

### ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

Ἐπί τοῦ σχεδίου Νόμου «περὶ διαρρυθμίσεως τῶν ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως ἐπιβαλλομένων φόρων».

Πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

1. Διὰ τοῦ προτεινομένου Νομοσχεδίου ἐπιδιώκεται ἡ ἐπὶ ὀρθολογιστικωτέρας βάσεως ἀναδιάρθρωσις τοῦ ἰσχύοντος νῦν συστήματος φορολογήσεως τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων καὶ αὐτοκινήτων ποδηλάτων. ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως ἡ φορολογία αὐτῆ καταστῆ ἀπλουστερά ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῆς δικαιοτέρας καὶ πλείον διασφαλιστικῆ τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ὅμιλου ἐμπορίου ἐκ τῶν κινδύνων τῶν καταστρατηγήσεων. Ἐπὶ τούτοις :

α. Αἱ ἰσχύονσαι νῦν πλείονας εἰδικώτεραι φορολογίαι κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν, μὴ ἔχουσαι, ὡς ἐκ τοῦ τρόπου τῆς θεσπίσεώς τιν. τὴν αὐτὴν ἔστιν ἐπιβολῆς, οὐδὲ τὴν ἀναγκαιοῦσαν μεταξὺ τῶν ἀλληλοῦσιν καὶ ἐναρμόνισιν, καταργοῦνται καὶ ἀντ' αὐτῶν ὀρίζεται εἰς ἐνιαῖος εἰδικὸς φόρος καταναλώσεως ἐπιβαλλόμενος, κατὰ προοδευτικὸν τρόπον, ἐπὶ τῇ βῆσει τῶν κυβικῶν ἑκατοστῶν τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος καὶ τῆς δασμολογητέας ἀξίας.

β. Τὸ ἐπιβαλλόμενον ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τῶν τιθεμένων τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν, ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως, ἐφ' ἅπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος, ἀνακαθορίζεται, κατὰ πλείον σύμμετρον κλιμάκωσιν, εἰς τρόπον ὥστε, νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ὀμαλὴ καὶ προοδευτικὴ μεταβολὴ τοῦ φόρου κατὰ τὴν διαδοχικὴν μεταβάσιν ἀπὸ αὐτοκίνητα μικροτέρας δυναμικότητος εἰς τοιαῦτα μεγαλυτέρας δυναμικότητος.

Παραλλήλως ἀναπροσαρμόζεται καὶ τὸ ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων ποδηλάτων ἰσχύον ἐφ' ἅπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος.

γ. Κατ' ἀνάλογον τρόπον ρυθμίζεται καὶ τὸ φορολογικὸν καθεστῶς τῶν κατασκευαζομένων ἢ συναρμολογουμένων ἐν Ἑλλάδι ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων.

2. Εὐρυτέρα ἔκθεσις τοῦ περιεχομένου τοῦ ὑπὸ κρίσιν νομοσχεδίου δίδεται κατωτέρω κατὰ τὴν ἀνάυσιν τῶν ἐπὶ μέρους διατάξεων ἐκάστου ἄρθρου.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 1.

Παράγραφος 1.

1. Τὰ εἰσαγόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐπιβατικά αὐτοκίνητα ὑποβάλλονται σήμερον ἐν τοῖς Τελωνεῖοις, πέραν τῶν δασμῶν, καὶ εἰς τοὺς ἀκολουθοῦντας φόρους : α) Φόρον κύκλου ἐργασιῶν, β) Εἰδικὸν φόρον, ἐπὶ τοῦ Φ.Κ.Ε., γ) Φόρον πολυτελείας, δ) Εἰσφορὰν ὑπὲρ Ο.Γ.Α., ε) Φόρον ὑπὲρ ἐκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων, στ) Εἰσφορὰν ἐνισχύσεως τῶν ἐξαγωγῶν, καὶ ζ) Τέλη χρητοσύμου.

2. Ἡ συνολικὴ ἐκ τῶν φορολογιῶν τούτων ἐπιβάρυνσις ἀνέρχεται περίπου, εἰς 35 %, 65 % καὶ 82 % ἐπὶ τῆς ἀξίας. Εἰς τὸ ποσοστὸν τοῦ 35 % ὑπάγονται τὰ αὐτοκίνητα τῶν ὀπίων ἢ δασμολογητέα ἀξία δὲν ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν τῶν 1.800 δολλαρίων Η.Π.Α. Εἰς τὸ ποσοστὸν τοῦ 65 % ὑπάγονται τὰ αὐτοκίνητα τῶν ὀπίων ἢ δασμολογητέα ἀξία κυμαίνεται μεταξὺ τῶν 1.800 καὶ 3.000 δολλαρίων Η.Π.Α. Καὶ εἰς τὸ ποσοστὸν τοῦ 82 % τὰ αὐτοκίνητα τῶν ὀπίων ἢ δασμολογητέα ἀξία ὑπερβαίνει τὰ 3.000 δολλάρια Η.Π.Α.

3. Αἱ σημειούμεναι ἐσθ' αὐτῆς διεθνῶς νομισματικῆς διακυμάνσεις (ὑποτιμήσεις ἢ ὑπερτιμήσεις νομισμάτων, διατάραξις τῆς μεταξὺ τῶν ἰσοτιμίας κ.λ.π.) συνεπάγονται ἀντιστοιχοῦς μεταβολὰς καὶ εἰς τὴν δασμολογητέαν ἀξίαν τῶν αὐτοκινήτων. Αἱ τοιαῦται δὲ μεταβολαὶ τῆς ἀξίας ἐπισύρουν αὐτομάτως τὴν μετατάξιν τῶν αὐτοκινήτων ἐκ τοῦ ἐνὸς ποσοστοῦ φόρου εἰς τὸ ἕτερον, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὴν ἀπότομον αὐξήσιν ἢ τὴν μείωσιν ἐνίοτε, τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως αὐτῶν κατὰ δεκάδας χιλιάδας, ὡς ἐκ τῆς ὑφισταμένης σημερινῆς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ ὕψους ἐκάστου ποσοστοῦ.

Ἡ τοιαύτη δὲ ἀπότομος καὶ ἀσύμμετρος αὐξομείωσις τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, πλείον τοῦ ὅτι καθιστᾷ τὴν φορολογιαν ἀβελβδίαν μὲ τὰς ἐντεῦθεν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις,

ἀποτελεῖ καὶ σοβαρὸν κίνητρον ὑποτιμολογήσεως ὑπὸ τῶν εἰσαγωγέων τῶν αὐτοκινήτων. Ὄντως, οἱ εἰσαγωγεῖς ἐπιδιώκοντες τὴν διατήρησιν τῶν αὐτοκινήτων τῶν εἰς τὰ χαμηλότερα ποσοστὰ φόρου, προσκομίζουσιν τῇ βοηθείᾳ τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ οἰκῶν κατασκευτῆς τῶν αὐτοκινήτων, τιμοκαταλόγους μὲ μικροτέρας τῶν πραγματικῶν τιμᾶς. Ἡ προσαρμογὴ δὲ τῶν τιμῶν τούτων ὑπὸ τῶν Τελωνιακῶν Ἀρχῶν εἰς τὰ κανονικὰ ἐπίπεδα, εἶναι ἐνίοτε ἀδύνατος, ἐλλείψει σχετικῶν στοιχείων.

Ἀπόρροια τούτων εἶναι οὐ μόνον ἡ διαφυγὴ δημοσίων ἐσόδων, ἀλλὰ καὶ ἡ ἄνισος φορολογικὴ μετὰχείρισις τῶν εἰσαγομένων αὐτοκινήτων, διθέντος ἔτι τὰ εἰσαγόμενα αὐτοκίνητα εἰς κανονικὰς τιμὰς ὑποβάλλονται εἰς ἠυξημένην φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν ἐναντι τῶν ὑποτιμολογουμένων τοιούτων.

Οὕτω, παρατηρεῖται τὸ ἄτοπον, αὐτοκίνητα τῆς αὐτῆς δυναμικότητος καὶ ἀναλόγου κατασκευτῆς νὰ ὑπόκεινται εἰς διάφορον φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν, ἢ εἰσέτι αὐτοκίνητα μικροτέρας δυναμικότητος καὶ ὑπεροῦντα ἐξ ἀπόψεως κατασκευτῆς νὰ ὑποβάλλωνται εἰς βαρυτέραν φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν ἐναντι αὐτοκινήτων μεγαλυτέρας δυναμικότητος καὶ πολυτελεστερας κατασκευτῆς.

