του Συντάγματος, παρόλο που ο ευπαιδευτος συνήγορος τόνισε ότι δεν θεωρεί το λόγο αυτό σαν ένα από τους ισχυρούς του λόγους.

30 Το Άρθρο 23 του Συντάγματος, παραγράφοι 1 και 3, προβλέπει:

35 "Εκαστος, μόνος ή από κοινού μετ' άλλων, έχει το δικαίωμα να αποκτή, να είναι κύριος, να κατέχη, απολαύη ή διαθέτη οιανδήποτε κινητήν ή ακίνητον ιδιοκτησίαν και δικαιούται να απαιτή τον σεβασμόν του τοιούτου δικαιώματος αυτού.

Το δικαίωμα της Δημοκρατίας επί των υπογείων υδάτων, ορυχείων και μεταλλείων και αρχαιοτήτων διαφυλάσσεται.

2. Στέρησης ή περιορισμός οιοδήποτε τοιούτου δικαιώματος δεν δύναται να επιβληθή, ειμή ως προβλέπεται υπό του παρόντος άρθρου. 5

3. Η άσκησης τοιούτου δικαιώματος δύναται να υποβληθή δια νόμου εις όρους, δεσμεύσεις ή περιορισμούς απολύτως απαραίτητους προς το συμφέρον της δημοσίας ασφαλείας ή της δημοσίας υγείας ή των δημοσίων ηθών ή της πολεοδομίας ή της αναπτύξεως και χρησιμοποίησεως οιασδήποτε ιδιοκτησίας προς προαγωγήν της δημοσίας ωφελείας ή προς προστασίαν των δικαιωμάτων τρίτων. 10

Δια πάντα τοιούτον όρον, δέσμευσιν ή περιορισμόν, όστις μειώνει ουσιωδώς την οικονομικήν αξίαν της τοιαύτης ιδιοκτησίας, δέον να καταβάλληται το ταχύτερον δικαία αποζημίωσις, καθοριζομένη, εν περιπτώσει διαφωνίας, υπό πολιτικού δικαστηρίου." 15

Στην υπόθεση *Ali Ratip v. The Republic* 3 R.S.C. 102, το 20
Ανώτατο Δικαστήριο αποφάσισε ότι το δικαίωμα της ιδιοκτησίας δεν είναι ένα δικαίωμα in abstracto αλλά διέπεται από το δίκαιο που αφορά τα δικαιώματα ιδιοκτησίας και ότι ο όρος ιδιοκτησία θα πρέπει να ερμηνεύεται με την έννοια αυτή. Και αν ακόμη είναι περιορισμός επιτρέπεται 25
κάτω από το Άρθρο 23.3 του Συντάγματος, ότι η άσκηση του δικαιώματος αυτού της ιδιοκτησίας μπορεί να τεθεί κάτω από περιορισμούς και ένας από αυτούς είναι προς το συμφέρον της δημόσιας ασφάλειας.

Στην υπόθεση *Police v. Liveras* 3 R.S.C.C. 65 αποφασίστηκε ότι ακόμη και περιορισμός στην στάθμευση των μηχανοκινήτων οχημάτων είναι απαραίτητος για το συμφέρο της δημόσιας ασφάλειας. 30

5 Ασφαλώς δε ένας περιορισμός στην εγγραφή και κυκλοφορία μηχανοκινήτων οχημάτων δημόσιας χρήσης όπως είναι τα λεωφορεία με τα οποία διακινείται το κοινό καθημερινά είναι λογικό να έχουν περιορισμούς στην ηλικία εγγραφής των. Δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο αυτό να κρίνει κατά παρεμπύπτοντα εν πάση περιπτώσει τρόπο, εάν ο καθορισμός της ηλικίας των τριών ετών από την αρμοδία Αρχή, δεν ήταν στην ουσία ορθός.

10 Ως προς τον ισχυρισμό ότι ο Κανονισμός παραβιάζει την Αρχή της ισότητας όπως διασφαλίζεται αυτή κάτω από το Άρθρο 28 του Συντάγματος, ισότητα, δεν σημαίνει την αριθμητική ισότητα αλλά διασφαλίζει την ισότητα από αυθαίρετες διακρίσεις και δεν αποκλείει εύλογες διαφοροποιήσεις. Ισότητα σημαίνει μεταχείριση μεταξύ ίσων, 15 ο νόμος να είναι ίσος, και στην προκειμένη περίπτωση δεν γίνεται αυθαίρετη διαφοροποίηση μεταξύ ίσων.

