

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Για το σχέδιο νόμου «περί άρσεως του περιορισμού της κυκλοφορίας κατηγοριών τίνων πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων, παροχής δυνατότητας ύφραεριοκινήσεως τών επιβατικών αυτοκινήτων Δ.Χ. τών περιοχών Πρωτεύουσας και Θεσσαλονίκης και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Προς την Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στὴ χώρα, βάσει τῶν στοιχείων πού υπάρχουν, πρὶν ἀπὸ τὸ ἔτος 1957 (συγκεκριμένα πρὸ τῆς 8.2.1957) ἦταν ἐλευθέρα ἡ κυκλοφορία πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων ὀχημάτων γενικὰ πάσης κατηγορίας καὶ χρήσεως. Ἀπὸ τοῦ ἔτους ὁμοῦ 1955 καὶ μετὰ εἶχε παρατηρηθεῖ μεγάλη αὐξηστὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων ὀχημάτων, ἰδιαίτερα δὲ τῶν φορτηγῶν καὶ τῶν λεωφορείων σὲ βάρος τῶν βενζινοκινήτων.

Ἀπὸ γιατί ἡ ἐπιμετάλλευσή τῶν πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων ἦταν οικονομικότερα ἀπὸ ἐκείνη τῶν βενζινοκινήτων, ἀφοῦ ἓνα πετρελαιοκίνητο αυτοκίνητο γιὰ τὴν κίνησή του καταναλίσκε λιγότερη ποσότητα καυσίμου γιὰ τὴν ἐκτέλεση τοῦ ἰδίου ἔργου, ἐπειδὴ ἡ τιμὴ (ἀξία) τοῦ πετρελαίου ἦταν μικρότερη ἀπὸ ἐκείνη τῆς βενζίνης καὶ ἐπειδὴ, τέλος, τὸ πετρέλαιο ἐπιβαρύνετο μὲ λιγότερους φόρους ἀπὸ ἐκείνους τῆς βενζίνης.

Ἡ ἀνωτέρω πλεονεκτικότερη θέστη τοῦ πετρελαιοκινήτου αυτοκινήτου, ἐδήγησε τοὺς αὐτοκινήτιστὲς σὲ μεγάλη κλίμακα εἰς ἀντικατάστασιν τῶν βενζινοκινήτων αυτοκινήτων αὐτῶν διὰ πετρελαιοκινήτων.

Ἔτσι σημειωνόταν συνεχῶς μείωσις στὶς ποσότητες βενζίνης πού εἰσαγόταν μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀντίστοιχο μείωσιν ἀπὸ εἰσφορὰς καὶ φόρους στὰ ἔσοδα τοῦ δημοσίου.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω ἀνέκυψε καὶ ὁ ἐξῆς σοβαρότερος λόγος: Ἡ αὐξημένη ζήτηση πετρελαίου θὰ εἶχε ἐπίδρασιν στὴ λειτουργία τοῦ Διυλιστηρίου λόγω τῆς τεραστίως μειώσεως τῆς καταναλώσεως βενζίνης πού θὰ παρήγετο ὑποχρεωτικὰ σὲ αὐτὸ καὶ πού θὰ ἀνέτρεπε τὴν οικονομικὴ ἰσορροπία τούτου, θὰ ὑποχρέωνε δὲ τὸ Κράτος σὲ πρόσθετο εἰσπραγμὴν μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν. Ἡ ἀναγκαστικὴ παραγωγή βενζίνης στὸ Διυλιστήριον σὲ προκαθορισμέναις ἀναλογίαις καὶ ἡ μεγάλη μείωσιν τῆς καταναλώσεως αὐτῆς θὰ δημιουργοῦσε σοβαρὸ πρόβλημα ἀκίνητοποίησεως τῆς παραγομένης βενζίνης ἡ ὁποία ἐξ ἄλλου δὲ θὰ μπορούσε νὰ διατεθεῖ στὸ ἐξωτερικόν ἐπειδὴ ἀνάλογη περίπτωσις ἀντιμετώπιζαν τὴν ἐποχὴ ἐκείνη σχεδὸν ὅλα τὰ Ἑυρωπαϊκὰ Κράτη.

Γιὰ ὅλους τοὺς ἀνωτέρω λόγους, τὴν 8ην Φεβρουαρίου 1957, ὁ τότε Ὑπουργὸς Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων ἐξέδωσε τὴν μὲ ἀριθμὸ 114018 ἀπόφασιν διὰ τῆς ὁποίας ἀπαγορεύθηκε ἡ χορήγησις ἀδειῶν κυκλοφορίας σὲ πετρελαιοκίνητα ἐπιβατικὰ αυτοκίνητα, σὲ σχολικὰ λεωφορεῖα καὶ σὲ ἐλαφρὰ φορτηγὰ αυτοκίνητα ἰδιωτικῆς χρήσεως ὠφελίμου φορτίου δύο (2) τόνων καὶ κάτω. Γιὰ τὰ φορτηγὰ αυτοκίνητα ἰδιωτικῆς χρήσεως ὁ ἄνω περιορισμὸς μὲ βάση τὸ ὠφέλιμο φορτίον αὐτῶν τροποποιήθηκε καὶ ἀντὶ αὐτοῦ καθωρίσθηκε νὰ ἰσχύει ὁ ἴδιος περιορισμὸς γιὰ τὰ αυτοκίνητα αὐτὰ μικτοῦ φορτίου 4000 χιλιόγραμμα καὶ κάτω (βλ. ἀρθρον 1 παρ. 2 Ν.Δ. 529/1970). Ἐπειδὴ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ ἀκυρώθηκε ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, γιὰ τὸ ἴδιο θέμα ἐκδόθηκε ἡ μὲ ἀριθμὸ 2089 ἀπὸ 19 Νοεμβρίου 1957 Πράξις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἡ ὁποία ἐπὶ συνέχειας κυρώθηκε μὲ τὸ ἀρθρον 3 τοῦ Ν.Δ. 3839/1958.

Παράλληλα μὲ τὸν ἴδιον ὡς ἄνω νόμο παρασχέθηκε ἡ δυνατότητα νομιμοποιήσεως τῶν, ἀπὸ 11.2.1957 μέχρι τὴν ἐκδόσιν τοῦ νόμου τούτου (20.9.1958), ἄνευ ἀδείας κυκλοφορίας τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν, αυτοκινήτων πού εἶχαν στὸ μεταξὺ τεθεῖ σὲ κυκλοφορίαν μὲ πετρελαιοκίνητην μὲ καταβολὴ ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἐφ' ἅπαξ προσθέτου εἰδικοῦ τέλους δραχ. 1.000 κατὰ φορολογητέον ἵππο. Μὲ διατάξεις τοῦ ἰδίου

ὡς ἄνω νόμου καὶ γιὰ τὸ σχεπὸ αὐτὸ τῆς ἐξισώσεως τῶν ὄρων ἐπιμετάλλευσεως πετρελαιοκινήτου καὶ βενζινοκινήτου αυτοκινήτου, ἀλλὰ καὶ γιὰ ἀνάκτησιν ἀπὸ τὸ Διμόσιον ἐνὸς μέρους τοῦ ἐσοδοῦ πού ἀπωλέσθηκε, ὅπως ἀναφέρεται ἀνωτέρω, ἐκτελέσθηκε αὐξηστὴ στὰ τέλη κυκλοφορίας τῶν πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων.

2. Υφιστάμενη κατάστασις.

Μέχρι τὸ ἔτος 1973 οἱ περιορισμοὶ δὲν εἶχαν δημιουργηθεῖς περὶ αὐτὰ ἐπὶ τὴν Ἑθνικὴ Οἰκονομία.

Μὲ τὴν δημιουργίαν τοῦ καρτέλ τῶν χωρῶν πού παράγουσι πετρέλαιο καὶ τὴν ἀπότομην ἀνατίμησίν του, μετὰ τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1973, ἡ κατάστασις ἄλλαξε. Ἡ δαπάνη γιὰ ἐνέργεια αὐξηθῆκε —δυσανάλογα— καὶ προκαλέσει σοβαρὸ κλονισμὸν στὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν. Ἔτσι δημιουργήθηκε ὀξύτατο ἐνεργειακὸ πρόβλημα μὲ ἄμεση συνέπειαν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην ἀλλαγῆς τῆς παραδοσιακῆς ἐνεργειακῆς πολιτικῆς. Ἄν καὶ ὁ βασικὸς στόχος τῆς πολιτικῆς αὐτῆς παραμένει ὁ ἴδιος (ἐνεργειακὴ ἐπάρκεια), ἐπιβάλλεται ἡ περιεστῆσις ἐπὶ τὴν χάραξιν τῆς ἐνεργειακῆς πολιτικῆς.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἄνω περιορισμῶν συμπεριλαμβάνεται ἐπὶ τὴν ἐνεργειακὴν πολιτικὴν, μεταξὺ τῶν ἄλλων, ὁ βραχυχρόνιος στόχος τῆς μειώσεως τῆς ἀνὰ μονάδα προϊόντος καταναλισκομένης ἐνεργείας (περιορισμὸς τῆς σπατάλης ἐπὶ τὴν καταναλωσὴν ἐνεργείας γιὰ τὴν ἐπιλογὴν ὀλιγοτέρου ἐνεργειακοῦ τεχνολογίας καὶ γιὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ὑπάρχουσας). Ἔτσι ἡ μεθοδομένη ἐξοικονόμησις ἐνεργείας πρέπει νὰ ἐπιδιώκεται σὲ ὅλους τοὺς τομείς.

