

Επί του σχεδίου νόμου «περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας»...

Προς την Βουλήν των Ελλήνων

ΓΕΝΙΚΑ

1. Παρ' ημῶν, τὰ εἰς τὴν κυκλοφορίαν τῶν ὀδικῶν ὄχημάτων ἀναφερόμενα θέματα ἐρρυθμίζοντο βασικῶς, μέχρι τοῦ ἔτους 1962, ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 4841/1930 «περὶ αὐτοκινήτων, κυκλοφορίας αὐτῶν καὶ ἀπογραφέσεων τῶν ὀδηγῶν» καὶ τοῦ, κατ' ἐξουσιοδότησιν αὐτοῦ ἐκδοθέντος Προεδρικοῦ Διατάγματος τῆς 22.29 Ἰανουαρίου 1931, «περὶ κυκλοφορίας αὐτοκινήτων ὀχημάτων».

2. Ἡ προϊούσα ἡμῶς ἐπέκτασις καὶ ἀνάπτυξις τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς χώρας καὶ ἡ αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυκλοφορούντων ἐν αὐτῷ ὀχημάτων κατέστησαν λίαν ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην θεσπίσεως κανόνων ρυθμιστικῶν τῆς ἐπὶ τῶν ὁδῶν κυκλοφορίας καὶ τῶν συναφῶν βασικῶν θεμάτων, ὅπως τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς τεχνικὰς προδιαγραφὰς τῶν ὀχημάτων, τὴν ἀπογραφήν, τεχνιολογίαν, ὀδήγησιν αὐτῶν κλπ. ἐκδοθέντος οὕτως ἐν ἔτει 1962 τοῦ πρώτου Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας (Ν.Δ. 4233/1962, Φ.Ε.Κ. Α' 110/25.7.1962), ὅστις, τοῦτοις ἐν ἰσχύϊ μετὰ ἐξάμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του, ἐξαικολουθεῖ ἰσχύων μέχρι σήμερον, ὡς ἐντυποποιήθη καὶ συμπληρώθη μεταγενεστέρως.

Διὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ ὡς ἄνω πρώτου ἐν Ἑλλάδι Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας ἐλήφθη ὡς πρότυπον κυρίως ὁ Ἰταλικὸς Κώδιξ Οδικῆς Κυκλοφορίας καὶ τοῦτο, διότι αἱ ἐν γένει συνθήκαι ἐν Ἰταλίᾳ προσομοιάζουν πρὸς τὰς ἐν Ἑλλάδι συνθήκας καὶ τὸν χαρακτῆρα τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ, προσέτι δὲ ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν καὶ βασικαὶ διατάξεις τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως τῆς Γενεύης τοῦ ἔτους 1949 ἐπὶ τῆς Οδικῆς Κυκλοφορίας.

3. Τὸ ἔτος 1968 ἐπραγματοποιήθη εἰς Βιέννην διάσκεψις τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, εἰς τὴν μετέσχε δι' ἀντιπροσωπεύει τῆς καὶ ἡ Ἑλλάς. Κατὰ τὴν διάσκεψιν ταύτην κατηρτίσθησαν καὶ υἱοθετήθησαν νέαι συμβάσεις ἐπὶ τῆς ὀδικῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ὀδικῆς σημάσεως καὶ σηματοδοτήσεως, εἰς ἀντικατάστασιν ὁμοίων τῆς Γενεύης τοῦ ἔτους 1949. Αἱ ἐν λόγῳ συμβάσεις τῆς Βιέννης, συμπληρωθεῖσαι διὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Συμφωνιῶν τῆς Γενεύης, ἔτους 1971, ἐπὶ τῆς ὀδικῆς κυκλοφορίας καὶ ὀδικῆς σημάσεως καὶ σηματοδοτήσεως καὶ τοῦ προσθέτου ἐπὶ ὀδικῶν σημάτων πρωτοκόλλου τῆς Γενεύης, ἔτους 1973, περιέλαβον ἄρ' ἐνὸς μὲν κανόνας ὑποχρεωτικούς διὰ τὰ συμβαλλόμενα μέρη, ἄρ' ἑτέρου δὲ τυστάσεις ἢ πρὸς τὰς ὁποίας συμμερφωσις τῶν συμβαλλομένων δὲν εἶναι ὑποχρεωτική.

Αἱ ὡς ἄνω συμβάσεις καὶ Συμφωνίαι δὲν ἔχουν κυρωθῆ εἰσέτι ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος λόγῳ τῆς ὑφισταμένης ἀπὸ τοῦ ἔτους 1962 Ἑλληνικῆς νομοθεσίας (Ν.Δ. 4233/1962 «περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας») ἢ ὁποίας ρυθμίσει πλεῖστα ὅσα θέματα διακρῶρος τούτου.

ΑΝΑΓΚΗ ΝΕΟΥ Κ.Ο.Κ.

4. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀλλὰ καὶ ἔνεκα τῆς ἀλματώδους αὐξησεως, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς τὴν χώραν κυκλοφορούντων ὀχημάτων καὶ τοῦ ὀσημέραι, ἐκ τοῦ λόγου τούτου, πολλαπλασιασμοῦ τῶν δυσχερειῶν καὶ προβλημάτων, κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν σχετιζομένων μετὰ τὴν κυκλοφορίαν τῶν ὀδικῶν ὀχημάτων θεμάτων, προέβλεπον ἐπιτακτικὴ ἢ ἀνάγκη ἀναθεωρήσεως τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ὀδικὴν κυκλοφορίαν διατάξεων, πρὸς τὸν σκοπὸν :

- α) Συμπληρώσεως διατάξεων τινῶν τοῦ ἐν ἰσχύϊ Κώδικος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συμπερασματῶν τῆς, ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆς του, κτηθείσης πείρας, ὡς καὶ διορθώσεως διαπιστωθεισῶν ἀτελειῶν αὐτοῦ.
- β) Ἐκκαθαρίσεως τῶν ρυθμιζουσῶν θέματα ὀδικῆς κυκλοφορίας διατάξεων, ἰδίᾳ τῶν παραλλήλως ἰσχυρουσῶν πλὴν κατὰ διάφορον τρόπον ρυθμιζουσῶν τὸ αὐτὸ ἀντικείμενον, πρὸς ἔρσιν τῆς ἐνεσθῆεν προκλιουμένης ἀβεβηιότητος τοῦ δικαίου.

γ) Θεσπίσεως ἀσθηροτέρων κυρώσεων κατὰ τῶν παραβιόντων τὰς περὶ ὀδικῆς κυκλοφορίας καὶ συμπεριφορῆς διατάξεις, ὅπερ μέτρον θεωρεῖται ὅτι θὰ συμβάλῃ μεγάλως εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ὀδικῆς κυκλοφορίας καὶ κυρίως.

64-10

δ) Συγχρονισμοῦ καὶ ἀναρμονίσεως τῶν, περὶ κυκλοφορίας ὀχημάτων, σημάσεως καὶ σηματοδοτήσεως τῶν ὁδῶν καὶ τεχνικῶν προδιαγραφῶν τῶν ὀχημάτων, διατάξεων πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἐν ἔτει 1968 καταρτισθεισῶν ἐν Βιέννῃ ὑπὸ τοῦ Συνεδρίου τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, Συμβάσεως ἐπὶ τῆς Οδικῆς Κυκλοφορίας καὶ Οδικῆς Σημάσεως καὶ Σηματοδοτήσεως, τῶν συμπληρωσικῶν τὰς ἐν λόγῳ συμβάσεις Εὐρωπαϊκῶν Συμφωνιῶν τῆς Γενεύης, ἔτους 1971 καὶ τοῦ προσθέτου ἐπὶ ὀδικῶν σημάτων πρωτοκόλλου τῆς Γενεύης, ἔτους 1973.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ Κ.Ο.Κ.

