



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΊΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛΗ : ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.

ΤΜΗΜΑ : ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

## Πτυχιακή εργασία



**ΘΕΜΑ:**

**Διακίνηση αγαθών, Υπηρεσιών  
μεταξύ χωρών της Ε.Ε.**

**ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ**

**Κ. ΓΟΥΣΙΑ ΕΛΕΝΗ**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ**

**ΑΛΕΒΙΖΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**

**ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ**

**Πάτρα 2003**



## *Ευχαριστίες*

*Ευχαριστούμε θερμά την καθηγήτρια Ελένη Γούσια για την ανάθεση αυτής της σημαντικής και πολύ ενδιαφέρουσας εργασίας, καθώς και για την ηθική της υποστήριξη. Η συμβολή της ήταν μεγάλη επίσης, όσον αφορά τη συγκέντρωση του υλικού που απαιτούνταν για την πρόοδο και την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.*

*Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους γονείς μας, που μας στάθηκαν στις δύσκολες στιγμές με πραγματική αγάπη.*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	<b>2</b>
Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.	2
1.1 Τα κυριότερα στάδια της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς.	3
1.1.1 Η περίοδος της μετάβασης ( 1958-70).	3
1.1.2 Από τις αρχές τις δεκαετίας του 1970 έως την <Λευκή βίβλο> του 1985.	3
1.1.3 Από την ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986 στην <μεγάλη αγορά του 1993>.	4
1.2 Θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας.	5
1.2.1 Η αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων.	5
1.2.2 Η αμοιβαία αναγνώριση.	6
1.3 Οι τέσσερις βασικές ελευθερίες.	7
1.3.1 Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.	7
1.3.2 Η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών.	8
1.4 Συμπέρασμα – Απολογισμός <του κεφαλαίου>	10
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	<b>13</b>
Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ.	13
2.1 Ενδοκοινοτική διακίνηση αγαθών.	13
2.1.1 Ενδοκοινοτικές συναλλαγές.	13
2.1.2 Κατάργηση των εσωτερικών συνόρων.	14
2.1.3 Η κυκλοφορία των κοινοτικών εμπορευμάτων στην εσωτερική	

αγορά χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις.	15
2.2 Διακίνηση αγαθών από την Ελλάδα προς χώρες της ΕΟΚ.	15
2.2.1 Έγγραφα μεταφοράς [Άρθρο 16 Κ.Β.Σ. ( Π.Δ. 186/92 ) ]	16
2.2.2 Φορτωτική ( μεταφορέα, μεταφορικού γραφείου ).	18
2.2.3 Περιεχόμενο φορτωτικής.	20
2.2.4 Αποδείξεις μεταφοράς ( κομίστρου ).	21
2.2.5 Περιεχόμενο απόδειξης μεταφοράς.	21
2.2.6 Διορθωτικό σημείωμα.	22
2.2.7 Έκδοση φορτωτικών από αντιπροσώπους.	23
2.2.8 Συγκεντρωτική φορτωτική.	23
2.2.9 Κατάσταση αποστολής αγαθών.	24
2.3 Διακίνηση αγαθών από χώρες Ε.Ο.Κ. προς τους έλληνες αγοραστές.	29
2.4 Διακίνηση αγαθών από επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πρόσωπο (παραλήπτη) εντός Ελλάδος, κατ' εντολή του πελάτη (αρχικού <εισαγωγέα>).	29
2.5 Μεταφορά αγαθών από χώρες Ε.Ο.Κ. όχι κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή, αλλά μέσω των εγκαταστάσεων του Διαμεταφορέα.	31
2.6 Υποχρεώσεις και δικαιώματα αποστολέα παραλήπτη.	33
2.6.1 Απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη.	34
2.6.2 Αποστολές αγαθών μέσω διαμεταφορέα και ελάχιστα δικαιολογητικά του Κ.Β.Σ. που απαιτούνται.	35
2.6.3 Ασφάλιση εμπορευμάτων.	37
2.6.4 Αποκατάσταση ζημίας.	38

2.7 Το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα.	40
Παράδειγμα 1	41
Παράδειγμα 2	41
2.8 Παρεκκλίσεις από το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα.	42
2.8.1 Διέλευση κοινοτικών εμπορευμάτων από τρίτες χώρες.	43
2.8.2 Αναχώρηση πλοίων από λιμάνια τρίτων χωρών.	43
2.8.3 Προορισμός πλοίων για λιμάνια τρίτων χωρών.	44
2.8.4 Προσέγγιση πλοίων σε λιμάνια τρίτων χωρών.	44
2.8.5 Αναχώρηση από ελεύθερη ζώνη που λειτουργεί σε κοινοτικό λιμάνι.	45
2.8.6 Προορισμός για ελεύθερη ζώνη που λειτουργεί σε κοινοτικό λιμάνι.	45
Παράδειγμα 1,2,3,4	46
2.9 Απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων.	48
2.9.1 Πιστοποιητικό T2L.	48
2.9.2 Εμπορικά έγγραφα.	49
2.9.3 Δελτίο TIR ή ATA.	49
2.9.4 Άλλοι τρόποι απόδειξης του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων.	50
(παρουσίαση εγγράφων T1, T2, T2L)	51
Παράδειγμα 1,2,3	54
2.9.5 Περισσότερα πράγματα για τα δελτία TIK και ATA.	55
2.10 Τελωνειακή ένωση.	56
2.10.1 Τελωνεία.	57
2.10.2 Κοινοτικός τελωνειακός κώδικας.	58
2.11 Παρέχονται οδηγίες σχετικά με ενδοκοινοτικές διακινήσεις εμπορευμάτων καθώς και με εισαγωγές από τρίτες χώρες <τελωνειακό	

έγγραφο>	59
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	63
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	63
3.1 Ελευθερία παροχής υπηρεσιών.	63
3.2 Τράπεζες.	66
3.2.1 Θέματα που έχουν σχέση με τον κλάδο των πιστωτικών ιδρυμάτων μέσα στην Ε.Ε.	69
3.2.1.Α Όρος ανάληψης και άσκησης της δραστηριότητας πιστωτικών ιδρυμάτων ( στην Ε.Ε. ).	69
3.2.1.Β Ελεύθερη εγκατάσταση και παροχή υπηρεσιών ανάμεσα στα κράτη μέλη.	70
3.2.1.Γ Διασυνοριακές μεταφορές κεφαλαίων ή πιστώσεων ανάμεσα στα κράτη μέλη.	71
3.3 Ασφάλειες.	72
3.3.1 Ασφαλιστικοί διαμεσολαβητές	72
3.4 Χρηματιστήριο και Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες.	74
3.5 Ταχυδρομικές υπηρεσίες.	75
3.5.1 Ταχυδρομικός τομέας.	76
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b>	78
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	78
4.1 Εισαγωγή και ιστορική ανασκόπηση της μεταφοράς.	78
4.2 Οδικές εμπορευματικές μεταφορές.	80

4.2.1 Η σύμβαση Ο.Μ.Κ. για τις διεθνής οδικές μεταφορές.	81
4.2.2 Η περίπτωση της μικτής μεταφοράς.	84
4.3 Αεροπορικές μεταφορές.	85
4.3.1 Τιμολόγια μεταφοράς φορτίου για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ( τρίτη φάση ).	87
4.3.2 Πρόσβαση των αεροπορικών μεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις ( τρίτη φάση ).	89
4.4 Σιδηροδρομικές μεταφορές.	91
4.5 Θαλάσσιες μεταφορές.	92
4.5.1 Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές).	94
<b>Παράρτημα</b>	97
<b>Βιβλιογραφία</b>	108

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αυτή η εργασία έχει ως θέμα το πώς γίνεται ή διακίνηση των αγαθών και των υπηρεσιών ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αποτελείται από 4 κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην εσωτερική αγορά των χωρών τις Ε.Ε. η οποία είναι η μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο με 380 εκατομμύρια καταναλωτές και συμβάλει σημαντικά στην ευρωπαϊκή ευημερία με την τόνωση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται το πώς γίνεται η διακίνηση των αγαθών ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε.

Στο τρίτο κεφάλαιο εμπεριέχεται η ελευθερία παροχής υπηρεσιών και γενικότερα οι υπηρεσίες που παρέχονται ανάμεσα στα κράτη μέλη.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην κοινή πολιτική των μεταφορών ( Οδικές, Θαλάσσιες, Σιδηροδρομικές, Αεροπορικές ) γιατί αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς.

Τέλος ευελπιστούμε η πτυχιακή μας να αποβεί χρήσιμη σε όσους την διαβάσουν και θα ήμασταν πραγματικά ευτυχείς αν τελικά έχουμε καταφέρει να συμβάλουμε με αυτή την εργασία, έστω και λίγο, στο να ενημερωθούν κάποιои πάνω σε αυτά τα θέματα που έχουμε αναλύσει.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

### Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η εσωτερική αγορά είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποτελεί την κατάληξη της Συνθήκης της Ρώμης η οποία προέβλεπε στην δημιουργία μιας «κοινής» αγοράς που θα στηριζόταν στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Η προθεσμία για την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς λήγει επίσημα τον Ιανουάριο 1993, οπότε θα δημιουργηθεί η μεγαλύτερη αγορά χωρίς σύνορα στον κόσμο.

Το άρθρο 2 της Συνθήκης της Ρώμης αναφέρει: «Η κοινότητα έχει σαν αποστολή, με την δημιουργία μιας κοινής αγοράς... να προάγει την αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της κοινότητας, τη συνεχή και ισόρροπη επέκταση της οικονομίας, αυξημένη σταθερότητα επιταχυνόμενη ανύψωση του βιοτικού επιπέδου και σχέσεις περισσότερο στενές μεταξύ των κρατών που συνενώνει.»

Θα πρέπει εδώ να ορίσουμε τις έννοιες «κοινή αγορά», «ενιαία αγορά» και «εσωτερική αγορά», οι οποίες χρησιμοποιούνται σχεδόν αδιάκριτα, αλλά οι οποίες υποδηλώνουν ορισμένες διαφορετικές καταστάσεις. Η κοινή αγορά είναι ένα στάδιο της οικονομικής ολοκλήρωσης, το οποίο σύμφωνα με μια απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, «αποβλέπει στην εξάλειψη όλων των εμποδίων στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές ώστε να υπάρξει συγχώνευση των εθνικών

αγορών σε μια ενιαία αγορά, η οποία να πλησιάζει όσο γίνεται τις συνθήκες μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς».

## **1.1 Τα κυριότερα στάδια της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς.**

### **1.1.2 Η περίοδος της μετάβασης (1958-70)**

Στην Ρώμη τα έξι ιδρυτικά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) συμφωνούν να δημιουργήσουν μεταξύ τους μια τελωνιακή ένωση και να δρομολογήσουν ένα πρόγραμμα προσέγγισης των εθνικών νομοθεσιών. Την 1 Ιουλίου 1968, δηλαδή δεκαοκτώ μήνες πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που όριζε η συνθήκη της Ρώμης, η τελωνιακή ένωση γίνεται πραγματικότητα με την κατάργηση των τελωνιακών δασμών και των ποσοστώσεων στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.

### **1.1.2 Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 έως την «Λευκή βίβλο» του 1985.**

Η δεκαετία του 1970 σηματοδοτείται από μια σειρά γεγονότων (τον Αύγουστο του 1971 οι Ηνωμένες Πολιτείες αποφάσισαν να εξαρθρώσουν το διεθνές νομισματικό σύστημα, λεγόμενο του Bretton Woods, το οποίο είχε εξασφαλίσει, μέχρι τότε, την απαραίτητη για την καλή λειτουργία του Ευρωπαϊκού νομισματικού συστήματος

νομισματική σταθερότητα. Η αχαλίνωτη πλέον διεθνής κερδοσκοπία είχε, κατόπιν αυτού, οδηγήσει στην αποτυχία της πρώτης προσπάθειας δημιουργίας μιας οικονομικής και νομισματικής ένωσης στην Ευρώπη. Τέλος, οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979 είχαν κλονίσει σοβαρά τις ευρωπαϊκές οικονομίες...). Η πρόδος προς την ενιαία αγορά αναχαιτίζεται και στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η ατμόσφαιρα χρωματίζεται από τον ευρώ-μαρασμό και ευρώ-απαισιοδοξία που επικρατούσε την περίοδο αυτή.

Σε αυτή ακριβώς την συγκυρία η Επιτροπή, με προτροπή του προέδρου της Jaugues Delors, δημοσιεύει στις 14 Ιουνίου 1985 μια Λευκή Βίβλο για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Το έγγραφο αυτό περιέχει 279 νομοθετικά μέτρα τα οποία είναι απαραίτητα για την κατάργηση των εμποδίων στις συναλλαγές μέσα στην Κοινότητα και προτείνει ένα χρονοδιάγραμμα 7 χρόνων για την υλοποίηση της Ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς στις 31 Δεκεμβρίου 1992.

### 1.1.3 Από την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986 στην «μεγάλη αγορά του 1993».

Η Ενιαία Πράξη, που εκδόθηκε το 1986 και άρχισε να ισχύει την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1987 αποτελεί λογική συνέχεια της Λευκής Βίβλου του 1985. Πράγματι, την εποχή εκείνη ήταν ολοφάνερο ότι το φιλόδοξο νομοθετικό πρόγραμμα που πρότεινε η επιτροπή δεν θα μπορούσε να τηρηθεί παρά μόνο με τη γενικευμένη χρησιμοποίηση της κυκλοφορίας με ειδική πλειοψηφία στο πλαίσιο του Συμβουλίου.

Η Ενιαία Πράξη εισάγει επομένως ένα νέο άρθρο στην συνθήκη, το άρθρο 100 Α (άρθρο 95 σύμφωνα με τη νέα αρίθμηση), το οποίο

εφαρμόζεται για τα μέτρα που έχουν ως στόχο την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς.

Εξάλλου η ενιαία πράξη επισημοποιεί την ημερομηνία της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992, η οποία προβλέπεται από τη Λευκή βίβλο, και προσδιορίζει την εσωτερική αγορά ως «ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζει η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Συνθήκης».