Ἐπειδὴ οἱ μεταφορὲς ἀπορροφοῦν τὸ 1/5 περίπου τῆς συνολικῆς καταναλώσεως ἐνεργείας καὶ τροφοδοτοῦνται σχεδὸν ἀποκλειστικὰ μὲ προϊόντα τοῦ πετρελαίου, στὰ πλαίσια τῆς νέας ὡς ἄνω ἐνεργειακῆς πολιτικῆς πού διαμορφώθηκε στὸ τομέα τούτου, ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιτευχθῆ ἡ μείωσιν τῆς ὡς ἄνω καταναλώσεως καὶ ἡ ὑποκατάστασις διαφόρων μορφῶν ἐνεργείας, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τὴν ἐξωτερικὴν καὶ ἐπὶ τὸ συνολικὸν κόστος τῆς ἐνεργείας.

Γιὰ τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν καὶ μὲ βάση τὶς ἀνωτέρω ἐπιδιώξεις, οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ φορεῖς κατάρτισαν διάφορες μελέτες ἀπὸ τὶς ὁποίας προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα:

Ἡ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΤΗΖΕΛ ΓΙΑ ΚΑΥΣΙΜΟ ὙΛΗ ΣΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Ἡ ποιότητα τοῦ ντῆζελ πού χρησιμοποιεῖται ἐπὶ τὴν Χώρα εἶναι σὲ περιεκτικότητι σὲ θεῖον 0,7% (15.3.1980) καὶ ἡ περιεκτικότητι αὐτὴ πρόκειται νὰ μειωθεῖ μὲ στόχον τὸ 0,3%, γιὰ νὰ ἀκελυθῆσιν οἱ ἀντίστοιχοι προδιαγραφῆς τῆς ΕΟΚ. Ἐξίχεσις ἀποτελεῖ τὸ ντῆζελ τὸ ὁποῖον διατίθεται στὰ ἀστικά λεωφορεῖα πού ἀπὸ τὸ 1975 γιὰ λόγους προστασίας τοῦ περιβάλλοντος εἶναι σὲ περιεκτικότητι σὲ θεῖον 0,5% («πράσινο πετρέλαιο»).

Τὸ δημοσιονομικὸ ἔλλειμμα τοῦ Δημοσίου (φόροι) πού προκύπτει ἀπὸ τὴν πετρελαιοκίνησιν (γιὰ σημερινὴ τιμολόγησιν ντῆζελ καὶ βενζίνης) ὑπολογίζεται σὲ 12,18 δρχ. μὲς ἀνὰ λίτρο ὑποκαθιστωμένης βενζίνης γιὰ τὰ αυτοκίνητα ταξὶ τῶν πόλεων καὶ 12,02 δρχ. μὲς ἀνὰ λίτρο γιὰ ἐκείνα τῆς ἐπαρχίας.

Στὶς περισσότερας χώρας τῆς Ἑυρώπης ἡ τιμὴ τοῦ ντῆζελ γιὰ κίνησιν εἶναι χαμηλότερη ἀπὸ τὴν τιμὴ τῆς βενζίνης μὲ ἐξίχεσιν τὶς χώρας Ἀγγλίαν, Γερμανίαν καὶ Ἑλβετίαν στὶς ὁποίας οἱ τιμῆς εἶναι περίπου ἴσες. Τὸ αὐτὸ παρατηρήθηκε καὶ στὶς Ἡνωμέναις Πολιτεῖαις τῆς Ἀμερικῆς (ΗΠΑ) (Ἰούλιος 1979).

Στὰ κράτη μέλη τῆς ΕΟΚ ἡ χρεῖσιν ντῆζελ γιὰ τὴν κίνησιν τῶν κάθε κατηγορίας καὶ χρήσεως αυτοκινήτων εἶναι ἐλευθέρα.

Ἡ διεθνὴν τιμὴ τοῦ ντῆζελ εἶναι χαμηλότερη ἀπὸ τὴν ἀντίστοιχον τιμὴν τῆς βενζίνης.

Ἡ καταναλωσὴ ἐνὸς ντῆζελκίνητηρα εἶναι χαμηλότερη λόγω καλλιτέρου βαθμοῦ ἀποδόσεως τούτου ἀπὸ τὴν καταναλωσὴν ἐνὸς ἀναλόγου βενζινοκίνητηρα διὰ τὴν παραγωγήν τοῦ αὐτοῦ (ἰδίου) μεταφορικοῦ ἔργου μὲ τὶς αὐτὲς περιπτώσεις

συνθήκες. Η διαφορά αυτή παρατηρείται έντονότερη στις άστικές περιοχές που οι κυκλοφοριακές συνθήκες δεν επηρεάζουν την κατανάλωση του ντίζελ-λοκίνητηρα τόσο, όσο την κατανάλωση του βενζινοκίνητηρα.

Στις περιοχές εκτός πόλεως ή στα μικρά άστικά κέντρα ή αυτή ως άνω διαφορά ελαττώνεται.

Η χρησιμοποίηση του ντίζελ αντί της βενζίνης προσφέρει στην εθνική οικονομία εξοικονόμηση καυσίμου και εξοικονόμηση συναλλάγματος, όπως στον κατωτέρω πίνακα αναγράφεται:

Πίνακας: Ισοδύναμες ποσότητες βενζίνης και ντίζελ

Ισοδύναμες ποσότητες	βενζίνη	ντίζελ	εξοικον. εξοικον.	
			σε ποσότητα	συνάλλ.

Κυκλοφορία στη πόλη

λίτρα	1	0,70	30%	
KG	1	0,79	21%	22,7%

Κυκλοφορία εκτός πόλεως

λίτρα	1	0,78	22%	
KG	1	0,88	17%	13,0%

Ο ντίζελ-λοκίνητηρας σε σύγκριση με τον αντίστοιχο βενζινοκίνητηρα διαφέρει πρόσθετα στα εξής σημεία:

— Είναι βαρύτερος και ακριβότερος από έναν όμοιο βενζινοκίνητηρα.

— Έχει τη διπλάσια διάρκεια ζωής περίπου γιατί η κατασκευή του είναι ισχυρότερη και λειτουργεί σε χαμηλότερες στροφές.

— Έχει το μισό (1/2) περίπου χιλιόμετρικό κόστος συντήρησης γιατί δεν περιέχει εξαρτήματα με μεγάλη ανθεκτικότητα.

Από πλευράς καυστηρίων ο ντίζελ-λοκίνητηρας διαφέρει σε σύγκριση με τον βενζινοκίνητηρα στα εξής σημεία:

— Εκπέμπει μικρότερες ποσότητες οξειδίου του αζώτου και υδρογονανθράκων, άσημαντες ποσότητες μονοξειδίου του άνθρακος και καθόλου ενώσεις μεθύδου.

— Εκπέμπει σημαντικά μεγαλύτερη ποσότητα οξειδίου του θείου, σύμφωνα με την υφιστάμενη περιεκτικότητα του ντίζελ σε θείο, και αιθάλη όταν ο κίνητηρας είναι ελαττωματικός. Πρόσθετα ο ντίζελ-λοκίνητηρας έχει και το μειονέκτημα της δυσάρεστης οσμής του καυσίμου σε σχέση με τη βενζίνη (ή εκπομπή αιθάλης από έναν ελαττωματικό ντίζελ-λοκίνητηρα γίνεται άμεσα αντιληπτή και προειδοποιεί ότι ο κίνητηρας εκτός από τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, έχει πιθανώς και αυξημένη κατανάλωση καυσίμου. Τοιαύτη έμφανη ένδειξη δεν περιέχει ένας ελαττωματικός βενζινοκίνητηρας που τα καυστήρια σπανίως γίνονται αντιληπτά).