Ο επόμενος λόγος εφέσεως του δεύτερου εφεσεύοντα είναι ο πιο κάτω:

20 "6. Εσφαλμένα το πρωτόδικο Δικαστήριο ηύρε τον εφεσεύοντα ένοχο πάνω στην 10η και 11η κατηγορία για διάπραξη δόλου ή κατάχρησης εμπιστοσύνης κατά παράβαση του άρθρου 133 του Κ.Π. Κώδικα διότι:

(α) Η κατηγορία ήτο εξ υπαρχής άκυρη λόγω πολλαπλότητας (duplicity),

25 (β) Το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν εξεδίκευσε αν ο εφεσεύων ευρέθη ένοχος για διάπραξη δόλου ή κατάχρησης εμπιστοσύνης.

30 (γ) Τα ευρήματα του Δικαστηρίου για ύπαρξη δόλου και/ή κατάχρησης εμπιστοσύνης πού να επηρεάζει το κοινό είναι αντίθετα με το σκεπτικό της αποφάσεως του Ανωτάτου Δικαστηρίου στις υποθέσεις *Μιχαήλ Πετρής ν. Αστυνομίας* (1968)2 C.L.R. σελ. 40 και *Ανδρέας Αζίνας ν. Αστυνομίας* (1981)2 C.L.R. 9."

Το κύριο επιχείρημα είναι ότι οι δύο αυτές κατηγορίες αναφέρονται σε δύο διαφορετικά αδικήματα, εκείνο που διαπράττεται με δόλο και εκείνο που διαπράττεται με κατάχρηση εμπιστοσύνης.

Είναι η εισήγηση του δικηγόρου του εφεσείοντα αυτού αναφορικά με τις κατηγορίες 10 και 11 ότι έπρεπε να είχαν διατυπωθεί ξεχωριστές κατηγορίες, μια ότι διαπράχθηκε δόλος και άλλη ότι διαπράχθηκε κατάχρηση εμπιστοσύνης και ότι η συνένωση των δύο αυτών στοιχείων δημιουργεί πολλαπλότητα στην ίδια κατηγορία. Χαρακτηριστικά υποδείχθηκε ότι εις μιν τη διατύπωση της κατηγορίας αναφέρεται "δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης" ενώ στις λεπτομέρειες του αδικήματος αναφέρεται ότι διέπραξε "δόλο ή κατάχρηση εμπιστοσύνης".

Πριν προχωρήσουμε στην εξέταση του λόγου αυτού, είναι χρήσιμο να παρατεθούν αυτούσιες οι δύο αυτές κατηγορίες όπως διατυπώθηκαν στο κατηγορητήριο.

"10η κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπο δημοσίου λειτουργού, κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87.

Λεπτομέρειαι αδικήματος

Ο 3ος κατηγορούμενος, μεταξύ Φεβρουαρίου 1988 και 1.9.1988 εις Λευκωσία, ενώ ήτο δημόσιος λειτουργός δηλαδή Ανώτερος Τεχνικός Επιθεωρητής, Υπεύθυνος του Κλάδου Επιθεωρήσεως Μηχανοκινήτων Οχημάτων, κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων του λειτουργήματος αυτού, διέπραξε δόλο ή κατάχρηση εμπιστοσύνης επηρεάζουσα το κοινό, δηλαδή επέτρεψε την εγγραφή επ' ονόματι της εταιρείας XIDIAS Coaches Ltd., λεωφορείου στο οποίο δόθηκε ο αριθμός εγγραφής VQ 514, το οποίο εισήχθη μεταχειρισμένο στη Δημοκρατία και κατά την ημερομηνία της αφίξεώς του ήτο ηλικίας μεγαλύτερης των τριών ετών.

11η κατηγορία: Δόλος και κατάχρηση εμπιστοσύνης υπό δημοσίου λειτουργού, κατά παράβαση των άρθρων 133 και 35 του Ποινικού Κώδικος Κεφ. 154, όπως τροποποιήθηκε από το Νόμο 166/87."

