

22 Μαΐου, 1996

[ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, Δ/στής]

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 146 ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ,

Αιτητής,

v.

ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΔΙΑ ΤΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,

Καθ' ων η αίτηση.

(Υπόθεση Αρ. 707/95)

5 Μηχανοκίνητα Οχήματα — Ακύρωση εγγραφής — Το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο και η νομολογία περί καθ' υπέρβασιν εξουσιοδοτήσεως νόμου (*ultra vires*) έκδοσής του — Περιστάσεις και εφαρμογή των νομολογιακών πορισμάτων και στην κριθείσα περίπτωση ακύρωσης εγγραφής — Καμία διαφοροποίηση από την επίκληση εφαρμογής του Καν. 55(1) της Κ.Δ.Π. 66/84.

10 Ο αιτητής προσέφυγε κατά της εμμονής, μετά από επανειλημμένες έρευνες, του Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών να ακυρώσει την εγγραφή οχήματος ιδιοκτησίας του.

Το Ανώτατο Δικαστήριο, ακυρώνοντας την επίδικη απόφαση, αποφάσισε ότι:

15 Στις υποθέσεις **Χ' Μηνά ν. Δημοκρατίας**, **Χ'' Μηνά ν. Δημοκρατίας** και **Πιερίδης ν. Δημοκρατίας**, όπου αμφισβητήθηκε η εξουσία του Εφόρου Μηχανοκινήτων Οχημάτων για ακύρωση εγγραφής μηχανοκινήτων οχημάτων, λέχθηκε ότι δεν παρέιχeto εξουσία θέσπισης τέτοιων προνοιών από τον εξουσιοδοτούντα Νόμο (τον Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο (αρ. 86/72 όπως τροποποιήθηκε), αλλά η εξουσία ρύθμισης ακύρωσης που παρέχεται από το Άρθρο 5(1)(α) του Νόμου αφορά μόνο τις χορηγηθείσες, βάσει του Νόμου άδειες. Σαν αποτέλεσμα, με τις πιο

20 πάνω αποφάσεις κηρύχθηκαν άκυρες, γιατί εκδόθηκαν καθ' υπέρ-

βαση του εξουσιοδοτούντος Νόμου (Ultra Vires) οι πρόνοιες του Καν. 9(1)(β)(i)(ii) και (iii) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών (ΚΔΠ 66/84), στις οποίες βασίστηκαν οι σχετικές αποφάσεις του Εφόρου, για ακύρωση εγγραφής οχημάτων.

5

Η επίδικη απόφαση στην παρούσα περίπτωση βασίστηκε όχι στις πρόνοιες του Καν. (1)(β)(ii), που είχε ήδη κηρυχθεί άκυρος, αλλά στις πρόνοιες του Καν. 55(1). Επίκληση του Καν. 55(1) έγινε και στην ακυρωθείσα στην υπόθεση **Πιερίδη** (πιο πάνω) απόφαση, σε συνδυασμό όμως με τον Καν. 9(1)(β)(ii).

10

Έχοντας μελετήσει το περιεχόμενο τόσο του Νόμου όσο και των προνοιών των πιο πάνω Κανονισμών, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εξουσία που δίνεται στον Εφορο για ακύρωση εγγραφής με βάση τον Καν. 55(1) δεν είναι ούτε ανεξάρτητη ούτε επιπρόσθετη από αυτήν που του παρείχε ο Καν. 9(1)(β)(ii) ο οποίος κηρύχθηκε ήδη άκυρος στις πιο πάνω δικαστικές αποφάσεις. Η εξουσία του Εφόρου βάσει του Καν. 9(1)(β)(ii) ήταν να ακυρώνει εγγραφή οχήματος για τους ίδιους ακριβώς λόγους που του παρέχεται η εξουσία με βάση τον Καν. 55(1). Εν πάση περιπτώσει, όπως φαίνεται από τις εν λόγω αποφάσεις και αυτό έχει σημασία, ο εξουσιοδοτών Νόμος δεν παρείχε καθόλου εξουσία θέσπισης προνοιών που να επιτρέπουν την ακύρωση εγγραφής οχήματος.

15

20

25

Η προσφυγή επιτυγχάνει με έξοδα.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Χ"Μηνάς v. Δημοκρατίας (1993) 4 Α.Α.Δ. 2798,

30

Χ"Μηνάς v. Δημοκρατίας (1994) 4 Α.Α.Δ. 812,

Πιερίδης v. Δημοκρατίας κ.ά. (1994) 4 Α.Α.Δ. 1877.