Εξ άλλου η υφιστάμενη σήμερα υποδομή παραγωγής και εμπορίας καυσίμων είναι σε θέση να καλύψει την απαιτούμενη ποσότητα πετρελαίου ντίζελ, λόγω πετρελαιοκινήσεως των παρακάτω αναφερομένων κατηγοριών αυτοκινήτων έναντι υποκαθιστώμενης αντίστοιχης ποσότητας βενζίνης, χωρίς να γίνει διατάραξη στη λειτουργία των διυλιστηρίων της Χώρας και στην οικονομική ισορροπία αυτών. (Βάσει στοιχείων του έτους 1979 ή κατανάλωση βενζίνης της Χώρας ήταν 1,86 δις. λίτρα έναντι 3,9 δις. λίτρα κατανάλωσης ντίζελ—πετρελαίου).

Σημειώνεται ότι από τη διύλιση άργου πετρελαίου, κατά κανόνα τα προϊόντα βενζίνης είναι το 15%, ενώ τα προϊόντα ντίζελ—πετρελαίου—το διπλάσιον αυτού (30%).

Συμπερασματικά η κίνηση των αυτοκινήτων με πετρελαιο επιτυγχάνει συγχρόνως τα εξής, συνοπτικά, θετικά αποτελέσματα:

— Εξοικονόμηση καυσίμων λόγω καλλιτέρου βαθμού αποδόσεως του πετρελαιοκίνητηρα.

— Με την προϋπόθεση ότι η συντήρηση του πετρελαιοκίνητηρα θα γίνεται κανονικά συνεισφέρει στην προστασία του περιβάλλοντος γιατί τα καυστήρια είναι λιγότερο ελαβερά (δηλητηριώδη) σε σύγκριση με εκείνα (τα καυστήρια) της βενζίνης. Ίδια μάλιστα όταν η περιεκτικότητα σε θείο του ντίζελ θα μειωθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές της ΕΟΚ από 0,7% σε 0,5% και αργότερα σε 0,3%.

— Συναλλαγματικό όφελος για την εθνική οικονομία: Γιατί η τιμή του ντίζελ στη διεθνή αγορά είναι κατά κανόνα μικρότερη της τιμής της βενζίνης κατά μερικές δεκάδες δολλαρίων, ο τόννος. Γιατί υπάρχει σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας (απαιτείται σημαντικά μικρότερες ποσότητες ντίζελ έναντι βενζίνης για την εκτέλεση του αυτού έργου). Γιατί ο πετρελαιοκίνητηρας έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και μειωμένο κόστος συντήρησης.

— Σημαντική ωφέλεια των εκμεταλλευτών των πετρελαιοκινουμένων αυτοκινήτων των.

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΓΙΑ ΚΑΪΣΙΜΟ ΓΛΗ ΣΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

(Υγραέριο ίσον μίγμα προπανίου C3 H8 και βουτανίου C4 H10):

Από τη γενόμενη σχετική μελέτη προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

α) Από την εφαρμογή της υγραεριοκινήσεως των αυτοκινήτων ταξί, αυτών που έχουν έδρα διοικητική μονάδα που βρίσκεται στις περιοχές Πρωτεύουσας και της Θεσσαλονίκης για λόγους κυρίως υποδομής, κόστους διανομής κλπ., θα προκύψει εξοικονόμηση ενέργειας της τάξεως του 15%.

β) Λόγω της, κατά τα άνω μειωμένης ποσότητας υγραερίου σε σχέση προς τη βενζίνη, επέρχεται εξοικονόμηση συναλλάγματος ή όποια, με τις σημερινές τιμές βενζίνης και υγραερίου (οι διεθνείς τιμές του υγραερίου παρουσιάζουν αστάθεια) ανέρχεται σε 118 εκατ. δραχμές για την περίπτωση που θα υγραεριοκινήσουν και τα 14.000 τόν αριθμό αυτοκίνητα ταξί της περιοχής της Πρωτεύουσας και της Θεσσαλονίκης.

γ) Τα καυστήρια του υγραερίου έχουν (περιέχουν) λιγότερες βλαβερές ουσίες από εκείνες της βενζίνης. Έτσι η χρησιμοποίηση του υγραερίου στα αυτοκίνητα, κυρίως στα μεγάλα άστικά κέντρα, συνεισφέρει στην προστασία του περιβάλλοντος.

δ) Παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης εναλλακτικού καυσίμου στις μεταφορές, εκτός της βενζίνης και του πετρελαίου, και τη δυνατότητα εξοικειώσεως του τομέα των μεταφορών στη χρησιμοποίηση γενικώς καυσίμων υπό πίεση.

Η εφαρμογή της υγραεριοκινήσεως έχει τα εξής μειονεκτήματα:

α) Επιφέρει μείωση των δημοσίων εσόδων (επειδή τα έσοδα του Δημοσίου από την κατανάλωση βενζίνης—φόροι και δασμοί—είναι μεγαλύτερα από εκείνα από την κατανάλωση υγραερίου).

β) Οι διεθνείς τιμές του υγραερίου, ως αναφερόμενη άνωτέρω, παρουσιάζουν αστάθεια και δυσχεραίνουν τον προγραμματισμό για το μέλλον. Η καλλιτέρα αξιοποίηση του υγραερίου για την εθνική οικονομία προκαλείται από τη χρησιμοποίησή του στην οικιακή χρήση, ως υποκατάστατο της ηλεκτρικής ενέργειας.

γ) Για την εφαρμογή της υγραεριοκινήσεως απαιτούνται πρόσθετα εγκαταστάσεις για τη διακίνηση του καυσίμου και για τη μετατροπή των αυτοκινήτων.

δ) Το υγραέριο λόγω των χαρακτηριστικών αυτού και του τρόπου χρησιμοποίησης (υπό πίεση) απαιτεί, σε σχέση με τη βενζίνη και το ντίζελ αυστηρότερους κανονισμούς χρήσεως και συστηματικότερο έλεγχο της εφαρμογής των ως και μεγάλη υπευθυνότητα εκείνων που το χρησιμοποιούν.

3. Βασικές αρχές του νομοσχεδίου.

Βασικός στόχος του νομοσχεδίου είναι, όπως, στον τομέα των μεταφορών, επιτυγχάνει η μεγαλύτερη δυνατή εξοικονόμηση καυσίμων χωρίς συγχρόνως μείωση του εκτελουμένου μετά-

φορικού έργου με τα σημερινά όρελά που αναμενόμενα και που αναμένεται να προκύψουν για την εθνική οικονομία γενικότερα (εξοικονόμηση συναλλαγματος, προστασία του περιβάλλοντος κλπ.).

Για το σκοπό τούτο, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, προβλέπεται, όπως έχει ανακοινώσει η Κυβέρνηση, η προαιρετική, εθελούσια πετρελαιοκίνηση των κατωτέρω κατηγοριών αυτοκινήτων οχημάτων, τα οποία σήμερα, βάσει της κειμένης νομοθεσίας (ως αναφέρεται στην εισαγωγή της παρούσης), δεν επιτρέπεται να κινούνται (λειτουργούν) με πετρελαιοκίνητηρα: α) των επιβατικών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (μετά η χωρίς μεταρτη—ταξί, αγοράϊά) — όλες της χώρας.

β) των σχολικών λεωφορείων. Δηλαδή η υφιστάμενη απαγόρευση για χρήση των καυσίμων ύλης του πετρελαίου παραμένει μόνο για τα επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως και για τα φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως μικτού φορτίου μέχρι και 4 τόνους, όλες της χώρας.

Η παροχή δυνατότητας προαιρετικής πετρελαιοκίνησεως και των αυτοκινήτων αυτών άφείηκε να αντιμετωπισθεί για άρκετα μόλις τελευταίον οι σχετικές μελέτες που άδουη συνεχίζονται με την έπαιτηία του Έθνικου Συμβουλίου Ένεργειας. Παράλληλα πρέπει να υπάρχει χρόνος ώστε να εξασφαλισθούν οι προϋποθέσεις και η ύποδομή εφαρμογής του μέτρου.

Τα αυτοκίνητα οχήματα στα όποια, κατά τα άνω, θά επιτρέπεται, μετά την ψήφιση του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η προαιρετική πετρελαιοκίνηση άνερχονται:

Επιβατικά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως: 26.000. Από αυτά 700 τόν αριθμός ήδη από του έτους 1958 είναι πετρελαιοκίνητα.

Σχολικά λεωφορεία: 2000 περίπου.

Από τα άνωτέρω αυτοκίνητα ταξί, όπως υπολογίζεται, θά πετρελαιοκίνηθεί σταδιακά ποσοστό μέχρι 74%.

Μετά τα άνωτέρω άναφέρονται τα άποτελέσματα των κατωτέρω ύπολογισμών που έγιναν (συναλλάγματος, ώρελαίας κλπ.) για την περίπτωση της πετρελαιοκίνησεως ποσοστώς 74% από το σύνολο (26.000) αυτοκινήτων ταξί:

Κόστος άντικαταστάσεως των κινήτρων:

Συναλλαγματικό: 808 έκατ. δρχ.