5 Λεπτομέρειαι αδικήματος

Ο 3ος κατηγορούμενος, μεταξύ Φεβρουαρίου 1988 και 1.9.1988 εις Λευκωσία, ενώ ήτο δημόσιος λειτουργός, δηλαδή Ανώτερος Τεχνικός Επιθεωρητής, Υπεύθυνος του Κλάδου Επιθεωρήσεως Μηχανοκινήτων Οχημάτων κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων του λειτουργήματος αυτού, διέπραξε δόλο ή κατάχρηση εμπιστοσύνης επηρεάζουσα το κοινό, δηλαδή επέτρεψε την εγγραφή επ' ονόματι των Παναγιώτη Θεοδοσίου και εταιρείας Μεταφορών Αιγιαλούσης, του λεωφορείου στο οποίο δόθηκε ο αριθμός εγγραφής VQ 515, το οποίο εισήχθει μεταχειρισμένο στη Δημοκρατία και κατά την ημερομηνία της αφίξεως του ήτο ηλικίας μεγαλύτερης των τριών ετών."

20 Αναφορικά με το λόγο 6(β) είναι φανερό από την απόφαση του πρωτόδικου Δικαστή ότι πραγματεύθηκε το θέμα της απόδειξης αδικήματος κάτω από το άρθρο 133 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 το οποίο προβλέπει:

25 "Δημόσιος λειτουργός όστις, εν τη εκπληρώσει των καθηκόντων του λειτουργήματος αυτού, διαπράττει δόλον ή κατάχρησιν εμπιστοσύνης επηρεάζουσαν το κοινόν, είναι ένοχος πλημμελήματος, ανεξαρτήτως εάν ο τοιούτος δόλος ή κατάχρησις εμπιστοσύνης, θα ήτο η μη αξιόποινος εάν ετελείτο κατ' ιδιώτου."

30 Ο πρωτόδικος Δικαστής ανέλυσε τους όρους "δόλος" και "κατάχρηση εμπιστοσύνης" και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην παρούσα περίπτωση αν και δεν είχε καθοριστεί κατά πόσο η σχετική κατηγορία βασιζέτο σε δόλο ή κατάχρηση εμπιστοσύνης η έλλειψη καταπιστεύματος ή συγκεκριμένης περιουσίας, όπως περιγράφεται από τον

Underhill on Trust, 8th Edition p. 3, και έχει υιοθετηθεί από το Ανώτατο Δικαστήριο στην υπόθεση *Azinas v. The Republic* (1981) 2 C.L.R. 9, απέκλειε την εφαρμογή του άρθρου για κατάχρηση εμπιστοσύνης.

Προχώρησε τότε να εξετάσει κατά πόσο έχοντας 5 υπόψη τα ευρήματά του και τη συμμετοχή στην όλη υπόθεση του δεύτερου εφεσείοντα, ο οποίος ήτο κατά τον ουσιώδη χρόνο δημόσιος υπάλληλος, για ενίσχυση των προσπαθειών του πρώτου εφεσείοντα για να επιτύχει την 10 εγγραφή του λεωφορείου VQ 514, ο εφεσείων αυτός μπορούσε να βρεθεί ένοχος στην δέκατη κατηγορία και βρήκε ότι η συμπεριφορά του δεν περιοριζότο σε ανοχή ή αδράνεια λήψης δικαστικών μέτρων, αλλά πήρε τη μορφή της 15 εκούσιας συμπεριφοράς που βοήθούσε ενεργητικά τις προσπάθειες του πρώτου εφεσείοντα, όπως π.χ. το τηλεφώνημα που έκαμε στο Μ.Κ.21 Χαράλαμπο Νικολάου στη Λάρνακα, να τον εξυπηρετήσει στην εξέταση των δύο λεωφορείων και η τελική έγκριση εγγραφής των οχημάτων που έδωσε ο ίδιος παραγνωρίζοντας τις ατασθαλίες που 20 υπήρχαν στην αίτηση εγγραφής των οχημάτων και στα σχετικά έγγραφα που συνόδευαν την αίτηση.

Τα περιστατικά της κατηγορίας που αναφέρονται στην εγγραφή του VQ 515 είναι τα ίδια με εκείνα της δέκατης 25 κατηγορίας και κάτω από τις περιστάσεις ο δεύτερος εφεσείων βρέθηκε ένοχος και σε αυτή.