5. Πρὸς ἄρισιν τῶν ἐν προκειμένῳ ἀδυναμιῶν, διὰ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, ἀναμορφοῦται τὸ ὅλον καθεστῶς τῶν ἐπιβαλλομένων κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν φορολογιῶν. Ἄπασαι αἱ ἐκτὸς τοῦ δασμοῦ φορολογίαι καταργοῦνται καὶ ἀντ' αὐτῶν ἐπιβάλλεται εἰς ἐνιαῖος φόρος καταναλώσεως.

Τὸ ὕψος τοῦ φόρου τούτου προσδιορίζεται ἐκ δύο κριτηρίων. Ἐκ τῶν κυβικῶν ἑκατοστῶν τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος καὶ τῆς δασμολογητέας ἀξίας. Τὸ πρῶτον κριτήριον ἐκφράζει τὴν δυναμικότητα τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τὸ δεύτερον τὴν κατασκευτὴν καὶ τὴν ἐν γένει πολυτέλειαν αὐτοῦ.

Παραλλήλως, λαμβάνεται εἰδικὴ πρόνοια πρὸς διασφάλισιν τῆς κανονικότητος τῶν κριτηρίων τούτων, ἐξ ἐνδεχομένων καταστρατηγήσεων.

Ὡς πρὸς τὸν λαμβανόμενον κυλινδρισμὸν τοῦ κινητήρος προβλέπουν αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ παρόντος νόμου, ὡς πρὸς τὴν δασμολογητέαν ἀξίαν δὲ αἱ διατάξεις τοῦ προωθουμένου ἤδη πρὸς ἐπιψήφισιν νέου ὁμοῦ «περὶ δασμολογητέας ἀξίας», εἰς ἃς παραπέμπει ἡ ὑπὸ κρίσιν παράγραφος.

6. Ὁ φόρος ὑπολογίζεται κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τῶν κυβικῶν ἑκατοστῶν τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος βῆσει συντελεστῶν ἐξ 23 καὶ 28 δραχμῶν ἀνά κυβ. ἑκατ. καὶ ἀκολουθῶς ὁ προκύπτων φόρος προσυξάνεται κατὰ 2 % ἠνὰ 1000 δρχ. δασμολογητέας ἀξίας πέραν τῆς τοιαύτης τῶν 50.000 δραχμῶν.

Οὕτως ἀναγομένη εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατόν, ἢ ἐκ τοῦ εἰδικοῦ φόρου συνολικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων κυμαίνεται :

Ἀπὸ 20% μέχρι 55 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδρ. κιν. ἕως	1200 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 67 % μέχρι 73 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδ. κιν. ἕως	1300 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 73 % μέχρι 78 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδ. κιν. ἕως	1400 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 78 % μέχρι 84 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδ. κιν. ἕως	1500 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 84 % μέχρι 90 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδ. κιν. ἕως	1600 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 90 % μέχρι 95 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδ. κιν. ἕως	1700 κ. ἐκ.
Ἀπὸ 95 % μέχρι 100 % κατ' ἀνώτατον ὄριον δι' αὐτ/τα κυλινδρ. κιν. ἄνω	1700 κ. ἐκ.

7. Ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ὁ εἰδικὸς φόρος καταναλώσεως πλήττει ὀλιγώτερον τὰ μικρᾶς δυναμικότητος αὐτοκίνητα, βραίνει δὲ αὐξάνομενος προοδευτικῶς, ἀναλόγως πρὸς τὴν αὐξήσιν τῶν κυβικῶν ἑκατοστῶν τοῦ κινητήρος τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῆς δασμολογητέας αὐτοῦ ἀξίας.



Διὰ τῆς τοιαύτης ὀρθολογιστικῆς διαρρυθμίσεως τῆς φορολογίας τὸν μὲν διασφαλίζονται τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ ἐπιτυγχάνεται δικαία φορολογικὰ μεταχειρίσεις τῶν αὐτοκινήτων, τὸ δὲ διευκολύνεται ἡ εἰσαγωγή τῶν μικροτέρων δυναμικότητος καὶ ἀξίας αὐτοκινήτων, ἔπειρ τυγχάνει καὶ ἐξ ἑτέρων λόγων ἐπωφελεῖς διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν (μικροτέρα ἐκταμίευσις συναλλάγματος διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν καὶ τὴν ἀγορὰν ἀνταλλακτικῶν, μικροτέρα κατανάλωσις καυσίμων, κυκλοφοριακὴ ἀποσυμφόρησις κ.λ.π.).

Παράγραφος 2.

Κατ' ἀνάλογον τρόπον ὀρίζεται διὰ τῆς παραγράφου ταύτης καὶ ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν εἰσαγομένων ἠλεκτροκινήτων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων. Ἐν προκειμένῳ, ὡς βίσις ἐπιβολῆς τοῦ φόρου λαμβάνεται ἡ φορολογητέα ἀξία καὶ ἡ ἱπποδύναμις τοῦ αὐτοκινήτου (ἐλλείψει κυβικῶν ἑκατοστῶν).

Παράγραφος 3.

Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου προβλέπουσιν περὶ τοῦ εἰδικοῦ φόρου καταναλώσεως ὅστις θὰ ἐπιβάλλεται ἐπὶ αὐτοκινήτων εἰσαγομένων ὑπὸ ὠρισμένης κατηγορίας προσώπων (Ἑλλήνων Διπλωματικῶν Ὑπαλλήλων, Ἀξιωματικῶν καὶ Ὑπαξιωματικῶν ἐπιστρεφόντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἔνθα εἶχον ἀποσταλῆ πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας, μετοικούντων ἐν Ἑλλάδι προσώπων, προσφύγων ὁμογενῶν κλπ.), δι' α' καὶ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις ἰσχύει εἰδικὴ φορολογικὴ μεταχειρίσις.

Παράγραφος 4.

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου ταύτης προβλέπουσιν, ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ ἐν παραγράφῳ 1 ἐκτεθέντα περὶ θεσπίσεως εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἰσχυόντων νῦν πλειόνων φορολογιῶν, ἐνός ἐνιαίου εἰδικοῦ φόρου καταναλώσεως, τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν εἰσαγομένων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἐκ τῶν καθ' ἕκαστα, πλὴν τοῦ δασμοῦ, κατὰ τὰ ὡς ἄνω φορολογιῶν.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 2.

Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου, ὁ κατὰ τὰ ἄνωτέρω εἰδικὸς φόρος καταναλώσεως ἐπὶ τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγομένων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἐπιβάλλεται καὶ ἐπὶ τῶν ἐγγυωρίων κατασκευαζομένων, διασκευαζομένων ἢ συναρμολογουμένων ὁμοίων τοιούτων, διὰ λόγους ἴσης μεταχειρίσεως αὐτῶν.

Διὰ τοῦ ἴδιου ἄρθρου, ρυθμίζονται ὁ τρόπος καταβολῆς τοῦ φόρου, ὡς καὶ τὰ τῆς διαδικασίας βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως αὐτοῦ, δι' ἀναλόγου ἐφαρμογῆς ἐν προκειμένῳ τῶν ἰσχυουσῶν ἐκάστοτε διατάξεων ἐν τῇ φορολογίᾳ κύκλου ἐργασιῶν.

Τέλος, διὰ τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἄρθρου τούτου, ἀπαλλάσσονται ἐκ τοῦ φόρου κύκλου ἐργασιῶν τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα τῶν βιομηχανικῶν καὶ βιοτεχνικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς πωλήσεως τῶν κατασκευαζομένων, διασκευαζομένων ἢ συναρμολογουμένων ὑπ' αὐτῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων, δοθέντος ὅτι ὁ φόρος οὗτος ἐνσωματώθη εἰς τὸν διὰ τοῦ παρόντος σχεδίου νόμου ἐπιβαλλόμενον εἰδικὸν φόρον καταναλώσεως. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ τὰ τέλη χαρτοσήμου τῆς πρώτης μεταβιβάσεως.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 3.

Παράγραφοι 1 καὶ 2.