Σύνολο (συναλλαγματικό και δραχμικό): 2077 έκατ. δρχ.

Ποσότητες καυσίμου:

Υποκαθιστωμένη ποσότητα βενζίνης: 126.421 τόννοι κάθε χρόνο.

Άπαιτουμένη ποσότητα πετρελαίου: 104.435 τόννοι κάθε χρόνο.

Εξοικονόμηση καυσίμου: 17%.

Ετήσιο συναλλαγματικό όρελος από το καύσιμο: Λόγω της διαφοράς των διεθνών τιμών βενζίνης και πετρελαίου (ντζέελ) και λόγω της άπαιτουμένης μειωμένης ποσότητας καυσίμων για το αυτό έργο 523 έκατ. δρχ. κάθε χρόνο.

Χρόνος άποστέσεως του συναλλαγματικού κόστους:

Συναλλαγματικό κόστος 808 έκατ. δρχ.

= 1.5 χρόνι:α

Ετήσιο συναλλ. όρελος 523 έκατ. δρχ.

Πέρα των 1.5 χρόνων, όποτε θά έχει συντελεσθεί η άπόσθεση του συναλλαγματικού κόστους, για την πετρελαιοκίνηση της εν λόγω κατηγορίας αυτοκινήτων, η εθνική οικονομία θά ώφελείται 523 έκατ. δραχμές κάθε χρόνο. Ο άνω χρόνος άποστέσεως του συναλλαγματικού κόστους θά είναι στην πραγματικότητα μικρότερος, επειδή ήδη στην έλληνική αγορά υπάρχει μεγάλος αριθμός άδισθέτων πετρελαιοκίνητρων.

Οι ένδιαφερόμενοι έκμεταλλευταί των αυτοκινήτων ταξί που θά μπορούν να πετρελαιοκίνηθουν, με την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου θά έχουν ισχυρό οικονομικό κίνητρο να στραφούν προς τη πετρελαιοκίνηση των αυτοκινήτων των, επειδή, πέρα των άλλων ώφελειών που άναμενόμενα μόνο από τη διαφορά της τιμής του καυσίμου (βενζίνης — πετρελαίου) θά έχουν ετήσια κέρδη τα κατωτέρω χρηματικά ποσά, κατά περίπτωση, λαμβανόμενου ύπ' όψη του έκτελουμένου, σε χιλιάδες, μεταφορικού έργου:

Αυτοκίνητα ταξί

Περιοχή	Κέρδος ετήσιο από τη διαφορά του καυσίμου (δρχ./έτος/ταξί)
Περιοχή Πρωτευούσης	247.520 δρχ.
Περιοχή Θεσσαλονίκης	216.580 δρχ.
Έπαρχιακά πόλεις	144.840 δρχ.

Ανάλογα άποτελέσματα άναμένονται και για τα σχολικά λεωφορεία.

Άλλος βασιικός στόχος του νομοσχεδίου που προτείνεται είναι η παροχή της δυνατότητας ύγραεροκίνησεως των αυτοκινήτων ταξί των περιοχών Πρωτευούσης και της πόλεως της Θεσσαλονίκης.

Η ύγραεροκίνηση των αυτοκινήτων ταξί των λοιπών περιοχών της χώρας προτείνεται όπως μη επιτραπεί επειδή είναι άντικοινωνική ή διακίνηση του ύγραερίου στην έπαρχια.

Τα επιβατηγά αυτοκίνητα ταξί των περιοχών Πρωτευούσης και Θεσσαλονίκης τα όποια θά μπορούν να κινούνται (λειτουργούν) και με ύγραέριο άνερχονται σε 14.000 περίπου.

Τα σχετικά οικονομικά μεγέθη για την ύγραεροκίνηση των αυτοκινήτων αυτών έχουν ως κατωτέρω:

Κόστος ύγραεροκίνησεως — (βυτιοόρεα, δεξιαμενές, πρατηρίων κλπ.): 700 έκατ., από τα όποια το 66% σε συνάλλαγμα.

Άπαιτουμένη ποσότητα ύγραερίου: 77.246 τόννοι κάθε χρόνο ή 118.272 χιλιάδες λίτρα.

Υποκαθιστωμένη ποσότητα βενζίνης: 91.167 τόννοι κάθε χρόνο ή 107.519 χιλιάδες λίτρα.

Εξοικονόμηση καυσίμου: Πέριπου 15%.

Ετήσιο συναλλαγματικό όρελος από το καύσιμο: 4.046 έκατ. δολάρια ή 178 έκατ. δραχμές κάθε χρόνο (επειδή θά άπαιτείται μειωμένη ποσότητα ύγραερίου).

Χρόνος άποστέσεως του συναλλαγματικού κόστους: 2,6 χρόνια.

Το προς νομοθετική λήψη μέτρο που προτείνεται της πετρελαιοκίνησεως και της ύγραεροκίνησεως των άνωτέρω κατηγοριών αυτοκινήτων οχημάτων θά έχει, όπως άναμενόμενα, πολλαπλή έπωφελή έπίδραση στην Έθνική Οικονομία. Η εφαρμογή όμως του μέτρου αυτού έπιφέρει και άπώλεια έσόδων στον Κρατικό Προϋπολογισμό από τη μη είσπραξη των φόρων, που άναλαγούν επειδή θά μειωθεί η κατανάωση καυσίμου (βενζίνης), λαμβανόμενου ύπόψη της διαφορετικής τιμολογήσεως της βενζίνης, του ύγραερίου και του ντζέελ.

Για να καλυφθούν μερικώς οι άπώλειες στα έσοδα του Δημοσίου που θά προκύψουν από την πετρελαιοκίνηση και την ύγραεροκίνηση των αυτοκινήτων ταξί, προβλέπεται στο νομοσχέδιο όπως, όσοι κάτοχοι τέτοιων αυτοκινήτων κάμουν χρήση του μέτρου που λαμβάνεται, καταβάλλουν τα σε αυτό (το νομοσχέδιο) άναμενόμενα χρηματικά ποσά.

Τα χρηματικά αυτά ποσά καθορισθήκανε έτσι ώστε το μέτρο να δίδει οικονομικά κίνητρα για να στραφούν οι ένδιαφερόμενοι προς την πετρελαιοκίνηση ή την ύγραεροκίνηση των αυτοκινήτων των.

4. Άνάλυση των άρθρων του νομοσχεδίου.

Για το άρθρο 1:

Οι διατάξεις του άρθρου τούτου ύλοποιούν τη βασιική άρχή του νομοσχεδίου που άναφέρεται στην άρση του ύπαρχοντος περιορισμού για τη λειτουργία (κίνηση) των αυτοκινήτων ταξί και των σχολικών λεωφορείων με πετρελαιοκίνητηρα.

Τούτο επιτυγχάνεται νομοτεχνικά με την άντικατάσταση των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 της Πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου άριθ. 2029/1957 ή όποια κωρώθηκε με το άρθρο 3 του Ν.Α. 3839/1958.

Οι διατάξεις αυτές αίτιολογούνται άρκετα με τα άναφερόμενα στις προηγούμενες παραγράφους.

Έκτός των αίτιολογήσεων αυτών για μερικές διατάξεις του άρθρου 1 για τις όποιες δεν προκύπτει ο σκοπός που προτείνονται για θέσιση, σημειούνται τ' άκόλουθα:

α) Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου που αναλύεται προβλέπει να επιτραπεί η λειτουργία των αυτοκινήτων ταξί και των σχολικών λεωφορείων με πετρελαιοκινητήρα από 1ης Ιανουαρίου 1981. Τούτο κρίθηκε αναγκαίο και σκόπιμο ώστε να δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος για να προσφερθεί μεγαλύτερος αριθμός πετρελαιοκινητήρων και αυτοκινήτων από περισσότερους προμηθευτές για να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες ανταγωνισμού προς οικονομικό όφελος των ενδιαφερομένων.

Η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της ίδιας ως άνω παραγράφου 4 προβλέπει την παροχή προς τη Διοίκηση νομοθετικής εξουσιοδότησης ώστε με την έκδοσή π. 2/των να θεσπίζονται τεχνικοί όροι που θα καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές χορηγήσεως άδειων κυκλοφορίας για πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα.