Το ερώτημα είναι κατά πόσο ο εφεσείων αυτός υπέστη παραπλάνηση ή σύγχυση ώστε να καταστεί ανίκανος να υπερασπιστεί τον εαυτό του για την κατηγορία αυτή, η 30 ετυμγορία του Δικαστηρίου πρέπει να είναι σαφής και μη διφορούμενη για κάθε κατηγορία, είτε αθωώνοντας είτε καταδικάζοντας τον κατηγορούμενο στην κάθε κατηγορία που καταχωρήθηκε εναντίον του. Αυτοί οι στόχοι βέβαια δεν εξυπηρετούνται με τον συνδυασμό διαφόρων αδικημάτων σε μια κατηγορία. (Βλέπε Hampton Criminal Procedure and Evidence (1973) σελ. 126.) 35

Ο δεύτερος εφεσείων καταδικάστηκε στην παρούσα περίπτωση για δόλο. Είναι η θέση της κατηγορούσας Αρχής ότι δεν υπήρχε πολλαπλότητα στις κατηγορίες 10 και 11, γιατί ο κατηγορούμενος κατηγορείται διαζευκτικά έτσι όπως το επιτρέπει το άρθρο 39(δ) της Ποινικής Δικονομίας, το οποίο προβλέπει:

"39. (δ) οσάκις το συνιστόν το ποινικόν αδίκημα νομοθέτημα αναφέρει ότι το ποινικόν αδίκημα είναι η τέλεσις ή παράλειψις τελέσεως οιασδήποτε μιας εκ διαφόρων πράξεων διαζευκτικώς, ή η τέλεσις ή η παράλειψις τελέσεως οιασδήποτε πράξεως υφ' οιανδήποτε μίαν εκ διαφόρων ιδιοτήτων, ή με οιανδήποτε μίαν εκ διαφόρων προθέσεων, ή διατυπώνει οιασδήποτε μέρος του ποινικού αδικήματος διαζευκτικώς, αι πράξεις παραλείψεις, ιδιότητες ή προθέσεις, ή άλλα ζητήματα συνιστώντα την εν τω νομοθετήματι διάζευξιν δύνανται να διατυπωθώσι διαζευκτικώς εν τη προσαπτομένη δια το εν λόγω ποινικόν αδίκημα κατηγορία"

Στην υπόθεση *Attorney General of the Republic v. Petros HadjiConstanti* (1969)2 C.L.R. 5, ο κατηγορούμενος κατηγορήθηκε κάτω από τα άρθρα 7(2), 8(1)(α), 2(α)(β) του "Citrus Groves (Survey and Registration) Law 1966, for establishing or commencing to establish, or offering or permitting the establishment of a citrus grove without a permit."

Σε έφεση του Γενικού Εισαγγελέα εναντίον της απόφασης του πρωτόδικου Δικαστή, ο οποίος άπερριψε την κατηγορία ως ελαττωματική λόγω πολλαπλότητας, αποφασίστηκε ότι στην κατηγορία εξετίθεντο διαζευκτικοί τρόποι διαπράξεώς του στην πραγματικότητα ενός αδικήματος το οποίο δημιουργείτο κάτω από το άρθρο 8(1)(α) του νόμου εκείνου.

Περαιτέρω αποφασίστηκε στην υπόθεση εκείνη ότι και αν ακόμη υπήρχε πολλαπλότητα η επιφύλαξη του Άρθρου 39 είχε εφαρμογή και ότι ο κατηγορούμενος θα μπορούσε

να ζητήσει λεπτομέρειες.

Στην υπό εξέταση περίπτωση κάτω από τις περιστάσεις δεν μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι ο εφεσείων αυτός δεν έχει παραπλανηθεί ή συγχυστεί ώστε να μη επηρεάστηκε η υπεράσπισή του και γι αυτό το λόγο έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η πολλαπλότητα αυτή θα πρέπει κάτω από τις περιστάσεις να οδηγήσει σε ακυρότητα και επομένως ότι η έφεση για την κατηγορία αυτή, όπως και την ενδεκάτη κατηγορία για την οποία ισχύουν οι ίδιες αρχές θα πρέπει να επιτραπεί και ο εφεσείων αυτός να αθωωθεί στις δύο αυτές κατηγορίες οι οποίες πάσχουν από πολλαπλότητα γιατί δεν ήταν διατυπωμένες με διαζευκτικό τρόπο άσχετο πώς διατυπώθηκαν οι λεπτομέρειες. Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό δεν χρειάζεται να ασχοληθούμε με το λόγο δ(γ).