5. Ἡ ἀνάγκη θῆεν, ὅπως ἡ περὶ κυκλοφορίας τῶν ὀδικῶν ὀχημάτων καὶ τῶν περὶ τῶν περὶ τῶν νομοθεσίᾳ μας ἀναμωρωθῆ, κατέστη πλέον ἐπιτακτικὴ τελευταίως δι' ὃ καὶ δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 62/1975 «περὶ συστάσεως Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς Συντάξεως Νέου Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας κλπ.» συνεστήθη ὀκταμελὴς Ἐπιτροπὴ Συντάξεως Νέου Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας ἧτις, συγκροτηθεῖσα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. Η-24787/275/1975 ἀποφάσεως τοῦ ἐπὶ τῶν Μεταρρῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ἰπουργοῦ, ἀποτελεσεθῆ ἐκ τῶν :

- α) Λυσάνδρου Ζώρα, Ἐπιτίμου Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους, ὡς Προέδρου.
- β) Δημητρίου Δωρῆ, Εἰσαγγελέως Πρωτοδικῶν Ἀθηνῶν.
- γ) Ὀδυσσεῶς Παπαδάκη, Δ/νοῦ Ἰπουργεῖου Δημοσίων Ἔργων.
- δ) Δημητρίου Καλυβιώτη, Δ/νοῦ Ἰπουργεῖου Μεταρρῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν.
- ε) Ἰωάννου Κορμαῖ, Ταγματάρχου Χωροφυλακῆς.
- στ) Βασιλείου Δεσποτοπούλου, μέλους τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἑλληνικῆς Ἀσφῆς Αὐτοκινήτου καὶ Περιηγήσεως (Ε.Α.Π.Α.)
- ζ) Γεωργίου Πραβελάκη, Ἀσφαλιστοῦ καὶ
- η) Ἰωάνος Στεριώτη, Δικηγόρου.

Ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη, ἐργασθεῖσα ἐντατικῶς καὶ συντόμως μετ' ἄκρας ἐπιμελείας καὶ εὐσυνειδησίας, ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς εἰς βραχὺ χρονικὸν διάστημα (πεντάμηνον περίπου) κατάρτισσα τὸ διὰ τῆς παρούσης ὑποβαλλόμενον σχέδιον νέου Κώδικος Οδικῆς Κυκλοφορίας, προὐτὸν ἐνδελεχοῦς καὶ ἐπιστημῆς ἐπεξεργασίας, ὅπερ ἐφαρμοζόμενον ἀσθηρῶς, ὅταν καταστῆ νόμος τοῦ Κράτους, θὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν δημιουργίαν εὐρύθμου, ἀσφαλοῦς καὶ ἀκωλύτου κυκλοφορίας περὶ τῶν ὀχημάτων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΝ

6. Τὸ ὑποβαλλόμενον σχέδιον Κώδικος προσηρμοσμένον πρὸς τὰ διεθῆς παραδεχθέντα καὶ τὰ διδάγματα τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος, θεσπίζει καὶ νέας διατάξεις, πολλὰκις καινοτόμους, ὁσάκις τοῦτο ἐπιβάλλουν ἢ πρόσδος ἐν τῇ τεχνικῇ καὶ ἢ ἀνελλιπῶς τῶν κοινωνικῶν ἀντιλήψεων, ἀποτελεῖται δὲ ἐκ 3 Μερῶν, 12 Κεφαλαίων καὶ 113 ἄρθρων ἐν συνόλῳ ὡς καὶ ἐκ τοῦ Παραρτήματος τῶν πινακιδίων σημάσεως ὁδῶν.

Τὸ πρῶτον Μῆρος, ἀναφερόμενον εἰς τὴν ὀδικὴν σημάσιν - σηματοδότησιν καὶ κανόνας συμπεριφορῆς, διακρίεται εἰς τέσσαρα Κεφάλαια :

- Κεφάλαιον Α' (ἄρθρα 1 καὶ 2) : Γενικὰ - Ὁρισμοί.
  - Κεφάλαιον Β' (ἄρθρα 3 - 11) : Σήμνσις - Δικηράμσις Σηματοδοτήσις.
  - Κεφάλαιον Γ' (ἄρθρα 12 - 44) : Κανόνες συμπεριφορῆς ἐπὶ τῶν ὁδῶν.
  - Κεφάλαιον Δ' (ἄρθρα 45 - 52) : Διάρροισ διατάξεις.
- Τὸ Δεύτερον Μῆρος, ἀναφερόμενον εἰς τὰς τεχνικὰς προ-

διαγραφάς, απογραφών, ταξινόμησιν, θέσιν εις κυκλοφορίαν και οδηγήσιν οδικών οχημάτων, διαιρείται εις πέντε κεφάλαια :

Κεφάλαιον Ε' (άρθρα 53 και 54) : Διαστάσεις, Βάρη και Έλξεις οχημάτων.

Κεφάλαιον ΣΤ' (άρθρα 55-62) : Τροχοπέδησις οχημάτων.

Κεφάλαιον Ζ' (άρθρα 63 - 80) : Φώτα και ανακλαστικά στοιχεία :

Κεφάλαιον Η' (άρθρα 81 - 83) : Τεχνικαί προδιαγραφαί οχημάτων.

Κεφάλαιον Θ' (άρθρα 84 - 93) : Ταξινόμησις, Απογραφή και θέσις εις κυκλοφορίαν οχημάτων.

Κεφάλαιον Ι' (άρθρα 94 - 102) : Άδειαι ικανότητος οδηγών.

Τò τρίτον Μέρος (άρθρα 103 - 113) αναφερόμενον εις την επιβολήν διοικητικών μέτρων και προστίμων και περιλαμβάνον τελικάς και μεταβατικάς διατάξεις διαιρείται εις δύο Κεφάλαια.

Κεφάλαιον ΙΑ' (άρθρα 103 - 105) : Διοικητικά μέτρα και πρόστιμα.

Κεφάλαιον ΙΒ' (άρθρα 106 - 113) : Τελικαί και μεταβατικαί διατάξεις.

### ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ

7. Κατωτέρω επισφαινούνται αι επιφερόμεναι κυριώτεραι τροποποιήσεις εις τον ήδη ισχύοντα Κώδικα οδικής Κυκλοφορίας :

Διά του άρθρου 2 δίδονται νέοι όρισμοί διά την μοτοσυκλέτταν και τό μοτοποδηλάτον, διάφοροι των διδομένων διά των αντίστοιχων άρθρων 19 και 20 του Ισχύοντος Κώδικος. Τοῦτο έκρίθη σκόπιμον διά την έναρμόνισιν των παρ' ήμιν Ισχυόντων πρὸς τά διεθνῶς γενόμενα δεκτά εις ἑτι ἀφορᾷ την διάκρισιν των διαφόρων κατηγοριῶν οχημάτων. Δεδομένου δὲ ὅτι παρ' ήμιν ὑφίστανται βιομηχανίαι και βιοτεχνίαι κατασκευῆς (διά συναρμολογήσεως) μοτοσυκλετῶν και μοτοποδηλάτων, ὀρίζεται ἐν άρθρῳ 113 του Σχεδίου ὅτι αι δίδουσαι νέους όρισμούς διά τά οχήματα αὐτά διατάξῃς αὐτοῦ θά Ισχύσουν μετά παρέλευσιν ἑνὸς ἐτους ἀπὸ τῆς ἐναρξέως Ισχύος του Νέου Κώδικος. Ἐνα οὕτω καταστήθῃ δυνατή ή ἀνάλογος προσαρμογή των προγραμμάτων των ἐν λόγῳ βιομηχανιῶν και βιοτεχνιῶν.

Διά του άρθρου 3 καθορίζονται σήματα διδόμενα ὑπὸ τροχονόμων διάφορα των ἐν άρθρῳ 11 του Ισχύοντος Κώδικος ὀριζομένων, ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῆς Βιέννης του 1968.

Διά των άρθρων 4,5,6,7,8 και 9, ρυθμίζονται ἑπαντα τά θέματα τά σχετικᾶ με την σήμανσιν των ὁδῶν και ὁδοστρωμάτων διά πινακίδων και διαγραφμίσεων, την φωτεινήν σηματοδότησιν διά την κυκλοφορίαν οχημάτων και πεζῶν και την σήμανσιν ἰσοπέδων σιδηροδρομικῶν διαβάσεων και ἐργασιῶν ἐκτελουμένων ἐπὶ των ὁδῶν.