Τέτοιοι τεχνικοί όροι είναι ανάγκη να καθορισθούν για να αποφεύγεται η κίνηση (λειτουργία) των αυτοκινήτων, με πετρελαιοκινητήρες μεγάλων κυβισμών, που προκαλούν εθραά των αυτοκινήτων (σε μικρό μέγεθος αυτοκίνητα, τοποθέτηση πετρελαιοκινητήρα μεγάλου κυβισμού) και που δεν επιτυγχάνεται και ο στόχος που τάχθηκε της εξοικονομήσεως καυσίμων. Ακόμη απαιτείται να θεθούν τεχνικοί όροι ώστε η αντικατάσταση των βενζινοκινητήρων δια πετρελαιοκινητήρων να γίνεται σύμφωνα προς τους κανόνες της τέχνης (τοποθέτηση του πετρελαιοκινητήρα σύμφωνα προς τις υπό του εργοστασίου κατασκευής-διδόμενες τεχνικές προδιαγραφές, η εφαρμογή παρομοίων τεχνικών προδιαγραφών, έλεγχος της απόδοσης κυκλοφορίας των μετατρεπομένων αυτοκινήτων, θέσπιση περιορισμών για τις τυχόν επεκτιμώμενες ελαβερές υσίες από την κακή λειτουργία του πετρελαιοκινητήρα κλπ.).

β) Αναφέρεται στις προηγούμενες παραγράφους της παρούσης ότι όταν το έτος 1958 απαγορεύθηκε η κυκλοφορία πετρελαιοκινήτων επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ και ΔΧ, σχολικών λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων ΙΧ μέχρι 4 τόνων μικτού φορτίου, συγχρόνως νομιμοποιήθηκε και η κυκλοφορία για όσα τέτοια αυτοκίνητα είχε γίνει από τους κατόχους τους μετατροπή για να λειτουργούν με πετρελαιοκινητήρα. Αυτά τα αυτοκίνητα κυκλοφορούν και μέχρι σήμερα φυσικά με πετρελαιοκινητήρα.

Για λόγους ίσης μεταχείσεως επιτρέπεται στα αυτοκίνητα αυτά που ανήκουν στη κατηγορία των ταξί και των σχολικών λεωφορείων να αντικαθίστανται με άλλα επίσης πετρελαιοκίνητα. Δηλαδή και εις τους κατόχους των αυτοκινήτων τούτων παρέχεται η δυνατότητα να κάμουν χρήση των λαμβανόμενων μέτρων.

Τον άνωτέρω σκοπό εκπληρούν οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου που αναλύεται.

γ) Με τις διατάξεις του άρθρου 4 του νόμου 33/1975 έχουν απαλλαγεί από τα τέλη κυκλοφορίας, ως και από τα τέλη σταθμεύσεως, τα βενζινοκίνητα επιβατηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως.

Διά τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας δεν έγιναν οι άνωτέρω απαλλαγές. Γι' αυτά καταβάλλονται τα τέλη αυτά όπως όρίζονται από τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν.Δ. 3839/1958 (200 δραχ. ανά ίππον ισχύος κάθε εξάμηνου).

Επειδή με το νομοσχέδιο θα επιτρέπεται γενικά η πετρελαιοκίνηση σε όλα τα αυτοκίνητα ταξί της χώρας και για να μη πληρώνουν οι κάτοχοι αυτών τα ως άνω τέλη για τα αυτοκίνητά τους αυτά, προτείνονται οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου που αναλύεται με τις όποιες προβλέπεται απαλλαγή από τα άνωτέρω τέλη όλων των κατόχων πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων ταξί.

δ) Τα κατασκευαστικά δεδομένα των βενζινοκινητήρων διαφέρουν από εκείνα των πετρελαιοκινητήρων. Η διαφορά οφείλεται στη διάφορη συμπεριφορά των καυσίμων της βενζίνης και του πετρελαίου (ανάπτυσσόμενες πιέσεις, σημείο αναφλέξεως καυσίμου, στροφές κινητήρα κλπ.).

Όπως κατά κανόνα η πραγματική ισχύς του βενζινοκινητήρα είναι μεγαλύτερη εκείνης του πετρελαιοκινητήρα με τον ίδιο κυλινδρισμό.

Έτσι για να πετύχουμε τις ίδιες επιδόσεις και την αυτή συμπεριφορά στους θρόμους των πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων και τα βενζινοκίνητα θα πρέπει, σε περίπτωση χρησιμοποίησης επί του αυτού αυτοκινήτου πετρελαιοκινητήρας αντί βενζινοκινητήρας, ο πετρελαιοκινητήρας αυτού να έχει κυλινδρισμό κατά κανόνα σχετικώς μεγαλύτερο από τον βενζινοκινητήρα.

Ο εόρος όμως καταναλώσεως που καταβάλλεται κατά την εισαγωγή επιβατικών αυτοκινήτων είναι ο ίδιος τόσο για τα βενζινοκίνητα όσο και για τα πετρελαιοκίνητα τέτοια αυτοκίνητα.

Για το λόγο τούτο λαμβάνεται πρόνοια με την παράγραφο 9 του άρθρου που αναλύεται και προβλέπεται ο εόρος αυτός να μειώνεται κατά 25.000 δραχμές προκειμένου για εισαγωγή πετρελαιοκινήτου επιβατικού αυτοκινήτου που θα χρησιμοποιηθεί σαν ταξί, ώστε να επιτυγχάνεται εαυτικώς ίση μεταχείριση μεταξύ βενζινοκινήτου και πετρελαιοκινήτου επιβατικού αυτοκινήτου υπό την άνωτέρω έννοια.

ε) Με τις διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου που αναλύεται αυξάνεται ο εόρος καταναλώσεως που καταβάλλεται σήμερα επί του πετρελαίου έσωτερικής καύσεως και του μίγματος προπανίου και βουτανίου (ύγραέριον) κατά 0,20 και 0,46 δραχ. ανά λίτρο αντίστοιχως. Η μικρά αυτή αύξηση του εόρου καταναλώσεως αποσκοπεί στη κάλυψη μέρους των εσόδων που θα χάσει το Δημόσιο λόγω της υποκαταστάσεως της καταναλώσεως βενζίνης με κατανάλωση ντίζελ, και ύγραερίου και της ύψηλοτέρας φορολογικής επιβαρύνσεως της βενζίνης.

Για το άρθρο 2:

Οι διατάξεις του άρθρου τούτου επίσης υλοποιούν την άλλη βασική αρχή του νομοσχεδίου για την ύγραεριοκίνηση των επιβατηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (ταξί—άγοραία) στις άδειες κυκλοφορίας αυτών που αναγράφεται σαν έδρα διοικητική μονάδα (Δήμος ή Κοινότητα) που βρίσκεται μέσα στις περιοχές Πρωτεύουσας ή της εφύτερης πόλεως της Θεσσαλονίκης.

Στις προηγούμενες παραγράφους της παρούσης αρκετά αιτιολογούνται οι σχετικές ρυθμίσεις.

Πέρα αυτών των αιτιολογήσεων, σημειούται ότι σήμερα στη χώρα δεν υπάρχουν σχετικοί κανονισμοί που να καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές λειτουργίας του συστήματος της ύγραεριοκίνσεως των αυτοκινήτων όχημάτων γενικά, που να περιλαμβάνουν και τις συναφείς έγκυραστάσεις και τα μέσα διακινήσεως του ύγραερίου και των άλλων επικινδύνων υλών (ευστοφορά, πρατήρια διαθέσεως ύγραερίου κλπ.).

Για το λόγο τούτο λαμβάνεται σχετική πρόνοια με διάταξη του άρθρου που αναλύεται. Συγκεκριμένα δια της διατάξεως αυτής παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση προς τη Διοίκηση για να εκδώσει Προεδρικά Διατάγματα, με τα όποια θα προβλέψει στην κύρωση σχετικών κανονισμών.

Επίσης με τις διατάξεις του ίδιου άρθρου προβλέπεται η εφαρμογή του μέτρου για την ύγραεριοκίνηση των αυτοκινήτων ταξί να αρχίσει από 1ης Απριλίου 1981. Τούτο κρίνεται αναγκαίο για να δοθεί στη Διοίκηση ο απαιτούμενος χρόνος να προετοιμάσει και να δημοσιεύσει τους σχετικούς κανονισμούς.

Για το άρθρο 3:

Μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου που προτείνεται για τα αυτοκίνητα ταξί θα υπάρχει έλευθερία καυσίμου για τη λειτουργία των αυτοκινήτων αυτών. Ήτοι: τα αυτοκίνητα ταξί περιοχής Πρωτεύουσας και Θεσσαλονίκης θα δύνανται να λειτουργούν με καύσιμο βενζίνη ή πετρέλαιο ή ύγραέριο και τα λοιπά με βενζίνη ή πετρέλαιο.

Διά τούτο είναι δυνατόν όπου επιτρέπεται με το προτεινόμενο νομοσχέδιο ένας κάτοχος αυτοκινήτου ταξί μετά την έπιλογή ενός καυσίμου δια την λειτουργία του κινητήρα του αυτοκινήτου να δειλήσει να επιλέξει άλλο είδος καυσίμου από τα άνωτέρω.

Έτσι λαμβάνεται σχετική πρόνοια με τις διατάξεις που αναλύονται για τις περιπτώσεις αυτές και ρυθμίζονται τα

σχετικά οικονομικά προβλήματα που προκύπτουν από την αλλαγή αυτή του καυσίμου.