Ένας άλλος λόγος εφέσεως που επικαλείται ο δεύτερος εφεσείων είναι ότι:

"10. Εσφαλμένα το πρωτόδικο Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε κοινός σκοπός μεταξύ α' και γ' κατηγορουμένου διότι:

(α) Η κατηγορία εναντίον του γ' κατηγορουμένου εβασίζετο πάνω στο άρθρο 20 του Κ.Π. Κώδικα και όχι στο 21 του Κ.Π. Κώδικα.

(β) Η υπάρχουσα μαρτυρία δεν δικαιολογεί τέτοιο συμπέρασμα."

Είναι γεγονός ότι στο κατηγορητήριο δεν γίνεται μνεία στη δήλωση των αδικημάτων κατηγορίας που κατηγορούνται οι εφεσείοντες, είτε στο άρθρο 20 είτε στο άρθρο 21. Στην πρώτη κατηγορία γίνεται αναφορά στο άρθρο 20, σε ότι αφορά τον πρώτο εφεσείοντα στη δεύτερη κατηγορία, και στην τρίτη, όχι στην τέταρτη, ούτε και στην έκτη.

Σε ότι αφορά το δεύτερο εφεσείοντα το άρθρο 20 αναφέρεται στη δεύτερη, τρίτη κατηγορία, πέμπτη και στην

έβδομη, δεν αναφέρεται στη δέκατη, στην ενδέκατη, δέκατη τέταρτη και δέκατη-πέμπτη.

5 Είναι η θέση της κατηγορούσας Αρχής ότι δεν χρειάζεται να γίνει μνεία του άρθρου αυτού στο κατηγορητήριο ή του άρθρου 21 που αναφέρεται σε εγκλήματα που διαπράττονται από πρόσωπα που σχηματίζουν κοινή πρόθεση να επιδιώξουν από κοινού ένα παράνομο σκοπό.

10 Συμφωνούμε με τη σχετική εισήγηση της κατηγορούσας Αρχής. Η παράλειψη ρητής αναφοράς στα άρθρα 20 και 21 του Ποινικού Κώδικα δεν συνιστά ουσιώδη παρατυπία. (Βλέπε *Constantinides v. The Republic* (1978)2 C.L.R. 337, 376, *Fourri and Others v. The Republic* (1980)2 C.L.R. 152.)

15 Αναφορικά με τις κατηγορίες 14 και 15, ο πρωτόδικος Δικαστής αφού παραθέτει τις σχετικές λεπτομέρειες λέγει:

20 "Σύμφωνα με τα ευρήματα του Δικαστηρίου ο γ' κατηγορούμενος ε γνώριζε την πρόθεση και τον τρόπο ενεργειών του α' κατηγορουμένου για την εγγραφή του ΒΗ-58-XX λεωφορείου που αργότερα γράφτηκε ως VQ 514. Είναι αποδεκτό ότι ο γ' κατηγορούμενος είχε υπογράψει και αποστέλλει την εγκύκλιο (Τεκ. 13) που επέπεμπε τον τεχνικό έλεγχο και έγκριση για λεωφορεία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 22 καθήμενων επιβατών στην Κεντρική Τεχνική Υπηρεσία.

25 Έχω ήδη καταλήξει σε συμπέρασμα ότι η εγκύκλιος αυτή δεν ήταν τίποτε άλλο παρά μια βόμβα καπνού για να διασκεδάσει τις ανησυχίες του Μ.Κ.49 και ότι η ενέργεια αυτή του γ' κατηγορουμένου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τον απαλλάττει από το καθήκον που είχε να πάρει και άλλα πιο αυστηρά μέτρα για να αποτρέψει την εγγραφή του VQ 514. Αντίθετα η κωλυσιεργία του να απαντήσει στις επιστολές του Διευθυντή Τελωνείων, 30 οι συνεχείς καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις του προς τον Μ.Κ.49 ότι τα λεωφορεία δεν θα γράφονταν, σε συνάρτηση με το τηλεφώνημά του προς τον Μ.Κ.21 Χα- 35

ρόλαμπο Νικολάου να εξυπηρετήσει τον α' κατηγορούμενο όταν θα παρουσίαζε τα δύο λεωφορεία για έλεγχο στη Λάρνακα και τη δική του παράλειψη να εξετάσει πιο προσεκτικά τα έγγραφα που υπήρχαν στην αίτηση εγγραφής του λεωφορείου δεν μου αφήνει καμιά αμφιβολία ότι παραμέλησε εσκεμμένα να πάρει τα μέτρα εκείνα που θα μπορούσαν να αποτρέψουν την εγγραφή του VQ 515. Κάτω από τις περιστάσεις ο γ' κατηγορούμενος βρίσκεται ένοχος στην 14η κατηγορία."