Διά του άρθρου 10 ὀρίζονται σαφῶς αι ἀρμόδιαι και ὑπεύθυνοι Ὑπηρεσίαι διά την μελέτην, προμήθειαν, ἐγκατάστασιν και συντήρησιν των πινακίδων σήμάνσεως των ὁδῶν, ὡς και την διαγράμμισιν ἐπὶ των ὁδοστρωμάτων. Ἰδιαιτέρα προσπάθεια κατεβλήθη ἐνταῦθα διά τῆς θεσπίσεως μέτρων προστατευτικῶν των πινακίδων σήμάνσεως των ὁδῶν.

Διά του άρθρου 11 ἐπαναλαμβάνονται, τροποποιούμεναι, ἐκσυγχρονιζόμεναι και συμπληρούμεναι, αι περὶ ἐπιγραφῶν και διασημίσεων διατάξεις του άρθρου 11 Ν.Δ. 3990/1959 «περὶ ἀναθέσεως εις Ἀστυνομικᾶς Ἀρχάς τῆς ἐκδικάσεως ἀστυνομικῶν παραβάσεων κλπ», προστιθεμένων και νέων ἐν συνδυασμῳ με τὸν τρόπον σηματοδότησεως, εις τρόπον ὥστε τὸ μὲν και πῦρως, νά προστατεύεται ἀποτελεσματικῶς ἀπὸ τὰς διασημίσεις ή ἀσφάλεια των χρησιμοποιοῦντων τὰς ὁδοὺς, τὸ δὲ, νά διαφυλάσσεται ή αίσθητικῆ, του τοπίου.

Διά του άρθρου 12 θεσπίζονται γενικὸι κανόνες συμπεριφορῆς των χρησιμοποιοῦντων τὰς ὁδοὺς, ἰδίᾳ δὲ καθορί-

ζονται αι ὑποχρεώσεις τούτων εις ἄς περιπτώσεις ἐξ ολίγης των δημιουργοῦνται ἀπὸδοα εις την κυκλοφορίαν. Νέαι ἐντελῶς διατάξεις εἶναι ή τῆς παρ. 1, ἥτις θεσπίζει ἐδικᾶς ὑποχρεώσεις διά τὸς χρησιμοποιοῦντας τὰς ὁδοὺς ἐκπι τῶν παιδῶν, των χρηζόντων βοήθειαι προσώπων, των ὑπερήλικῶν και των τυφλῶν των φερόντων λευκήν ράβδον, προσέτι δὲ την ὑποχρέωσιν αὐτῶν, ὡπως μὴ προκαλοῦν διά τῆς ἐν γένει συμπεριφορῆς των πρόβον ή ἀνισυλίαν εις τὸς λοιποὺς χρησιμοποιοῦντας τὰς ὁδοὺς ή τὸς πηκῶν αὐτῶν κατοικοῦντας.

Διά του άρθρου 13 (παράγρ. 5) συμπληροῦνται αι διατάξεις του άρθρου 67 του ἐν Ἰσχύι Κώδικος, παρεμένης εὐχρείας εις τὸν Ὑπουργὸν Συγκοινωνιῶν, τὸς Νομάρχας και τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐξουσιοδοτούμενας Ἀρχάς ὡπως διατάσσου την ἐπανεξέτασιν παντὸς κατόχου ἄδειαις οδήγησεως αὐτοκινήτου ἐν γεννῶνται ἀμφιβολίαι περὶ τῆς ικανότητος του πρὸς οδήγησιν ή την ἱατρικὴν ἐπανεξέτασιν του ἐν γεννῶνται ἀμφιβολίαι περὶ τῆς σωματικῆς ή πνευματικῆς καταστάσεώς του. Διά του αὐτοῦ άρθρου ὀρίζεται περαιτέρω ὅτι ή ἄδεια οδήγησεως των παραπεμπόμενων πρὸς ἐπανεξέτασιν ὁδηγῶν ἀφαιρεῖται μετά την ἔκδοσιν τῆς περὶ ἐπανεξετάσεως ἀποράσεως και ἀποδίδεται εις αὐτοὺς μόνον ἐφ' ὅσον κριθῶν ἱκανοὶ πρὸς οδήγησιν.

Διά του άρθρου 15 εἰσάγονται νέαι διατάξεις ρυθμίζουσαι τὰ θέματα τὰ ἀναφερόμενα εις την ἐκ τῆς λειτουργίας των οχημάτων ἐκπομπήν ἀερίων ἀτελοῦς καύσεως και την πρόκλησιν θερμῶν. Αἱ διατάξεις αὐταί θεσπίζου μέτρον ἐπιβαλλόμενον ἐκ τῆς ἀνάγκης περιορισμοῦ, κατὰ τὸ δυνατόν, των προκαλούντων μόνονσιν τῆς ἀτμοσφαιρας αἰτίων και προστασίας τῆς ἡσυχίας των κατοίκων, ἰδίᾳ των διαβιόντων εις πυκνοκατοικημένας περιουχᾶς, δεδομένου ὅτι ὁ Ισχύων Κώδιξ ἀκροθιγῶς ἀντιμετωπίζει ἐν άρθροις 39 και 88 τὰ ἐν λόγῳ θέματα.

Διά του άρθρου 20 τροποποιούνται τὰ ὑπὸ του άρθρου 77 του Ισχύοντος Κώδικος ὀριζόμενα ἀνώτατα ἐπιτρεπόμενα ὄρια ταχύτητος των αὐτοκινήτων ἐκτὸς κατοικημένων περιοχῶν, ὀριζομένων ὡς τοιοῦτων διά μὲν τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα ἐπιτρεπόμενου μεγίστου βάρους ἄνω των 3.000 χιλγρ. εις 70 χιλμ. ἄντι 60 ὄριαίως, διά δὲ τὰ λοιπὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα και λεωφορεῖα εις 80 χιλμ. εις αὐτοκίνητοδρόμους και ὁδοὺς ταχείας κυκλοφορίας και 70 ὄριαίως εις τὸ ἄλλο ὁδικόν δίκτυον ἄνω ὄρια ταχύτητος Ισχύον και σήμερον καθιερωθέντα διά ἐκδοθειῶν κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς παρ. 6 του προμηθεθέντος άρθρου 77 Ὑπουργικῶν ἀποράσεων.

Αἱ ἐν λόγῳ τροποποιήσεις, κριθῆσαι σκόπιμοι διά την ταχυτέραν διακίνησιν προσώπων και ἀγαθῶν, δὲν πρόκειται νά δημιουργήσουν ζητήματα διά την ὁδικήν ἀσφάλειαν. Διά του αὐτοῦ άρθρου τὸ πρῶτον ὀρίζεται ἀνώτατον ἐπιτρεπόμενον ὄριον ταχύτητος ἐκτὸς κατοικημένων περιοχῶν διά τὰ ἐπιβατηγὰ αὐτοκίνητα (120 χιλμ. ὄριαίως εις αὐκινήτοδρόμους, 100 χιλμ. ὄριαίως εις ὁδοὺς ταχείας κυκλοφορίας και 80 χιλμ. ὄριαίως εις τὸ λοιπὸν ὁδικόν δίκτυον) και τὰς μοτοσυκλέττας (διά τὰς δικύκλους 70 χιλμ. και διά τὰς τρικύκλους 60 χιλμ. ὄριαίως), ὅσον ὄριον δὲν προβλέπει ὁ Ισχύων Κώδιξ, προσέτι δὲ τὸ πρῶτον ὀρίζεται ὄριον ταχύτητος 60 χιλμ. ὄριαίως διά τὰ λεωφορεῖα τὰ χρησιμοποιοῦμενα διά την μεταφορὰν μαθητῶν.

Ἐπίσης τὸ πρῶτον παρέχεται εὐχέρεια καθορισμοῦ, δι' ἀποράσεων των κατὰ τόπους Ἀστυνομικῶν Ἀρχῶν, ἐπιτρεπόμενου ὄριου ταχύτητος των οχημάτων ὄριαίως ὥστε νά μὴ δυσχεραίνεται ή κυκλοφορία ἐξ αἰτίας ἀδικαιολογητοῦ βραδυπορείας οχημάτων. Εἰς την παράγραφον 6 ὁσαύτως ὀρίζεται ὅτι αι ἐκδιδόμεναι ἀποράσεις, δι' ὧν καθορίζονται ὄρια ταχύτητος διάφορα των ἐν τῷ Κώδιξι ὀριζομένων, τίθενται ἐν ἰσχύι ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως των οικειῶν πινακίδων ἐπὶ των ὁδῶν.