Για το άρθρο 4:

Μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1980, από το έτος 1975, οι κάτοχοι των λεωφορείων αυτοκινήτων των ΚΤΕΛΑ που κυκλοφορούν εντός των νήσων, έχουν απαλλαγεί από την καταβολή τελών κυκλοφορίας και σταθεμύσεως για τα αυτοκίνητά των.

Η απαλλαγή αυτή είχε θεσπισθεί επειδή τα αυτοκίνητα αυτά δεν είχαν καλή οικονομική εκμετάλλευση λόγω των ειδικών συγκοινωνιακών συνθηκών που επικρατούσαν στις περιοχές αυτές.

Επειδή οι ανωτέρω λόγοι εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμη, προτείνεται η ανωτέρω απαλλαγή να παραταθεί για τρία ακόμη χρόνια.

Το σκοπό τούτο έχουν οι διατάξεις του άρθρου που αναλύεται.

Για το άρθρο 5:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του ν. 2367/1953, όπως ισχύει, η εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτόν ανατίθεται στις οικονομικές αστυνομικές αρχές και στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Η παρακολούθηση της όρθης εφαρμογής των διατάξεων που ισχύουν για τη φορολογία των αυτοκινήτων είχε ανατεθεί στα συνεργεία ελέγχου που προβλέπονται από το εκδοθέν, κατ' εξουσιοδότηση του νόμου, από 11.3.1955 Διάταγμα, ή ισχύος του οποίου έπαυσε από 1ης Οκτωβρίου 1966, μετά τη δημοσίευση του Ν.Δ. 4548/1966 «περί του ενιαίου μισθολογίου των δημοσίων υπαλλήλων και άλλων τινών διατάξεων».

Αποτέλεσμα του ελέγχου των συνεργείων αυτών ήταν η διαπίστωση μεγάλου αριθμού παραβάσεων που αναφέρονταν στη μη νόμιμη κυκλοφορία των αυτοκινήτων (χωρίς άδεια, πινακίδες κλπ.).

Μετά τη διακοπή λειτουργίας των ανωτέρω συνεργείων ο αριθμός των παραβάσεων στα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα έχει αυξηθεί σε επικίνδυνο βαθμό, αφού δε γίνεται συστηματικός έλεγχος για τη διαπίστωση της νόμιμης κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Πρός το σκοπό περιστολής της φοροδιαφυγής, τόσο κατασταλτικά όσο και προληπτικά και συνεπώς αποτροπής των επιπτώσεων απ' αυτή στην απόδοση του εσόδου από τη φορολογία των αυτοκινήτων, προτείνεται με τις διατάξεις του άρθρου που αναλύεται η επανασύσταση των συνεργείων ελέγχου και εποπτείας για την εφαρμογή των διατάξεων περί φορολογίας αυτοκινήτων.

Για το άρθρο 6:

Το είδος της καυσίμου ύλης για τη λειτουργία του κινητήρα του αυτοκινήτου αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας αυτού, σε ειδική στήλη. Αν για τη λειτουργία του κινητήρα του αυτοκινήτου χρησιμοποιείται διαφορετικό είδος καυσίμου υπάρχει ως είναι ευνόητο, παράταση. Σχετικά δε με το θέμα αυτό ισχύουν οι εξής διατάξεις που τα κείμενα αυτών παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσης: Η παράγραφος 3 του άρθρου 88 και το άρθρον 89 του ΚΟΚ.

Αυτές οι διατάξεις απαιτούν, όταν επέρχεται μεταβολή «των εις την άδεια κυκλοφορίας αναγραφόμενων κυρίων χαρακτηριστικών στοιχείων», εκδοχή νέας άδειας κυκλοφορίας και προβλέπουν εάν κύρωση ποιηή φυλακίσεως ενός έως τριών μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 δραχμών. Αλλά τα ποινικά δικαστήρια στα όποια παραπέμπονται οι παραβάτες απορρίνουνται ότι η χρησιμοποίηση καυσίμου, για την κίνηση του αυτοκινήτου, διαφόρου εκείνου που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας δε συνιστά μεταβολή των «κυρίων χαρακτηριστικών στοιχείων» αυτού (του αυτοκινήτου) και έτσι αθωώνουν τον παραβάτη.

Έτσι η Διοίκηση τιμωρεί τους άνω παραβάτες διά της άφραδέσεως των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (πινακίδες και άδεια κυκλοφορίας) μέχρι του χρόνου της

αποκαταστάσεως του όχηματος στην προηγούμενη κατάσταση (εξαιρέση του μηχανισμού που χρησιμοποιήθηκε για την κίνηση του όχηματος διά του άλλου καυσίμου).

Εν όψει όμως των όφελειών από την αλλαγή του καυσίμου, επειδή υφίσταται διαφορά στην τιμολόγηση στα διάφορα είδη του καυσίμου, οι άνω κυρώσεις για τους παραβάτες κρίνονται πολύ ελαστικές και όχι αποτελεσματικές με αποτέλεσμα τη σημαντική απώλεια εσόδων του Δημοσίου.

Για το σκοπό όπως καθορίζεται ταςως ή «αντικειμενική υπόσταση» της εν λόγω πράξεως, ή όποια, εν όψει εκείνων που αναφερόθηκαν, πρέπει να κολάζεται, έχουν σχεδιαστεί οι προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου που αναλύεται. Οι διατάξεις αυτές επίσης προβλέπουν και σύστημα κυρώσεων κατάλληλο, εν όψει της σοβαρότητας της εν λόγω παραβάσεως.

Για το άρθρο 7:

Οι διατάξεις του άρθρου τούτου προβλέπουν τη ρητή κατάργηση εκείνων των διατάξεων οι όποιες είναι αντίθετες με τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

Για το άρθρον 8:

Οι διατάξεις του άρθρου τούτου ρυθμίζουν τα της ισχύος των δια του νομοσχεδίου προτεινόμενων διατάξεων.

Στην παρούσα προσκατάται παράρτημα το όποιο περιέχει τα κείμενα των δια του προτεινόμενου νομοσχεδίου τροποποιημένων και καταργουμένων διατάξεων.

Εν Αθήναις τη 22 Οκτωβρίου 1980

Οι Υπουργοί

Οικονομικών
ΜΙΑΤ. ΕΒΕΡΤ

Βιομηχανίας και
Ενεργείας
ΣΤΕΦ. ΜΑΝΟΣ

Συγκοινωνιών
Γ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ανήκει στην αιτιολογική έκθεση για το σχέδιο νόμου «περί άρσεως του περιορισμού της κυκλοφορίας κατηγοριών τινών πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων, παροχής δυνατότητας ύψχαρισιοκινήσεως των επίβατικών αυτοκινήτων Δ.Χ. των περιούων Πρωτεύουσής και Θεσσαλονίκης και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Περιέχει τα κείμενα των διατάξεων οι όποια είναι, είτε σχετικά με τας διατάξεις του Νομοσχεδίου που προτείνεται, είτε τροποποιούνται, είτε καταργούνται υπό τούτου.

Για το άρθρο 1 του νομοσχεδίου:

Α' Ν.Δ. 3839/1958 «περί φορολογίας των πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων, τροποποίησης ενίων διατάξεων της φορολογίας των αυτοκινήτων και του νόμου 1910/1944 «περί προστασίας πολυτέκνων» κλπ.

«Άρθρον 3

1. Κυρούται, άφ' ης εξεδόθη, ή ύπ' άριθ. 2089 από 19 Νοεμβρίου 1957 πράξις του Υπουργικού Συμβουλίου, έχουσα εύτω:

«ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν ύπ' όψιν την ένώπιον αυτού γενομένην έγγραφον αίτήρησιν του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, άποφασίζει:

1. Απαγορεύεται ή χρησιμοποίησις άδειών κυκλοφορίας: α) εις επίβατικά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα οίασδήποτε κατηγορίας (δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσεως) τιθέμενα το πρώτον εις κυκλοφορίαν εν Έλλάδι, β) εις φορτηγά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως όφελίμου φορτίου ύς (2) τόννων και κάτω, τιθέμενα το πρώτον εις κυκλοφορίαν εν Έλλάδι, γ) εις σχολικά πετρελαιοκίνητα λεωφορεία.

2. Απαγορεύεται επίσης ή διά νέων πετρελαιοκινήτων αντικατάστασις δεξινοκινήτων ή πετρελαιοκινήτων κυ-

κλιφορούντων επίεατικών αυτοκινήτων δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσεως ή φορητών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ώφελίμου φορτίου δύο (2) τόννων και κάτω ή σχολικών λεωφορείων.