Δυνάμει τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 15 τοῦ Ν. 2367/1953 τὰ αὐτοκίνητα ὀχήματα τὰ ὁποῖα τίθενται τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι, πλὴν τῶν ἐξ αἰθιοπικῶν τελῶν κυκλοφορίας, ὑποβάλλονται καὶ εἰς ἐφ' ἅπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος. Τὸ τέλος τοῦτο διὰ τῆς αὐτῆς ὡς ἄνω διατάξεως ὠρίσθη ἴσον πρὸς τὰ κατὰ περίπτωσιν τέλη κυκλοφορίας ἐνὺς ἐξαμήνου.

Εἰδικῶς, προκειμένου περὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τὰ ὁποῖα τίθενται τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως τὸ πρόσθετον τέλος διερρυθμίσθη διὰ τῆς διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν. 4288/1963 κυρωθείσης ὑπ' ἀριθ. 173/1962 πράξεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ἀναλόγως τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῆς

δασμολογητέας ἀξίας αὐτοῦ ἢ τῆς τιμῆς ἐργοστασίου κατασκευῆς του.

Τὸ τέλος τοῦτο ἠυξήθη ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1966 διὰ τῆς παραγράφου 2 τοῦ Ν.Δ. 4535/1966 κατὰ ποσοστὸν 30%. Ἐν συνεχείᾳ ἠυξήθη ἀπὸ 6ης Μαρτίου 1975 διὰ τοῦ ἄρθρου 49 τοῦ Ν. 12/1975 κατὰ ποσοστὸν 30% καὶ ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1976 διὰ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ Ν. 257/1976 κατὰ ποσοστὸν 25%.

Οὕτω, τὸ ἐφ' ἅπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως διεμορφώθη ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1976 ὡς ἀκολουθεῖ :

Α) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητήρα κυλινδρισμοῦ μέχρι 1200 κυβικῶν ἑκατοστῶν εἰς δραχμὰς 31.687.

Διὰ τὰ αὐτοκίνητα ταῦτα τὸ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος αὐξάνεται :

α) κατὰ 50% ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν ἐξήκοντα χιλιάδων (60.000) δραχμῶν καὶ

β) κατὰ 25% ἐὰν τὸ αὐτοκίνητον, ἀδιαφόρως τῆς δασμολογητέας ἀξίας του, διαθέτῃ συμπυκνωμένην στέγην.

Β) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητήρα κυλινδρισμοῦ ἄνω τῶν 1200 καὶ μέχρι 2500 κυβικῶν ἑκατοστῶν, τὸ τέλος δι' ἕκαστον κυβικὸν ἑκατοστὸν πέραν τῶν 1200 ὀρίζεται εἰς δραχμὰς 31,68.

Διὰ τὰ αὐτοκίνητα ταῦτα τὸ ἐν λόγῳ τέλος αὐξάνεται κατὰ 25%, ἐὰν ταῦτα διαθέτουν συμπυκνωμένην στέγην.

Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητήρα κυλινδρισμοῦ ἀπὸ 1201 ἕως 2500 κυβικῶν ἑκατοστῶν τὸ κατὰ τοὺς ἄνωτέρω ὑπολογισμοὺς προκύπτον τέλος δὲν δύναται νὰ εἶναι κατώτερον.

α) τῶν δραχμῶν 52.812, ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν 36.000 δραχμῶν,

β) τῶν δραχμῶν 84.500, ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν 60.000 δραχμῶν,

γ) τῶν δραχμῶν 116.187, ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν 85.000 δραχμῶν.

Γ) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητήρα κυλινδρισμοῦ ἄνω τῶν 2500 κυβικῶν ἑκατοστῶν τὸ εἰδικὸν τέλος ὀρίζεται :

α) εἰς δραχμὰς 84.500, ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου (FRANCO SINE) τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι μέχρι 1.650 δολλαρίων,

β) εἰς δραχμὰς 116.187, ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἄνω τῶν 1.650 καὶ μέχρι 2.250 δολλαρίων,

γ) εἰς δραχμὰς 158.437, ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἄνω τῶν 2.250 δολλαρίων.

Ἐν ὅψει τῶν ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω διατάξεων ὀριζομένων κλιμακίων τῆς δασμολογητέας ἀξίας τῶν αὐτοκινήτων καὶ τῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη αὐξήσεως τῆς τιμῆς πωλήσεως τῶν αὐτοκινήτων ὑπὸ τῶν ἐργοστασίων κατασκευῆς καὶ τῆς, συνεπεὶα ταύτης ὡς καὶ ἑτέρων στοιχείων, αὐξήσεως καὶ τῆς δασμολογητέας ἀξίας αὐτῶν, ὁ ὑπὸ τῶν ὡς εἴρηται διατάξεων προβλεπόμενος τρόπος ὑπολογισμοῦ τοῦ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως καταλήγει εἰς ἄνισον μεταξὺ τῶν μεταχειρίσεων.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς δικαιοτέρας ἐπιβολῆς τοῦ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως ἀπεβλέπουσιν αἱ διατάξεις τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ ὑπὸ κρίσιν ἄρθρου. Εἰδικώτερον, ὑπὸ τῶν διατάξεων τούτων προβλέπεται ἡ ἐπιβολὴ τοῦ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους ἀναλόγως τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος τῶν αὐτοκινήτων εἰς τρόπον ὅστε νὰ εἶναι τοῦτο ὑψηλότερον διὰ τὰ μεγαλύτερου κυλινδρισμοῦ αὐτοκίνητα.

Παράγραφος 3.

Τὸ ἐφ' ἅπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων ποδηλάτων (σκούτερ, μοτοσυκλετῶν) ἐπεβλήθη τὸ πρῶτον τὸ ἔτος 1958. Τὸ τέλος τοῦτο, διαρρυθμισθὲν τὸ ἔτος 1959, ὠρίσθη ὡς ἀκολουθεῖ :



α) Διὰ τὰ κύτοκίνητα ποδηλάτου, τῶν ὁποίων ὁ συνολικὸς κυλινδρικός ὄγκος τοῦ κινητήρος εἶναι μέχρι 200 κυβικῶν ἑκατοστῶν εἰς δραχμὰς 2.000 καὶ

β) διὰ τὰ τοιαῦτα συνολικοῦ ὄγκου κινητήρος ἄνω τῶν 200 κυβικῶν ἑκατοστῶν εἰς δραχμὰς 4.000.

Ὅτε ὁμως ἐπεβλήθη τὸ ὡς ἄνω τέλος, ἡ ἀξία τῶν ἐν λόγῳ ὀχημάτων ἦτο χαμηλὴ, ἡ δὲ μέσος κυλινδρικός ὄγκος τοῦ κινητήρος τῶν ἦτο μέχρι 400 κυβικῶν ἑκατοστῶν. Ἐκτοτε δὲ οὐδαμῖα αὐξήσεις τούτου ἐγένετο, πλὴν τῆς διὰ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ Ν. 257/1976 γενομένης αὐξήσεως ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1976 κατὰ 25 %.

Ἡδῆ, εἰσάγονται καὶ διατίθενται εἰς κυκλοφορίαν μοτοσυκλέτται τῶν ὁποίων ὁ κυλινδρικός ὄγκος τοῦ κινητήρος τῶν ὑπερβαίνει ἐνίοτε τὰ 800 κυβικὰ ἑκατοστὰ.

Ἐν ὄψει τῶν ἀνωτέρω, κρίνεται σκόπιμος ἡ διαρρύθμισις τοῦ μέχρι τοῦδε ἐπιβαλλομένου ἐφ' ἅπαξ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων ποδηλάτων, εἰς τρόπον ὥστε τοῦτο νὰ εἶναι ἀνάλογον τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος αὐτῶν.

Εἰς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀποβλέπει ἡ παράγραφος 3 τοῦ ὑπὸ κρίσιν ἄρθρου.

Παράγραφος 4.

Συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 15 τοῦ Ν.2367/1953 αὐτοκίνητα ὀχήματα τὰ ὁποῖα τίθενται τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι, πλὴν τῶν τελῶν κυκλοφορίας, ὑποβάλλονται ἐφ' ἅπαξ καὶ εἰς πρόσθετον εἰδικὸν τέλος τὸ ὁποῖον εἶναι ἴσον πρὸς τὰ κατὰ περίπτωσιν τέλη κυκλοφορίας ἐνὸς ἐξαμήνου.

