

22 Ιανουαρίου, 1996

[ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ/στής]

ΑΛΕΠΑ ΛΤΔ. (ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΑΦΟΥ),

Αιτήτρια,

v.

ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΜΕΣΩ
ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΑΔΕΙΩΝ,

Καθ' ων η αίτηση.

(Υπόθεση Αρ. 264/95)

Προσφυγή βάσει του Άρθρου 146 του Συντάγματος — Λόγοι ακυρώσε-
ως — Έλλειψη αιτιολογίας και δέουσας έρευνας — Αναθεωρητική
Αρχή Αδειών — Τροποποίηση δρομολογίου υφιστάμενης άδειας λε-
ωφορειών — Ιεραρχική προσφυγή άλλου, βλαπτόμενου, αδειούχου
5 — Η απορριπτική επ' αυτής απόφαση δεν αιτιολογήθηκε.

Η αιτήτρια εταιρεία προσέφυγε κατά της τροποποίησης του δρο-
μολογίου του ενδιαφερομένου μέρους από την Αρχή Αδειών η οποία
επικυρώθηκε από την Αναθεωρητική Αρχή Αδειών μετά από ιεραρχι-
κή προσφυγή, θέτοντας μεταξύ άλλων και ζήτημα ανεπίτρεπτου συν-
10 δασισμού, με την επίδικη απόφαση, άδειας για εκτέλεση αστικής και
υπεραστικής γραμμής λεωφορειών ταυτοχρόνως.

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

Η επίδικη απόφαση δεν εξηγεί με ποιο νομικό και πραγματικό
υπόβαθρο η Αναθεωρητική Αρχή σχημάτισε την κρίση της. Παρόλο
που επισημαίνεται στην ίδια την απόφαση πως το βασικό θέμα που
20 συζητήθηκε ήταν το παράνομο της μεταβολής. Ακόμη η διαπίστωση
που ακολουθεί, που έχει σχέση με την εξυπηρέτηση των κοινωνια-
κών αναγκών της περιοχής, δεν αιτιολογείται. Και ασφαλώς το δικα-
στήριο δεν μπορεί να βασισθεί σε όσα προβάλλει ο δικηγόρος της κα-
θής ως αιτιολογία της πράξης. Ούτε η απόφαση της Αρχής Αδειών
25 παρέχει τα αναγκαία αιτιολογικά ερείσματα.

*Η προσφυγή επιτυγχάνει με έξοδα σε
βάρος του δημοσίου.*

Προσφυγή.

Προσφυγή με την οποία η αιτήτρια ζητά ακύρωση της απόφασης της Αρχής Αδειών για αλλαγή του δρομολογίου των αδειούχων υπεραστικών λεωφορείων ΧΝ 154 και ΑΒΓ 883, που ανήκουν στο ενδιαφερόμενο μέρος, έτσι ώστε να συμπεριληφθεί σ' αυτό και η τουριστική περιοχή Κάτω Πάφου. 5

Αλ. Λυκούργου, για Τ. Παπαδόπουλο, για την Αιτήτρια. 10

Α. Μαππουρίδης, Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για τους Καθ' ων η αίτηση.

Cur. adv. vult. 15

ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ.: Η αιτήτρια, που είναι τοπική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, διαθέτει δημόσια λεωφορεία για τις ανάγκες της επιβατικής κίνησης Πάφου. Όπως αναφέρει στην προσφυγή της (παράγραφος 2 της έκθεσης γεγονότων), χωρίς να έχει διαψευστεί, είναι η μόνη επιχείρηση εφοδιασμένη με άδειες οδικής χρήσης στην τουριστική περιοχή Κάτω Πάφου. Η αιτήτρια αμφισβητεί τη νομιμότητα απόφασης της Αρχής Αδειών για την αλλαγή του δρομολογίου των αδειούχων υπεραστικών λεωφορείων ΧΝ 154 και ΑΒΓ 883 (22 θέσεων το καθένα), που ανήκουν στο ενδιαφερόμενο μέρος, έτσι ώστε να συμπεριληφθεί σε αυτό και η παραπάνω περιοχή. Οι ενστάσεις της αιτήτριας δεν έγιναν δεκτές με αποτέλεσμα να επιτραπούν οι αιτούμενες μεταβολές. 20 25