5

Για τη δε 15η κατηγορία αναφέρει τα πιο κάτω:

10

"Έχω ήδη αναφερθεί στα ευρήματα του Δικαστηρίου και στη νομική πλευρά του θέματος στη 14η κατηγορία. Η 15η κατηγορία αναφέρεται στην εγγραφή του υπ' αρ. VQ 515 τα περιστατικά της οποίας είναι τα ίδια με εκείνα της εγγραφής του VQ 514. Κάτω από τις περιστάσεις ο γ' κατηγορούμενος βρίσκεται ένοχος στην 15η κατηγορία."

15

Έχουμε εξετάσει τους νομικούς λόγους που ηγέρθηκαν και που πιστεύουμε ότι έπρεπε να τύχουν ιδιαίτερης εξέτασης, και έχουμε ήδη δώσει τα συμπεράσματά μας γι αυτούς πέραν από την προσέγγιση του πρωτόδικου Δικαστή.

20

Οι υπόλοιποι λόγοι εφέσεως ουσιαστικά καλύπτονται από το γενικό λόγο ότι η έφεση έπρεπε να επιτραπεί και ακυρωθεί η καταδίκη για το λόγο ότι ήτο, έχοντας υπόψη τη μαρτυρία που παρουσιάστηκε, παράλογη (unreasonable), όπως προβλέπει το άρθρο 145(1)(β) του περί Ποινικής Δικονομίας Νόμου Κεφ. 155.

25

Οι δε πολυάριθμοι λόγοι που έχουν παρατεθεί και από τους δύο εφεσείοντες στις ειδοποιήσεις εφέσεως που καταχώρησαν αποτελούν στην ουσία επιχειρηματολογία ως προς το αβάσιμο των ευρημάτων του Δικαστηρίου που εξεταζόμενα στο σύνολό τους καθιστούν είτε μη αποδειχθέντα ουσιαστικά των αδικημάτων για τα οποία βρέθηκαν οι εφεσείοντες ένοχοι ή ότι εσφαλμένα έγινε αποδεκτή η μαρτυρία ως αξιόπιστη, είτε ότι ο πρωτόδικος

35

Δικαστής εξήγαγε εσφαλμένα συμπεράσματα από τα αποδεχθέντα από αυτόν γεγονότα.

- Έχουμε διεξέλθει με προσοχή τον κάθε λόγο - επιχείρημα - που προβλήθηκε από τους δύο εφεσείοντες, σε συνάρτηση με τα ευρήματα και τα συμπεράσματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου και την προσαχθείσα μαρτυρία και καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει οποιοσδήποτε λόγος επεμβάσεώς μας, είτε στα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστή και την εκτίμηση της αξιοπιστίας των μαρτύρων, είτε στα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε αυτός, είτε με το αποδεικτικό αποτέλεσμα της περιστατικής μαρτυρίας σαν σύνολο.

- Υιοθετώντες πλήρως την όλη του προσέγγιση και το σκεπτικό του ως προς την εκτίμηση της αξιοπιστίας των μαρτύρων και την αξιολόγησή της έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ορθά βρέθηκαν ένοχοι οι δύο εφεσείοντες σε όλες τις πιο πάνω κατηγορίες εκτός σε ότι αφορά το δεύτερο εφεσείοντα στις κατηγορίες 10, 11, στις οποίες έχουμε ήδη αναφερθεί, μια και με βάση τα αποδειχθέντα γεγονότα στοιχειοθετούνται όλα τα συστατικά στοιχεία των αδικημάτων που καλύπτονται από την κάθε μια από αυτές.

- Οι μικροαντιφάσεις και μικροανακρίβειες σε επουσιώδεις λεπτομέρειες ενδυναμώνουν, κατά τη γνώμη μας, εξεταζόμενες στο σύνολο της όλης μαρτυρίας, την αξιοπιστία των μαρτύρων και προβάλλουν το φυσικό τρόπο με τον οποίο διατύπωσαν τα σχετικά γεγονότα που είχαν στη μνήμη τους.