Την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, παρά το γεγονός ότι μένουν ακόμη να θεσπιστούν ορισμένες διατάξεις ή και να μεταφερθούν στο εσωτερικό δίκαιο, η εσωτερική αγορά έχει επιπλέον κατά μεγάλο μέρος εγκαθιδρυθεί στο πλαίσιο της Κοινότητας.

## **1.2 Θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας.**

### **1.2.1 Η αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων.**

Το άρθρο 12 της Συνθήκης ΕΚ, που απαγορεύει «κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας», συνιστά μια από τις θεμελιώδεις αρχές της εσωτερικής αγοράς. Με τον όρο διάκριση νοείται η διαφορετική μεταχείριση παρόμοιων καταστάσεων λόγω ιθαγένειας. Στο πλαίσιο αυτό απαγορεύεται να επιφυλάσσεται διαφορετική μεταχείριση σε ένα εισαγόμενο εμπόρευμα σε σχέση με ένα εγχώριο εμπόρευμα.

Με την παρότρυνση του Δικαστηρίου ή αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων εφαρμόστηκε και σε άλλες καταστάσεις. Για παράδειγμα, όσον αφορά τις υπηρεσίες, ο κοινοτικός δικαστής εξετάζει τις

περιπτώσεις εισαγωγής διακρίσεων τόσο από τη σκοπιά της ιθαγένειας όσο και από την σκοπιά του τόπου εγκατάστασης.

### 1.2.2 Η αμοιβαία αναγνώριση.

Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, η οποία συνδέεται στενά με την αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων, ορίζει ότι η νομοθεσία ενός άλλου κράτους μέλους είναι ισοδύναμη ως προς τα αποτελέσματα της με την εγχώρια νομοθεσία. Η αρχή αυτή καθιερώθηκε από το Δικαστήριο το 1979 με την απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση «Cassis de Dijon».

Στην υπόθεση αυτή, που αφορούσε μια γερμανική νομοθετική ρύθμιση σχετικά με την ελάχιστη περιεκτικότητα οινοπνεύματος των ηδύποτων φρούτων, το Δικαστήριο έθεσε την αρχή σύμφωνα με την οποία ένα προϊόν το οποίο παρασκευάζεται και κυκλοφορεί νόμιμα στην αγορά ενός κράτους μέλους της κοινότητας πρέπει να γίνεται αποδεκτό και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, παρόλο που πρωταρχικά αφορά τα προϊόντα, έχει επίσης αντίκτυπο στις άλλες ελευθερίες, ιδίως στον τομέα παροχής υπηρεσιών στον οποίο ακριβώς σε αυτή την αρχή βασίζεται η έννοια της αναγνώρισης των διπλωμάτων.

## 1.3 Οι τέσσερις βασικές ελευθερίες.

Οι κοινή αγορά βασίζεται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Εμείς θα αναφερθούμε στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών που έχουν σχέση και με το θέμα μας.

### 1.3.1 Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων προκύπτει από την απαγόρευση, στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, των τελωνειακών δεσμών και των φόρων (ισοδύναμου αποτελέσματος) καθώς και των ποσοτικών περιορισμών στις συναλλαγές και όλων των μέτρων ισοδύναμου αποτελέσματος. Και στις δυο περιπτώσεις η εξάλειψη των φραγμών βασίζεται στην έννοια του « standstill » σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να επαναθεσπίζουν τέτοιου είδους νομοθετικά μέσα στις συναλλαγές μεταξύ τους.

Η κατάργηση των τελωνειακών δασμών συνιστά την εσωτερική πτυχή της τελωνειακής ένωσης, η οποία εφαρμόστηκε μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1968. Η εξωτερική πτυχή της τελωνειακής ένωσης υλοποιήθηκε με τη θέσπιση ενός κοινού δασμολογίου για τις εισαγωγές προέλευσης τρίτων χωρών. Η κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών στις συναλλαγές (ποσοστώσεις) υλοποιήθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1969, με εξαίρεση ορισμένα γεωργικά προϊόντα για τα οποία διατηρήθηκαν οι περιορισμοί έως το 1974.

Στη συνέχεια οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην κατάργηση όλων των φραγμών που εμπόδιζαν ακόμη την ελεύθερη κυκλοφορία,

συγκεκριμένα στην κατάργηση των φόρων και των μέτρων ( ισοδυνάμου αποτελέσματος ) με τους τελωνειακούς δασμούς ή με τους ποσοτικούς περιορισμούς. Στο σημείο αυτό το Δικαστήριο διαδραμάτισε βασικό ρόλο καλύπτοντας τα κενά των συνθηκών και προσδιορίζοντας αυτά τα είδη εμποδίων στις συναλλαγές. Όσον αφορά τους φόρους ( ισοδυνάμου αποτελέσματος ) με τους τελωνειακούς δασμούς, το Δικαστήριο κρίνει ότι κάθε δασμός, ανεξαρτήτως της ονομασίας του ή της τεχνικής του, ο οποίος θίγει το εισαγόμενο προϊόν και όχι το παρεμφερές εθνικό προϊόν, μεταβάλλοντας την τιμή του, έχει το ίδιο περιοριστικό αποτέλεσμα στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων όπως και ένας τελωνειακός δασμός. Όσον αφορά τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος με τους ποσοτικούς περιορισμούς, τα ταυτίζει με οποιαδήποτε εμπορική νομοθετική ρύθμιση των κρατών μελών που εμποδίζει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά το κοινοτικό εμπόριο.

Τέλος, η Λευκή Βίβλος του 1985 για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και η προθεσμία της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1992 επέτρεψαν στην Κοινότητα να καταργήσει τα φυσικά εμπόδια ( έλεγχος στα σύνορα και τελωνειακές διατυπώσεις ) και να επιληφθεί των τεχνικών εμποδίων, που διαρκώς εξελίσσονται, μέσω της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης των κανόνων και της « νέας προσέγγισης » στην κοινοτική εναρμόνιση.

### 1.3.2. Η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών.

Οι έννοιες της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και του δικαιώματος εγκατάστασης συνδέονται στενά μεταξύ τους. Και στις δύο περιπτώσεις ο ενδιαφερόμενος κοινοτικός υπήκοος ή επιχείρηση πρέπει να έχει εθνική μεταχείριση δηλαδή οι όροι που ισχύουν γι' αυτόν δεν πρέπει να

διαφέρουν από εκείνους που επιβάλλονται σε έναν ημεδαπό ή σε μια ημεδαπή επιχείρηση.

Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών επιτρέπει σε έναν κοινοτικό υπήκοο ή σε μια κοινοτική επιχείρηση να παράσχει μια υπηρεσία σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένος. Το δικαίωμα εγκατάστασης αφορά τη δυνατότητα για τους μη μισθωτούς (ανεξάρτητους επαγγελματίες ) και για τις επιχειρήσεις της Κοινότητας να εγκαθίστανται σε άλλο κράτος μέλος και να ασκούν εκεί τη δραστηριότητά τους.

Ο μόνος όρος που έχει τεθεί για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Κοινότητα είναι η προηγούμενη εγκατάσταση σε ένα από τα κράτη μέλη της. Ωστόσο, κάποια όρια έχει θέσει η Συνθήκη, η οποία εξαιρεί τις υπηρεσίες που συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας και προβλέπει ότι περιορισμοί στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών μπορούν να επιβληθούν για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

Εξάλλου, για ορισμένους τομείς όπως είναι οι μεταφορές, οι τράπεζες και οι ασφαλίσεις, υπάρχουν ειδικά καθεστώτα. Στους τομείς αυτούς ίσχυαν γενικά πάρα πολλές νομοθετικές ρυθμίσεις στα κράτη και η εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών δεν μπορούσε να επιτευχθεί με την αμοιβαία αναγνώριση απλώς και μόνο των προτύπων.

Οι μεταφορές αποτελούν αντικείμενο κοινής πολιτικής της Κοινότητας ( άρθρά 70 έως 80 της συνθήκης ΕΚ ) λόγω της ανομοιογένειάς τους και του γεγονότος ότι αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς (εμπορευμάτων και επιβατών ιδίως ).

Από το 1973 εκδόθηκαν διάφορες οδηγίες οι οποίες συνέβαλαν στο άνοιγμα του τραπεζικού τομέα στην ελευθερία της εγκατάστασης και



στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Οι οδηγίες αυτές κάλυπταν ιδίως ζητήματα όπως τα ίδια κεφάλαια των πιστωτικών ιδρυμάτων, η καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και τα συστήματα εγγύησης των καταθέσεων.

Οι ασφαλιστικές υπηρεσίες διαιρέθηκαν σε δύο μεγάλες κατηγορίες, στις ασφαλίσεις του κλάδου ζωής και στις ασφαλίσεις εκτός του κλάδου ζωής ( ασφαλίσεις κατά ζημιών ). Από το 1973 η διεύρυνση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και του δικαιώματος εγκατάστασης αφορούσε κατ' αρχήν τον τομέα των ασφαλίσεων εκτός του κλάδου ζωής ενώ ο τομέας των ασφαλίσεων ζωής αποτέλεσε αντικείμενο εναρμόνισης με την έκδοση μιας πρώτης οδηγίας το 1979.

#### **1.4 Συμπεράσματα - Απολογισμός «του κεφαλαίου».**

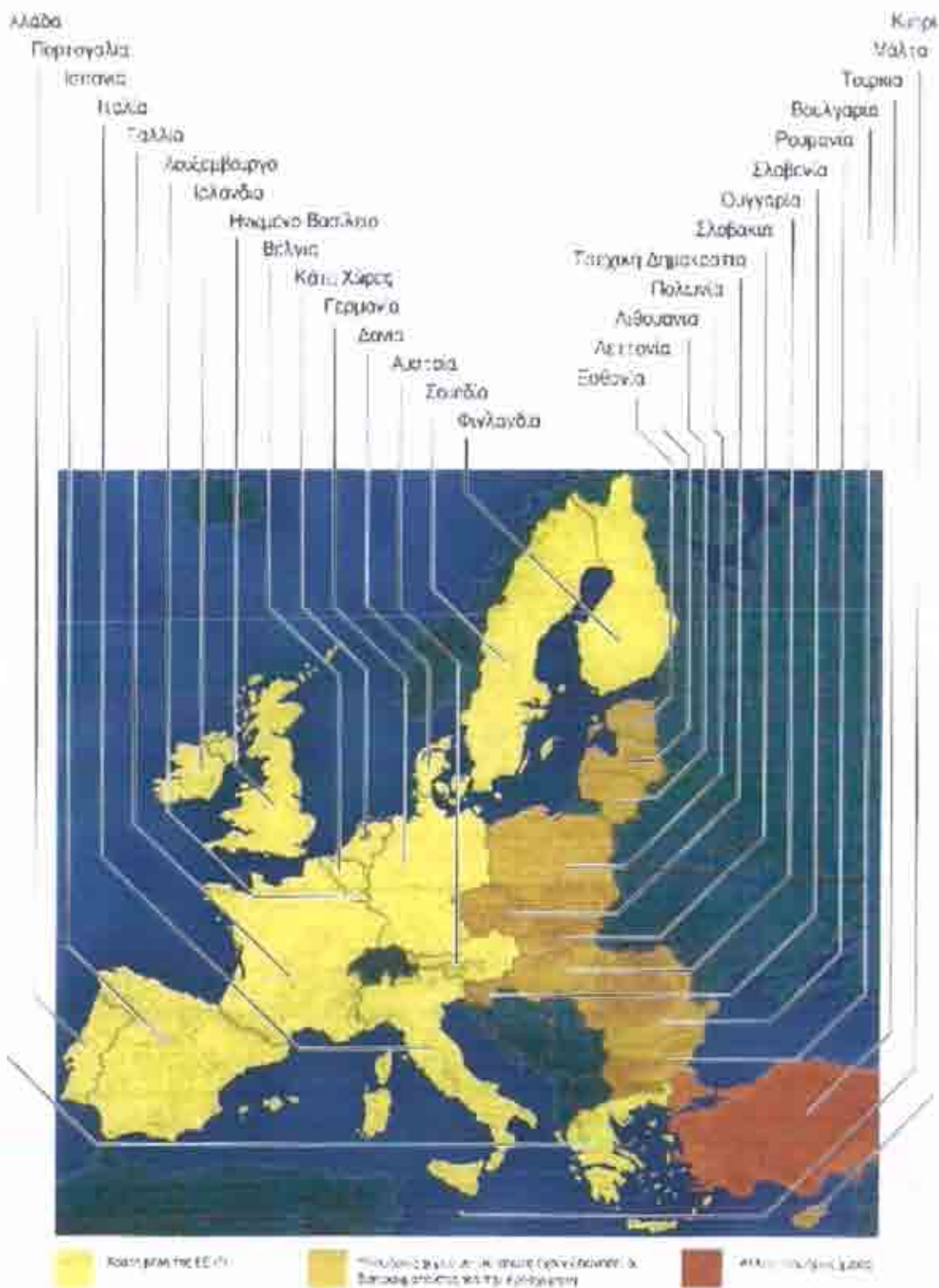
Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς είναι ένα πολύ σημαντικό επίτευγμα. Την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, δεκαεπτά κράτη – τα δώδεκα της κοινότητας έχοντας συμπαρασύρει στον αγώνα δρόμου πέντε της ΕΖΕΣ – κατέρριψαν τους φραγμούς που τα χώριζαν από αιώνες. Κατήργησαν τις διατυπώσεις κατά τη διάβαση των συνόρων τους και αντικατέστησαν με ένα ενιαίο σύστημα πιστοποίησης των εμπορευμάτων, τα 18 συστήματα που ίσχυαν προηγουμένως.