3. Τών άνωτέρω άπαγορεύσεων εξαιρούνται: α) τά μέλλοντα να τεθώσιν εις κυκλοφορίαν τó πρώτον έν Ελλάδα αυτοκίνητα τών έν παραγράφω 1 κατηγοριών, άτινα εισήχθησαν έν Ελλάδα μέχρι της 11 Φεβρουαρίου 1957, μή συμπεριλαμβανομένης, ή ήγοράσθησαν δι' όριστικού συμβολαίου ή δια προσυμφώνου συνταγέντος ένώπιον συμβολαιογράφου πρό της άνω ημέρας ή παραγγέλθησαν πρό της ίδιας ημέρας εις τó εξωτερικό, της παραγγελίας ταύτης άποδεικνυομένης μένον δι' έγγραφου της άναγγελιάσης εις τόν οίκον του έξωτερικού τήν έγκρισιν της εισαγωγής τών αυτοκινήτων τούτων έξουσιοδοτημένης Τραπεζής και β) οί πετρελαιοκίνητες οτινες πρόκειται να χρησιμοποιηθώσι προς άντικατάστασιν βενζινοκινήτων ή πετρελαιοκινήτων κυκλοφορούντων αυτοκινήτων τών έν παραγράφω 1 περίπτωσις α' κατηγοριών, έφ' όσον εισήχθησαν έν Ελλάδα πρό της 11 Φεβρουαρίου 1957 ή παραγγέλθησαν μέχρι της ίδιας ημέρας εις τó εξωτερικό και ή παραγγελία αυτή άποδεικνύεται δι' έγγραφου της άναγγελιάσης εις τόν οίκον του έξωτερικού τήν έγκρισιν της εισαγωγής τών πετρελαιοκινήτων έξουσιοδοτημένης Τραπεζής.

Έλθσαν προς τούτο τήν ύπ' άριθμ. 2089 παρούσαν πράξιιν του. Ισχύουσιν από της δημοσίευσής της, κυρωθησομένην δια Νόμου μερίμνη του κ. επί τών Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων Υπουργού.

Ο Πρόεδρος

Τά Μέλη

Β' Ν.Δ. 529/1970 «περί τροποποιήσεως και καταργήσεως διατάξεων τινων του Ν.Δ/τος 3839/1958. «περί φορολογίας τών πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων κλπ.». (ΦΕΚ 101/Α/70).

«Άρθρον 1

1. Αί υπό τών διατάξεων τών παραγράφων 1 και 2 της ύπ' άριθμ. 2089/1957 πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου, κυρωθείσης δια του άρθρου 3 του Ν.Δ/τος ύπ' άριθμ. 3839/1958, δεσποδεΐσαι άπαγορεύσεις χορηγήσεως άδειών κυκλοφορίας εις πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα τών έν αύταις άναγερομένων κατηγοριών και άντικαταστάσεως τών κινήτων τών αυτοκινήτων τούτων δια νέων πετρελαιοκινήτων, δέν έχουσιν ισχύν προκειμένου περί αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως άνηκόντων εις τó έν Ελλάδα Διπλωματικόν Ξώμα, τάς Ξένας Αποστολάς και τάς περί ών οί Άναγκαστικοί Νόμοι ύπ' άριθμ. 89/1967 και 378/1968 Άλλοδαπών Έμποροβιομηχανικάς Έταιρείας και νυσιλιακάς έπιχειρήσεις.

2. Αί υπό τών αύτών ως άνω διατάξεων άπαγορεύσεις, περί κυκλοφορίας ή άντικαταστάσεως φορητών πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, ή τών πετρελαιοκινήτων αύτών, Ισχύουν έρεξής δια τά έκ τούτων όλικού μικτού φορτίου 4.000 χιλιογράμμων και κάτω.

3. Η διάταξις της προηγούμενης παραγράφου δέν έχει εφαρμογήν δια τά μέλλοντα να τεθώσιν εις κυκλοφορίαν φορητά αυτοκίνητα, άτινα, πρό της έναρξεως της ισχύος του παρόντος, εισήχθησαν έν Ελλάδα ή παραγγέλθησαν εις τó έξωτερικό, της παραγγελίας ταύτης άποδεικνυομένης μένον δι' έγγραφου της άναγγελιάσης εις τόν οίκον του έξωτερικού τήν έγκρισιν της εισαγωγής τών αυτοκινήτων τούτων έξουσιοδοτημένης Τραπεζής.

Γ'. Νόμος 614/1977 «περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 167/Α/16.6.1977.

«Άρθρον 89.

Μεταβολή τών στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας.

1. Κατά τήν άλλαγήν κατόχου όδικού όχήματος, ώς και κατά τήν μεταβολήν τών εις τήν άδειαν κυκλοφορίας άναγραφόμενων κυρίων χαρακτηριστικών στοιχείων, όταν τούτο έπι-

τρέπεται, απαιτείται έκδοσις νέας άδειας, μετά από έξακρίθωσιν τών νέων στοιχείων, υπό τών άρμοδίων κατά περίπτωσιν δια τήν έκδοσιν τών άδειών κυκλοφορίας Υπηρεσιών.

2. Αν διαπιστωθή υπό άρμοδίου όργάνου ότι δέν έτηρήθησαν οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου έντός της προθεσμίας ή όποια καθορίζεται εις τήν κατά τó άρθρον 88 παραγρ. 3 προβλεπομένην άπόφασιν, άφαιρούνται ή άδεια και οι πινακίδες άριθμού κυκλοφορίας του όχήματος, οι όποιοι επιστρέφονται μετά τήν έκδοσιν νέας άδειας, κατά τά άνωτέρω όριζόμενα.

3. Ο παραχάινων τάς διατάξεις του παρόντος άρθρου, τιμωρείται δια φυλακίσεως ένός μέχρι τριών μηνών και δια χρηματικής ποινής τούλάχιστον τριών χιλιάδων δραχμών.

Δ'. Νόμος 588/1977 «περί Οργανώσεως τών Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσής και άλλων τινων διατάξεων».

«Άρθρον 2

Σκοποί και άρμοδιότητες.

Είς τούς σκοπούς και τάς άρμοδιότητας του ΟΑΣ περιλαμβάνονται:

α) Η έκπόνησις μελετών δια τήν έπίλυσιν τών πάσης φύσεως συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών προβλημάτων εις τήν περιοχήν Αθηνών—Πειραιώς και Περιχώρων, και άφορώντων εις τά πάσης φύσεως συγκοινωνιακά και μεταφορικά μέσα. Η ως άνω περιοχή καθορίζεται έκάστοτε δι' άποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών».

Άπόφασις Υπουργού Συγκοινωνιών 21363/1509/78 «περί καθορισμού τών όρίων της περιοχής άρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών», ΦΕΚ 609/Β/10.7.1978.

«Άριθ. 21363/1509/78»

«Περί καθορισμού τών όρίων της περιοχής άρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τó άρθρο 2 του Ν. 588/77 «περί όργάνωσεως τών Αστικών Συγκοινωνιών Πρωτεύουσής και άλλων τινων διατάξεων, άποφασίζομαι:

1. Καθορίζομαι σαν περιοχή άρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών (Ο.Α.Σ.) τήν περιοχή, ή όποια περιλαμβάνει τούς Δήμους και τίς Κοινότητες που έξυπηρετούνται έκάστοτε από τίς συγκοινωνιακές γραμμές τών εσρέων «Έπιχειρήσις Αστικών Συγκοινωνιών» (Ε.Α.Σ.), «Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών—Πειραιώς» (Η.Λ. Π.Α.Π.) και «Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών — Πειραιώς» (Η.Σ.Α.Π.).

2. Ομοίως καθορίζομαι σαν περιοχή άρμοδιότητας του ίδιου Οργανισμού, επί θεμάτων επίεατηγών Δ.Χ. αυτοκινήτων, τήν περιλαμβανομένην έντός κύκλου ακτίνας 20 χιλιομέτρων από τήν πλατείαν Ομονοίας.

Η άπόφασις αυτή να δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα 21 Ιουνίου 1978

Ο Υπουργός

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Ε'. Ν. 33/1975 «περί μειώσεως φορολογικών επίεαρύνσεων μεταφορικών τινων έπιχειρήσεων και ρυθμίσεως έτέρων θεμάτων αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως». ΦΕΚ 84/Α/1975.

«Άρθρον 4.

Απαλλάσσονται τών κατά τάς διατάξεις του Ν. 2367/1953 «περί τίτλων κυριότητας, ταξινόμησεως, άδειών κυκλοφορίας και φορολογίας αυτοκινήτων», ως ύπος ισχύει, έπι έλλομομένων τελών κυκλοφορίας ως και τών μετ' αύτών συνεισπραττομένων τελών σταθμεύσεως τά βενζινοκίνητα επίεατηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως (μετά μετρού το ή άνευ)».