Εἰδικῶς προκειμένου περὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τὰ ὁποῖα τίθενται τὸ πρῶτον, εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως τὸ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος, συμφώνως πρὸς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις, κυμαίνεται ἀπὸ 31.687 ἕως 158.437 δραχμὰς ἀναλόγως τοῦ κυλινδρισμοῦ τοῦ κινητήρος τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῆς δημολογητέας ἀξίας αὐτοῦ ἢ τῆς τιμῆς ἐργοστασίου κατασκευῆς του.

Ὑπὸ τῶν προμνησθειῶν διατάξεων δὲν προβλέπεται ὑπαγωγή τῶν ηλεκτροκινήτων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων, τῶν τιθεμένων τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως, εἰς τὸ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος.

Εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος τούτου ἀποβλέπει ἡ ἐν λόγῳ παράγραφος 2 τοῦ ἄρθρου τούτου. Λαμβανομένου ὁμως ὑπ' ὄψιν ὅτι τὰ ηλεκτροκίνητα αὐτοκίνητα ἔχουν περιορισμένην αὐτονομίαν κινήσεως καὶ ὅτι ἡ μεγίστη ἀναπτυσσομένη ταχύτης ὡς καὶ ἡ πραγματικὴ ἰσχύς τοῦ κινητήρος τῶν εἶναι μικροτέρα τῆς τῶν βενζινοκινήτων, προτείνεται διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν διατάξεως ὅπως τὸ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος τῶν αὐτοκινήτων τούτων ὀρισθῇ ἴσον πρὸς τὸ δεκαπλάσιον τῶν ὀριζομένων δι' αὐτὰ τελῶν κυκλοφορίας ἐνὸς ἐξαμήνου, εἰς τρόπον ὥστε τοῦτο νὰ εἶναι χαμηλότερον τοῦ προβλεπομένου τοιούτου διὰ τὰ βενζινοκίνητα ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα ἰδιωτικῆς χρήσεως.

Παράγραφοι 5 - 7.

Διὰ τῶν παραγράφων τούτων ἐπαναλαμβάνονται ἰσχύουσαι διατάξεις διαφόρων νόμων πρὸς τὸν σκοπὸν συγκεντρώσεως τῶν εἰς τὸν αὐτὸν νόμον.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 4.

Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου τούτου ἀναφέρονται εἰς τὸν κυλινδρισμὸν τοῦ κινητήρος, ὅστις δέον νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν κατὰ τὰ ἐν ἄρθροισι 1, 2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ὀριζόμενα τοῦ εἰδικοῦ φόρου καταναλώσεως καὶ τοῦ εἰδικοῦ τέλους. Εἰδικώτερον, ὀρίζεται ὅτι ἰὸ κυλινδρισμὸς τοῦ κινητήρος δὲν δύναται νὰ εἶναι κατώτερος τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς καὶ περιλαμβανομένου εἰς τὰ διεθνή περὶ αὐτοκινήτων ἐντυπα τεχνικῶν προδιαγραφῶν διὰ τὸν εἰσαγόμενον τύπον αὐτοκινήτου. Ὁ ἐν προκειμένῳ περιορισμὸς τίθεται πρὸς διασφάλισιν τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου ἐξ ἐνδεχομένων παραποιήσεων ὑπὸ τῶν εἰσαγωγέων τῶν προσκομιζομένων ὑπ' αὐτῶν κατὰ τὸν

τελωνισμὸν στοιχείων ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς καταβολῆς μειωμένου φόρου καταναλώσεως καὶ ἐφ' ἅπαξ εἰδικοῦ τέλους.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 5.

Δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 2367/1953, ὡς οὗτος ἰσχύει, τὰ κυκλοφοροῦντα ἐν Ἑλλάδι ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα ὑποβάλλονται εἰς τὰ ὑπ' αὐτοῦ προβλεπόμενα τέλη κυκλοφορίας.

Ὡς βάσις ὑπολογισμοῦ τῶν τελῶν κυκλοφορίας διὰ τὰ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ εἰς ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος αὐτῶν.

Προκειμένου περὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως τὰ τέλη κυκλοφορίας ὀρίζονται κατὰ ἐξάμηνον ὡς ἀκολούθως :

α) Βενζινοκίνητα :

Διὰ τοὺς ἀπὸ 1 ἕως 10 ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 350

Διὰ τοὺς ἀπὸ 11 ἕως 17 ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 700

Διὰ τοὺς ἀπὸ 18 καὶ ἄνω ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 1.050

β) Πετρελαιοκίνητα :

Ἰσχύος μέχρι 10 ἵππων, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 700

Ἰσχύος ἀπὸ 11 ἵππων καὶ μέχρι 17 ἵππων, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 875

Ἰσχύος 18 ἵππων καὶ ἄνω ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς 1.050

Ὁ τρόπος καθορισμοῦ τῆς φορολογησίμου ἰσχύος τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τῶν κινουμένων δι' ἠλεκτροκινήτηρος δὲν ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ διατάξεων. Ὡσαύτως ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων δὲν προβλέπεται ἡ ὑπαγωγή τῶν ἠλεκτροκινήτων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων εἰς τέλη κυκλοφορίας.

Εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν θεμάτων τούτων ἀποβλέπει τὸ ὑπὸ κρίσιν ἄρθρον. Λαμβανομένου ὁμως ὑπ' ὄψιν ὅτι τὰ ἠλεκτροκίνητα αὐτοκίνητα ἔχουν περιορισμένην αὐτονομίαν κινήσεως καὶ ὅτι ἡ μεγίστη ἀναπτυσσομένη ταχύτης ὡς καὶ ἡ πραγματικὴ ἰσχύς τοῦ κινητήρος τῶν εἶναι μικροτέρα τῆς τῶν βενζινοκινήτων αὐτοκινήτων, προτείνεται διὰ τοῦ ὑπὸ κρίσιν ἄρθρου ὅπως ἡ φορολογικὴ ἰσχύς τῶν αὐτοκινήτων τούτων ὀρισθῇ εἰς χαμηλότερον ὕψος τῆς ὀριζομένης τοιαύτης διὰ τὰ βενζινοκίνητα ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα. Διὰ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω λόγους προτείνεται ὅπως τὰ αὐτοκίνητα ταῦτα ὑπαχθῶν εἰς τὰ κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἰσχυούσας διατάξεις ἐπιβαλλόμενα τέλη κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ἀντιστοιχῶν βενζινοκινήτων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 6.

Διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου τούτου ἐξουσιοδοτεῖται ὁ Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ὅπως δι' ἀποφάσεώς του ρυθμίσῃ θέματα συνδεόμενα μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου διὰ δικαστικῆς φύσεως, ἤτοι τὸν καθορισμὸν τῶν ἀναγκαιῶν δικαιολογητικῶν διὰ καθορισμὸν τῆς δασμολογητέας ἀξίας καὶ κυλινδρισμὸν κινητήρος τῶν αὐτοκινήτων, τὸ ἀρμόδιον ὄργανον ὅπερ θὰ ἐλέγχῃ τὴν κανονικότητα, τῶν δικαιολογητικῶν τούτων κ.λ.π.

Ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 7.

Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου καταργοῦνται αἱ διατάξεις ἀναφερόμεναι εἰς θέματα ρυθμιζόμενα διὰ τοῦ ὑπὸ κρίσιν σχεδίου νόμου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Ἰουνίου 1976

Ὁ Ὑπουργὸς  
ΕΥΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ  
ΠΙΝΑΞ

Καταργουμένων, τροποποιουμένων καὶ συμπληρουμένων διατάξεων.

Διατάξεις σχεδίου νόμου.

Ἄρθρον 1.

α) Ν.Δ. 2541/1953.

Ἄρθρον 6.

1. Εἰς τὸν πίνακα τῶν εἰδῶν τῶν ὑπαγομένων εἰς φόρον πολυτελείας συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Ν.Δ. 2416/9.5.53 προστίθενται καὶ τὰ ἐξῆς εἶδη :



Εν τῆς 266γ3 Αυτοκίνητα ἀξίας εἰς τὸν λιμένα ἐξαγωγῆς (Franco Quai) ἀνωτέρως τῶν 1800 δολλαρίων ποσοστὸν 25%.