Πλέον η Ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά με τα 380 εκατομμύρια καταναλωτές είναι σήμερα η μεγαλύτερη αγορά του κόσμου. Συμβάλλει σημαντικά στην ευρωπαϊκή ευημερία με την τόνωση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, με την μείωση του κόστους (κατάργηση των τελωνειακών διατυπώσεων, μείωση των τιμών ως αποτέλεσμα του αυξημένου ανταγωνισμού κλπ) και με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Η εσωτερική αγορά βρίσκεται ωστόσο σε διαρκή εξέλιξη και πολυάριθμες προκλήσεις πρέπει διαρκώς να αντιμετωπίζονται. Το ίδιο

ισχύει για τις οδηγίες που δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί πλήρως στην νομοθεσία των κρατών μελών (για παράδειγμα στους τομείς των δημοσίων συμβάσεων και της πνευματικής ιδιοκτησίας) και για τη μικρή πρόοδο που έχει σημειωθεί στον τομέα της φορολογίας στον οποίο πολλά είναι τα εμπόδια που συναντούν τα άτομα εκείνα που επιθυμούν να ασκήσουν το δικαίωμα τους στην ελεύθερη κυκλοφορία.

Η κυκλοφορία του ευρώ από το 2002 και μετά αποτέλεσε την κινητήριο δύναμη για την ολοκλήρωση της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας και την προσέγγιση μεταξύ των κρατών μελών (οικονομικά).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

#### 2.1 Ενδοκοινοτική Διακίνηση Αγαθών.

##### 2.1.1 Ενδοκοινοτικές Συναλλαγές.

Θεωρητικά ένα μεγάλο μέρος των διατυπώσεων στα σύνορα δεν θα έπρεπε να δικαιολογείται ήδη από τότε που η κοινότητα είχε θέσει τις βάσεις της τελωνειακής ένωσης και το κοινό δασμολόγιο (ΚΤΔ) είχε αντικαταστήσει τα εθνικά δρομολόγια, δηλαδή από το 1968. Αλλά, στην πραγματικότητα, η τελωνειακή ένωση και το σύστημα της κοινοτικής διαμετακόμισης δεν είχαν επιδράσει πολύ στην κατάργηση των διατυπώσεων, χάρη στην φαντασία και την εφευρετικότητα των εθνικών διοικήσεων, που τις είχαν αντικαταστήσει με ένα πλήθος εγγράφων που έπρεπε να ελέγχονται στα σύνορα. Τα έντυπα και οι σφραγίδες που απαιτούνταν στα σύνορα είχαν βέβαια διάφορους λόγους ύπαρξης, π.χ., την επανάκτηση των φορών επί των εξαγόμενων προϊόντων, τη συλλογή στατιστικών στοιχείων, τους που επέβλεπαν στο να εμποδίσουν τις εισαγωγές απαγορευμένων ειδών. Αλλά κάθε σφράγισμα εντύπου σήμαινε επίσης απώλεια χρόνου και χρήματος για τους εξαγωγείς και τους μεταφορείς της Κοινότητας.

## 2.1.2 Κατάργηση των εσωτερικών συνόρων.

Η συνθήκη της Ρώμης σαφώς ανέφερε την ανάγκη ελάφρυνσης, στο μέτρο του δυνατού, των διατυπώσεων που επιβάρυναν το εμπόριο (Αρ.10). Στην πραγματικότητα, μόλις συμπληρώθηκε ο δασμολογικός αφοπλισμός, εντάθηκε ο «χαρτοπόλεμος» μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών, οι οποίες επιδίωκαν έτσι να προστατεύσουν την εσωτερική παραγωγή και συγχρόνως να δικαιολογήσουν την ύπαρξή τους. Εναντίον του γραφειοκρατικού κλεφτοπόλεμου μάχονταν, στην πρώτη γραμμή, η επιτροπή και, στα μετόπισθεν, το Συμβούλιο. Αυτή η εικοσαετής μάχη τερματίστηκε ευτυχώς στις 31 Δεκεμβρίου του 1992.

Από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, δεν χρειάζονταν τελωνιακές διατυπώσεις για το ενδοκοινοτικό εμπόριο και επομένως καταργήθηκαν όλα τα πολύπλοκα διοικητικά έγγραφα. Η Κοινότητα αποτελεί τώρα ένα ενιαίο έδαφος χωρίς σύνορα ως προς την κυκλοφορία των εμπορευμάτων με κάλυψη δελτίων TIR (Transport International Road) και ATA (Temporary Admission of Goods). Αυτό επιτρέπει στους επιχειρηματίες να κερδίζουν πολύτιμο χρόνο και επιτυγχάνουν έτσι μείωση του κόστους μεταφοράς κατά την κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της κοινότητας. Η απουσία δασμών και διατυπώσεων προάγει το ενδοκοινοτικό εμπόριο (αποστολές και αφίξεις), το οποίο αντιπροσωπεύει περί τα 64% του συνολικού εμπορίου των Δεκαπέντε και σε μερικά κράτη, όπως η Πορτογαλία και η Ολλανδία, φθάνει τα 80% των συνολικών εισαγωγών και εξαγωγών τους.

2.1.3 Η κυκλοφορία των κοινοτικών εμπορευμάτων στην εσωτερική αγορά χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις.

Τα κοινοτικά εμπορεύματα που αποστέλλονται από ένα κράτος μέλος σε άλλο δεν υπόκεινται σε καμιά τελωνειακή διαδικασία ούτε κατά την αποστολή ούτε κατά την άφιξη και την παραλαβή.

Η κυκλοφορία των κοινοτικών εμπορευμάτων μεταξύ περισσότερων του ενός κρατών μελών πραγματοποιείται με τους ίδιους όρους που ισχύουν για την κυκλοφορία εμπορευμάτων στην επικράτεια του ίδιου κράτους μέλους. Δηλαδή, με εφαρμογή των εμπορικών όρων που διέπουν τις συμβάσεις και των φορολογικών διαδικασιών που ισχύουν σύμφωνα με τις κοινοτικές ρυθμίσεις για τους έμμεσους φόρους που επιβάλλονται κατά την παραγωγή ή τις συναλλαγές.

## 2.2 Διακίνηση αγαθών από την Ελλάδα προς χώρες της ΕΟΚ

Όπως είναι γνωστό τα αγαθά από 01/01/93 κυκλοφορούν ελεύθερα στην Εσωτερική Αγορά των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, χωρίς διατυπώσεις και ελέγχους στα Σύνορα. Συνοδευτικά έγγραφα κυκλοφορίας των αγαθών στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές είναι τα φορολογικά και εμπορικά έγγραφα τα οποία χρησιμοποιούνται για τις εθνικές συναλλαγές των κρατών - μελών.

Έτσι, όσον αφορά τα Ελληνικά αγαθά, αυτά ταξιδεύουν προς τις άλλες χώρες της Κοινότητας με το θεωρημένο Δ.Α. ή το θεωρημένο ΤΔΑ το οποίο πλέον θα φτάνει και θα παραδίδεται στον αγοραστή και

δεν θα σταματάει στα τελωνεία (σύνορα), όπως γινόταν μέχρι την 31/12/92.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειώσουμε ότι όταν τα αγαθά διέρχονται και από Τρίτη χώρα θα πρέπει να συνοδεύονται από το έγγραφο T1, ενώ αν διέρχονται από χώρα ΕΖΕΣ από το έγγραφο T2 (Τ1 και T2 είναι τελωνειακά έγγραφα).

Μετά το πέρας της διέλευσης των αγαθών από τις χώρες αυτές και την είσοδο τους στο έδαφος κοινοτικής χώρας, συνεχίζεται η διαδρομή τους μόνο με τα φορολογικά και εμπορικά έγγραφα.

Ειδικά για τα προϊόντα εκείνα τα οποία υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης (όπως π.χ. πετρελαιοειδή, αλκοολούχα ποτά και καπνοβιομηχανία προϊόντα) και κυκλοφορούν στην Εσωτερική Αγορά από φορολογική αποθήκη κράτους μέλους σε φορολογική αποθήκη άλλου κράτους μέλους με αναστολή καταβολής του φόρου, ως συνοδευτικό έγγραφο χρησιμοποιείται το προβλεπόμενο εμπορικό ή διοικητικό έντυπο έγγραφο το οποίο προβλέπεται από την οδηγία 92/12 της ΕΟΚ.

### **2.2.1 Έγγραφο Μεταφοράς**

#### **[Άρθρο 16 ΚΒΣ (ΠΔ 186/92)]**

Με τις διατάξεις του άρθρου 16 του Κ.β.Σ. καθορίζονται τα έγγραφα, που πρέπει να παραδίδονται από τον αποστολέα των αγαθών στα μεταφορικά μέσα ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης, τα οποία συνοδεύουν τα αγαθά σε όλη τους τη διαδρομή και παραδίδονται στον παραλήπτη τους. Επίσης ορίζονται οι υποχρεώσεις του μεταφορέα και

του μεταφορικού γραφείου, ως προς την έκδοση των φορολογικών τους στοιχείων κατά τη μεταφορά αγαθών με κόμιστρο (φορτωτικά έγγραφα).

**- Μεταφορές με ιδιωτικής χρήσης ή με μισθωμένα με διαρκή μίσθωση δημόσιας χρήσης μεταφορικά μέσα**

Όταν μεταφέρονται αγαθά με μεταφορικά μέσα Ι.Χ. ή Δ.Χ. μισθωμένα με διαρκή μίσθωση, από επιτηδευματία για την άσκηση του επαγγέλματος του ή τα πρόσωπα των παρ. 3 (Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. κ.λπ.) και 4 (αγρότες) του άρθρου 2 του Κ.Β.Σ., συνοδεύονται με το πρώτο αντίτυπο του στοιχείου διακίνησης, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Β.Σ. (Δελτίο Αποστολής ή δελτίο αποστολής συνενωμένο με άλλο φορολογικό στοιχείο, όπως δελτίο αποστολής-τιμολόγιο, δελτίο αποστολής Α.Λ.Π. κ.λπ.).

Δεν απαιτείται η έκδοση Δ.Α. για μεταφορές:

α) υλικών εκσκαφών ή κατεδαφίσεων από κατασκευαστικές επιχειρήσεις, καθώς και οι μεταφορές από αυτές λατομικών προϊόντων (άμμου κ.λπ.) που παράγονται απ' αυτές και προορίζονται για έργα που εκτελούν.

β) μεταλλευμάτων και απορριπτόμενων υλικών (μπαζών) μεταλλευτικών επιχειρήσεων από εργοτάξιο σε εργοτάξιο ή χώρους αποθήκευσης, επεξεργασίας, εκφόρτωσης, απόρριψης.

γ) πετράς, αργιλοπετρώματος, αργιλοχώματος και χαλικιού, από επιχειρήσεις παραγωγής αδρανών υλικών, από τους χώρους περισυλλογής.

Με δελτίο αποστολής μόνο συνοδεύουν τα προϊόντα τους κατά τη μεταφορά τους για επεξεργασία, συσκευασία ή πώληση τα πρόσωπα της παρ. 4 του άρθρου 2 του Κ.Β.Σ. (αγρότες ειδικού καθεστώτος άρθρων 41 & 42 Ν. 2859/00- Φ.Π.Α.), αφού από 17-11-1999 καταργήθηκε με την



παρ. 79 άρθρου 9·Ν: 2753/99 η υποχρέωση τους για την τήρηση ημερολογίου μεταφοράς.

#### **- Μεταφορές με δημόσιας χρήσης μεταφορικά μέσα**

Οι επιτηδευματίες και τα πρόσωπα των παρ. 3 και 4 του άρθρου 2 του Κ.Β.Σ. για κάθε μεταφορά αγαθών με μεταφορικά μέσα δημόσιας χρήσης εκδίδουν δελτίο αποστολής το οποίο παραδίδουν στον μεταφορέα ή το μεταφορικό γραφείο.

Όταν μεταφέρονται αγαθά προσώπου που δεν υποχρεούνται στην έκδοση δελτίου αποστολής, το πρόσωπο αυτό παραδίδει στο μεταφορέα ή το μεταφορικό γραφείο ενυπόγραφη δήλωση μεταφοράς. Στη δήλωση αυτή (σε απλό χαρτί) αναγράφονται τα στοιχεία του αποστολέα και του παραλήπτη, ο τόπος προορισμού και η συνοπτική περιγραφή των μεταφερόμενων αγαθών.

### **2.2.2 φορτωτική (μεταφορέα, μεταφορικού γραφείου)**

Μεταφορέας είναι αυτός που ενεργεί μεταφορές με κόμιστρο με μεταφορικά μέσα που ανήκουν σ' αυτόν ή εκμεταλλεύονται απ' αυτόν.

Μεταφορικό γραφείο είναι η επιχείρηση που αναλαμβάνει τη μεταφορά αγαθών, την οποία εκτελεί με μεταφορικά μέσα τρίτου (όχι δικά του), συμφωνεί δε με τον αποστολέα ή φορτωτή αμοιβή, η οποία καλύπτει το κόμιστρο και το κέρδος του.

Ο μεταφορέας υποχρεούται με βάση τα δελτία αποστολής ή τις ενυπόγραφες δηλώσεις μεταφοράς να εκδίδει για κάθε μεταφορά φορτωτική κατά φορτωτή και παραλήπτη. Η φορτωτική είναι τετραπλότυπη και κάθε αντίτυπο έχει συγκεκριμένο προορισμό:

- -το πρώτο αντίτυπο συνοδεύει τα αγαθά, αποτελεί αποδεικτικό μεταφοράς και παραμένει στο μεταφορέα
- το δεύτερο αντίτυπο παραδίδεται στο φορτωτή
- το τρίτο αντίτυπο φέρει την ένδειξη «Αποδεικτικό δαπάνης» παραδίδεται στον καταβάλλοντα τα κόμιστρα και αποτελεί γι' αυτόν παραστατικό εξόδου.
- το τέταρτο αντίτυπο παραμένει στο στέλεχος.

Το μεταφορικό γραφείο εκδίδει επίσης για κάθε μεταφορά τετραπλότυπη φορτωτική ανάλογη προς τη φορτωτική του μεταφορέα. Όταν η φόρτωση γίνεται από τις εγκαταστάσεις του, για τη μεταφορά των αγαθών το μεταφορικό γραφείο εκδίδει διπλότυπη κατάσταση αποστολής αγαθών. Το ένα αντίτυπο της κατάστασης παραδίδεται στον μεταφορέα, ο οποίος βάσει αυτής εκδίδει συγκεντρωτική φορτωτική με φορτωτή το μεταφορικό γραφείο. Στην κατάσταση αναγράφεται το είδος και οι αριθμοί των δεμάτων, το είδος και η ποσότητα των αγαθών και ο τόπος προορισμού τους. Όταν στην κατάσταση επισυνάπτονται αντίγραφα των φορτωτικών που εκδόθηκαν από το μεταφορικό γραφείο, αναγράφονται σ' αυτήν μόνο ο αριθμός κάθε φορτωτικής, το συνολικό βάρος των αγαθών και ο συνολικός αριθμός των δεμάτων.