Διά του άρθρου 21 συμπληροῦνται αι διατάξεις του άρθρου 86 του Ισχύοντος Κώδικος, ὀριζομένων λεπτομερῶς των σημάτων τὰ ὅποια πρέπει νά δίδονται ὑπὸ των ὁδηγῶν διά τῆς χειρὸς των ἐπὶ περιπτώσεων ἐκτελέσεως ἐπι-

γυμνών. Εάν δεν λειτουργούν οι δεξιότητες καταπολέμησης του όχηματός του.

Διά του άρθρου 23 συμπληρώνεται οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 78 του εν ισχύ Κώδικος, ορίζοντες, ότι, εις τις περιπτώσεις ή οδηγός προστίθεται να αλλάξει καταπολέμηση και καταστήσει την πρόθεση του ταύτην ανωστήν, οι ακολουθούσες οδηγίες οι κανονισμοί επί παρακείμενων λωρίδων έρευνών να διακολλώνται ταύτην διά μετακινήσεως της ταχύτητας του όχηματός του. Η συμπλήρωσις αυτή έκριθη άνκνηχία, διότι, ως γενικώς παρατηρείται, δεν παρέχεται διευκολύνσεις εις τους προστιθέμενους να αλλάξουν καταπολέμηση οδηγούς.

Διά του άρθρου 25 θεσπίζονται το πρώτον ειδικά κανόνες διευκολύνσεως της κινήσεως των όχημάτων δημοσίων αστικών συγκοινωνιών (λεωφορείων), ούτως κανόνες δεν περιέχει ο Ισχύων Κώδιξ.

Διά του άρθρου 26 (παρ. 5) καθιερούται ο κανών με τας εν αυτώ εξαίρέσεις ότι, εις τους άνευ σημασίας κόμβους, ή προτεραιότης άνήκει εις τήν εκ δεξιών έρχόμενον.

Διά του άρθρου 29 θεσπίζονται το πρώτον διατάξεις άρρρωσαι εις τήν κίνηση των όχημάτων επί αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, ούτας διατάξεις δεν περιέχει ο Ισχύων Κώδιξ και ή θέσπισις των όποιων έκριθη σκόπιμος διά να έπαύθη ευχέρεια ρυθμίσεως της κυκλοφορίας όχημάτων εις κατασκευασθέντων εν τή Νέαρξ αυτοκινητοδρόμους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Διά του άρθρου 30 θεσπίζονται νέαι διατάξεις ρυθμίζουσαι τή του άνόμιματος των θυρών όχημάτων και της καθόδου εξ αυτών κατά τρόπον, ώστε να μη δημιουργηται κίνδυνος διά τήν κυκλοφορίαν.

Διά του άρθρου 33 τίθεται το πρώτον απαγορεύσεις κατάληψεως θέσεως, επί των παραπλεύρωσ του οδηγού καθισμάτων υπό νεαρής ηλικίας άτομων.

Διά του άρθρου 35 (παρ. 9) επιβάλλεται, το πρώτον, διά τήν ασφάλειαν της κυκλοφορίας, ή εν καιρώ νυκτός δραστή σημκνους ομάδων πεζών σχηματιζουσών πομπήν και κινουμένων κατά μήκος του οδοστρώματος οδών.

Διά του άρθρου 36 (παρ. 1 - γ) επιβάλλεται το υποχρεωτικόν κατά τήν νύκταν άναμμα των φώτων διασταυρώσεως των όχημάτων εντός και εκτός κατακρημένων περιοχών όπου απαγορεύεται ή χρήσις των φώτων πορείας, ενώ το άρθρον 85 παρ. 1 περίπτ. β' του Ισχύοντος Κώδικος επιβάλλει τοιαύτην υποχρέωσιν μόνον εις τις περιπτώσεις ή εξωτερικούς ρωτισμούς είναι άνεπαρκής. Η τροποποίησις αυτή επιφέρειται διά λόγους ασφαλείας της κυκλοφορίας αλλά και διότι κατά τήν εφαρμογήν της προμνησθείσης διατάξεως δημιουργούνται ζητήματα καθ' όσον το εάν ο ρωτισμός είναι έπαρκής ή άνεπαρκής αποτελεί θέμα κληρώς υποκειμενικής εκτιμήσεως.

Διά του άρθρου 37 επιτρέπεται, ή χρήσις των ήχητικών οργάνων των όχημάτων πλην άλλων περιπτώσεων (παρ. 1 παρ. α' και β') και εις τις περιπτώσεις μεταφέρονται δι' αυτών άτομα κινδυνεύοντα ή χρήζοντα άμέσου Ιατρικής βοηθείας, ενώ εν άρθρω 89 παρ. 3 του εν ισχύ Κώδικος ορίζεται ότι οι οδηγοί όχημάτων μεταφερόντων τραυματίας ή σοβαρώς άσθενούντας δεν υπόκεινται εις τους περιορισμούς τους σχετικούς με τήν χρήσιν ήχητικών οργάνων. Η τροποποίησις αυτή έκριθη σκόπιμος διότι παρατηρήθη κατάχρησις της διά των διατάξεων ταύτων παρεχόμενης ευχερείας, μέχρι βαθμού καταστρατηγήσεως αυτών.

Διά του άρθρου 43 επιβάλλονται και καθορίζονται λεπτομερέστερον πλείονες υποχρεώσεις (συμπεριφορά) εις τους οδηγούς εν περιπτώσει προκλήσεως όδικου προχάιου άτυχήματος ή εν άρθρω 111 του Ισχύοντος Κώδικος, επί τή βάσει της εκ της εφαρμογής αυτού κτηθείσης πείρας, ως ή το πρώτον θεσπιζόμεναι υποχρεώσεις των οδηγών των έμπλακέντων εις τροχάιν άτύχημα εξ' ου έπλήθη βλάβη εις πρόσωπα ή πράγματα, όπως λάθουν μέτρα διαφυλάξεως της κυκλοφοριακής ασφαλείας εις τόν τόπον του άτυχήματος, όπως άνταλλάξουν τα στοιχεία των, και εν περι-

πτώσει προκλήσεως θανάτου ή σωματικής βλάβης όπως άποτρέψουν κατά τόν δυνατόν πᾶσαν μεταβολήν των συνθηκών εις τόν τόπον του άτυχήματος, δυναμένην να δυσχεράνη τόν έργον της Αστυνομίας.

Επίσης το πρώτον ορίζεται ότι εις περιπτώσιν ύλικών ζημιών, εάν ο ζημιωθείς δεν είναι παρών τα έμπλακέντα εις τόν άτύχημα πρόσωπα υποχρεούνται εντός 24ώρου να διαβιβάσουν τή στοιχειά των εις τόν ζημιωθέντα.

Προσέτι ορίζεται (παρ. 5), ότι οι περί κρατήσεως του κατηγορουμένου διατάξεις του άρθρου 419 του Κ.Π.Δ. δεν έχουν εφαρμογήν επί περιπτώσεων σωματικής βλάβης προκαλουμένης υπό όχηματος εάν ο οδηγός αυτού συνεμορφώθη προς τας εν παρ. 2 υποχρεώσεις του, πυουμένης της προσωρινής κρατήσεως αυτού, δυναμένην όμως να εφαρμοσθών υπό του άρμοδίου Εισαγγελέως επί οδηγών ύπόπτων φυγής ή ιδιαιτέρως επικινδύνων καθ' ών προκρίπτουν στοιχεία ένοχής, προκειμένου δε περί άλωδαπου κατηγορουμένου ορίζεται ότι έρχομίζεται ή υπό των άρθρων 418, 420 έως και 425 του Κ.Π.Δ. διαγραφομένη διαδικασία. Επίσης εις τήν παράγραφον ή ορίζεται ότι επί των αυτοκινητών δεν έχουν εφαρμογήν οι περί κρατήσεως υπό της Αστυν. Αρχής διατάξεις του άρθρ. 11 του Νόμου ΓΠΝ/1911 εάν ο οδηγός συνεμορφώθη προς τας εν τώ άρθρω ταύτω οριζόμενας υποχρεώσεις και καταθέσει άποδεικτικόν άσφαλείσεως του όχηματος ή άποδείξη ότι είναι κάτοχος δελτίου διεθνούς ασφαλείσεως.