35

Προσφυγή.

Προσφυγή εναντίον της απόφασης των Καθ' ων η αίτηση με την οποία ακυρώθηκε η εγγραφή του οχήματος του αιτητή λόγω του ότι ήταν εντελώς καταστραμμένο.

40

Σ. Καραπατάκης, για τον Αιτητή.

Α. Μαπλουρίδης, Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για τους Καθ'

ων η αίτηση.

Cur. adv. vult.

- 5 ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, Δ.: Η παρούσα προσφυγή στρέφεται κατά της απόφασης των καθ' ων η αίτηση, ημερομ. 15.6.95, με την οποία ακυρώθηκε η εγγραφή του οχήματος του αιτητή, αρ. εγγραφής QY 196.
- 10 Το πιο πάνω όχημα εισήχθη στην Κύπρο από κάποιο Brian Ashley, απηλλαγμένο δασμών, και ενεγράφη επ' ονόματί του στις 7.11.84.
- 15 Στις 11.2.89, το όχημα ενεπλάκη σε δυστύχημα και σύμφωνα με την έκθεση εκτιμητή, ημερομ. 6.3.89, καταστράφηκε ολοσχερώς. Η αξία του πριν από το δυστύχημα υπολογίστηκε σε £3.000 σαν αδασιμολόγητο και μετά το δυστύχημα κατέληξε να είναι μηδενική.
- 20 Ο Brian Ashley με επιστολή του ημερομ. 3.8.89 γνωστοποίησε στις Τελωνειακές Αρχές τι συνέβη, πληροφορώντας τους ότι το όχημα παρέμεινε στη διάθεση και για λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρείας.
- 25 Το όχημα, που βρισκόταν στο γκαράζ του αιτητή, στου οποίου το όνομα μεταβιβάστηκε στις 12.2.90, επιθεωρήθηκε από λειτουργό του Επαρχιακού Γραφείου Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων Λεμεσού στις 13.3.90 και διαπιστώθηκε ότι ήταν εντελώς καταστραμμένο. Ως εκ τούτου ο Διευθυντής του Τμήματος Οδικών Μεταφορών (ο Διευθυντής) ακύρωσε την εγγραφή του, βάσει των
- 30 εξουσιών που του παρείχε ο Κανονισμός 9(1)(β)(ι) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών και ειδοποίησε σχετικά τον αιτητή με επιστολή του ημερομ. 31.3.90. Στην επιστολή αναφέρετο ότι το όχημα δεν επρόκειτο να επανεγγραφεί κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες.
- 35 Ο αιτητής, με επιστολή του ημερομ. 3.7.90, ζήτησε αναθεώρηση της πιο πάνω απόφασης του Διευθυντή αναφέροντας ότι αγόρασε το όχημα για £200, πλήρωσε δασμούς ύψους £360 και ξόδεψε περίπου £4.000 για την επισκευή του, που έγινε με εξαρτήματα που
- 40 έφερε ο ίδιος από το εξωτερικό, και αφού πήρε εκ των προτέρων τις διαβεβαιώσεις τόσο του Τμήματος Τελωνείων όσο και της ασφαλιστικής εταιρείας ότι δεν θα προέκυπτε οποιοδήποτε πρόβλημα για την επανεγγραφή του. Ο αιτητής ανέφερε επίσης ότι το όχημα είχε επιθεωρηθεί τον Νοέμβριο του 1989 προτού ο αιτητής

το αγοράσει, από το Επαρχιακό Γραφείο Επιθεωρήσεως Μηχανοκινήτων Οχημάτων Λεμεσού, κατόπιν ενεργειών της ασφαλιστικής εταιρείας, χωρίς όμως να του δοθεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη απάντηση κατά πόσο το όχημα μπορούσε να επανεγγραφεί ή όχι, η δε σχετική έκθεση είχε επιφυλαχθεί, όπως αναφέρει, για μεταγενέστερο στάδιο. 5

Σαν αποτέλεσμα της επιστολής του αιτητή, το όχημα επιθεωρήθηκε ξανά στις 20.7.90. Τα ευρήματα της επιθεώρησης φαίνονται στην έκθεση του Επαρχιακού Επιθεωρητή ημερομ. 26.7.90 και είναι τα ακόλουθα: 10