Φορτωτική εκδίδεται και στην περίπτωση που ο μεταφορέας μεταφέρει δικά του αγαθά, με εξαίρεση τις δημόσιες μεταφορικές επιχειρήσεις, (Ο.Σ.Ε., Ο.Α. κ.λπ.), οι οποίες εκδίδουν το κατάλληλο υπηρεσιακό έγγραφο.

### 2.2.3. Περιεχόμενο φορτωτικής

Η φορτωτική περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Το ονοματεπώνυμο ή την επωνυμία, το επάγγελμα, τη διεύθυνση του αποστολέα ή φορτωτή και του παραλήπτη των αγαθών, καθώς και τον Α.Φ.Μ. του καταβάλλοντος τα κόμιστρα.

Φορτωτής είναι αυτός που αναθέτει στο μεταφορέα το έργο της μεταφοράς. Η έννοια του φορτωτή δεν ταυτίζεται πάντοτε με την έννοια του αποστολέα των αγαθών.

β) όταν η μεταφορά ενεργείται απ' ευθείας από τον αποστολέα στον παραλήπτη, κατ' εντολή μεταφορικού γραφείου ή άλλου τρίτου (φορτωτή), στη φορτωτική αναγράφονται και τα πλήρη στοιχεία του εντολέα τρίτου - φορτωτή των αγαθών,

γ) την ημερομηνία και τον τόπο έκδοσης της φορτωτικής, καθώς και την ημερομηνία έναρξης της μεταφοράς από το μεταφορέα,

δ) τον τόπο προορισμού των προς μεταφορά αγαθών,

ε) το είδος και τον αριθμό του συνοδευτικού στοιχείου του αποστολέα,

στ) τους αριθμούς των δεμάτων, την ποσότητα των αγαθών και το είδος κατά γενική κατηγορία

ζ) το κόμιστρο και τις λοιπές επιβαρύνσεις της μεταφοράς,

η) τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ή το όνομα του πλωτού μέσου, προκειμένου περί θαλασσίων μεταφορών. Διευκρινίζεται ότι ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου είναι στοιχείο του περιεχομένου της φορτωτικής και ως εκ τούτου δεν είναι απαραίτητο να αναγράφεται επί της φορτωτικής πριν από την θεώρηση.

#### 2.2.4. Αποδείξεις μεταφοράς (κομίστρου)

Ο μεταφορέας, αντί φορτωτικής, μπορεί να εκδίδει θεωρημένη διπλότυπη απόδειξη μεταφοράς, για μεταφορές:

α) συνοδευόμενων από ταξιδιώτη αποσκευών (αποσκευή θεωρείται κάθε δέμα που φέρει μαζί του ο ταξιδιώτης και δεν περιέχει εμπορεύματα),

β) μικροδεμάτων,

γ) αστικές, δηλ. όσων διενεργούνται εντός των ορίων των πόλεων (Η περιοχή τέως Διοίκησης Πρωτευούσης θεωρείται μία πόλη),

δ) κενών ή μη οχημάτων με πλωτά μέσα,

#### 2.2.5. Περιεχόμενο απόδειξης μεταφοράς

Η απόδειξη μεταφοράς εκδίδεται πριν από την εκκίνηση του μεταφορικού μέσου, συνοδεύει τα αγαθά και το ένα αντίτυπο αυτής παραδίδεται στον καταβάλλοντα το κόμιστρο.

**Σ' αυτήν αναγράφονται:**

α) επί μεταφοράς αποσκευών που συνοδεύονται από τον ταξιδιώτη, τουλάχιστον το κόμιστρο,

β) επί μεταφοράς μικροδεμάτων, τα στοιχεία του φορτωτή και του παραλήπτη, το είδος κατά γενική κατηγορία, η ποσότητα των αγαθών και το κόμιστρο. Η ποσότητα των αγαθών αναγράφεται με τη μονάδα μέτρησης, με την οποία υπολογίζεται το κόμιστρο των μεταφερόμενων μικροδεμάτων, όταν αυτά παραδίδονται από μη υπόχρεους σε έκδοση συνοδευτικών φορολογικών στοιχείων, ή και με την ποσότητα που

αναγράφεται στα συνοδευτικά φορολογικά στοιχεία, όταν υπάρχει υποχρέωση έκδοσης των στοιχείων αυτών,

γ) επί αστικών μεταφορών, τα στοιχεία του φορτωτή και του παραλήπτη, το είδος κατά γενική κατηγορία, η ποσότητα των αγαθών, το κόμιστρο, ο αριθμός του συνοδευτικού στοιχείου του αποστολέα και η ώρα εκκίνησης του μεταφορικού μέσου,

δ) επί μεταφοράς εμπορικών ή κενών οχημάτων με πλωτά μέσα, τα στοιχεία αυτού που καταβάλλει το ναύλο και το ποσό αυτού.

### **2.2.6 Διορθωτικό σημείωμα**

Το διορθωτικό σημείωμα εκδίδεται από το μεταφορέα ή το μεταφορικό γραφείο στις εξής περιπτώσεις:

1) Επιστροφή κομίστρων (έκπτωση).

2) Στις περιπτώσεις διαπίστωσης ποσοτικών διαφορών στα μεταφερόμενα αγαθά.

3) Σε κάθε περίπτωση διαφοροποίησης δεδομένων της φορτωτικής που αφορούν τον τρόπο, τον τόπο και το χρόνο της μεταφοράς.

Το διορθωτικό σημείωμα εκδίδεται, σε τρία αντίτυπα.

#### **- Διεθνείς μεταφορές**

Για τις μεταφορές από και προς το εξωτερικό ο μεταφορέας μπορεί να εκδίδει άλλα ισοδύναμα φορτωτικά έγγραφα που προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις στις οποίες έχει προσχωρήσει η χώρα μας.

## 2.2.7 Έκδοση φορτωτικών από αντιπροσώπους

Ο μεταφορέας που εκτελεί θαλάσσιες ή εναέριες μεταφορές μπορεί να αναθέτει την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς σε αντιπρόσωπο ή σε πράκτορα, εφόσον πριν την ανάθεση γνωστοποιήσει τούτο εγγράφως στη ΔΟΥ στην οποία υπάγεται ο αντιπρόσωπος ή ο πράκτορας.

## 2.2.8 Συγκεντρωτική φορτωτική

Όταν μεταφέρονται αγαθά ενός φορτωτή με φορτηγό Δημόσιας Χρήσης, που προορίζονται να παραδοθούν σε περισσότερους από ένα παραλήπτες, μπορεί να εκδίδεται μία θεωρημένη συγκεντρωτική φορτωτική κατά αποστολέα για κάθε μεταφορά, αντί της έκδοσης φορτωτικών κατά φορτωτή και παραλήπτη, με την προϋπόθεση ότι το συνολικό κόμιστρο της μεταφοράς καταβάλλεται στο μεταφορέα από το φορτωτή. Με τις διατάξεις της παρ. 20 του άρθρου 9 του Ν. 2753/99 η δυνατότητα έκδοσης συγκεντρωτικής φορτωτικής επεκτάθηκε εκτός από τα φορτηγά σε όλες τις μεταφορές με δημόσιας χρήσης μεταφορικά μέσα (πλοία, αεροπλάνα κ.λπ.).

Ακόμη, με την Α.Υ.Ο. 1077844/641/Π.Ο.Λ. 1144/6-8-1992 (ΦΕΚ Β' 517) μπορεί, για τις επαναλαμβανόμενες κάθε μέρα ή και αραιότερα χρονικά διαστήματα μεταφορές αγαθών με φορτηγά αυτοκίνητα ή τρίκυκλα δημόσιας χρήσης από τον ίδιο φορτωτή σε ένα ή περισσότερους παραλήπτες και με την προϋπόθεση ότι τα κόμιστρα καταβάλλονται πάντα από τον φορτωτή να τηρείται ημερολόγιο μεταφοράς και να εκδίδεται θεωρημένη συγκεντρωτική φορτωτική ή θεωρημένη διπλότυπη απόδειξη μεταφοράς για τις αστικές μεταφορές

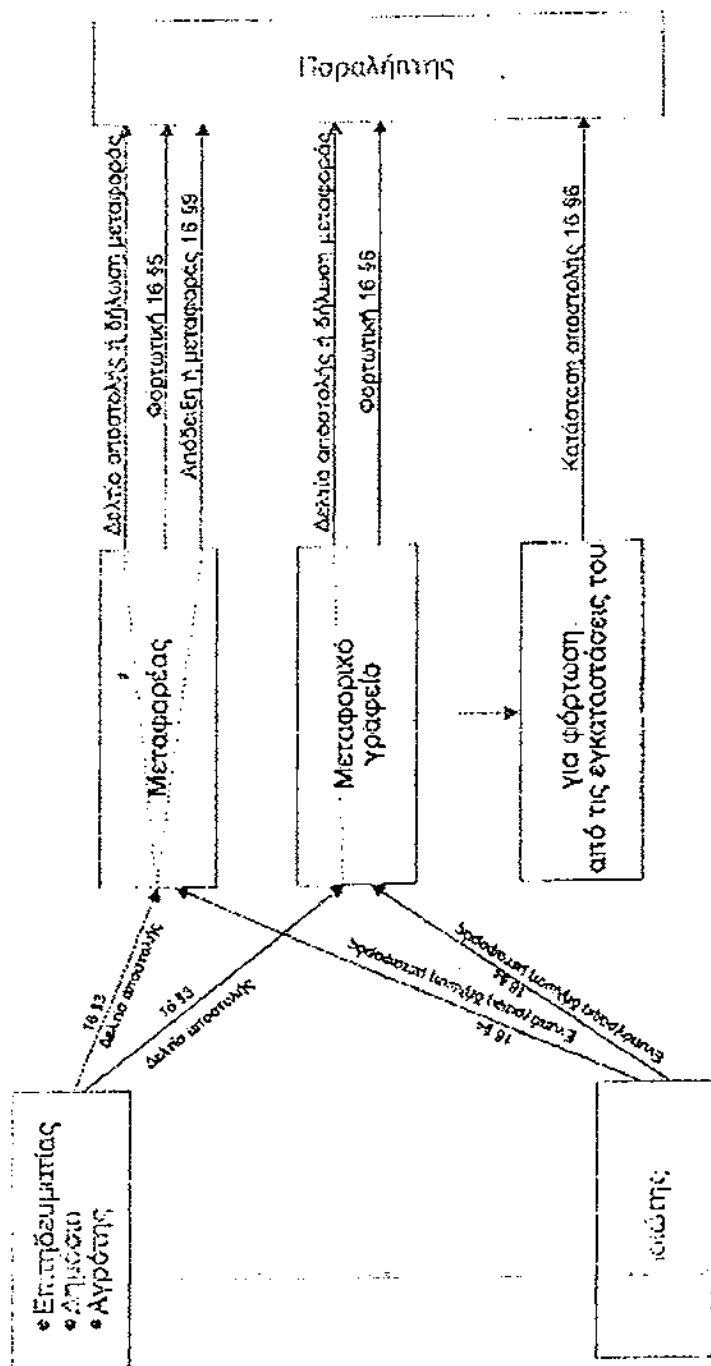
στο τέλος κάθε μήνα για όλες τις μεταφορές του μήνα. Επίσης, συγκεντρωτική φορτωτική εκδίδεται και όταν συμφωνείται μηνιαίο κόμιστρο, ανεξάρτητα από τις εκτελεσθείσες μεταφορές, οπότε στο τηρούμενο θεωρημένο ημερολόγιο μεταφοράς, αναγράφεται, στην αρχή κάθε μήνα, το συμφωνηθέν μηνιαίο κόμιστρο και τα στοιχεία της σχετικής σύμβασης, αντί της αναγραφής του κομίστρου για κάθε δρομολόγιο.

Σημειώνεται ότι η απόφαση 1125793/961 ΠΟΛ. 1273/11 -12-1989 (ΦΕΚ Β' 923), με την οποία είχε επιτραπεί η έκδοση μηνιαίας συγκεντρωτικής φορτωτικής, εφόσον τηρείται ημερολόγιο μεταφοράς, στις περιπτώσεις επαναλαμβανόμενων μεταφορών από τον ίδιο φορτωτή στον ίδιο παραλήπτη, εξακολουθεί να ισχύει, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτ. Θ' της παραγρ. 12 του άρθρου 39 του Κώδικα, αν και ουσιαστικά πλέον καλύπτεται μετά την 1-10-1992 με την προαναφερόμενη απόφαση.

### **2.2.9 Κατάσταση αποστολής αγαθών**

Όταν το μεταφορικό γραφείο φορτώνει και μεταφέρει αγαθά από τις εγκαταστάσεις του προς τους παραλήπτες αυτών, εκδίδει διπλότυπη θεωρημένη κατάσταση αποστολής αγαθών, στην οποία αναγράφει το είδος και τους αριθμούς των δεμάτων, το είδος και την ποσότητα των μεταφερομένων αγαθών και τον τόπο του προορισμού τους. Το ένα αντίτυπο της κατάστασης αυτής παραδίδεται στο μεταφορέα, για την έκδοση της συγκεντρωτικής φορτωτικής, με φορτωτή και παραλήπτη το μεταφορικό γραφείο, και το άλλο παραμένει ως στέλεχος. Όταν στην κατάσταση που παραδίδεται στο μεταφορέα επισυνάπτονται αντίγραφα

των φορτωτικών του μεταφορικού γραφείου, τότε στην κατάσταση μπορεί να αναγράφεται μόνο ο αριθμός κάθε φορτωτικής, το συνολικό βάρος των αγαθών που μεταφέρονται και ο συνολικός αριθμός των δεμάτων. (Εγκ. Κ.Β.Σ. § 16.8.2).