Αμρότερα τα στοιχεία ταύτα αποτελούν δήλωσιν άναδοχής χρέους διά τή εν Ελλάδα Ισχύοντα έλάχιστα ποσά ασφαλιστικής καλύψεως τα προβλεπόμενα εκάστοτε ύπ των νομίμως έγκεικρημένων τιμολογίων. Διά της τελευταίας ταύτης διατάξεως τίθεται θέμα εις άμυρισθηθείσας περί της Ισχύος εν Ελλάδα του Δελτίου Διεθνούς Ασφαλείσεως (πρασίνης κάρτας), οι όποιοι εξέθετον διεθνώς τήν χώραν.

Διά του άρθρου 44 παρ. 3 το πρώτον καθιερούται εις οδούς με περισσότερας των δύο λωρίδας, κατά καταπολέμηση, ή λεγομένη «λωρίδα άμέσου άνάγκης» ή όποια καταλληλως διαγραφμισμένη (άρθρον 5 παρ. 5η) θα εξυπηρετή τα όχηματα άμέσου άνάγκης (πυροσβεστικά, νοσοκομειακά κλπ.)

Διά του άρθρου 46 εισάγονται, το πρώτον, διατάξεις παρέχουσαι ευχέρειαν εις τή αστυνομικά όργανα όπως διατάσσουν τήν άκίνητοποίησιν όχηματος εν περιπτώσει διαπιστώσεως ότι τούτο ή ο οδηγός αυτού εύρίσκονται εις κατάστασιν δυναμένην να χαρακτηρησθ ή ως επικίνδυνος διά τήν περαιτέρω κίνηση του όχηματος. Η σκοπιμότης θεσπίσεως των διατάξεων ταύτων είναι προφανής, καθ' όσον ή βεβαίως απλώς τοιούτων παραβάσεων δεν άποτρέπει τους κινδύνους διά τήν όδικήν ασφάλειαν, έφ' όσον το όχημα ήθελεν εξακολουθήσει κινούμενον παρά τή διαπιστωθέν γεγονός ότι εκ της καταστάσεως εις ήν εύρίσκειται τούτο ή ο οδηγός αυτού δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι. Επίσης διά διατάξεως του άρθρου ταύτου παρέχεται ή δυνατότης εις τή Αστυνομικά Όργανα άκίνητοποίησεως κατά τας ώρας κοινής ήσυχίας εντός κατακρημένων περιοχών παντός όδικου όχηματος, εάν εκ της λειτουργίας του προκλούνται υπερβολικοί θόρυβοι.

Η σκοπιμότης θεσπίσεως και της διατάξεως ταύτης είναι προφανής υπό τας επικρατούσας συνθήκας ιδίχ εις τή μεγάλα αστικά κέντρα.

Διά του άρθρου 47 επιβάλλονται, διά τήν ασφάλειαν της κυκλοφορίας, υποχρεώσεις των εκτελούντων έργα και ενυποθετώντων ύλικά και έργαλεία πάσης φύσεως επί των οδών, περί ών προβλέπει το καταργούμενον άρθρον 30 του Α.Ν. 344/1968, θεσπίζονται δε, το πρώτον, οι διατάξεις της παρ. 2 απαγορεύουσαι τήν άπόρριψιν εκχωμάτων ή άχρηστων ύλικών έφ' ολοκληρώ του εύρους των οδών και της παρ. 3 απαιτούσαι άδειαν των άρμοδίων προς συντήρησιν των οδών Υπηρεσιών διά πᾶσαν ένεργουμένην τομήν ή εκσκαφήν οδοστρώματος, έρείματος ή πεζοδρομίου αυτών.

Διά του άρθρου 48 (παρ. 3) επιβάλλεται όπως οι άνε-

γειρόντες οικοδομάς εντός κατωκημένων περιοχών ή έκτα-  
λούντες άλλα έργα και καταλαμβάνοντες ολόκληρον τὸ  
πεζοδρόμιον, κατασκευάζουσι πρόσθετον πεζοδρόμιον ή νά  
λαμβάνουν άλλα πρόσφυρα μέτρα διά τήν ἀσφάλη, διέλθουσιν  
τῶν πεζῶν.

Διά τοῦ ἄρθρου 49 ή ἀρμόδιος διά τήν χορήγησιν ἀ-  
δειῶν τελέσεως ἀγώνων αὐτοκινήτων, μοτοσυκλετῶν και μο-  
τοποδηλάτων μεταβιβάζεται ἐκ τοῦ Ἰπουργείου Συγκοι-  
νωτικῶν, ἀσκούντος τήν βᾶσει τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ ἐν ἰσχύι  
Κώδικος, εἰς τὸ Ἰπουργεῖον Δημοσίας Τάξεως. Θεω-  
ρηθὲν πλέον ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ, ὡς ἔχον τήν εὐθύ-  
νην διά τήν ρύθμισιν τῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ὁδῶν και  
τήν λήψιν μέτρων ἀστυνομεύσεως αὐτῶν. Διά τοῦ ἰδίου  
ἄρθρου ἀπαιτεῖται, τὸ πρῶτον, διά τήν χορήγησιν ἀδείας  
τελέσεως ἀγώνων προηγουμένη εἰσήγησις, τοῦ ΣΕΓΑΣ  
μὲν προκειμένου περὶ ἀγώνων ποδηλάτων, ή σύμφωνος γνώ-  
μη δὲ τῆς ΕΑΠΑ προκειμένου περὶ ἀγώνων αὐτοκινήτων,  
μοτοσυκλετῶν και μονοποδηλάτων ή τῆς ΦΙΑΠΑ ἐάν  
πρόκειται περὶ ἀγώνων παλαιῶν αὐτοκινήτων.

Διά τοῦ ἄρθρου 50 ἐπαναλαμβάνεται ή περὶ τεκμηρίου  
ὕπαιτιότητος διάταξις τοῦ ἄρθρου 117 τοῦ ἰσχύοντος Κώ-  
δικος, τροποποιουμένη ὥστε νά καλύπτῃ ἅπαντα τὰ ὀδικά  
ὄχηματα και οὐχὶ μόνον τὰ αὐτοκίνητα ὄχηματα.

Διά τοῦ ἄρθρου 51 ὁρίζεται ὅτι κατὰ τήν κατάρτισιν τοῦ  
Πίνακος τῶν πραγματογενομένων και προκειμένου περὶ  
θεμάτων σχετιζομένων μὲ τροχαία συμβάντα, πρέπει νά  
περιλαμβάνονται, πρόσωπα, ὑποδεικνυόμενα ὑπὸ τοῦ Τε-  
χνικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῆς Ἑλληνικῆς Λέσχης Αὐτοκινή-  
του και Περιηγήσεως (ΕΑΠΑ) και τῶν Ἰπουργείων Δη-  
μοσίας Τάξεως και Συγκοινωνικῶν, ἔχοντα τεχνικήν, ἐπι-  
στημονήν και κατάρτισιν ή ἐμπειρίαν περὶ τὰ κυκλοφοριακά.  
Διά τῆς διατάξεως ταύτης σκοπεῖται ή δευκόλουσις λή-  
ψεως ὀρθῶν ἀποφάσεων κατὰ τήν διαδικασίαν ἀπονομῆς  
τοῦ δικαίου.

Διά τοῦ ἄρθρου 52 καθορίζονται κατὰ τρόπον σαφῆ τὰ  
τῆς λήψεως μέτρων ρυθμίσεως τῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ὁ-  
δῶν, περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 3 τοῦ ἐν ἰσχύι Κώδικος. Νέαν διά-  
ταξιν ἀποτελεῖ ή παρ. 6 αὐτοῦ παρέχουσα εὐχέρειαν εἰς  
τὸν Ἰπουργὸν Συγκοινωνικῶν, ὅπως δι' ἀποφάσεώς του,  
ἐκδιδομένης μετὰ σχετικῆν πρότασιν τῆς ἀρμόδιας Ἀστυ-  
νομικῆς Ἀρχῆς, ἀπαγορεύῃ τήν κυκλοφορίαν μηχανοκι-  
νήτων ὀχημάτων πάσης κατηγορίας ή ὀρισμένων κατηγο-  
ριῶν ὡς και μοτοποδηλάτων εἰς σαφῶς καθοριζόμενας  
περιοχὰς τῆς χώρας, ἔταν τοῦτο ἐπιβάλλεται ἐκ λόγων  
δημοσίου συμφέροντος ὡς π.χ. λόγοι προστασίας τοῦ του-  
ρισμοῦ, ἀρχαιολογικῶν χώρων κ.λπ.