2. Ὅμοια αυτοκίνητα κατασκευαζόμενα ἐν τῇ γῶρᾳ ὑποβάλλονται εἰς τὸν αὐτὸν φόρον.

β) Ν.Δ. 2635/1953.

Ἄρθρον 4.

Τὸ ἐδάφιον 1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ν.Δ. 2541/1953 ἀντικαθίσταται ὡς ἑξῆς :

α1. Εἰς τὸν πίνακα τῶν εἰδῶν τῶν ὑπαγομένων εἰς φόρον πολυτελείας συμφῶνως πρὸς τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Ν.Δ. 2416/9.5.53 προστίθενται καὶ τὰ ἑξῆς εἶδη :

α) Ἐκ τῆς 266γ συνήθεις ἐπιβατικά, ἐπενδεδυμένοι ἢ μὴ, ἀρχικῆς ἀξίας ἀνωτέρας τῶν 1.800 δολλαρίων Franco Usine ποσοστὸν 25%.

γ) Ν.Δ. 341/1974.

Ἄρθρον 1.

Ἡ διάταξις τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ν.Δ. 2541/1953 «περὶ ἀναπροσαρμογῆς τοῦ δασμοῦ ἐνίων κλάσεων τοῦ τελωνειακοῦ δασμολογίου εἰσαγωγῆς καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων», ὡς αὕτη ἀντικατεστάθη διὰ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 2635/1953 «περὶ τροποποιήσεως δασμολογικῶν τινῶν διατάξεων», ἀντικαθίστανται ὡς ἀκολούθως :

α1. Εἰς τὸν πίνακα τῶν εἰδῶν τῶν ὑπαγομένων εἰς φόρον πολυτελείας συμφῶνως πρὸς τὸ ἄρθρον 4 τοῦ Ν.Δ. 2416/9.5.1953 «περὶ ρυθμίσεως δασμολογικῶν τινῶν ζητημάτων καὶ τροποποιήσεως τοῦ φόρου πολυτελείας ἐπὶ τῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγομένων εἰδῶν», προστίθενται καὶ τὰ ἑξῆς εἶδη :

α) Ἀμαξαὶ αυτοκίνητοι διὰ τὴν μεταφορὰν προσώπων τῆς δασμολογικῆς κλάσεως 8702A2α τοῦ ἰσχύοντος δασμολογίου, ὑποβάλλονται εἰς φόρον πολυτελείας, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς διαμορφωμένης διὰ τὸν ἀποκλειστικὸν ἀντιπρόσωπον δασμολογητέας ἀξίας τῶν καινουργῶν τοιούτων, ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὸν κυλινδρισμὸν τοῦ κινητήρος αὐτῶν, κατὰ τὴν κατωτέρω κλίμακα καὶ τὰ ἐν αὐτῇ ἀναφερόμενα ποσοστὰ φόρου :

Ἐπὶ δασμολογητέας ἀξίας μέχρι καὶ 1.800 δολλαρίων καὶ κυλινδρισμοῦ κινητήρος μέχρι καὶ 1.200 κυβικῶν ἑκατοστῶν πρὸς 10%.

Ἐπὶ δασμολογητέας ἀξίας μέχρι καὶ 3.000 δολλαρίων καὶ κυλινδρισμοῦ κινητήρος μέχρι καὶ 1.800 κυβικῶν ἑκατοστῶν πρὸς 25%.

Ἐπὶ δασμολογητέας ἀξίας ἄνω τῶν 3.000 δολλαρίων ἢ κυλινδρισμοῦ κινητήρος ἄνω τῶν 1.800 κυβικῶν ἑκατοστῶν 35%.

Εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν εἴτε ἢ δασμολογητέα ἀξία εἴτε ὁ κυλινδρισμὸς κινητήρος εὐρίσκονται, λόγω τοῦ ὕψους ἑκατέρου τούτων εἰς διάφορα κλίμακια ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὀριζόμενων, ὁ φόρος ὑπολογίζεται ἐπὶ τῷ ὑψηλοτέρῳ φορολογικῷ συντελεστῇ τῶ ἀντιστοιχοῦντι εἰς τὸ ἀνώτερον ἐκ τῶν δύο κλίμακίων.

Ὁ κατὰ τὰ ἀνωτέρω κυλινδρισμὸς τοῦ κινητήρος, δὲν δύναται νὰ εἶναι κατώτερος τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ ἐργοστασίου κατασκευῆς καὶ τοῦ περιλαμβανομένου τοιούτου εἰς τὰ διεθνή, περὶ αυτοκινήτων ἐντυπα τεχνικῶν προδιαγραφῶν διὰ τὸν εἰσαγόμενον τύπον αυτοκινήτου.

Ἄρθρον 2.

δ) Ν. 2778/1954.

Ἄρθρον 1.

1. Διὰ τὴν χορήγησιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος Νόμου καθιερουμένων ἀπαλλαγῶν καὶ διευκολύνσεων εἰς τοὺς παρὰ τῇ Κεντρικῇ Ἰπηρεσίᾳ τοῦ Ἰπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν ἀνακαλουμένους ἢ μετατιθεμένους ὑπαλλήλους αὐτοῦ, διακρίνονται οὗτοι εἰς δύο κατηγορίας ἦτοι :

α) Τοὺς ἐπὶ πρεσβευτικῶ βαθμῶ ὑπηρετήσαντας ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἐπὶ ἓν τοῦλάχιστον ἔτος καὶ τοὺς ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ, διατελέσαντας Ἐπιτετραμμένους τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ διαπιστεύσει παρὰ ξένη Κυβερνήσει (en pied), ἐπὶ ἓν τοῦλάχιστον ἔτος.

β) Πάντας τοὺς λοιποὺς ὑπαλλήλους τοὺς ὑπαγομένους εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Ἰπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ ὑπηρετήσαντας ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἐπὶ μίαν τοῦλάχιστον διετίαν. Ἡ διετία αὕτη περιορίζεται εἰς ἓν ἔτος ὁσάντις ἢ εἰς τὸ κέντρον μετάθεσις τῶν ὑπαλλήλων τούτων ἐγένετο πρὸ τῆς παρελεύσεως τῆς ἀπαιτουμένης διετίας, λόγω ἀναποτρέπτου ὑπηρεσιακῆς ἀνάγκης βεβαιουμένης διὰ πιστοποιητικῷ ἐκδομένου ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν Ἰπουργείου.

2. Τυχὸν ἐπ'ἀδείᾳ ἢ δι' ὑπηρεσιακοὺς λόγους ἀριζίς εἰς Ἑλλάδα διπλωματικοῦ ἢ προξενικοῦ ὑπαλλήλου, δὲν θεωρεῖται διακοπὴ τῆς συνεχοῦς ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ὑπηρεσίας του.

Ἄρθρον 2.

1. Τὰ μεταχειρισμένα ἐπιπλα καὶ λοιπὰ εἶδη ἐπιπλώσεως, τὰ μεταχειρισμένα σκευῆ καὶ εἶδη οἰκιακῆς χρήσεως, τὰ μεταχειρισμένα εἶδη οἰκιακῆς οἰκονομίας τὰ λειτουργοῦντα δι' ἤλεκτρισμοῦ (πλυντήρια, ψυγεῖα, μαγειρεῖα, σάρωθρα κλπ.) (ἅπαντα ἀνὰ ἓν), οἱ μεταχειρισμένοι τάπητες, τὰ μεταχειρισμένα γραμμύφωνα (ἀνὰ ἓν) τὰ κτηθέντα ὑπὸ τῶν ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 παράγραφος 1 κατονομαζομένων ὑπαλλήλων κατὰ τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὑπηρεσίᾳ των, εἰσαγόμενα εἰς Ἑλλάδα κατὰ τὴν εἰς τὸ Κέντρον μετάθεσιν ἢ ἀνάκλησιν αὐτῶν, ὑποβάλλονται εἰς κύριον εἰσαγωγικὸν δασμὸν τρία τοῖς ἑκατὸν (3 %) ἐπὶ τῆς ἀξίας αὐτῶν ἀπαλλασσόμενα παντὸς ἐτέρου φόρου ἢ τέλους ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ τρίτων.