## 2.3 Διακίνηση αγαθών από χώρες ΕΟΚ προς τους Έλληνες Αγοραστές

Σύμφωνα με την Εγκ. 1128677/1076 ΠΟΛ. 1293/29-12-92 ορίζεται ότι από 01/01/93 με το νέο καθεστώς ενδοκοινοτικών συναλλαγών, τα αγαθά μπορεί να διακινούνται από τις άλλες χώρες - μέλη της ΕΟΚ προς την Ελλάδα συνοδευόμενα και στο εσωτερικό της χώρας με τα στοιχεία του αποστολέα και τα φορτωτικά έγγραφα, μέχρι την παράδοση τους στις εγκαταστάσεις του αγοραστή επιτηδευματία.

Συνεπώς σύμφωνα με όσα αναφέρονται πιο πάνω τα αγαθά θα φθάσουν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή επιτηδευματία χωρίς να είναι απαραίτητο να εκδώσει δικό του Δ.Α., ανεξάρτητα με τον τρόπο που έχουν μεταφερθεί δηλ. οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς ή ατμοπλοϊκώς, αρκεί βέβαια να συνοδεύονται με τα στοιχεία του αποστολέα και τα ανάλογα φορτωτικά έγγραφα.

## 2.4 Διακίνηση αγαθών από επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πρόσωπο (παραλήπτη) εντός Ελλάδος, κατ' εντολή του πελάτη (αρχικού «εισαγωγέα»)

Αποστολή αγαθών από επιχείρηση άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε τρίτο πρόσωπο (παραλήπτη) εντός Ελλάδος, κατ' εντολή και για λογαριασμό του Έλληνα αγοραστή (πελάτη), μπορεί να γίνει με την εξής διαδικασία:

Να ειδοποιηθεί ο αλλοδαπός προμηθευτής για να αναγράψει στα συνοδευτικά στοιχεία που εκδίδει (π.χ. τιμολόγιο κ.λπ.) αναλυτικά το είδος και την ποσότητα των αγαθών καθώς και τα στοιχεία του τελικού

παραλήπτη - τρίτου (ονοματεπώνυμο ή επωνυμία, επάγγελμα και διεύθυνση. Δεν χρειάζεται ΑΦΜ και Δ.Ο.Υ.).

Τα αγαθά θα συνοδευτούν εντός Ελλάδος με τα πιο πάνω στοιχεία και θα παραδοθούν απ' ευθείας στον τρίτο (παραλήπτη).

Ο παραλήπτης μόλις τα παραλάβει υποχρεούται να εκδώσει (άμεσα) δελτίο ποσοτικής παραλαβής (άρθρο 10 § 1. θ- 21) αντίτυπο του οποίου (πρακτικά το πρωτότυπο) θα το στείλει στον Έλληνα προμηθευτή, κατ' εντολή του οποίου έλαβε το αγαθά απ' ευθείας από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σκόπιμο κρίνεται να αναγράφονται στο δελτίο ποσοτικής παραλαβής οι αριθμοί των συνοδευτικών στοιχείων του αποστολέα και εφόσον δεν υπάρχει αντίγραφο αυτών για τον παραλήπτη, να φωτοτυποούνται και να φυλάσσονται στο αρχείο, γιατί όπως είναι αυτονόητο τα τιμολόγια του αλλοδαπού θα αποσταλούν στον πρώτο αγοραστή των αγαθών («εισαγωγέα») προς τον οποίο και απευθύνονται.

Ο Έλληνας προμηθευτής των αγαθών («εισαγωγέας») με βάση το δελτίο ποσοτικής παραλαβής του παραλήπτη θα εκδώσει σε ένα μήνα τιμολόγιο πώλησης των αγαθών (όχι Τιμ-ΔΑ), στο οποίο θα αναγράψει τον αριθμό του Δελτίου ποσοτικής παραλαβής, το οποίο έχει ουσιαστικά, στην περίπτωση αυτή, αντικαταστήσει το Δελτίο Αποστολής.

**Διευκρινίζεται** ότι στην περίπτωση κατά την οποία ο παραλήπτης τρίτος είναι πρόσωπο της παρ. 3 του άρθρου 2 του ΚΒΣ (Δημόσιο, ΝΠΔΔ και γενικά μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα πρόσωπο) έγινε δεκτό με την Εγκ. ΠΟΛ. 1306/5-12-95 ότι μπορεί να μην εκδοθεί απ' αυτό δελτίο ποσοτικής παραλαβής και να εκδοθεί οποιοδήποτε άλλο στοιχείο προβλέπεται από τον κανονισμό λειτουργίας του προσώπου αυτού. Από τον πωλητή επιτηδευματία («εισαγωγέα») θα εκδοθεί στην περίπτωση αυτή τιμολόγιο - Δελτίο Αποστολής, στο οποίο θα γίνει σημείωση για τον τρόπο διακίνησης των αγαθών, με αναγραφή των δεδομένων του

συνοδευτικού στοιχείου του αλλοδαπού προμηθευτή (αριθμός, ημερομηνία, επωνυμία).

Στην περίπτωση που τα αγαθά έρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) χωρίς να αναγράφονται τα στοιχεία του τρίτου επί των συνοδευτικών εγγράφων, τότε για να γίνει η διακίνηση πρέπει να εκδοθεί:

ή Δελτίο αποστολής του αρχικού εισαγωγέα προς τον τελικό παραλήπτη για να καλύψει την διακίνηση από το σημείο εισόδου στη χώρα μας (τόπος αποστολής) μέχρι το σημείο παράδοσης

ή Δελτίο αποστολής της μεταφορικής ή διαμεταφορικής επιχείρησης κατ' εντολή και για λογαριασμό του αρχικού εισαγωγέα (θέμα 30 άρθρου 11).

Τα παραπάνω προκύπτουν από την ΑΥΟ 1041614/324 ΠΟΛ. 1100/4-4-1995 (θέμα 57β άρθρου 10).

2.5 Μεταφορά αγαθών από χώρες ΕΟΚ όχι κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή, αλλά μέσω των εγκαταστάσεων του διαμεταφορέα.

Όταν ο διαμεταφορέας δεν μεταφέρει τα αγαθά κατ' ευθείαν στις εγκαταστάσεις του αγοραστή, αλλά σε δικό του χώρο προσωρινής εναπόθεσης για μικρό χρονικό διάστημα δεν δημιουργούνται για την προσωρινή αυτή εναπόθεση των αγαθών οι υποχρεώσεις της § 5 περίπτωση ή του άρθρου 10 του Κ.Β.Σ. (Βιβλίο αποθήκευσης κ.τ.λ.), εφόσον στην περίπτωση αυτή η συγκέντρωση των αγαθών δεν γίνεται με σκοπό την αποθήκευση τους, αλλά για τη διανομή τους αμέσως μετά τη συγκέντρωση και ταξινόμηση τους ή το διακανονισμό της αξίας τους.

Στην περίπτωση όμως που ο διαμεταφορέας διαθέτει χώρο για παραπέρα παραμονή και αποθήκευση αγαθών, όταν αυτό ζητείται από τους παραλήπτες - αγοραστές των αγαθών, εισπράττοντας ιδιαίτερη αμοιβή για την αποθήκευση αυτή στις εγκαταστάσεις του, τότε έχει τις υποχρεώσεις των διατάξεων της § 5 περίπτωση ή του άρθρου 10 του Κώδικα.

Για τη διακίνηση των αγαθών από τις εγκαταστάσεις του διαμεταφορέα προς τους αγοραστές - παραλήπτες, μετά την προσωρινή εναπόθεση έχουν ανάλογη εφαρμογή τα οριζόμενα στην εγκύκλιο Σ. 682/52 ΠΟΛ. 54/23-2-87 περ. ια. σύμφωνα με τα οποία: Κ-ατά τη διακίνηση αυτή εκδίδονται ΔΑ. του άρθρου 11 του Κώδικα από τον διαμεταφορέα, στα οποία αντί της αναλυτικής περιγραφής του είδους των αγαθών, μπορεί να αναγράφονται: τα είδη σε γενικές κατηγορίες, η ποσότητα της συσκευασίας (π.χ. ανταλλακτικά μηχ/των σε 10 κιβώτια) και ο αριθμός του τιμολογίου ή άλλου στοιχείου που συνοδεύει τα αγαθά.

Η ευχέρεια αυτή παρέχεται με την προϋπόθεση ότι τα αγαθά θα συνοδεύονται με τα στοιχεία της ενδοκοινοτικής επιχείρησης καθώς επίσης και με τα ανάλογα φορτωτικά έγγραφα.

## 2.6 Υποχρεώσεις και δικαιώματα αποστολέα παραλήπτη.

Μία υποχρέωση του αποστολέα είναι καταβολή του κομιστρού καθώς και καταβολή δαπάνης στην οποία υποβλήθηκε ο μεταφορέας και δεν συμπεριλαμβάνονταν στο κόμιστρο. Δεν οφείλεται κόμιστρο όταν ματαιωθεί η μεταφορά ή πάθουν βλάβη ή καταστραφούν τα πράγματα από υπαιτιότητα του μεταφορέα ή από ανώτερη βία.

Το κόμιστρο συνήθως καθορίζεται με την παρέμβαση του κράτους στις Εθνικές Μεταφορές, με Υπουργικές Αποφάσεις που ορίζουν την ανώτατη και κατώτατη αξία κομιστρού ανά χιλιομετρικό τόνο.

Η παραβίαση προς τα πάνω της Υ.Α. αποτελεί αγορανομική παράβαση, ενώ προς τα κάτω αθέμιτο ανταγωνισμό. Αυτοί οι τιμολογιακοί ναύλοι εφαρμόζονται στις ελεύθερες μεταφορές (φορτηγά Δ.Χ. με ωφέλιμο φορτίο μέχρι 3,5 τόνους).

Παρεπόμενη υποχρέωση του αποστολέα είναι να προσκομίσει τα πράγματα που πρόκειται να μεταφερθούν και να τα παραδώσει στο μεταφορέα κατάλληλα συσκευασμένα για να προφυλαχθούν τα ίδια αλλά και για να μην βλάψουν άλλα μεταφερόμενα πράγματα ή ανθρώπους. Να έχουν σήμανση επί της συσκευασίας (όνομα παραλήπτη, τόπο προορισμού, κ.τ.λ.). Αν λείπουν τα προαναφερόμενα, ο μεταφορέας μπορεί είτε να αρνηθεί τη μεταφορά, είτε να σημειώσει στο δελτίο παραδόσεως (ή τη φορτωτική) τις παρατηρήσεις του, οπότε αίρονται οι ευθύνες του σε περίπτωση ζημιάς. Ακόμη υποχρέωση του αποστολέα είναι η συμπλήρωση του αγωγιαστηρίου, της φορτωτικής ή του δελτίου παραδόσεως. Ο αποστολέας ευθύνεται για τις μη ειλικρινείς δηλώσεις



του στα παραπάνω έγγραφα απέναντι στο μεταφορέα. Επίσης, πρέπει να παραδώσει όλα τα απαραίτητα έγγραφα στο μεταφορέα για τη σωστή εκπλήρωση των όρων της μεταφοράς. Τέλος, ο αποστολέας ή παραλήπτης πρέπει να παραλάβει τα πράγματα όταν φτάσουν στον προορισμό τους.

Βασικό δικαίωμα του αποστολέα (ή παραλήπτη) είναι να αξιώσει την εκτέλεση της μεταφοράς.

Άλλο βασικό δικαίωμα του είναι να τροποποιεί μονομερώς τη σύμβαση μεταφοράς με την παροχή οδηγιών προς το μεταφορέα (αλλαγή τόπου προορισμού κ.τ.λ.) όχι όμως για τις εθνικές οδικές μεταφορές. Το δικαίωμα τροποποιήσεως περιέρχεται στον παραλήπτη των πραγμάτων εάν παραδοθεί σ' αυτόν το δελτίο παράδοσης ή η φορτωτική. Αντίστοιχα, ο μεταφορέας δικαιούται να αξιώσει πρόσθετο κόμιστρο.

Επίσης, βασικό δικαίωμα του αποστολέα είναι το δικαίωμα αποτίσεως. Δηλαδή μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο αποστολέας θα επιβαρύνει τα πράγματα που στέλνει με αντικαταβολή ορισμένου ποσού. Η συμφωνία εκφράζεται με τη ρήτρα "τοιο μετρητής άμα τη παραδώσει" ή άλλη ανάλογη. Ο μεταφορέας δικαιούται να αξιώσει πρόσθετη αμοιβή. Αν ο μεταφορέας δεν εκτελέσει την εντολή για απότιση, τότε ευθύνεται έναντι του πελάτη του σε αποζημίωση που δεν μπορεί όμως να υπερβαίνει το ποσό της απότισης.

### 2.6.1 Απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη.

Οι λόγοι για τους οποίους ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από ευθύνη σχετικά με το φορτίο που μεταφέρει είναι:

- Η ανωτέρα βία.

- Ελάττωμα του ίδιου του πράγματος.
- Το πταίσμα του δικαιούχου που συνίσταται σε πράξη ή παράλειψη του ζημιωμένου

Ειδικοί λόγοι απαλλαγής αφορούν στην ευθύνη μόνο για ζημιές από απώλεια και βλάβη κατά τις διεθνείς μεταφορές και μπορούν να εφαρμοσθούν αναλογικά και στις εθνικές μεταφορές. Αναλυτικότερα, τέτοιοι λόγοι είναι:

1. Διενέργεια της μεταφοράς με ανοιχτό ή ακάλυπτο όχημα εφόσον ειδικά συμφωνήθηκε ή επιβάλλεται από το νόμο.
2. Η έλλειψη συσκευασίας ή η ελαττωματική συσκευασία που είναι υποχρέωση του αποστολέα ή παραλήπτη.
3. Φόρτωση και εκφόρτωση από τον αποστολέα ή παραλήπτη.
4. Ιδιάζουσα φύση των πραγμάτων που τα εκθέτει σε κίνδυνο απώλειας ή βλάβης (θραύση, οξειδωση, διαρροή, κ.τ.λ)
5. Μεταφορά ζώντων ζώων.
6. Ανεπαρκής ή ακατάλληλη σήμανση στα πράγματα.