Ὁσαύτως νέα εἶναι ή διάταξις τῆς παρ. 7, παρέχουσα εὐ-  
χέρειαν εἰς τὸν αὐτὸν Ἰπουργὸν ὅπως βᾶσει κυκλοφο-  
ριακῶν μελετῶν ἐγκρινομένων ὑπὸ τῶν Ἰπηρεσιῶν Κυ-  
κλοφοριακῆς Τεχνικῆς τοῦ Ἰπουργείου Δημ. Ἔργων,  
καθορίξῃ ἐντὸς ἀστικῶν κέντρων ὁδοὺς ή ζώνας κυκλοφο-  
ρίας μόνον διά πεζοὺς και δι' ὀρισμένον μόνον χρόνον και  
ἐλάχιστην διά ὄχηματα, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν παροδίῳ  
ἰδιοκτησιῶν ή τῶν δημοσίων συγκοινωνικῶν κ.λπ.

Διά τοῦ ἄρθρου 53 (παρ. 1) τροποποιεῖται αἱ διατά-  
ξεις τῶν ἄρθρων 27 παρ. 1 και 56 ἐδ. α' τοῦ ἐν ἰσχύι  
Κώδικος, ὁρίζομένου ὅτι τὸ μέγιστον ὄριον τῶν διαστά-  
σεων, τῶν βαρῶν τοῦ φορτίου και τῶν ἀνά ζῆλον ἐπιβα-  
ρύνσεων τῶν ἐπὶ πάσης ὁδοῦ κυκλοφορούντων αὐτοκινή-  
των ὀχημάτων και τῶν ὑπ' αὐτῶν ρυμουλκούμενων, τῶν  
ἀγροτικῶν μηχανημάτων και τῶν μηχανημάτων ἔργων  
καθορίζεται ἐλάχιστεν διά Π.Δ.τος, ἐκδιδομένου προτάσει  
τῶν Ἰπουργῶν Δημ. Ἔργων και τοῦ κατὰ περίπτωσιν  
ἀρμόδιου Ἰπουργοῦ Συγκοινωνικῶν και Βιομηχανίας και  
Ἐνεργείας ή Γεωργίας, ὡς συναρτωμένων τῶν ὀρίων τού-  
των μετὰ τήν ἀσφάλειαν τῆς κυκλοφορίας και τήν ἀντοχήν  
τοῦ ὁδοστρώματος.

Διά τοῦ ἄρθρου 54 (παρ. 1) συμπληροῦνται αἱ διατά-  
ξεις τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ ἰσχύοντος Κώδικος, παρεγομένης  
ἐξουσιοδοτήσεως εἰς τοὺς Ἰπουργοὺς Δημοσίων Ἔργων  
και Συγκοινωνικῶν, ὅπως, διά κοινῆς ἀποφάσεώς των,

ἐπιτρέπουσι τήν ὑπὸ αὐτοκινήτων ὀχημάτων ἐλξιν πλειό-  
νων τοῦ ἐνὸς ρυμουλκούμενων και ἐπιβάλλουσι περιορισμοὺς  
εἰς τήν κυκλοφορίαν τῶν αὐτῶν σχετιζομένων συρμῶν.  
ἀπαγορευομένης ρητῶς τῆς ἐλξεως ὀχημάτων ὑπὸ μοτο-  
συκλετῶν και μοτοποδηλάτων διά τήν ἀσφάλη αὐτῶν  
κυκλοφορίαν. Διά τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου (παρ. 2) καθορι-  
ζονται αἱ προϋποθέσεις ὑφ' ἧς ἐπιτρέπεται ή ὑπὸ τῶν  
ἀγροτικῶν ἔλκυστήρων ἐλξίς ἐπὶ ὁδῶν περισσοτέρων τοῦ  
ἐνὸς ἀγροτικῶν μηχανημάτων.

Διά τῶν ἄρθρων 55 ἕως 58, 63 ἕως 75, 80, 81 (παρ. 1  
ἕως 12, 14, 16, 17 και 19) και 82 τροποποιεῖνται, συμ-  
πληροῦνται και ἀντικαθίστανται ἀντίστοιχοι διατάξεις τοῦ  
ἐν ἰσχύι Κώδικος, συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τοὺς καθο-  
ριζομένους ἐν τῷ παραρτήματι 5 τῆς Συμβάσεως τῆς  
Βιέννης 1968 ἐπὶ τῆς Ὀδικῆς Κυκλοφορίας.

Διά τοῦ ἄρθρου 62 ἐπιβάλλεται, ὅπως τὰ μηχανήματα  
ἔργων τὰ ὑπολογισθέντα διά ταχύτητα μεγαλύτεραν τῶν  
25 χιλιομέτρων ὠριακίως εἶναι ἐφωδιασμένα διά δύο συστη-  
μάτων τροχοπεδήσεως ἀνεξαρτήτων ἀλλήλων, τὰ δὲ  
ὑπολογισθέντα διά ταχύτητα μικροτέρων τῶν 25 χιλιομέ-  
τρων, δι' ἐνὸς μόνου συστήματος τροχοπεδήσεως. Ἡ και  
ἐπὶ τῶν ὀχημάτων τῆς κατηγορίας ταύτης θέσπισις διατά-  
ξεως ἀφαιρωσῶν εἰς τὸ σύστημα τροχοπεδήσεως ἐπιβάλ-  
λεται ἐνεκα τῶν κινδύνων οἷσινες προκαλοῦνται εἰς τήν  
ὀδικήν κυκλοφορίαν ἐκ τῶν ὀλον ἐν ἀύξανόμενων τοιούτων  
ὀχημάτων.

Διά τοῦ ἄρθρου 78 συμπληροῦνται αἱ διατάξεις τοῦ  
ἄρθρου 59 τοῦ ἐν ἰσχύι Κώδικος και καθορίζεται τὸ  
σύστημα φωτισμοῦ διά τοῦ ὁποίου δέον νά εἶναι ἐφωδια-  
σμένοι οἱ συνδυασμοὶ τῶν μονοαξονικῶν γεωργικῶν ἔλκυ-  
στήρων μετὰ ρυμουλκούμενων.

Διά τοῦ ἄρθρου 81 (παρ. 12) συμπληροῦνται αἱ διατά-  
ξεις τῶν ἄρθρων 33 παρ. 1 και 41 τοῦ ἐν ἰσχύι Κώδικος  
αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰ ἐλαστικά ἐπισώτρα τῶν μηχανο-  
κινήτων ὀχημάτων, τῶν ρυμουλκούμενων τῶν μοτοποδη-  
λάτων και τῶν ποδηλάτων παρεχομένης ἐξουσιοδοτήσεως  
εἰς τὸν Ἰπουργὸν Συγκοινωνικῶν, ὅπως, δι' ἀποφάσεώς  
του, καθορίξῃ τὸ δι' ἕκαστον τύπον ἐλαστικοῦ ἐπισώτρου  
ἐλάχιστον ἐπιτρεπόμενον πάχος προσεσχῶν τῆς ἐξωτερικῆς  
αὐτοῦ ἐπιφανείας (πέλματος) κάτω τοῦ ὁποίου, λόγω  
ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς ἰκκνότητος προσφύσεως, ἀντενδει-  
κνυνται, διά λόγους ἀσφαλείας, ή περαιτέρω γρήσις τοῦ  
ἐλαστικοῦ τοῦτου ἐπισώτρου. Ἐξ ἄλλου διά τῆς διατάξεως  
τῆς παραγράφου 16 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ἐπιβάλλεται ὅπως  
τὰ ἐπιβατηγὰ αὐτοκίνητα-ὄχηματα εἶναι ἐφωδιασμένα  
διά ζωνῶν ἀσφαλείας εἰς τὰς ἐμπροσθίας θέσεις αὐτῶν.  
Διά τῆς αὐτῆς διατάξεως τίθεται διετής προθεσμία, ἀπὸ  
τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ Κώδικος, διά τὸν ἐφωδιασμὸν  
τῶν κυκλοφορούντων ἐπιβατηγῶν αὐτῶν διά ζωνῶν  
ἀσφαλείας. Μετὰ τήν πάροδον τῆς διετίας ή γρησίς τῶν  
ζωνῶν αὐτῶν καθίσταται ὑποχρεωτική.