2. Τὰ μεταχειρισμένα κλειδοκύμβαλα, ἀρμόνια, πιανό-λαι, ραδιόφωνα καὶ αυτοκίνητα (ἅπαντα ἀνὰ ἓν), τὰ ἀνήκοντα εἰς τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω ὑπαλλήλους, ὑποβάλλονται εἰς κύριον εἰσαγωγικὸν δασμὸν ἐξ τοῖς ἑκατὸν (6 %) καὶ εἰς φόρον κύκλου ἐργασιῶν δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (2 %), ἀπαλλασσόμενα παντὸς ἐτέρου φόρου, τέλους ἢ φόρου ὑπὲρ τοῦ δημοσίου ἢ τρίτων.

ε) Α.Ν. 156/1967.

Ἄρθρον 5.

1. Τὸ ἄρθρον 12 τοῦ Ν.Δ. 2544/53 ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη διὰ τῆς παρ. 4 τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ Ν.Δ. 4257/1962, ἀντικαθίσταται ὡς κάτωθι :

α1. Τὰ κάτωθι εἶδη τὰ ἀποτελοῦντα ἀντικείμενα τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐγκαταστάσεως προσώπων μετοικούντων εἰς Ἑλλάδα ὀριστικῶς, ὡς καὶ ὑπαλλήλων ὑπηρετούντων εἰς Ἑλληνικὰς Ἰπηρεσίας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἢ διεθνεῖς Ὀργανισμοὺς ἐπ' ἰτριετίαν τοῦλάχιστον ὑποβάλλονται εἰς τοὺς κατωτέρω δι' ἑκάστον τούτων ὀριζομένους δασμοὺς καὶ λοιποὺς φόρους.

α) Τὰ μεταχειρισμένα εἶδη οἰκιακῆς ἐν γένει χρήσεως ἐξαιρέσει τῶν εἰδῶν οἰκιακῆς οἰκονομίας τῶν λειτουργούντων δι' ἤλεκτρισμοῦ, εἰς δασμὸν δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (10%) ἐπὶ τῆς ἀξίας.

β) Τὰ μεταχειρισμένα ἢ καινουργῆ εἶδη οἰκιακῆς οἰκονομίας τὰ λειτουργοῦντα δι' ἤλεκτρισμοῦ (ψυγεῖα, πλυντήρια, σάρωθρα, ραδιόφωνα, συσκευαὶ τηλεοράσεως κ.λ.π. ἀνὰ ἓν) εἰς δασμὸν εἴκοσιν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (20%) ἐπὶ τῆς ἀξίας.

γ) Οἱ μεταχειρισμένοι τάπητες μέχρι πενήτηντα (50) τετραγωνικῶν μέτρων, εἰς δασμὸν εἴκοσιν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (20%) ἐπὶ τῆς ἀξίας των.

δ) Τὰ μεταχειρισμένα ἐπιβατικά αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτται ἢ μοτοποδήλατα, (ἀνὰ ἓν) ὑποβάλλονται εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ δασμοῦ τῆς οἰκείας κλάσεως τοῦ Τελωνειακοῦ Δασμολογίου Εἰσαγωγῆς ὡς καὶ τοῦ φόρου κύκλου ἐργασιῶν καὶ τοῦ εἰδικοῦ φόρου τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ Ν.Δ. 3092/54 ὡς ἐτροποποιήθη μεταγενεστέρως, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι εἶχον ταῦτα εἰς τὴν κυριότητά των ἐπὶ ἓν ἔτος πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς των δι' Ἑλλάδα.

2. Τὰ ἀνωτέρω εἶδη, ἀπαλλάσσονται παντὸς ἐτέρου φόρου εἰσπραττομένου κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἐν τοῖς Τελωνεῖσις ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ τρίτων.

3. Τὰ κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους τελωνιζόμενα εἶδη, ἀπαγορεύεται νὰ μεταβιβάζωνται κατὰ κυριότητα ἢ νὰ παραχωρῆται ἢ χρῆσις αὐτῶν καθ' ἑαυτὴν τρόπον, πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦλάχιστον πενταετίας ἀπὸ τοῦ τελωνισμοῦ των. Ἐν περιπτώσει ἐκποίησης ἢ παραχω-



ρήσεως της χρήσεως αυτών πρό της παρελεύσεως πενταετίας εφαρμόζονται τὰ ἐν ἄρθρῳ 16 τοῦ Ν.Δ. 2544/1953 ὀριζόμενα.

4. Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου 1 ἐδάφια α', β' καὶ γ' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ διὰ τὰ ἐν αὐταῖς ἀναφερόμενα εἶδη τῶν μονίμων δημοσίων ὑπαλλήλων, τῶν ἐπιστροφόντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐνθα εἶχον ἀποσταλῆ πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας ὡς καὶ τῶν Ἑλλήνων ἐργαζομένων τῶν ἐπιστροφόντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸς ὀριστικὴν ἐγκατάστασιν ἐφ' ὅσον ἅπαντες παρέμειναν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ὑπὲρ τὴν διετίαν, τῶν προϋποθέσεων τούτων βεβαιουμένων κατὰ τὰ δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν εἰδικώτερον καθορισθησόμενα.

Ἄρθρον 6.

1. Τὸ ἄρθρο 17 τοῦ Ν. Δ/τος 2254/53, ὡς τοῦτο ἀντικατεστάθη διὰ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν. 4055/1960, ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολουθῶς :

«Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νόμου 2778/1954 ἀπερὶ τελωνισμοῦ εἰδῶν ἀτομικῆς χρήσεως καὶ ἐπίπλων μετατιθεμένων Ἑλλήνων Διπλωματικῶν καὶ Προξενικῶν Ὑπαλλήλων» ἐφαρμόζονται καὶ προκειμένου περὶ Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν ἐπιστροφόντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐνθα εἶχον ἀποσταλῆ πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας ἢ ἐπὶ ἐκπαιδευτικῆ ἀδείᾳ, ἢ ὑποτροφίᾳ, ἐφ' ὅσον οὗτοι παρέμειναν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπὶ τῇ αἰτίᾳ αὐτῇ ὑπὲρ τὴν διετίαν συνεχῶς καὶ προσάγονται τὰ ἀκόλουθα δικαιολογητικά :

α) Πιστοποιητικὸν τῆς οἰκείας Προξενικῆς ἢ ἄλλης τοπικῆς (ἀστυνομικῆς ἢ δημοτικῆς) ἀρχῆς, ὅπου δὲν ἐδρεύει Ἑλληνικὴ Προξενικὴ Ἀρχή, ἐν ᾧ νὰ βεβαιούται ὅτι ἅπαντα τὰ κομιζόμενα εἶδη ἀπέτελουν ἀντικείμενα τῆς ἐν ἀλλοδαπῇ ἐγκαταστάσεώς των.

Προκειμένου περὶ αὐτοκινήτου, δέον νὰ ἀναφέρονται ἐν αὐτῷ πλήρη στοιχεῖα τοῦ ὀχήματος καὶ νὰ πιστοποιῆται ὅτι ὁ ἀξιωματικὸς ἢ ὑπαξιωματικὸς εἶχεν εἰς τὴν κυριότητά του ἢ ἕτερον τοιοῦτον ἐπὶ ἐν τοῦλάχιστον ἕτος, πρὸ τῆς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀναχωρήσεώς του, καὶ

β) βεβαίωσις τῆς προϊσταμένης τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀρχῆς δι' ἧς νὰ βεβαιούται ἢ ἐντολῇ ἢ ἐγκρίσει ταύτης ἀποστολῇ αὐτοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἢ αἰτίᾳ τῆς ἀποστολῆς τούτου, ἢ χρονολογία τῆς ἀναχωρήσεώς του διὰ τὸ ἐξωτερικόν καὶ τῆς ἐντεῦθεν ἐπιστροφῆς του καὶ ἢ παραμονὴ αὐτοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν δι' ὑπηρεσίαν ἢ δι' οἰονδήποτε τῶν ἀνωτέρω ἀναφερομένων.

Διατάξεις σχεδίου Νόμου.

Ἄρθρον 3, παρ. 1, 2.

α) Ν. 2367/1953.

Ἄρθρον 15.