2.6.2 Αποστολές αγαθών μέσω διαμεταφορέα και ελάχιστα δικαιολογητικά του Κ.Β.Σ. που απαιτούνται.

Εδώ διακρίνουμε δύο περιπτώσεις:

1. Διακίνηση απ'ευθείας από τις εγκαταστάσεις του αποστολέα στις εγκαταστάσεις του ή των παραληπτών.

Στην περίπτωση αυτή που η μεταφορά αγαθών γίνεται απ'ευθείας από τον αποστολέα προς τον παραλήπτη κατ εντολή μεταφορικού γραφείου

ή άλλου τρίτου, στη φορτωτική που εκδίδει ο μεταφορέας αναγράφονται τα πλήρη στοιχεία του "άλλου τρίτου" που μπορεί να είναι διαμεταφορέας παραγγελιοδόχος μεταφοράς ή αντιπρόσωπος μεταφοράς.

- Στο Δ.Α ο φορτωτής πρέπει να σημειώνει και την ένδειξη "μεταφορά μέσω του διαμεταφορέα...." ή "κατ εντολή και για λογαριασμό του...."
- Ο μεταφορέας υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική με τα πλήρη στοιχεία του αποστολέα και παραλήπτη των αγαθών καθώς και του διαμεταφορέα για λογαριασμό και κατ εντολή του οποίου γίνεται η μεταφορά. Η διαμεταφορική επιχείρηση για την αμοιβή της εκδίδει φορτωτική. Τώρα επειδή σε αυτές τις περιπτώσεις ο διαμεταφορέας δεν λειτουργεί ως μεταφορικό γραφείο αλλά ως αντιπρόσωπος μεταφοράς και εκτός της διακίνησης αναλαμβάνει και την οργάνωση της διανομής (φορτοεκφόρτωση, ασφάλιση) μπορεί να εκδώσει Τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών.

## *2. Διακίνηση μέσω των εγκαταστάσεων του διαμεταφορέα.*

Στην περίπτωση αυτή:

- Ο αποστολέας των αγαθών εκδίδει τόσα Δ.Α όσοι και οι παραλήπτες των αγαθών και τα παραδίδει στο μεταφορικό γραφείο το οποίο προσωρινά αποθηκεύει τα αγαθά στις αποθήκες του όπου τα ομαδοποιεί κατά περιοχή και τελικά τα αποστέλλει με ίδια ή άλλα μεταφορικά μέσα προς τους τελικούς παραλήπτες.
- Στον χώρο της προσωρινής εναπόθεσης δεν δημιουργούνται οι προϋποθέσεις Βιβλίου Αποθήκης με βάση του άρθρου 10 του Κ.Β.Σ.
- Όταν ο διαμεταφορέας αποστέλλει τα προς διανομή αγαθά υποχρεούται να εκδώσει θεωρημένη διπλότυπη κατάσταση

αποστολής αγαθών παραδίδοντας συγχρόνως στον μεταφορέα τα αντίστοιχα δελτία αποστολής των αποστολέων. Τέλος για την αμοιβή του ο διαμεταφορέας εκδίδει φορτωτική.

### 2.6.3 Ασφάλιση εμπορευμάτων.

Εδώ θα πρέπει να γίνει διάκριση της ασφάλισης των εμπορευμάτων από την ασφάλιση της αστικής ευθύνης του διαμεταφορέα, γιατί η τελευταία ασφάλιση αφορά αποκλειστικά τον παραγγελιοδόχο και όχι τον πελάτη του. Την ασφάλιση των εμπορευμάτων πρέπει να την προβλέπει η σύμβαση παραγγελίας μεταφοράς. Τότε ο διαμεταφορέας υποχρεούται να προβεί στην ασφάλιση των πραγμάτων και δικαιούται να χρεώσει στον πελάτη "παραγγελέα" τα σχετικά ασφάλιστρα. Αλλά και αν ακόμη δεν ορίζει τίποτα η σύμβαση της μεταφοράς, υποστηρίζεται όπως συμβαίνει άλλωστε και στην πράξη, ότι ο διαμεταφορέας δικαιούται να ασφαλίσει τα πράγματα. Βέβαια κατά τα Εμπορικά έθιμα η ασφάλιση στις θαλάσσιες μεταφορές είναι κανόνας, εκεί ασφαλίζονται τα πάντα, ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο στις χερσαίες μεταφορές. Εδώ θα πρέπει όμως να γίνει μία αποσαφήνιση, του τι θα συμβεί για τον διαμεταφορέα αν προκληθεί ζημιά στα πράγματα και δεν έχουν υπολογισθεί ασφάλιστρα στην αντίστοιχη φορτωτική. Και αν στην περίπτωση κατά την οποία ο αποστολέας έχει ασφαλίσει με δική του ευθύνη τα πράγματα, τι δικαιώματα έχει η ασφαλιστική του εταιρεία κατά του διαμεταφορέα.

Εδώ θα πρέπει να προσέξουμε τα εξής: είναι συνήθης όρος των φορτωτικών μας ότι ο πελάτης οφείλει να πληρώσει στον διαμεταφορέα ασφάλιστρα για τη μεταφορά, διαφορετικά ο

διαμεταφορέας δεν ευθύνεται για πιθανές ζημιές των εμπορευμάτων. Ο όρος αυτός είναι αμφιβόλου κύρους, αφού αποκλείει τελείως την ευθύνη του διαμεταφορέα σε περίπτωση μη είσπραξης ασφαλίσεων.

Αν παρόλα αυτά ο πελάτης ασφαλίσει μόνος του το φορτίο και υποστεί ζημιές που καλύπτει η ασφαλιστική του εταιρεία, τότε η ασφαλιστική εταιρεία μπορεί να στραφεί κατά του διαμεταφορέα και να ζητήσει αποζημίωση που συνήθως επιδικάζεται από τα δικαστήρια, γιατί κρίνουν ότι είναι άκυρος ο σχετικός όρος της φορτωτικής, περί υποχρέωσης καταβολής ασφαλίσεων από τον πελάτη για την κάλυψη των ζημιών. Ενδείκνυται λοιπόν, ιδιαίτερα σε φορτία μεγάλης αξίας, ή να ασφαλίζουμε έστω και μέρος του φορτίου, προκειμένου να εκμηδενίσουμε ή να περιορίσουμε πιθανές μελλοντικές ζημιές, ή με γραπτή συμφωνία με τον πελάτη να αποσαφηνίζουμε απόλυτα την ευθύνη μας σε περίπτωση ζημιών.

#### 2.6.4 Αποκατάσταση ζημιάς.

Η καταβολή αποζημίωσης στις διεθνείς μεταφορές καθορίζεται ως εξής:

1. Για απώλεια των πραγμάτων ο υπολογισμός γίνεται με βάση την αντικειμενική αξία των πραγμάτων στον τόπο και το χρόνο φορτώσεως με ταυτόχρονη επιστροφή του κομίστρου και άλλων εξόδων που καταβλήθηκαν.
2. Για βλάβη υπολογίζεται η υποτίμηση που υπέστησαν τα πράγματα πάλι με βάση την αντικειμενική τους αξία στον τόπο και το χρόνο της φόρτωσης με ταυτόχρονη επιστροφή του κομίστρου και των εξόδων που καταβλήθηκαν.

3. Για καθυστέρηση αποκαθίσταται κάθε ζημιά που υπέστη το συγκεκριμένο πράγμα. Εδώ ο υπολογισμός είναι υποκειμενικός.
4. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις υπολογίζεται τόκος 5% ετησίως.

## 2.7 Το τεκμήριο του Κοινοτικού χαρακτήρα.

Για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας χωρίς τελωνειακές διαδικασίες καθιερώνεται τεκμήριο κοινοτικού-χαρακτήρα για όλα τα εμπορεύματα που αποστέλλονται από ένα σημείο της Κοινότητας σε άλλο. Όπως κατά την κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην επικράτεια ενός κράτους μέλους όλα τα εμπορεύματα θεωρούνται κατά τεκμήριο κοινοτικά, το ίδιο ισχύει και για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ περισσοτέρων του ενός κρατών μελών. Βέβαια αν αποδειχθεί ότι τα εμπορεύματα είναι μη κοινοτικά τότε εφαρμόζονται οι ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις. Αν η απόδειξη για τον μη κοινοτικό χαρακτήρα γίνεται με νόμιμο τρόπο δηλαδή με την προσκόμιση των εμπορευμάτων στο τελωνείο εφαρμόζονται οι ισχύουσες τελωνειακές ρυθμίσεις. Αν η απόδειξη γίνεται ύστερα από έρευνα του τελωνείου τότε εκτός από την εφαρμογή των ισχυουσών τελωνειακών διαδικασιών για την είσπραξη των δασμών και φόρων, έχουν εφαρμογή και οι ισχύουσες κατασταλτικές διατάξεις.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα μη κοινοτικά εμπορεύματα που κυκλοφορούν στο εσωτερικό της Κοινότητας υπάγονται υποχρεωτικά σε διαδικασία εξωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης. Αυτή η υποχρεωτική υπαγωγή των μη κοινοτικών εμπορευμάτων σε διαδικασία τελωνειακή, έχει ως συνέπεια το διαχωρισμό των μη κοινοτικών από τα κοινοτικά και την ελεύθερη κυκλοφορία των τελευταίων χωρίς τελωνειακές διαδικασίες.

## Παράδειγμα 1<sup>ο</sup> :

ΕΡ. Τα μεταφερόμενα αεροπορικώς εμπορεύματα από άλλα κοινοτικά αεροδρόμια πρέπει να προσκομίζονται στο τελωνείο και να αποδεικνύεται ο κοινοτικός χαρακτήρας

ΑΠ. Όχι. Εφόσον το αεροσκάφος εκτελεί πτήση μεταξύ δύο κοινοτικών αεροδρομίων, χωρίς να έχει αναχωρήσει από αεροδρόμιο τρίτης χώρας ή να έχει προσγειωθεί σε αεροδρόμιο τρίτης χώρας, (αλευθείας πτήση), τα εμπορεύματα θεωρούνται κοινοτικά και δεν απαιτείται απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα.

## Παράδειγμα 2<sup>ο</sup> :

ΕΡ. Και πώς θα διακριθούν τα κοινοτικά εμπορεύματα από τα μη κοινοτικά που είναι ενδεχόμενο να μεταφέρονται στο ίδιο αεροσκάφος;

ΑΠ. Εφόσον πρόκειται για αναχώρηση από κοινοτικό αεροδρόμιο με προορισμό άλλο κοινοτικό αεροδρόμιο, η τελωνειακή αρχή αναχώρησης εφαρμόζει υποχρεωτικά για τα μη κοινοτικά εμπορεύματα την εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση. Επομένως τα μη κοινοτικά εμπορεύματα πρέπει να παραδοθούν από την αεροπορική εταιρεία, ως κυρίου υπόχρεου, στο τελωνείο προορισμού, προκειμένου να τακτοποιηθεί η πράξη της κοινοτικής διαμετακόμισης στο τελωνείο αναχώρησης και να απαλλαγεί από κάθε ευθύνη έναντι αυτής. Εάν δεν τα παραδώσει, τα έγγραφα διαμετακόμισης δεν θα τακτοποιηθούν με την προβλεπόμενη ενημέρωση από το τελωνείο προορισμού και θα επιβαρυνθεί με του δασμούς στο τελωνείο αναχώρησης.



Για να γίνει πιο κατανοητή αυτή η διάκριση των κοινοτικών από τα μη κοινοτικά, ας δούμε τι γίνεται σε μια πτήση εσωτερικού π.χ Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Το αεροσκάφος μεταφέρει ελεύθερα (εγχώρια ή κοινοτικά) εμπορεύματα, αλλά και εμπορεύματα που βρίσκονται υπό τελωνειακή παρακολούθηση στο τελωνείο του αεροδρομίου αναχώρησης. Τα ελεύθερα εμπορεύματα παραδίδονται στους παραλήπτες χωρίς τελωνειακή διαδικασία, ενώ τα ευρισκόμενα υπό τελωνειακή επιτήρηση έχουν ήδη υπαχθεί σε διαδικασία εθνικής διαμετακόμισης και πρέπει να προσκομισθούν στο τελωνείο, προκειμένου να τακτοποιηθεί η διαδικασία διαμετακόμισης.

Αντίθετα, όταν πρόκειται για αεροσκάφος προερχόμενο από τρίτη χώρα, τότε τα μη κοινοτικά εμπορεύματα δεν μπορούν να διακριθούν από τα κοινοτικά και ως εκ τούτου πρέπει να γίνεται απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα είτε με T2L, είτε με άλλο έγγραφο, περιλαμβανομένου και του cargo manifest στο οποίο υπάρχει η ένδειξη "C" ή T2L

## **2.8 Παρεκκλίσεις από το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα.**

Για να έχει εφαρμογή το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων πρέπει να υπάρχει άμεση μεταφορά των εμπορευμάτων από ένα κράτος μέλος σε άλλο χωρίς διέλευση από τρίτες χώρες. Όταν δεν υπάρχει αυτός ο όρος της άμεσης μεταφοράς το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα δεν λειτουργεί απόλυτα. Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Η

απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων μπορεί να απαιτείται στις εξής περιπτώσεις:

### 2.8.1 Διέλευση κοινοτικών εμπορευμάτων από τρίτες χώρες.

Όταν τα αποστελλόμενα από ένα κράτος μέλος σε άλλο εμπορεύματα διέρχονται λόγω μεταφοράς αυτών από τρίτες χώρες, κατά την άφιξη στο κράτος μέλος προορισμού πρέπει να αποδεικνύεται ο κοινοτικός χαρακτήρας αυτών.