Διά τοῦ ἄρθρου 83 θεσπιζόνται νέαι διατάξεις αὐτινες,  
ἀφαιρωσῶν εἰς τήν ἐξωτερικὴν ἐμφάνισιν τῶν αὐτοκινήτων  
ὀχημάτων :

α) Ἐπιβάλλουσι ὑποχρέωσιν εἰς τοὺς κατόχους αὐτοκι-  
νήτων ὀχημάτων ὅπως ἐννυμερώνουσιν τήν χορηγίασιν  
τήν ἀδειαν κυκλοφορίας αὐτῶν Ἰπηρεσίαν τοῦ Ἰπου-  
ργείου Συγκοινωνικῶν, διά πᾶσαν ἐπιφερομένην μεταβολήν  
τοῦ ἐξωτερικοῦ χρωματισμοῦ τοῦ ἀμαξώματος, καθ' ὅσον  
τὸ στοιχείον τοῦτο (ἐξωτερικὸς χρωματισμὸς ἀμαξώμα-  
τος) ὑποπίπτει ἐξ ἰκκνῆς ἀποστάσεως εἰς τήν ἀντίληψιν  
τοῦ παρατηρητοῦ και χρησιμοποιεῖται εὐρέως ὑπὸ τῶν  
ἐντεταλμένων ὀργάνων διά τὸν ἐντοπισμὸν ἐνὸς ὀχήματος.  
κυρίως κατὰ τὰς περιπτώσεις ἀναζητήσεως ὑπαιτίου  
ἀτυχήματος ή ἐγκληματικῆς πράξεως κ.λπ.

β) Παρέχουσι ἐξουσιοδότησιν εἰς τὸν Ἰπουργὸν Συγκοι-  
νωτικῶν, ὅπως, δι' ἀποφάσεώς του, τὸ μὲν καθιερωθὲν ὁμοί-  
ομορφον ἐξωτερικὸν χρωματισμὸν τῶν αὐτοκινήτων ὀρι-  
σμένων κατηγοριῶν, διά τὸν ὡς ἄνω λόγον, τὸ δὲ ἐπιτρέπει,  
ὑπὸ ὅρους και προϋποθέσεις, τήν ἀναγκαστήν ή τοποθέτησιν  
διαφημίσεων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ή ἐξωτερικὸν τοῦ ἀμαξώ-

ματος αυτοκινήτων οχημάτων εκτελούστων δημοσίαν συγκοινωνίαν, δεδομένου ότι τὰ αυτοκίνητα ταῦτα προσφέρονται διὰ τὴν, διὰ διαφημιστικῶν μεθόδων, προβολὴν ἀγαθῶν ἢ παρεχόμενων ὑπηρεσιῶν, χρησιμοποιούμενα δὲ πρὸς τοῦτο ἀποστέλλου ἐσοδα ἄνευ δέου καὶ λαμβάνονται ἀπὸ ἑῶν ἐκαστοῦ διὰ τὸν καθορισμὸν τιμολογίων.

Διὰ τῶν ἄρθρων 85, 86, 87, 88, 89, 90 καὶ 93 ἡ ἀρμοδιότης ἀπογραφῆς, ταξινομήσεως, χρηρηγήσεως ἀδείας κυκλοφορίας, πινακίδων ἄριθμοῦ κυκλοφορίας κλπ. τῶν μηχανημάτων ἔργων μεταβιβάζεται ἐκ τοῦ ἀπολυτοῦ εἰς τὴν αὐτὴν, βάσει τοῦ ἄρθρου 63 τοῦ ἰσχύοντος Κώδικος, Ἱπουργεῖον Συγκοινωνιῶν εἰς τὸ Ἱπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων, ὅπου ἐκρίθη ὡς πλέον ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ. Εἰδικότερον διὰ τῆς διακτώσεως τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 90 ἐποδιώχθη ὅπως παύσῃ ἡ ὑφιστάμενη σήμερον ἀμφισβήτησις προκαίμενου περὶ τῆς μίξαι καὶ δὴ τῆς λεγομένης ἐμπροστίας πινακίδας, ἐκ τῶν δύο νομίμως χρηρηγούμενων, ἢ μὴ ὑπαρξῆς τῆς ἑποίας δὲν θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ παράβασιν.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 91 ἐπιβάλλεται, τὸ πρῶτον, ὑποχρέωσις ὅπως τὰ ἔξερχόμενα τῶν ἑσῶν τῆς Ἱπικρατείας αυτοκινήτα εἶναι ἐφοδιασμένα διὰ τῶν ὑπὸ τῶν σχετικῶν διεθνῶν συμβάσεων καὶ κανονισμῶν καθοριζομένων πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν συνοδευόντων τὸ ὄχημα ἐγγράφων. Ἡ θέσπισις τοῦ μέτρου τούτου ἐκρίθη ἀπαραίτητος ἐκ τῆς ὁσμῆραι ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ πρὸς συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἐκ διμερῶν ἢ διεθνῶν συμφωνιῶν ἀπορροούσας ὑποχρεώσεις. Διὰ τῆς αὐτῆς διατάξεως ἐπιβάλλεται ὑποχρέωσις ὅπως τὰ κυκλοφοροῦντα ἐν Ἑλλάδι ξένα αυτοκίνητα φέρουσι τὸ διακριτικὸν σῆμα τῆς ἐθνικότητός των.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 96 (παρ. 1) ὀρίζεται ὅτι ἄδεια ὀδηγήσεως μοτοποδηλάτων χορηγεῖται εἰς τοὺς συμπληρώσαντας τὸ 16ον ἔτος τῆς ἡλικίας των. Ἐπειδὴ ὅμως ἐκ τῆς ὀδηγήσεως τῶν οχημάτων τούτων ὑπὸ ἀτόμων μικρᾶς ἡλικίας δημιουργοῦνται σοβαρώτατα ζητήματα εἰς τὴν κυκλοφορίαν ἀλλὰ καὶ τὴν ἡσυχίαν τοῦ κοινῶ καὶ διὰ τὴν στραφῆ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πολιτῶν εἰς τὴν χρῆσιν τῶν ποδηλάτων, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα μειωσιν τῆς καταναλώσεως καυσίμων καὶ περιστολὴν τῆς μόλυνσεως τῆς ἀτμοσφαιρας, προτείνεται, συμφωνούντων ἐπὶ αὐτοῦ καὶ τῶν Ἀστυνομικῶν Ἀρχῶν, ὅπως καθορισθῇ ὑπὸ τῆς Βουλῆς ὡς κατώτατον ὄριον ἡλικίας τῶν θυνκόμενων καὶ τύχουσιν ἀδείας ὀδηγήσεως μοτοποδηλάτων, τὸ 18ον ἔτος συμπληρωμένου.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 103 (παρ. 1) παρέχεται ἡ δυνατότης λήψεως διοικητικῶν μέτρων κατὰ τῶν παραβαινόντων ὄρισμέναις ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος. Συνίστανται δὲ τὰ διοικητικὰ αὐτὰ μέτρα εἰς τὴν ἀραίρεσιν τῆς ἀδείας ἰκανότητος ὀδηγήσεως ἐπὶ χρόνον 2 ἕως 10 ἡμερῶν. Διὰ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου (παρ. 2) παρέχεται ἐπίσης ἡ εὐχέρεια λήψεως διοικητικῶν μέτρων, ἐπὶ παραβάσει ἀναφερομένων εἰς πλημμελῆ λειτουργίαν τοῦ ὀχήματος, σχετιζομένην μετὰ τὴν ἀσφαλῆ κυκλοφορίαν αὐτοῦ, τὴν ἐκπομπὴν καυσαερίων καὶ τὴν πρόκλησιν ὑπερβολικῶν θορύβων, συνισταμένων εἰς τὴν ἀραίρεσιν τῆς ἀδείας κυκλοφορίας μετὰ τῶν κρατικῶν πινακίδων, μέχρις ἀποκαταστάσεως τῶν ἀνωτέρω πλημμελειῶν. Διὰ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου καθορίζονται περαιτέρω τὰ ἀρμόδια διὰ τὴν λήψιν τῶν διοικητικῶν αὐτῶν μέτρων ὄργανα ὡς καὶ ἡ διαδικασία ἀσκήσεως προσφυγῶν. Τέλος διὰ τῆς αὐτῆς διατάξεως (παρ. 7) προβλέπεται ποινικὴ κύρωσις διὰ τὸν μὴ συμμορφούμενον εἰς πρόκλησιν τῆς Ἀστυν. Ἀρχῆς ὅπως παραδώσῃ τὴν κατῆκον ἀποράσεως ἀραιρεθεῖσιν ἄδειαν ἰκανότητος ὀδηγοῦ.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 104 καθιεροῦται τὸ σύστημα τῆς ὑπὸ τῶν ἀστυν. ὀργάνων ἐπιβολῆς προστίμου εἰς τοὺς καταλαμβανομένους ἐπὶ αὐτοφῶρα ὡς ὑπαίτιους πταισματικῶν παραβάσεων, ἴσου πρὸς τὸ ἡμισυ τοῦ μικροτέρου ὄριου τῆς ἀπειλούμενης δι' ἐκάστην παράβασιν ποινῆς, ἢ καταβολῆ τῶ ὁποῖου ἀπαλλάσσει τοὺς παραβάτας τῆς ποινικῆς διώξεως.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 105 καθορίζεται ἡ διαδικασία παραπομπῆς ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 104 καταλαμβανομένων ἐπὶ αὐτοφῶρα εἰς περίπτωσιν ἀμφισβήτησεως ὅτι αὐτῶν τῆς παραβάσεως ἢ ἑποίας τοῦ ἀποφάσσει.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 107 ὀρίζεται ὅτι, ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως τῆς ἐπὶ ἔρου ζωῆς ἀνακλήσεως τῆς ἀδείας ὀδηγήσεως ὀχήματος, ὁ καθ' ὃν ἡ (πρόσκαιρος) ἀνακλήσις κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος δύναται, μετὰ παρέλευσιν τριετίας ἀπὸ τῆς διακοπῆσεως ἀνακλήσεως, καὶ λήψῃ νέου τοιαύτου ἀδείας ἐπὶ ὅσον συνετέχουν καὶ νόμιμοι προϋποθέσεις, τοῦτο δὲ τὸ μὲν διὰ καὶ διευκρινισθῇ ὁ χρόνος ἰσχύος τῆς ἀνακλήσεως, τὸ δὲ ἕνα καὶ οἱ ὅτιο τιμωρηθέντες στερεοθῶν ἐπὶ ἔρου ζωῆς τοῦ δικαιοῦματος λήψεως ἀδείας ὀδηγήσεως.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 108 παρέχεται ἐξουσιοδότησις εἰς τοὺς Ἱπουργοὺς Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίας Τάξεως πρὸς θέσπισιν, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως των, συστήματος παρακολούθησεως καὶ ἐλέγχου τῶν ὀδηγῶν, ἐν εἴδει Ποινικοῦ Μητρώου αὐτῶν. Τὸ σύστημα (POINT SYSTEM) ἐφαρμόζεται ἤδη εἰς τινὰς Πολιτείας τῶν Η.Π.Α. καὶ εἰς Ἰαπωνίαν. Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος πιστεύεται ὅτι θὰ καταστῇ δυνατὴ οὐχὶ μόνον ἡ συνῆγξις παρακολούθησις τῶν ὀδηγῶν ἀλλὰ καὶ ἡ βελτίωσις τῆς ποιότητος αὐτῶν. Διὰ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὀρίζεται ὅτι ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τοιαύτου συστήματος καταργοῦνται αἱ διατάξεις τοῦ Κώδικος αἱ προβλέπουσαι διοικητικὰς ποινὰς ὡς καὶ αἱ διατάξεις διὰ τῶν ὁπίων ἐπιβάλλονται ὑπὸ τῶν δικαστηρίων παρεπόμενα ποινὰ ἀραιρέσεως τῆς ἀδείας ἰκανότητος ὀδηγοῦ. Αἱ σχετικαὶ παραβάσεις θὰ καταγράφονται καὶ θὰ τιμωροῦνται κατὰ τὸν ὑπὸ τῆς αἰο προβλεπομένης κοινῆς ἀποφάσεως καθορισθησόμενον τρόπον.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 112 καταργοῦνται ρητῶς αἱ διατάξεις τοῦ ἰσχύοντος Κώδικος Ὀδικῆς Κυκλοφορίας (Ν.Δ. 4233/1962), ἀπαριθμούμενα διατάξεις ἐτέρων νόμων, ὡς καὶ πᾶσα ἐτέρα (μὴ ἀπαριθμούμενη) διάταξις ἀντικειμένη εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ.