2. Αὐτοκίνητα ὀχήματα τιθέμενα τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι, πλην τῶν κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἐξαμηνιαίων τελῶν κυκλοφορίας, ὑποβάλλονται ἐφ' ἀπαξ εἰς πρόσθετον εἰδικὸν τέλος ἴσον πρὸς τὰ κατὰ περίπτωσιν τέλη κυκλοφορίας ἐνὸς ἐξαμήνου.

β) Ν. 4288/1963.

Ἄρθρον 1.

Κυροῦται, ἀφ' ἧς ἰσχυρῶς, ἢ ὑπ' ἀριθ. 173/21.12.1962 πρᾶξις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἔχουσα οὕτω :

Πρᾶξις ὑπ' ἀριθ. 173/21.12.1962

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβὸν ὑπ' ὄψει :

ἀποφασίζει :

Ἐπὶ ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τιθεμένων τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1963 καὶ ἐφεξῆς ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως, τὸ κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 15 τοῦ Νόμου 2367/53, ὡς αὕτη ἐτροποποιήθη διὰ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3829/1958 Ν.Δ/τος, ἐφ' ἀπαξ πρόσθετον τέλος, ὀρίζεται ὡς κάτωθι :

Α) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητῆρα κυλινδρισμοῦ μέχρι χιλίων διακοσίων (1.200) κυβικῶν ἑκατοστῶν, τὸ τέλος ὀρίζεται εἰς δραχμὰς δέκα πέντε χιλιάδας (15.000).

Β) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητῆρα κυλινδρισμοῦ μέχρι δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) κυβικῶν ἑκατοστῶν τὸ τέλος, δι' ἕκαστον κυβικὸν ἑκατοστόν, πέραν τῶν χιλίων διακοσίων (1.200), ὀρίζεται εἰς δραχμὰς δέκα πέντε (15).

Τὸ εἰδικὸν τέλος α) τῆς περιπτώσεως Α', προσυξάνεται κατὰ πενήκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (50 %), ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου, ἢ ὀριζομένη κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος τῶν νόμων ἀπερὶ τελωνειακοῦ δασμολογίου εἰσχωγῆς, εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν δραχμῶν ἐξήκοντα χιλιάδων (60.000) καὶ β) τῶν περιπτώσεων Α' καὶ Β', προσυξάνεται κατὰ εἴκοσι πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (25 %), προκειμένου περὶ αὐτοκινήτων τὰ ὁποῖα διαθέτουν συμπτυσσομένην στέγην (convertible - decapo - table).

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ αὐτοκίνητον ἔχει κινητῆρα κυλινδρισμοῦ ἀπὸ χιλίων διακοσίων ἐνός (1.201) ἕως δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) κυβικῶν ἑκατοστῶν, τὸ κατὰ τοὺς ἀνωτέρω ὑπολογισμοὺς προκύπτον εἰδικὸν τέλος δὲν δύναται νὰ εἶναι μικρότερον τοῦ ποσοῦ :

α) τῶν δραχμῶν εἴκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν δραχμῶν τριάκοντα ἐξ χιλιάδων (36.000).

β) τῶν δραχμῶν τεσσαράκοντα χιλιάδων (40.000) ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν δραχμῶν ἐξήκοντα χιλιάδων (60.000) καὶ

γ) τῶν δραχμῶν πενήκοντα πέντε χιλιάδων (55.000), ἐὰν ἡ δασμολογητέα ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἴση ἢ μεγαλύτερα τῶν δραχμῶν ὀγδοήκοντα πέντε χιλιάδων (85.000).

Γ) Διὰ τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἔχοντα κινητῆρα κυλινδρισμοῦ ἄνω τῶν δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) κυβικῶν ἑκατοστῶν, τὸ τέλος ὀρίζεται :

α) εἰς δραχμὰς τεσσαράκοντα χιλιάδας (40.000) ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου (Franco Usine) τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι μέχρι χιλίων ἑξακοσίων πενήκοντα (1.650) δολλαρίων.

β) εἰς δραχμὰς πενήκοντα πέντε χιλιάδας (55.000), ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἄνω τῶν χιλίων ἑξακοσίων πενήκοντα (1.650) καὶ μέχρι δύο χιλιάδων διακοσίων πενήκοντα (2.250) δολλαρίων καὶ,

γ) εἰς δραχμὰς ἑβδομήκοντα πέντε χιλιάδας (75.000), ἐὰν ἡ τιμὴ ἐργοστασίου τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι ἄνω τῶν δύο χιλιάδων διακοσίων πενήκοντα (2.250) δολλαρίων.

Προκειμένου περὶ μεταχειρισμένων ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων, διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐφ' ἀπαξ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους λαμβάνεται ἡ ἀξία αὐτῶν ὡς καινουργῶν.

γ) Ν.Δ. 4535/1966.

Ἄρθρον 2.

2. Ἐπὶ ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τιθεμένων τὸ πρῶτον εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1966, τὸ κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 15, τοῦ Ν. 2367/1953 ἐφ' ἀπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος, ὡς τοῦτο ὀρίζεται διὰ τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Ν.Δ. 3829/1958 ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν ὑπ' ἀριθ. 173/1962 πρᾶξιν τοῦ Ὑποδργικοῦ Συμβουλίου, τὴν κυρωθεῖσαν διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν. 4288/1963, προσυξάνεται κατὰ ποσοστὸν τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (30 %).

δ) Ν. 12/1975.

Ἄρθρον 49.

Αὐξήσις προσθέτου εἰδικοῦ τέλους ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως.

Ἐπὶ ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων τιθεμένων τὸ πρῶτον, ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος εἰς κυκλοφορίαν ἐν Ἑλλάδι ὡς ἰδιωτικῆς χρήσεως, τὸ κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 15 τοῦ Ν. 2367/1953, ἐφ' ἀπαξ πρόσθετον εἰδικὸν τέλος, ὡς τοῦτο ὀρίζεται διὰ τῆς διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν. 4288/1963 κυρωθείσης ὑπ' ἀριθ. 173/1962 Πράξεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρ-



θρου 2 του Ν.Δ. 4535/1966, αυξάνεται κατά ποσοστόν τριάκοντα επί τοις εκατόν (30 %).

ε) Ν. 257/1976.

\*Αρθρον 28.

Αύξησης προσθέτου ειδικού τέλους επιβατικών αυτοκινήτων και αυτοκινήτων ποδηλάτων ιδιωτικής χρήσεως.

1. 'Επί επιβατικών αυτοκινήτων τιθεμένων το πρώτον εις κυκλοφορίαν εν 'Ελλάδι ως ιδιωτικής χρήσεως από 1ης 'Ιανουαρίου 1976, το κατά την παράγραφον 2 του άρθρου 15 του Ν. 2367/1953 εφ' άπαξ πρόσθετον ειδικόν τέλος, ως τουτο ορίζεται διά της διά του άρθρου 1 του Ν. 4288/1963 κυρωθείσης ύπ' αριθ. 173/1962 Πράξεως του 'Υπουργικού Συμβουλίου εν συνδυασμῶ πρὸς την παράγραφον 2 του άρθρου 2 του Ν.Δ. 4535/1966 και το άρθρον 49 του Ν. 12/1975, αυξάνεται κατά ποσοστόν είκοσι πέντε επί τοις εκατόν (25%).

Παρ.3. α) Ν.Δ. 3829/1958, ως ισχύει.

\*Αρθρον 3.

2. 'Επί αυτοκινήτων ποδηλάτων (σκούτερ, μοτοσυκλετών) ιδιωτικής χρήσεως τιθεμένων το πρώτον εις κυκλοφορίαν εν 'Ελλάδι από της 4ης Αυγούστου 1958 και εφ' έξής, επιβάλλεται εφ' άπαξ πρόσθετον ειδικόν τέλος οριζόμενον ως ακολούθως :

α) διά τὰ αυτοκίνητα ποδήλατα, ὧν ὁ συνολικός κυλινδρικός ὄγκος τοῦ κινητήρος εἶναι μέχρι καὶ 200 κυβικῶν ἑκατοστῶν εἰς δραχμὰς 2.000 καί,

β) διά τὰ τοιαῦτά συνολικοῦ κυλινδρικοῦ ὄγκου κινητήρος ἄνω τῶν 200 κυβικῶν ἑκατοστῶν εἰς δραχμὰς 4.000.

β) Ν. 257/1976.

\*Αρθρον 28.