### 2.8.2 Αναχώρηση πλοίων από λιμάνια τρίτων χωρών.

Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται θαλάσσιος με πλοία τα οποία έχουν αναχωρήσει από λιμάνια τρίτων χωρών, τα οποία διερχόμενα από λιμάνια κρατών μελών παραλαμβάνουν και κοινοτικά εμπορεύματα, αυτά τα εμπορεύματα θεωρούνται μη κοινοτικά. Κατά συνέπεια όταν κάποιος επικαλείται τον κοινοτικό χαρακτήρα αυτών των εμπορευμάτων πρέπει να τον αποδεικνύει. Ο λόγος αυτής της ρύθμισης οφείλεται στο ότι ένα πλοίο που αναχωρεί από λιμάνι τρίτης χώρας, κομίζει και εμπορεύματα μη κοινοτικά τα οποία όμως δεν υπάγονται σε καθεστώς εξωτερικής διαμετακόμισης αφού δεν εκφορτώνονται και δεν τίθενται σε υπό τελωνειακή επιτήρηση με την προσκόμιση αυτών. Συνεπώς για τα εμπορεύματα που κομίζονται από ένα κοινοτικό λιμάνι σε άλλο με πλοίο που έχει ξεκινήσει από λιμάνι τρίτης χώρας δεν ισχύει το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα αλλά το τεκμήριο του μη κοινοτικού χαρακτήρα.

### 2.8.3 Προορισμός πλοίων για λιμάνια τρίτων χωρών.

Με την ίδια συλλογιστική που εκτέθηκε παραπάνω, ένα πλοίο που αναχωρεί από κοινοτικό λιμάνι με προορισμό λιμάνι τρίτης χώρα και κατά τη διαδρομή του περνά από κοινοτικό λιμάνι και εκφορτώνει εμπορεύματα, τα εμπορεύματα αυτά θεωρούνται μη, κοινοτικά. Ο λόγος αυτής της ρύθμισης είναι ο ίδιος με τον προηγούμενο. Αφού το πλοίο αναχωρεί με προορισμό λιμάνι τρίτης χώρας είναι δυνατό να μεταφέρει και εμπορεύματα μη κοινοτικά ή κοινοτικά τα οποία τέθηκαν σε καθεστώς εξαγωγής και τα οποία μετά την εγκατάλειψη του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας εξομοιώνονται με μη κοινοτικά. Συνεπώς και για τα εμπορεύματα που κομίζονται με τα παραπάνω πλοία ισχύει το τεκμήριο του μη κοινοτικού χαρακτήρα.

### 2.8.4 Προσέγγιση πλοίων σε λιμάνια τρίτων χωρών.

Για τα πλοία που αναχωρούν από κοινοτικό λιμάνι με προορισμό άλλο κοινοτικό λιμάνι, και τα οποία κατά τη διαδρομή τους προσεγγίζουν σε ένα ή περισσότερα λιμάνια τρίτων χωρών, ισχύει το ίδιο τεκμήριο του μη κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Ο λόγος αυτής της ρύθμισης είναι ανάλογος με τους εκτεθέντες παραπάνω. Αφού το πλοίο κατά την προσέγγιση σε λιμάνια τρίτων χωρών μπορεί να παραλάβει και μη κοινοτικά εμπορεύματα, πρέπει όλα τα εμπορεύματα να θεωρηθούν μη κοινοτικά ώστε να απαιτείται απόδειξη των κοινοτικών εμπορευμάτων προκειμένου να διαχωριστούν αυτά από τα μη κοινοτικά.

### 2.8.5 Αναχώρηση από ελεύθερη ζώνη που λειτουργεί σε κοινοτικό λιμάνι.

Σύμφωνα με τον Κοινοτικό τελωνειακό κώδικα η ελεύθερη ζώνη είναι τμήμα του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας αποχωρισμένο από το υπόλοιπο τελωνειακό έδαφος εντός του οποίου τα μη κοινοτικά εμπορεύματα θεωρούνται ως προς τους δασμούς και τα μέτρα εμπορικής πολιτικής ως μη ευρισκόμενα στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας.

Έχοντας υπόψη αυτόν τον ορισμό ο Κοινοτικός νομοθέτης θεώρησε ότι τα εντός της ελεύθερης ζώνης ευρισκόμενα εμπορεύματα δεν θεωρούνται ως ευρισκόμενα εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας και κατά συνέπεια, η διακίνηση αυτών προς ένα άλλο σημείο της Κοινότητας θεωρείται ως αναχώρηση από έδαφος που εξομοιώνεται με τρίτη χώρα και συνεπώς δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθεί το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Ένεκα αυτής της θεώρησης τα μεταφερόμενα από ελεύθερη ζώνη εμπορεύματα προς άλλο σημείο της Κοινότητας που δεν είναι ελεύθερη ζώνη, θεωρούνται μη κοινοτικά, εάν δε μεταξύ των εμπορευμάτων ορισμένα είναι κοινοτικά, για αυτά πρέπει να προσκομίζεται απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα.

### 2.8.6 Προορισμός για ελεύθερη ζώνη που λειτουργεί σε κοινοτικό λιμάνι.

Η ίδια ως άνω λογική ισχύει και για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται από ένα σημείο του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, και αποστέλλονται με προορισμό ελεύθερη ζώνη που λειτουργεί στο λιμάνι προορισμού άλλου κράτους μέλους. Τα εμπορεύματα που

εισέρχονται άμεσα στην ελεύθερη ζώνη πού λειτουργεί στο λιμάνι προορισμού θεωρούμαι μη κοινοτικά. Η θεώρηση αυτή οφείλεται και στο ότι σύμφωνα με το άρθρο 347 ΔΕΚ, μεταφερόμενα σε ελεύθερη ζώνη εμπορεύματα δεν υπάγονται σε καθεστώς εξωτερικής διαμετακόμισης. Η μη υπαγωγή των μη κοινοτικών εμπορευμάτων σε καθεστώς εξωτερικής διαμετακόμισης σημαίνει ότι δεν είναι δυνατή η διάκριση των μη κοινοτικών από κοινοτικά εμπορεύματα και, συνεπώς, το βάρος της απόδειξης πρέπει να πέσει στα κοινοτικά εμπορεύματα.

### **Παράδειγμα 1<sup>ο</sup> :**

ΕΡ. Όταν ένα πλοίο που προέρχεται από ένα κανονικό κοινοτικό λιμάνι προορίζεται για ένα άλλο κοινοτικό λιμάνι, χωρίς προορισμό για ελεύθερη ζώνη αλλά για διάφορους λόγους στο λιμάνι προορισμού τα εμπορεύματα εκφορτώνονται στην ελεύθερη ζώνη, ισχύει το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα;

ΑΠ. Ναι. Εφόσον ο προορισμός του πλοίου δεν είναι η ελεύθερη ζώνη αλλά το κοινοτικό λιμάνι στο κράτος μέλος προορισμού πρέπει να εφαρμοσθεί το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα.

### **Παράδειγμα 2<sup>ο</sup> :**

ΕΡ. Και σε περίπτωση που το πλοίο μεταφέρει, εκτός από κοινοτικά εμπορεύματα, και μη κοινοτικά πως θα γίνει διάκριση μεταξύ των δύο κατηγορία

ΑΠ. Εφόσον το πλοίο αναχωρεί με προορισμό ένα κανονικό κοινοτικό λιμάνι όλα τα μη κοινοτικά εμπορεύματα υπάγονται υποχρεωτικά σε διαδικασία κοινοτικής διαμετακόμισης, η οποία υποχρεώνει τον παράγοντα της μεταφοράς να προσκομίσει τα

εμπορεύματα στο τελωνείο προκειμένου να λάβει θεώρηση του αντίτυπου 5 της δήλωσης διαμετακόμισης για να τακτοποιηθεί το εκκρεμές παραστατικό στο τελωνείο αναχώρησης.

### **Παράδειγμα 3<sup>ο</sup> :**

ΕΡ. Η άποψη αυτή εφαρμόζεται στα λιμάνια του Πειραιά και Θεσσαλονίκης όπου λειτουργούν ελεύθερες ζώνες;

ΑΠ. Όχι. Κατά την είσοδο εμπορευμάτων στις ελεύθερες ζώνες Πειραιά και Θεσσαλονίκης εφαρμόζεται η διάταξη με την οποία ορίζεται ότι τα εμπορεύματα θεωρούνται μη κοινοτικά και ότι πρέπει να αποδεικνύεται ο κοινοτικός χαρακτήρας των εμπορευμάτων με την προσκόμιση T2L ή η άλλου ισοδύναμου εγγράφου.

### **Παράδειγμα 4<sup>ο</sup> :**

ΕΡ. Πώς μπορεί να γίνει η διάκριση των εμπορευμάτων σε κοινοτικά και μη κοινοτικά αν δεν εφαρμόζεται η διαδικασία απόδειξης του κοινοτικού χαρακτήρα;

ΑΠ. Κατ' αρχήν το τελωνείο πρέπει να γνωρίζει την προέλευση ή τον προορισμό του πλοίου

Όταν από τα έγγραφα του πλοίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο προέρχεται από λιμάνι τρίτης χώρας ή από ελεύθερη ζώνη της Κοινότητας ή κατευθύνεται για λιμάνι τρίτης χώρας ή για μια από τις ελεύθερες ζώνες της Ελλάδας, ή κατά τον πλουν προσέγγισε σε λιμάνι τρίτης χώρας, τα εμπορεύματα θεωρούνται μη κοινοτικά.

Στην περίπτωση αυτή, αν υπάρχουν κοινοτικά, εμπορεύματα, θα πρέπει να αποδεικνύεται ο κοινοτικός χαρακτήρας.

Όταν όμως, από τα έγγραφα του πλοίου αποδεικνύεται ότι το πλοίο προέρχεται από κανονικό λιμάνι της Κοινότητας και προορίζεται για ένα κανονικό λιμάνι της Ελλάδας χωρίς προορισμό μια από τις ελεύθερες ζώνες, και ιδιαίτερα όταν προσκομίζεται το ενημερωτικό έγγραφο TC 12, τότε τα εμπορεύματα πρέπει να απελευθερώνονται χωρίς τη διαδικασία απόδειξης του κοινοτικού χαρακτήρα, θα μπορούσαμε να πούμε ότι το αποδεικτικό του κοινοτικού χαρακτήρα, στην περίπτωση αυτή είναι το ενημερωτικό έγγραφο TC 12.

## **2.9. Απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων.**

Σε κάθε περίπτωση που δεν ισχύει το τεκμήριο του Κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων ο ενδιαφερόμενος παραλήπτης ή μεταφορέας, προκειμένου να αποδείξει ότι τα κομιζόμενα εμπορεύματα είναι κοινοτικά και δεν πρέπει να υπαχθούν σε τελωνειακή διαδικασία, οφείλει να προσκομίσει εκείνα τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι τα εμπορεύματα είναι κοινοτικά.

### **2.9.1 Πιστοποιητικό T2L**

Το βασικό έγγραφο που αποδεικνύει τον κοινοτικό χαρακτήρα των εμπορευμάτων είναι το πιστοποιητικό ελεύθερης κυκλοφορίας. Το πιστοποιητικό αυτό συμπληρώνεται από τον ενδιαφερόμενο σε έντυπο του ΕΔΕ και θεωρείται από το αρμόδιο τελωνείο στην περιφέρεια του

οποίου τα εμπορεύματα φορτώνονται για μεταφορά σε άλλο κράτος μέλος. Στη θέση 1 του ΕΔΕ αναγράφεται η ένδειξη T2L. Το πιστοποιητικό αυτό συντάσσεται σε ένα αντίτυπο και προσκομίζεται όταν, ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων στο άλλο κράτος μέλος, δεν ισχύει το τεκμήριο του κοινοτικού χαρακτήρα

### **2.9.2 Εμπορικά έγγραφα.**

Αντί για πιστοποιητικό T2L είναι, δυνατό να προσκομίζεται για την απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων, άλλο εμπορικό έγγραφο που αναφέρεται στα μεταφερόμενα εμπορεύματα (τιμολόγια - φορτωτική), επί του οποίου πρέπει να αναγράφεται η ένδειξη T2L- και να υπάρχει θεώρηση του τελωνείου. Η θεώρηση αυτή δεν είναι απαραίτητη όταν τα εμπορεύματα που αναφέρονται στο συγκεκριμένο εμπορικό έγγραφο έχουν αξία που δεν υπερβαίνει τα 10.000 ecu ή τα 3.000.000 δρχ.

### **2.9.3 Δελτίο TIR ή ATA.**

Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με τη συνοδεία δελτίου TIR (Διεθνής Οδικές Μεταφορές) ή ATA (Προσωρινή Εισαγωγή Εμπορευμάτων) η απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα παρέχεται με το δελτίο αυτό, εφόσον αναγράφεται επ' αυτού η ένδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα T2L. Όταν στο δελτίο αυτό περιέχονται τόσο μη κοινοτικά όσο και κοινοτικά εμπορεύματα, σε κάθε στίχο πρέπει να αναγράφεται η σχετική ένδειξη T1 για τα μη κοινοτικά, T2L για τα κοινοτικά. Όταν



μεταφέρονται κοινοτικά εμπορεύματα τα οποία πρέπει να παραδοθούν στο τελωνείο προορισμού είτε για λόγους εφαρμογής δασμών είτε για φορολογικούς λόγους, αναγράφεται η ένδειξη T2. Από τα εμπορεύματα αυτά τα έχοντα ένδειξη T1 και T2 πρέπει να μεταφέρονται στο τελωνείο για αγωγή σε τελωνειακή διαδικασία, τα δε αναφερόμενα με ένδειξη T2L πρέπει να παραδίνονται από τον μεταφορέα στον παραλήπτη ελεύθερα από κάθε τελωνειακή επιτήρηση.

#### **2.9.4. Άλλοι τρόποι απόδειξης του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων.**

Εκτός από τους ως άνω τρόπους, ο κοινοτικός χαρακτήρας μπορεί να αποδεικνύεται και με άλλους τρόπους.

Έτσι, οι πινακίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων αποτελούν απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα για τα αυτοκίνητα οχήματα στα οποία αναφέρονται επίσης, δεν απαιτείται ιδιαίτερη απόδειξη για τα κομιζόμενα εμπορεύματα από επιβάτες, τα οποία έχουν τα χαρακτηριστικά των παραγομένων στην Κοινότητα εμπορευμάτων.