“(α) Η μηχανή του οχήματος είναι η αρχική (αρ. 4G63-63Au1112) εργοστασιακώς χαραγμένη. 15

(β) Το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος (μούτρο) είναι αλλαγμένο μέχρι το πάτωμα του οδηγού του οχήματος. Ο αριθμός πλαισίου ο εργοστασιακά χαραγμένος (CA 163ACZ-700153) έχει τοποθετηθεί στη θέση που βρισκόταν αυτού του τύπου/μοδέλλου, αλλά είναι συγκολλημένος. Συνεπώς έγινε παραποίηση του αριθμού πλαισίου.” 20

Η έκθεση καταλήγει ότι επρόκειτο στην ουσία για δύο οχήματα/αμαξώματα που είχαν συγκολληθεί για να αποτελέσουν ένα όχημα, ότι η ποιότητα των συγκολλήσεων δεν μπορούσε να ελεγχθεί και εξέφραζε επιφυλάξεις για την οδική ασφάλειά του. 25

Οι δικηγόροι του αιτητή με επιστολή τους ημερομ. 3.5.91 ζήτησαν να τους σταλεί το ιστορικό του οχήματος και τα έγγραφα που το υποστήριζαν. Με μεταγενέστερη επιστολή τους ημερομ. 9.7.91 ζήτησαν αναθεώρηση της απόφασης του Διευθυντή ημερομ. 31.3.90 με βάση τα γεγονότα της αιτήσεως του αιτητή ημερομ. 3.7.90. 30

Με επιστολή του ημερομ. 2.8.91, ο Διευθυντής πληροφόρησε τους δικηγόρους του αιτητή ότι η θέση του παρέμεινε η ίδια με εκείνη της 31.3.90. 35

Ο νέος δικηγόρος του αιτητή, με επιστολή του ημερομ. 11.1.95, ζήτησε ανάκληση της απόφασης του Διευθυντή ενόψει απόφασης του Ανωτάτου δικαστηρίου με την οποία οι πρόνοιες του Καν. 9(1)(β), με βάση τον οποίο ακυρώθηκε η εγγραφή του οχήματος του αιτητή κηρύχθηκαν αντισυνταγματικές. 40

5 Ο Διευθυντής, με επιστολή του της ίδιας ημερομηνίας πληροφορήσε το δικηγόρο του αιτητή ότι μετά από επανεξέταση του θέματος αποφάσισε να μην επιμείνει στην ακύρωση της εγγραφής του οχήματος του αιτητή, ζητούσε δε την παρουσίαση του οχήματος στο Κέντρο Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων στη Λεμεσό “για να επιθεωρηθεί και να βεβαιωθεί ότι πράγματι το όχημα επανήλθε στην αρχική του κατάσταση”.

10 Το όχημα παρουσιάστηκε στις 15.1.95 στο Γραφείο Επιθεώρησης όπου διαπιστώθηκε ότι παρουσίαζε την ίδια εικόνα όπως και το 1990. Στις 15.6.95 στάληκε η ακόλουθη επιστολή στον αιτητή, το περιεχόμενο της οποίας προσβάλλει με την παρούσα προσφυγή του.

15 “Αναφέρομαι στην επιστολή μου με τα ίδια όπως πιο πάνω στοιχεία ημερ. 11.1.95 με την οποία σας έδίδα οδηγίες να παρουσιάσετε το πιο πάνω όχημα σας στο Κέντρο Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων στη Λεμεσό για επιθεώρηση με σκοπό την επανεγγραφή του.

20 Παρακαλώ σημειώσατε ότι με έκθεσή του το Κέντρο Επιθεώρησης Μηχανοκινήτων Οχημάτων Λεμεσού με πληροφορεί ότι από την επιθεώρηση του οχήματος προέκυψε ότι έχουν γίνει μετατροπές στο πλαίσιο του οχήματος κατά παράβαση του Κανον. 55(1) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κίνησης Κανονισμών. Ως εκ τούτου βάσει των εξουσιών που μου παρέχονται από τον πιο πάνω Κανονισμό, ακυρώνω την εγγραφή του οχήματός σας ως επίσης και την άδεια κυκλοφορίας την οποία παρακαλώ να παραδώσετε στο γραφείο μου το
30 συντομότερο δυνατό.”