Διὰ τοῦ ἀκροατελευταίου ἄρθρου 113 ὀρίζεται ὅτι ἡ ἰσχύς τοῦ νέου Κώδικος ἄρχεται μετὰ ἐξάμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του, πλὴν διατάξεων τινων αὐτοῦ, αἵτινες θέλουσι τεθῆ ἐν ἰσχύϊ διὰ Π.Δ. τοῦ, ὡς ἀφορῶσαι εἰς τεχνικὰς προδιαγραφὰς (κατασκευὰς, ἐξαρτήματα κλπ.) οχημάτων, περὶ ὧν προβλέπει μὲν ἡ Διεθνὴς Σύμβασις τῆς Βιέννης ἐπὶ τῆς Ὀδικῆς Κυκλοφορίας πλὴν διὰ τὸ μέλλον. Ἄσφύτως τίθενται ἐν ἰσχύϊ μετὰ ἐν ἔτος αἱ δίδουσαι τοὺς ὄρισμούς τῆς μοτοσυκλέτας, τοῦ μοτοποδηλάτου καὶ τοῦ Λεωφορείου διατάξεις τοῦ Νομοσχεδίου, αἵτινες ἀφοροῦν μόνον τὰς μετὰ τὴν παρέλευσιν τοῦ ἔτους τεθηρωμένας εἰς κυκλοφορίαν μοτοσυκλέτας, μοτοποδηλάτα καὶ λεωφορεῖα ἐνώ, ἀντιθέτως, τὰ μέχρι τοῦ χρόνου τούτου τεθέντα εἰς κυκλοφορίαν τοιαῦτα ὄχηματα θὰ ἐξακολουθήσουν χαρακτηριζόμενα (ὑπάρχοντα) βάσει τῶν (ἐπιναλαμβανόμενων) ἀντιστοίχων ὄρισμῶν τοῦ ἰσχύοντος ΚΟΚ καὶ τοῦτο λόγω τῆς ὑφιστάμενης μεταξὺ τῶν ὄρισμῶν τούτων τοῦ ἰσχύοντος ΚΟΚ καὶ τοῦ Νομοσχεδίου διαφορᾶς τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν καὶ τῆς ἀνάγκης ἀποφυγῆς δυσμενεστέρων τινῶν συνεπειῶν (φορολογικῶν, ἐκδόσεως νέων ἀδειῶν κυκλοφορίας κλπ.) τὰς ὁποίας συνεπάγεται ἡ ὑπαγωγὴ τῶν ἤδη κυκλοφορούντων τοιοῦτων οχημάτων εἰς τοὺς νέους (διαφορῶς) ὄρισμούς τοῦ Νομοσχεδίου. Αὐτα εἶναι, ἐν γενικῆς γραμμῆς, αἱ κατευθύνσεις καὶ βασικαὶ ἀρχαὶ τοῦ παρόντος Σχεδίου Κώδικος Ὀδικῆς Κυκλοφορίας ὅπερ εἰσηγούμεθα ὅπως τύχη τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἑθνικῆς Ἀντιπροσωπείας κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐπιψηφίσεως τῶν Κωδίκων, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 76 παρ. 6 τοῦ Συντάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 24 Σεπτεμβρίου 1976

Οἱ Ἱπουργοὶ

Δικαιοσύνης Δημ. Ἔργων Συγκοινωνιῶν  
Κ. ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ ΧΡ. ΣΤΡΑΤΟΣ Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