- Για όλους τους πιο πάνω λόγους οι εφέσεις των δύο εφεσείοντων απορρίπτονται εκτός η έφεση του δεύτερου εφεσείοντα, η οποία επιτρέπεται μόνο σε ότι αφορά τις κατηγορίες 10 και 11 στις οποίες αυτός απαλλάσσεται.

- ΑΡΤΕΜΗΣ, Δ. Είχα την ευκαιρία να διαβάσω την απόφαση που μόλις εκδόθηκε από τον Έντιμο Πρόεδρο του Δικαστηρίου και με την οποία συμφωνεί και ο αδελ-

φός Δικαστής Παπαδόπουλος. Με εξαίρεση το λόγο έφεσης που υποβλήθηκε από την υπεράσπιση, ότι ο Κανονισμός 4(1)(2)(α)(iii) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων Τροχαίας Κίνησης Κανονισμών του 1984, είναι ultra vires του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου του 1972, συμφωνώ με την πιό πάνω απόφαση. Τα συμπεράσματα όμως στα οποία καταλήγω αναφορικά με τον πιό πάνω λόγο έφεσης είναι αντίθετα με εκείνα της απόφασης της πλειοψηφίας.

Προτού ασχοληθώ με τον πιό πάνω λόγο έφεσης, θα ήθελα να προσθέσω ορισμένα σχόλια αναφορικά με το λόγο έφεσης του δικηγόρου του 2ου εφεσεϊόντα, για πολλαπλότητα των κατηγοριών 10 και 11 που αντιμετώπιζε. Επιπρόσθετα των όσων έχουν αναφερθεί στην απόφαση του Εντίμου Προέδρου θα ήθελα να σχολιάσω τις πρόνοιες του Άρθρου 39(d) του Κεφαλαίου 155 που προνοεί τα ακόλουθα:

"Where an enactment constituting an offence states the offence to be the doing or the omission to do any one of different acts in the alternative, or the doing or the omission to do any act in any one of different capacities or with any of different intentions, or states any part of the offence in the alternative the acts, omissions, capacities or intentions, or other matters constituting the alternative in the enactment may be stated in the alternative in the count charging the offence;"

Παρόλον ότι δυνατόν να φαίνεται ότι οι πρόνοιες αυτές δίδουν την καθοδήγηση για να λύονται προβλήματα που αναφύονται σε σχέση με πολλαπλότητα συγκεκριμένης κατηγορίας, εντούτοις θα επιθυμούσα να υποδείξω ότι η καθοδήγηση αυτή δεν είναι ουσιαστική γιατί για να αποφασίσει το Δικαστήριο εαν η σχετική νομοθετική πρόνοια περιγράφει τη διάπραξη ενός αδικήματος με υπαλλακτικούς τρόπους πρέπει πρώτα ν' αποφασισθεί αν το νομοθέτημα δημιουργεί ένα αδίκημα ή περισσότερα. Τούτο δε, δεν λύεται με την πρόνοια αυτή. Στην παρούσα περίπτωση είμαι καθαρά της γνώμης, όπως και οι δύο άλλοι

συνάδελφοι, ότι το υπό κρίση νομοθέτημα δημιουργεί στην ουσία δύο διαφορετικά αδικήματα και ως εκ τούτου δεν εγείρεται θέμα διάπραξης ενός αδικήματος με διαφορετικούς τρόπους.