2. 'Επί αυτοκινήτων ποδηλάτων (σκούτερ μοτοσυκλετών) τιθεμένων το πρώτον εις κυκλοφορίαν εν 'Ελλάδι ως ιδιωτικής χρήσεως από 1ης 'Ιανουαρίου 1976, το κατά την παράγραφον 2 του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3829/1958 «περὶ φορολογικῶν μέτρων ἀποσκοπούντων εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς καταναλώσεως εἰδῶν τινῶν πολυτελείας», ως ισχύει, εφ' άπαξ πρόσθετον ειδικόν τέλος, αυξάνεται κατά είκοσι πέντε επί τοις εκατόν (25 %).

Παρ.4. Ν. 2367/1953.

\*Αρθρον 15.

1. Οἱ φορολογικοὶ συντελεσταὶ τῶν κατὰ ἐξάμηνον καταβλητέων τελῶν κυκλοφορίας ὀρίζονται κατὰ κατηγορίαν αυτοκινήτων ὀχημάτων ὡς ἀκολούθως :

**Α' ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ**

α) .....	
β) Αυτοκίνητα επιβατικά βενζινοκίνητα	
Διά τούς από 1 - 10 ἵππους τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς .....	350
Διά τούς από 11 - 17 ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς .....	700
Διά τούς από 18 καὶ ἄνω ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, εἰς δραχμὰς .....	1.050

παρ. 5. Ν.Δ. 4535/1966.

\*Αρθρον 2.

3. Αυτοκίνητα ὀχήματα μετὰ μονίμου κλειστοῦ ἀμαξώματος ὠφελίμου φορτίου μέχρι ἡμίσεος (1/2) τόννου, τιθέμενα τὸ πρώτον εἰς κυκλοφορίαν εν 'Ελλάδι: από 1ης 'Ιανουαρίου 1966 ὡς φορητὰ ιδιωτικῆς χρήσεως, ὑποβάλλονται εἰς τὸ ἡμισυ τοῦ προσθέτου ειδικοῦ τέλους τῆς παραγράφου 2 τοῦ άρθρου 15 τοῦ Ν. 2367/1953, ὡς τοῦτο ορίζεται ἐκάστοτε διά τὰ περι ὧν ἡ προηγούμενη παράγραφος ἐπιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικῆς χρήσεως.

παρ. 6. Ν. 4288/1963.

\*Αρθρον 2.

Δεν ὑπόκεινται εἰς τὸ εφ' άπαξ πρόσθετον ειδικόν τέλος τοῦ προηγούμενου άρθρου, ἀλλ' εἰς τὸ τοιοῦτον τῆς παραγράφου 2 τοῦ άρθρου 15 τοῦ Νόμου 2367/1953, τὰ μετα-

χειρισμένα αυτοκίνητα τοῦ Δημοσίου τὰ ὅποια εἴποι μενα ὑπ' αὐτοῦ, τίθενται ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν εἰς κυκλοφορίαν ὡς ιδιωτικῆς χρήσεως.

παρ. 7. Ν.Δ. 3829/1958.

\*Αρθρον 3.

3. Τοῦ κατὰ τὰς ἀνωτέρω παραγράφους εφ' άπαξ προσθέτου ειδικοῦ τέλους ἐξαιροῦνται :

α) τὰ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ άρθρου 17 τοῦ Ν. 2367/1953 ἢ διατάξεων μεταγενεστέρων νόμων τυγχάνον ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν τελῶν κυκλοφορίας αυτοκίνητα, μὴ εφ' ὅσον διά τὰ αυτοκίνητα ταῦτα ἀπαλλάσσονται οἱ κἄχι αὐτῶν καὶ ἀπὸ τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν καὶ

β) τρίκυκλα αυτοκίνητα ποδήλατα χρησιμοποιούμενα μεταφορᾶς.

\*Αρθρον 5. Ν. 2367/1953.

\*Αρθρον 14.

'Υπολογισμὸς τῶν τελῶν κυκλοφορίας.

1. Ὡς βάσει ὑπολογισμοῦ τῶν τελῶν κυκλοφορίας καὶ κατηγορίαν αυτοκινήτων ὀχημάτων λαμβάνεται :

α) Διά τὰ αυτοκίνητα ποδήλατα (μοτοσυκλέττας) πάσης φύσεως, τὰ επιβατικά αυτοκίνητα, τὰ φορητὰ αυτοκίνητα μετὰ μονίμου κλειστοῦ ἀμαξώματος ὠφελίμου φορτίου μέχρις ἐνὸς τόννου καὶ τὰ ρυμουλκὰ ὀχημάτων, ἢ εἰς ἴσους ἰσχύος τοῦ κινητήρος αὐτῶν.

Ἡ φορολογήσιμος ἰσχύς ἐξευρίσκειται ὡς ἀκολούθως. Διά μὲν τὰ αυτοκίνητα ποδήλατα (μοτοσυκλέττας) βάσει τοῦ τύπου

$$\Delta 2 \times K = 1$$

15

Διά δὲ τὰ λοιπὰ αυτοκίνητα ὀχήματα, ἀνεξαρτήτως τῆς χρησιμοποιουμένου καυσίμου, βάσει τοῦ τύπου

$$\Delta 2 \times K = 1$$

20

Ἐνθα Δ = Διάμετρος κυλίνδρου εἰς ἑκατοστά, Κ = ἄρθρος κυλίνδρων καὶ Ι = φορολογήσιμος ἰσχύς τοῦ κινητήρος εἰς ἵππους.

Ἐν τῇ δευτέρᾳ ταύτῃ περιπτώσει, ἐάν ἡ προκύπτουσα φορολογήσιμος ἰσχύς ἀνὰ 1.000 κυβικὰ ἑκατοστά (ἢ λίτρον) κυλινδρισμοῦ ὄγκου κινητήρος εἶναι μικροτέρα τῶν ἵππων θὰ λαμβάνηται ἴση πρὸς ἐξ (6), ἐάν δὲ αὕτη εἶναι μεγαλύτερα τῶν ἐπτὰ (7) θὰ λαμβάνηται ἴση πρὸς ἐπτὰ (7). Ἡ τελικὴ φορολογήσιμος ἰσχύς εἰς ἵππους, εφ' ὧν ὁ ὑπολογίζονται οἱ φορολογικοὶ συντελεσταί, θὰ προκύπτῃ διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ ἀντιστοίχως τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ κινητήρος ἐπὶ 6 ἢ 7 κατὰ περίπτωσιν. Ἐάν ἡ φορολογική ἰσχύς ἀνὰ λίτρον κυλινδρικοῦ ὄγκου περιλαμβάνεται μετὰ 6 ἢ 7, ἡ τελικὴ φορολογήσιμος ἰσχύς παραμένει, ὡς ἐξάγει τὰ βάσει τοῦ ἀνωτέρω τύπου.

Διά τὸν ὑπολογισμὸν τῶν τελῶν, τὸ τυχόν προκύπτει κλάσμα ἵππου, βάσει μὲν τοῦ πρώτου τύπου στρογγυλοποιεῖται εἰς ἀκέραιον μονάδα ἢ ἡμισυ μονάδος κατὰ τὴν ἀρχὴν τῆς μεγίστης προσεγγίσεως, βάσει δὲ τοῦ δευτέρου τύπου, εφ' ὅσον μὲν εἶναι μεγαλύτερον ἢ ἴσον τοῦ ἡμίσεο ἵππου ἰσχύος λογίζεται ὡς ἀκέραιος ἵππος, εφ' ὅσον δὲ εἶναι κατώτερον τούτου ἀμελεῖται.

\*Αρθρον 5. Ν. 2367/1953.

\*Αρθρον 15.

1. Οἱ φορολογικοὶ συντελεσταὶ τῶν κατὰ ἐξάμηνον καταβλητέων τελῶν κυκλοφορίας ὀρίζονται κατὰ κατηγορίαν αυτοκινήτων ὀχημάτων ὡς ἀκολούθως :

**Α' ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ**

α) .....	
β) αυτοκίνητα επιβατικά βενζινοκίνητα	
Διά τούς από 1 - 10 ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς .....	350
Διά τούς από 11 - 17 ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος, ἀνά ἵππον εἰς δραχμὰς .....	700
Διά τούς από 18 καὶ ἄνω ἵππους ἰσχύος τοῦ κινητήρος εἰς δραχμὰς .....	1.050