Η απόφαση υπόκειται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 4Α των περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμων 1982 έως 1994 (Άρθρο 4 του Ν. 84/84), σε ιεραρχική προσφυγή, που συνεπάγεται έλεγχο της πράξης και από ουσιαστική άποψη. Η αιτήτρια άσκησε πράγματι το δικαίωμά της αυτό, αλλά η Αναθεωρητική Αρχή Αδειών με απόφασή της ημερ. 27/2/95 την απέρριψε, επικυρώνοντας συνάμα την αρχική απόφαση. 30 35

Αναλυτικότερα: τα πιο πάνω λεωφορεία του ενδιαφερόμενου προσώπου έχουν άδεια να εκτελούν την υπεραστική διαδρομή Πάφου-Λεμεσού-Λευκωσίας σύμφωνα με τους όρους των αδειών οδικής χρήσης που έχουν ημερ. 27/2/91 και 31/12/91 (βλέπε παράρτημα Β στην ένσταση). Το Νοέμβριο του 1993 το ενδιαφερόμενο πρόσωπο με γραπτή του αίτηση, στο παρεχόμενο έντυπο, ζήτησε την προαναφερθείσα αλλαγή διαδρομής για την οποία κατείχε ήδη άδεια η αιτήτρια εταιρεία. Στις 12/1/94 ο αρμόδιος Ελεγκτής Με- 40

ταφορών υπέβαλε την έκθεσή του. Η Αρχή Αδειών συνήλθε στις 25/5/94. Αφού άκουσε και τις παραστάσεις της αιτήτριας αποφάσισε να εγκρίνει την αίτηση του ενδιαφερομένου για χρήση της τουριστικής περιοχής. Ας σημειωθεί ότι το δρομολόγιο επιστροφής και των δύο οχημάτων παρέμεινε αμετάβλητο ως είχε.

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, το ιεραρχικό διάβημα στο οποίο κατέφυγε η εταιρεία υπήρξε ατελέσφορο. Η αιτιολογία που οδήγησε στην απορριπτική απόφαση της καθής η αίτηση βρίσκεται στην προτελευταία παράγραφο της επίδικης απόφασης:

“Από το σύνολο των ενώπιόν μας στοιχείων και των όσων έχουν λεχθεί, κρίνουμε ότι η χορήγηση της αιτούμενης άδειας από την Αρχή Αδειών στον ενδιαφερόμενο με τις προϋποθέσεις που τέθηκαν δεν συνιστά αλλαγή της άδειας αλλά τροποποίηση του δρομολογίου, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο παλιός δρόμος δεν μπορεί πλέον να εξυπηρετήσει την διαδρομή που εκτελεί το εν λόγω αδειούχο όχημα και κρίνεται απαραίτητη η απόκλιση αυτή από το παλαιό δρομολόγιο.”

Θα πρόσθετα εδώ ότι προηγουμένως η Αρχή Αδειών παραχώρησε την άδεια “αφού έλαβε υπόψη την εισήγηση του Τμήματος, το δημόσιο συμφέρον, την εξυπηρέτηση του κοινού και όλα τα ενώπιόν της στοιχεία.....”

Η αιτήτρια υποστηρίζει αντίθετα - όπως έπραξε και ενώπιον της Αναθεωρητικής Αρχής Αδειών - ότι δεν είναι επιτρεπτή η μεταβολή. Κατά την άποψή της ο νόμος προβαίνει σε σαφή διαχωρισμό μεταξύ αγροτικής, αστικής και υπεραστικής διαδρομής. Κατά συνέπεια δεν μπορεί να χορηγηθεί άδεια συνδυασμένης διαδρομής, όπως συνέβη εδώ, δηλαδή, αστικής και υπεραστικής. Προς υποστήριξη της πρότασης αυτής η συνήγορος παρέπεμψε στο Άρθρο 8(2) των περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμων 1982-1994: 9/82, 84/84, 134/91, 148/91, 62(1)/92, 11(1)/93 και 24(1)/94.