Οι λόγοι ακυρότητας που υποστηρίζουν την αίτηση είναι οι ακόλουθοι, όπως αναφέρονται από το δικηγόρο του αιτητή:

35 “1. Η πράξη και ή απόφαση είναι ανατιολόγητος και ή πλημελώς ηπιολογημένη.

2. Η απόφαση ελήφθη καθ’ υπέρβασιν και ή κατάχρησιν εξουσίας.

40 3. Η απόφαση είναι αυθαίρετος, νομικώς αβάσιμος και εκδικητική.

4. Η απόφαση ελήφθη εν πλάνη περί τα πράγματα.

5. Η απόφαση ελήφθη κατ' αντίθεσιν των κανόνων χρηστής διοίκησης και ή είναι αντίθετος προς τους κανόνες φυσικής δικαιοσύνης.

6. Γενικώς η απόφαση είναι παράνομος.”

5

Στις υποθέσεις **Χ' Μηνάς v. Δημοκρατίας** (1993) 4 Α.Α.Δ. 2798, **Χ' Μηνάς v. Δημοκρατίας** (1994) 4 Α.Α.Δ. 812 και **Πιερίδης v. Δημοκρατίας** (1994) 4 Α.Α.Δ. 1877, όπου αμφισβητήθηκε η εξουσία του Εφόρου Μηχανοκινήτων Οχημάτων για ακύρωση εγγραφής μηχανοκινήτων οχημάτων, λέχθηκε ότι δεν παρείχεται εξουσία θέσπισης τέτοιων προνοιών από τον εξουσιοδοτούντα νόμο (τον Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο (αρ. 86/72 όπως τροποποιήθηκε), αλλά η εξουσία ρύθμισης ακύρωσης που παρέχεται από το άρθρο 5(1)(α) του Νόμου αφορά μόνο τις χορηγηθείσες, βάσει του Νόμου άδειες. Σαν αποτέλεσμα, με τις πιο πάνω αποφάσεις κηρύχθηκαν άκυρες, γιατί εκδόθηκαν καθ' υπέρβαση του εξουσιοδοτούντος Νόμου (*Ultra Vires*) οι πρόνοιες του Καν. 9(1)(β)(i)(ii) και (iii) των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών (ΚΔΠ 66/84), στις οποίες βασίστηκαν οι σχετικές αποφάσεις του Εφόρου, για ακύρωση εγγραφής οχημάτων.

10

15

20

Η επίδικη απόφαση στην παρούσα περίπτωση βασίστηκε όχι στις πρόνοιες του Καν. (1)(β)(ii), που είχε ήδη κηρυχθεί άκυρος, αλλά στις πρόνοιες του Καν. 55(1). Επίκληση του Καν. 55(1) έγινε και στην ακυρωθείσα στην υπόθεση **Πιερίδης** (πιο πάνω) απόφαση, σε συνδυασμό όμως με τον Καν. 9(1)(β)(ii).

25

Ο Καν. 9(1)(β) προνοεί ότι η εγγραφή μηχανοκινήτου οχήματος μπορεί να ακυρωθεί από τον Εφορο, αν τούτος πεισθεί ότι:

30

“ (i)

(ii) επενέχθη οιαδήποτε αλλαγή κατά παράβασιν του Κανονισμού 55(I) ή

35

(iii)”

Και ο Καν. 55(1):

40

“55.-(1) Απαγορεύεται η αλλαγή, μετατροπή ή προσαρμογή της μηχανής ή του συστήματος οδηγήσεως ή πεδήσεως ή του κορμού κινητήρος ή του πλαισίου ή του αμαξώματος εγγεγραμμέ-

5 νου μηχανοκινήτου οχήματος ή οιαδήποτε αλλαγή, μετατροπή ή προσαρμογή επηρεάζουσα τας διαστάσεις ή το βάρος τούτου οχήματος, ή οιαδήποτε αλλαγή, προσαρμογή ή μετατροπή, συμπεριλαμβανομένης και της προσθήκης καθίσματος ή υαλο-
 10 πινάκων εις τας πλευράς του οχήματος, ως εκ της οποίας μετατρέπεται το όχημα εις άλλον τύπον ή κατηγορίαν οχήματος, εκτός εάν τηρουμένων των διατάξεων του Κανονισμού 76 και υπό την επιφύλαξιν ότι θα καταβληθούν οι αναλογούντες εις
 15 τον νέον τύπον ή κατηγορίαν οχήματος δασμοί και φόροι δυνάμει των εκάστοτε εν ισχύι περί Τελωνειακών Δασμών και Φόρων Καταναλώσεως Νόμων, ο Εφορος παράσχη επί τούτω άδειαν και τηρηθώσιν οι εκάστοτε υπ' αυτού επιβαλλόμενοι όροι. Εάν επενεχθή αλλαγή, προσαρμογή ή μετατροπή κατά πα-
 20 ράβασιν της παρούσης παραγράφου ή κατά παράβασιν όρου τεθέντος εις την παρασχεθείσαν υπό του Εφόρου άδειαν, η εγγραφή του οχήματος ακυρούται, προσέτι δε η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος καθίσταται άκυρος και επιστρέφεται εις τον Εφορον ομού μετά του πιστοποιητικού καταλληλότητας του οχήματος.”