- 5 Θα προχωρήσω τώρα να εξετάσω το θέμα του κατά πόσο ο υπό κρίση κανονισμός που ανέφερα πλιό πάνω είναι ή όχι *ultra vires* του εξουσιοδοτούντος νόμου. Στην
- 10 απόφαση της πλειοψηφίας αναφέρονται τόσο οι πρόνοιες του εξουσιοδοτούντος νόμου και του σχετικού κανονισμού και αναλύονται σε έκταση οι νομικές αρχές με πλήρη αναφορά στη νομολογία. Συμφωνώ απόλυτα και υιοθετώ πλήρως τις θέσεις αυτές και τη νομολογία, αλλά με όλο το σεβασμό προς τους συναδέλφους, οδηγούμαι σε εντελώς αντίθετο συμπέρασμα. Καταλήγω στο ότι η εξουσιοδότηση
- 15 που δίδεται από το σχετικό νόμο στο Υπουργικό Συμβούλιο να "ρυθμίζει" ". . . την εις κατηγορίας κατάταξιν, την εγγραφήν και παροχήν αδειών εις μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα τοιαύτα, την έκδοσιν, προσκόμισιν, αναστολήν, ακύρωσιν και επιστροφήν τοιούτων αδειών, . .
- 20 ." δεν είναι δυνατόν να περιλαμβάνει και απαγόρευση εγγραφής οχημάτων. Τόσο ο ορισμός σε λεξικά του όρου "ρύθμιση" όσο και οι επί του σημείου αυθεντίες οδηγούν σαφώς στο συμπέρασμα αυτό. Αν υπήρχε πρόθεση εκ μέρους του νομοθέτη να δώσει δικαίωμα απαγόρευσης,
- 25 τούτο θα μπορούσε να γίνει ρητά όπως έγινε και σε άλλες περιπτώσεις στο ίδιο άρθρο. Επιπρόσθετα, η πρόνοια του Άρθρου 5(1)(1) του σχετικού Νόμου που προνοεί ότι το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει κανονισμούς "ίνα ρυθμίση, την καταβολή των τελών των εκτιθεμένων
- 30 εν Μέρει I του συνημμένου τω παρόντι Νόμω Παραρτήματος, την εις κατηγορίας κατάταξιν, . . . κ.λ.π.", δείχνει καθαρά ότι ουδεμία εξουσιοδότηση δίδεται για απαγόρευση, γιατί σε τέτοια περίπτωση δεν θα εγειρόταν θέμα καταβολής τελών. Η αναφορά του πρωτόδικου Δικαστηρίου στην
- 35 υπόθεση *Birmingham and Midland Motor Omnibus Co. Ltd., v. Worcestershire County Council* [1967] 1 All E.R. 544 προς υποστήριξη του συμπεράσματός του ότι η απαγόρευση για συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων δεν εκφεύγει από τα πλαίσια του όρου "ρύθμιση", στην ουσία,

κατά τη γνώμη μου, υποστηρίζει την αντίθετη άποψη. Εάν στην απόφαση αυτή το σχόλιο ήταν ότι εάν οχήματα απαγορεύεται να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο κόμβο κυκλοφορίας και στέλλονταν να περνούν από σημείο 2-3 χιλ. πιο μακριά από τον κόμβο, τότε αυτό δεν θα ήταν 5
 ρύθμιση αλλά απαγόρευση της κυκλοφορίας, πόσο μάλλον η ρητή και πλήρης απαγόρευση εγγραφής συγκεκριμένης κατηγορίας οχημάτων.

Επιπρόσθετα, θα μπορούσε κάποιος να παρατηρήσει ότι η απαγόρευση εγγραφής εισαγομένων λεωφορείων ηλικίας μεταλύτερης των 3 ετών είναι αυθαίρετη, λόγω του κριτηρίου της ηλικίας, γιατί ένα όχημα ηλικίας πέραν των 3 ετών μπορεί να είναι σε πολύ καλύτερη κατάσταση από όχημα ηλικίας, για παράδειγμα, ενός έτους. 10

Για τους πιο πάνω λόγους καταλήγω στο συμπέρασμα ότι ο σχετικός κανονισμός είναι ultra vires του εξουσιοδοτούντος νόμου και κατά συνέπεια δέχομαι την έφεση και αθώωνω τους κατηγορούμενους στις κατηγορίες 2 και 3 για παράνομη εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος. 15

Όσον αφορά τις κατηγορίες που αφορούν εξασφάλιση πιστοποιητικού με την παροχή ψευδών στοιχείων, είμαι της γνώμης ότι δεν επηρεάζονται από το πιο πάνω συμπέρασμα μου, γιατί η εξασφάλιση του πιστοποιητικού έγινε πράγματι με την παροχή ψευδών στοιχείων σε χρονική περίοδο που ο σχετικός κανονισμός ίσχυε και δεν είχε κηρυχθεί ultra vires από το Δικαστήριο. 20
 25

Η έφεση του πρώτου εφεσείοντα απορρίπτεται. Η έφεση του δεύτερου εφεσείοντα επιτυγχάνει μερικώς.