Ο δικηγόρος της καθής δέχθηκε στην ουσία ότι με τις παραπάνω πρόνοιες του ο νόμος δημιουργεί στεγανό που δεν επιτρέπει την έκδοση άδειας για περισσότερες της μιας γραμμής. Συνέχισε όμως για να εισηγηθεί πως εδώ δεν έχουμε άδειες που συνεπάγονται συνδυασμό δύο γραμμών. Υποστήριξε ότι:

“Τέτοια περίπτωση δεν υπάρχει αφού εξ’ ορισμού η άδεια του ενδιαφερομένου μέρους αφορά υπεραστική γραμμή η οποία σύμφωνα με τον ορισμό όπως τροποποιήθηκε, σημαίνει τη σύν-

δεση δύο ή περισσότερων περιοχών.”

Περαιτέρω εισηγήθηκε, σε αντίθεση με όσα είτε γιαυτό η δικηγόρος της αιτήτριας, πως προηγήθηκε της επίδικης απόφασης η δέουσα έρευνα και ενόψει του υλικού που έφερε σε φως άσκησε τη διακριτική εξουσία που της παρέχει το άρθρ. 5(4) του νόμου χωρίς να υπερβεί τα όριά της. Η διάταξη αυτή προβλέπει ότι:

“5(4) Η Αρχή Αδειών δύναται δι’ ευλόγους αιτίας και κατά πάντα χρόνον να τροποποιή τους εν τη αδεία επιβληθέντας όρους.”

Ο κ. Μαππουριδής υπέβαλε ότι στην παρούσα περίπτωση υπήρχε τέτοια εύλογη αιτία, δηλαδή, όπως ανέφερε “η μετατόπιση της τουριστικής κίνησης λόγω της κατασκευής του νέου δρόμου”.

Η αιτήτρια πρόβαλε ακόμη ένα επιχείρημα: ότι δε φαίνεται να καθορίστηκε η γραμμή για την οποία δόθηκε άδεια ως υπεραστική από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Οδικής Τροχαίας Μεταφοράς, όπως ορίζει το Άρθρο 8(2). Στόχος του συλλογισμού ήταν πάλιν να καταδειχθεί ο παράνομος συνδυασμός δύο γραμμών: αστικής (Κάτω Πάφου) και υπεραστικής (Πάφου-Λεμεσού-Λευκωσίας). Η θέση αυτή δεν απασχόλησε καθόλου το δικηγόρο της καθής η αίτηση. Θα μπορούσα ωστόσο να αναφέρω πως δεν είναι δυνατό με αυτή την ευκαιρία να ασκήσω παρεμπόδιοντα έλεγχο νομιμότητας των πιο πάνω αδειών, που εκδόθηκαν και ισχύουν από τις προαναφερθείσες ημερομηνίες μέσα στο 1991.

Η επίδικη απόφαση δεν εξηγεί με ποιο νομικό και πραγματικό υπόβαθρο η Αναθεωρητική Αρχή σχημάτισε την κρίση της. Παρόλο που επισημαίνεται στην ίδια την απόφαση πως το βασικό θέμα που συζητήθηκε ήταν το παράνομο της μεταβολής. Ακόμη η διαπίστωση που ακολουθεί, που έχει σχέση με την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της περιοχής, δεν αιτιολογείται. Ας σημειωθεί ότι η αιτήτρια θίγει με τις αγορεύσεις της και το θέμα της αιτιολογίας. Η έκθεση του τοπικού Ελεγκτή Μεταφορών δε μας διαφωτίζει για το θέμα αυτό ή για οτιδήποτε άλλο. Περιορίζεται μόνο να αναφέρει το παλιό δρομολόγιο, το προταθέν και τους ενισταμένους. Άλλα στοιχεία δεν περιέχει ο φάκελος. Και ασφαλώς το δικαστήριο δεν μπορεί να βασισθεί σε όσα προβάλλει ο δικηγόρος της καθής ως αιτιολογία της πράξης. Θα πρόσθετα ότι ούτε η απόφαση της Αρχής Αδειών παρέχει τα αναγκαία αιτιολογικά ερείσματα.

Κατ' ακολουθία ακυρώνω την προσβαλλόμενη απόφαση για έλλειψη αιτιολογίας και δέουσας έρευνας. Με έξοδα εναντίον του δημοσίου.

*Η προσφυγή επιτυγχάνει με έξοδα
σε βάρος του δημοσίου.*