20 Έχοντας μελετήσει το περιεχόμενο τόσο του Νόμου όσο και των προνοιών των πιο πάνω Κανονισμών, κατέληξα στο συμπέρασμα ότι η εξουσία που δίνεται στον Έφορο για ακύρωση εγγραφής με βάση τον Καν. 55(1) δεν είναι ούτε ανεξάρτητη ούτε επι-
 25 πρόσθετη από αυτήν που του παρείχε ο Καν. 9(1)(β)(ii) ο οποίος κηρύχθηκε ήδη άκυρος στις πιο πάνω δικαστικές αποφάσεις, με τις οποίες συμφωνώ. Η εξουσία του Εφόρου βάσει του Καν. 9(1)(β)(ii) ήταν να ακυρώνει εγγραφή οχήματος για τους ίδιους ακριβώς λόγους που του παρέχεται η εξουσία με βάση τον Καν.
 30 55(1). Εν πάση περιπτώσει, όπως φαίνεται από τις εν λόγω αποφάσεις και αυτό έχει σημασία, ο εξουσιοδοτών Νόμος δεν παρείχε καθόλου εξουσία θέσπισης προνοιών που να επιτρέπουν την ακύρωση εγγραφής οχήματος. Σχετικό είναι το ακόλουθο απόσπασμα από την υπόθεση **Πιερίδης** (πιο πάνω).

35 “Όμως το θέμα που εγείρεται στην προκειμένη περίπτωση είναι διαφορετικό και αφορά αποκλειστικά την ακύρωση εγγραφής οχήματος που έχει ήδη συντελεστεί. Τέτοια εξουσία δεν παρέ-
 40 χεται από το άρθρο 5(1)(α) του Νόμου για τους λόγους που αναφέρει ο Κωνσταντινίδης Δ. στις σελίδες 2801-2804 της απόφασής του στην υπόθεση **Χ’Μηνάς** (πιο πάνω). Παρόλον που η υπόθεση **Χ’Μηνάς** αναφέρεται στον Καν. 9(1)(β)(i) και (iii) ενώ στην προκειμένη περίπτωση σχετικός είναι ο Καν. 9(1)(β)(ii), εντούτοις και στις τρεις περιπτώσεις πρόκειται περί

ακύρωσης εγγραφής ανεξάρτητα από το αν η εγγραφή ακυρούται λόγω καταστροφής του οχήματος ή επειδή αυτό καθίσταται ακατάλληλο για οδική χρήση ή λόγω αλλαγών στο αμάξιμο, πλαίσιο κ.λ.π. Εκείνο που έχει σημασία είναι ότι δεν παρέχεται εξουσιοδότηση από το άρθρο 5(1)(α) για έκδοση κανονισμών που να προνοούν για ακύρωση εγγραφής οχήματος όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις των αδειών μηχανοκινήτων οχημάτων. Ούτε η πρόνοια του άρθρου 5(1)(ιβ) μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει την απαιτούμενη νομική κάλυψη για έκδοση κανονισμών σχετικών με το θέμα. Καταλήγοντας βρίσκω ότι η παρούσα υπόθεση δεν διαφοροποιείται από την **X'Μηνάς** (πιο πάνω) την οποία και υιοθετώ.”

5

10

Σαν αποτέλεσμα των πιο πάνω καταλήγω ότι η επίδικη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί.

15

Η επίδικη απόφαση ακυρώνεται με έξοδα τα οποία θα υπολογισθούν από τον Πρωτοκολλητή και θα εγκριθούν από το Δικαστήριο.

Η προσφυγή επιτυγχάνει με έξοδα.