ΣΤ'. Παράγραφος 1 του άρθρου 1 του ν. 363/1976 ως αυτή άντικατεστάθη δια της παραγράφου 1 του άρθρου 1 της Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου του Προέδρου της Δημοκρατίας της κυρωθείσης δια του ν. 1003/79.

«1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του Ν. 363/1976 «περί διαρρυθμίσεως των επί των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως επιβαλλομένων φόρων, ως ισχύει», αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Άμαξια αυτοκινήτου δια τήν μεταφοράν προσώπων τής διαμετρικής κλάσεως 8702 Α2, εξαιρέσει των ασθενεφόρων και νεκροφόρων, εισαγόμεναι εκ τής άλλοδαπής, υποβάλλονται εις ειδικόν φόρον καταναλώσεως επί τη βάση του κυλινδρισμού του κινητήρος και τής κατά τας διατάξεις τής παρ. 3 του παρόντος διαμορφουμένης φορολογητέας αξίας αυτών ως ακολούθως:

α) Επί κυλινδρισμού κινητήρος μέχρι και 1200 κυβικών εκατοστών βργ. 23 ανά κυβικών εκατοστών. Επί κυλινδρισμού κινητήρος μέχρι και 1800 κυβικών εκατοστών βργ. 28 ανά κυβικών εκατοστών. Επί κυλινδρισμού κινητήρος άνω των 1800 κυβικών εκατοστών βργ. 40 ανά κυβικών εκατοστών του συνολικού ποσού φόρου, μη θυναιμένου να υπερβή το ποσόν των 100.000 βργ.

β) Ο κατά τα άνωτέρω προκύπτων ειδικός φόρος καταναλώσεως προσυξάνεται κατά 4% ανά χιλιάς (1.000) δραχμάς φορολογητέας αξίας, πέραν τής τοιαύτης των 25.000 δραχμών».

Ζ'. Απόφαση Υπουργού Οικονομικών άρ.θ. Δ. 508/170/12.4.80 ΦΕΚ 402/Β/22.4.80 «περί του ενιαίου ειδικού φόρου καταναλώσεως επί των πετρελαιοειδών προϊόντων».

«1. Ορίζουμε, τόν από τήν κατά τ' άνωτέρω ένοποίηση, προκύπτοντα ειδικό φόρο καταναλώσεως επί των έγχωρίως παραγομένων και από τό εξωτερικό εισαγομένων, πετρελαιοειδών προϊόντων, ως ακολούθως:

Είδος	Διαμετρική Διάκριση	Ποσό φόρου τέ βργ.	Μονάδα έπιβολής
X. Πετρέλαιο:			
α)			
β) AUTOMOTIVE DIESEL	2710B3	1706	χ/τρο.
γ) Έσωτερικής καύσεως (DIESEL)	2710Γ1	1521	χ/τρο.

XIII. Υγραέριζα:
α)
γ) Μίγμα προπανίου και βουτανίου 2711B1γ 2932 τόννος».

ΓΙΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ:
Α'. Νόμος 12/1975 ΦΕΚ 34/Α/12.3.75.

«Άρθρον 52.

2. Επί μίαν διετίαν, άρχομένη από 1.1.1975, απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας ως και των μετ' αυτών συνεισπραττομένων τελών σταθμεύσεως τά αυτοκίνητα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως τά όποια είναι: έντεταχμένα εις ΚΤΕΑ και κυκλοφορούν επί των νήσων».

Β'. Νόμος 231/1975 ΦΕΚ 277/Α/6.12.75.

«Άρθρον 20.
Άπαλλαγή εκ τελών κυκλοφορίας.

Εις τήν υπό τής παρ. 2 του άρθρου 52 του Ν. 12/1975 προβλεπομένην άπαλλαγήν εκ των τελών κυκλοφορίας και των τελών σταθμεύσεως υπάγονται: και τά μη έντεταχμένα εις ΚΤΕΑ αυτοκίνητα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως, τά όποια κυκλοφορούν έντός των νήσων και έκτελούν συγκοινωνίαν επί αστικών, ύπεραστικών ή αγόνων γραμμών».

Γ'. Νόμος 542/77 ΦΕΚ 41/Α/1977.

«Άρθρον 66.

1.
5. Η υπό τής παραγράφου 2 του άρθρου 52 του Ν. 12/1975 και του άρθρου 20 του Ν. 231/1975 «περί αντικατα-

στάσεως, τροποποιήσεως και συμπληρώσεως φορολογικών τινών διατάξεων», προβλεπομένη άπαλλαγή εκ των τελών κυκλοφορίας και σταθμεύσεως, παρατίθεται, άφ' ης έληξε, μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1978».

Δ'. Άρθρον έκτον Ν. 979/1979 ΦΕΚ 234/Α/1979.

«Άρθρον έκτον.
Κύρωσις άποφάσεως.

1. Κυρούνται άφ' ης εξεδόθησαν και έχουν ισχύν νόμου, αί ύπ' άρ.θ. Κ. 11366/840.23.10.1978, Κ. 13082/1044/23.12.1978, Κ. 1005/124/27.1.1979, Κ. 1877/238/22.2.79 και Κ. 4857/631/25.5.1979 άποφάσεις του Υπουργού των Οικονομικών, έχουσαι ως ακολούθως:

α)
4. Κυρούνται άφ' ης εξεδόθησαν και έχουν ισχύν νόμου, αί ύπ' άρ.θ. Μ. 4918/733/23.10.1978, Ε. 8821/689/15.1.79, Μ. 536/127/8.2.1979, Μ. 1096/266/27.3.1979, Μ. 1731/481/26.5.1979 άποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών, έχουσαι ως ακολούθως:

Άδηναι: 23 Οκτωβρίου 1978

α) Άρ.θ. Μ. 4918/733.
Έχουσαι υπόψη:

1. Τις διατάξεις τής παραγράφου 2 του άρθρου 52 του Ν. 12/1975 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων» και του άρθρου 20 του Ν. 231/1975 «περί αντικαταστάσεως, τροποποιήσεως και συμπληρώσεως φορολογικών τινών διατάξεων».

2. Τή διάταξη τής παραγράφου 5 του άρθρου 66 του Ν. 542/1977 «περί τροποποιήσεως, αντικαταστάσεως και συμπληρώσεως φορολογικών και άλλων τινών διατάξεων».

3. Τήν ανάγκην εξισορροπήσεως των συνθηκών έκμεταλλεύσεως για τά αυτοκίνητα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως που έχουν ή δεν έχουν ένταχθεί στα ΚΤΕΑ, προς τά λοιπά ύπεραστικά λεωφορεία δημοσίας χρήσεως τής Χώρας που έχουν άπαλλαγή από τήν εισφορά 8% επί των εισπραξίων εκ μεταφοράς επιβατών,

Άποφασίζομε:

Παρατείνουμε μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1980 τήν άπαλλαγήν από τά τέλη κυκλοφορίας και τά τέλη σταθμεύσεως, που προβλέπεται από εις διατάξεις τής παραγράφου 2 του άρθρου 52 του Ν. 12/1975 και του άρθρου 20 του Νόμου 231/1975, για τά αυτοκίνητα λεωφορεία δημοσίας χρήσεως, που έκτελούν συγκοινωνία και κυκλοφορία έντός των νήσων.

Η παρούσα άπόφαση, θά κυρωθεί νομοθετικά».

ΓΙΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ
Α'. Ν. 614/1977 περί ΚΟΚ.

«Άρθρον 88.

1.
3. Τά εις τήν άδειαν κυκλοφορίας στοιχεία των αυτοκινήτων όχημάτων και των ύπ' αυτών ρυμουλκούμενων, ό καθορισμός των κυρίων χαρακτηριστικών αυτών ή, εις περίπτωση μεταβολών, ένημέρωσις των άρμοδίων Υπηρεσιών και ό χρόνος έντός του όποιου επιβάλλεται να γίνει αυτή, ή χρηρήγησις άδειας δια προσωρινήν κυκλοφορίαν ή προς δοκιμήν, ως και όποιοδήποτε άλλο σχετικόν θέμα, ρυθμίζονται με άπόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών.

Προκειμένου περί άγροτικών μηχανημάτων και των ύπ' αυτών ρυμουλκούμενων, μηχανημάτων έργων και των ύπ' αυτών ρυμουλκούμενων, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, τά άνωτέρω ρυθμίζονται με άποφάσεις των άρμοδίων, κατά περίπτωση, Υπουργών».

Β'. Το κείμενο του άρθρου 89 του ΚΟΚ παρατίθεται άνωτέρω στις σχετικές διατάξεις για τό άρθρο 1.

ΓΙΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

Τό κείμενο τής καταργουμένης παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν.δ. 529/1970 παρατίθεται άνωτέρω στις σχετικές διατάξεις για τό άρθρο 1 του Νομοσχεδίου.