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ**

Αντίτυπο για τη χώρα αποστολής/εξαγωγής	1	2 Αποστολής/Εξαγωγής Αριθ.	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	14 Διαφοριστής Αντιπροσώπων Αριθ.	15 Χώρα αποστολής/εξαγωγής	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65

Είδη και περιγραφή εμπορευμάτων	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57

Είδος	Φορολογική βάση	Συντελεστής	Ποσό	ΤΠ	48 Αναστολή πληρωμής	49 Ταυτότητα αποθήκης
Σύνολο:						

50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71

72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93

Αντίτυπο για τη χώρα απελευθέρωσης/εξαγωγής	1 Αποστολέας (Όνομα κτ) Αριθ.		2 Δικαστικός υπάλληλος Αριθ.	
	3 Πασαλιότης Αριθ.		4 Δικαστικός υπάλληλος Αριθ.	
	5 Διακινητής Αντιπαραρτηματικός Αριθ.		6 Κωδικός απελευθέρωσης	
	7 Τυπογράμμο και εθνικότητα μεταφορικού μέσου κατά την εισαγωγή		8 Κωδικός μεταφορικού μέσου	
	9 Τυπογράμμο και εθνικότητα μεταφορικού μέσου κατά την εξαγωγή		10 Κωδικός μεταφορικού μέσου	
	11 Τυπογράμμο και εθνικότητα μεταφορικού μέσου που διέρχεται τα σύνορα		12 Κωδικός μεταφορικού μέσου	
	13 Τύπος μεταφ. στα σύνορα		14 Τύπος εισαγωγ. μεταφ.	
15 Τύπος φορτίου		16 Τύπος μεταφορικού μέσου		
17 Τύπος μεταφορικού μέσου		18 Τύπος μεταφορικού μέσου		
19 Τύπος μεταφορικού μέσου		20 Τύπος μεταφορικού μέσου		
21 Τύπος μεταφορικού μέσου		22 Τύπος μεταφορικού μέσου		
23 Τύπος μεταφορικού μέσου		24 Τύπος μεταφορικού μέσου		
25 Τύπος μεταφορικού μέσου		26 Τύπος μεταφορικού μέσου		
27 Τύπος μεταφορικού μέσου		28 Τύπος μεταφορικού μέσου		
29 Τύπος μεταφορικού μέσου		30 Τύπος μεταφορικού μέσου		

Δέματα και περιγραφές εμπορευμάτων	31 Αριθ. εμπορευματοκιβωτίων - Αριθμός και είδος		32 Αριθ. εμπορευμάτων	
	33 Κωδικός εμπορευμάτων		34 Κωδικός καταγ.	
	35 Μεικτή μάζα (χρμ)		36 Καθαρή μάζα (χρμ)	
	37 Ποσοστ.		38 Ποσοστ.	
Ειδικές μνείες προκειμένου έγγραφο/πολυπληθικά και άλλες	39 Συνοπτικό δηλωτικό/Προηγούμενο παραστατικό		40 Συνοπτικό δηλωτικό/Προηγούμενο παραστατικό	
	41 Συμπληρωματικές μονάδες		42 Συμπληρωματικές μονάδες	
43 Κωδ. Ε.Μ.		44 Στατιστική εγεία		

Υπολογισμός επιδαρύνσεων	Είδος	Φορολογική βάση	Συντελεστής	Ποσό	ΣΠ
	Σύνολο:				
45 Αναστολή πληρωμής			46 Ταυτότητα απελευθέρωσης		
<b>Β ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>					

50 Κύριος υπάλληλος Αριθ.	Υπογραφή	ΤΕΛΩΝΙΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΩΔ.
51 Υπογραφή	Υπογραφή	Τ.Σ.
52 Υπογραφή	Υπογραφή	Υπογραφή
53 Υπογραφή	Υπογραφή	Υπογραφή

54 Τύπος και ημερομηνία	55 Τύπος και ημερομηνία
56 Τύπος και ημερομηνία	57 Τύπος και ημερομηνία
58 Τύπος και ημερομηνία	59 Τύπος και ημερομηνία

Αντίτυπο για το τελωνείο προορισμού	4	2 Αποσταλέντις Εξουσιοδοτητής Αριθ.	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">         ΤΕΛ          3 Έντυπο    4 Καταστάσεις          5 Είδος    6 Σύνολο Τελωνίων       </div>	
	6 Παραλήπτης Αριθ.	7 Σημεία και σημειώσεις 8 Ονομασία προϊόντος αναφοράς κατά τον οποίο ο τελωνιογράφος ΑΠΟΔΕΙΧΝΕΙ ΤΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΟ ΚΑΡΑΚΤΗΡ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΡΑΚΤΗΡ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΡΑΚΤΗΡ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΕΤΗΣΗΣ, όπως το προϊόν αυτό είναι ελεύθερο να εισαχθεί και να εξαχθεί από τον τελωνιογράφο 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.		
	18 Ταυτότητα και εθνικότητα μεταφορικού μέσου κατά την αναχώρηση		19 Εμπ.	
	21 Ταυτότητα και εθνικότητα εναερίου μεταφορικού μέσου που διέρχεται τα σύνορα		27 Τόπος φόρτωσης	
25 Τρόπος μεταφ. στα σύνορα		27 Τόπος φόρτωσης		
Αναγραφές και γραφή ορευσίων	32 Αριθ. ειδ.		33 Κωδικός εμπορεύματος	
	34 Μεικτή μάζα (χ/μο)		35 Καθαρή μάζα (χ/μο)	
	40 Συνοπτικό δηλωτικό/Προηγούμενο παραστατικό			
	Κωδ. Ε.Μ.			
Αναγραφές προσκομιζόμενα παραστατικά στοιχεία	Τόπος και χώρα:		Τόπος και χώρα:	
	Ταυτότητα και εθνικ. νέου μεταφορ. μέσου:		Ταυτότητα και εθνικ. νέου μεταφορ. μέσου:	
	Εμπ. (1) Ταυτ. νέου εμπορεύματος:		Εμπ. (1) Ταυτ. νέου εμπορεύματος:	
	(1) Να αναγραφεί 1 αν ΝΑΙ ή 0 αν ΟΧΙ.		(1) Να αναγραφεί 1 αν ΝΑΙ ή 0 αν ΟΧΙ.	
Αναγραφές ΠΡΩΤΗ ΟΔΙΩΝ	Νέες αφραγίσες: Αριθ. σημεία:		Νέες αφραγίσες: Αριθ. σημεία:	
	Υπογραφή: Σφραγίδα:		Υπογραφή: Σφραγίδα:	
	Εξουσιοδοτητής Αριθ. Υπογραφή:		ΤΕΛΩΝΙΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΩΔ. ΑΡ. ΚΑΤ. ΗΜ. ΚΑΤ. Υ.Σ. Υπογραφή	
	Εκπαρασπούμενος από: Τόπος και ημερομηνία:		Κωδ. 33 Τελωνείο προορισμού (και χώρα)	
Αναγραφές προσημ. (συνει για)	ΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΛΩΝΙΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ		54 Τόπος και ημερομηνία:	
	Σφραγίδα:		Υπογραφή και άνεση διασφαλίτη ή αντιπροσώπου	
	Επιλέγονται: Συμπεριλαμβανόμενες αφραγίσες: Αριθ. Ημερομηνία: Ημερομηνία λήξης: Υπογραφή:			

### **Παράδειγμα 1° :**

ΕΡ. Σε τι διαφέρει το T2 από το T2L

ΑΠ. Το "T2" είναι η ένδειξη της εσωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης, εκδίδεται δε στα αντίτυπα 4 και 5 του ΕΔΕ τα οποία συνοδεύουν τα εμπορεύματα μέχρι την παράδοση τους στο τελωνείο προορισμού. Το T2L είναι ένδειξη του πιστοποιητικού που εκδίδεται από το τελωνείο του κράτους μέλους αποστολής των εμπορευμάτων, τα οποία δεν είναι υποχρεωμένα να προσκομισθούν σε κάποιο τελωνείο προορισμού. Σκοπός του εγγράφου αυτού είναι να παρέχει απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των εμπορευμάτων στα οποία αναφέρεται, όταν αυτή η απόδειξη ζητείται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Επομένως τα δύο αυτά έγγραφα, αν και αναφέρονται σε κοινοτικά εμπορεύματα, διαφέρουν μεταξύ τους κατά το ότι το πρώτο πρέπει να προσκομίζεται στο τελωνείο προορισμού ενώ το δεύτερο θα προσκομισθεί μόνο όταν τεθεί θέμα απόδειξης του κοινοτικού χαρακτήρα.

### **Παράδειγμα 2° :**

ΕΡ. Σε διαφέρει το πιστοποιητικό ελεύθερης κυκλοφορίας από το πιστοποιητικό καταγωγής.

ΑΠ. Το πιστοποιητικό ελεύθερης κυκλοφορίας T21 αποδεικνύει τον κοινοτικό χαρακτήρα των εμπορευμάτων που κυκλοφορούν στην εσωτερική αγορά της Κοινότητας, αλλά δεν αποδεικνύει την καταγωγή των κοινοτικών εμπορευμάτων.

### Παράδειγμα 3<sup>ο</sup> :

ΕΡ. Δηλαδή, ένα εμπόρευμα που κυκλοφορεί ελεύθερα στην εσωτερική αγορά της Κοινότητας δεν έχει την κοινοτική καταγωγή;

ΑΠ. Όχι πάντοτε. Τα εμπορεύματα που έχουν παραχθεί στο έδαφος της Κοινότητας, εξ ολοκλήρου ή σύμφωνα με τους κανόνες της καταγωγής αποκτούν την κοινοτική καταγωγή. Εκείνα όμως, που δεν έχουν παραχθεί σύμφωνα με τους ανωτέρω κανόνες, δεν αποκτούν την κοινοτική καταγωγή έστω κι' αν τέθηκαν σε ελεύθερη κυκλοφορία και κυκλοφορούν χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις στη εσωτερική αγορά.

### 2.9.5 Περισσότερα πράγματα για τα δελτία TIR και ΑΤΑ.

Με την χρησιμοποίηση στην Κοινότητα των Δελτίων TIR και των Δελτίων ΑΤΑ ως εγγράφων διαμετακόμισης, η ισχύς του οποίου άρχισε από 1.1.1992, προβλέπεται ότι στις περιπτώσεις που πρέπει να αποδειχθεί ο κοινοτικός χαρακτήρας-των εμπορευμάτων που διακινούνται με την κάλυψη Δελτίου TIR ή ΑΤΑ, η απόδειξη αυτή παρέχεται μέσω ενός από τα έγγραφα που προβλέπονται στον τίτλο V του Κανονισμού αρ. 1062/87, δηλαδή με T2L, τιμολόγιο – έγγραφο μεταφοράς. Παρόλα όμως αυτά ο αποστολέας των εμπορευμάτων μπορεί για να αποδείξει τον κοινοτικό χαρακτήρα των εμπορευμάτων να σημειώσει κατά εμφανή τρόπο το σύμβολο T2L, συνοδευόμενο και από την υπογραφή του, στο χώρο του Δελτίου TIR ή στο χώρο όπισθεν των στελεχών του Δελτίου ΑΤΑ που προορίζονται για την περιγραφή των εμπορευμάτων, σ' όλα τα

φύλλα του Δελτίου TIR ή του Δελτίου ATA που χρησιμοποιεί πριν υποβάλλει το Δελτίο αυτό για θεώρηση στο τελωνείο αναχώρησης.

Το σύμβολο T2L, πρέπει, σ' όλα τα φύλλα, είτε του Δελτίου TIR είτε του Δελτίου ATA, που σημειώθηκε από τον αποστολέα, να θεωρείται εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις, με τη σφραγίδα του τελωνείου αναχώρησης, συνοδευόμενη από την υπογραφή του αρμόδιου υπαλλήλου.

Αν όμως το Δελτίο TIR ή ATA περιλαμβάνει συγχρόνως κοινοτικά εμπορεύματα και μη κοινοτικά εμπορεύματα τότε αυτές οι δύο κατηγορίες εμπορευμάτων πρέπει να αναφέρονται χωριστά και το σύμβολο T2L να τίθεται έτσι ώστε να καλύπτει απόλυτα μόνο τα κοινοτικά εμπορεύματα.

## **2.10 Τελωνειακή ένωση.**

Μία τελωνιακή ένωση είναι μια οικονομική συμφωνία της οποίας τα μέλη αναλαμβάνουν με Συνθήκη την υποχρέωση να μην επιβάλλουν στις μεταξύ των συναλλαγές κανέναν τελωνειακό δασμό ή φόρο με ανάλογο αποτέλεσμα και κανένα ποσοτικό περιορισμό και την υποχρέωση να εφαρμόζουν ένα κοινό τελωνειακό δασμολόγιο στις σχέσεις τους με τρίτα κράτη. Μια τελωνιακή ένωση, όπως αυτή που τα κράτη της ΕΟΚ έθεσαν σε λειτουργία τον Ιούλιο του 1968, διαφέρει βασικά από μια ζώνη ελεύθερων συναλλαγών, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ). Παρόλο που και σε μια τέτοια Ζώνη καταργούνται επίσης, μεταξύ των κρατών μελών, οι τελωνιακοί δασμοί και οι φόροι με ανάλογα αποτελέσματα στα προϊόντα που παράγονται μέσα στην ζώνη, κάθε κράτος μέλος διατηρεί το τελωνειακό του δασμολόγιο και την τελωνιακή πολιτική του ως προς τις τρίτες χώρες. Μόνον, λοιπόν τα προϊόντα που παράγονται (η υφίστανται

σημαντική μεταποίησης στην επικράτεια της ζώνης ελεύθερων συναλλαγών) μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα δηλαδή με απαλλαγή από τους δασμούς. Στην τελωνειακή ένωση, όμως, η ελεύθερη κυκλοφορία ισχύει για όλα τα προϊόντα, οποιοσδήποτε προέλευσης.

### 2.10.1 Τελωνεία

Το 1993, όταν τέθηκε σε ισχύ η εσωτερική αγορά τα τελωνεία έπαψαν να αποτελούν υπηρεσία είσπραξης ειδικών φόρων κατανάλωσης και ΦΠΑ μεταξύ των κρατών μελών. Καταργήθηκαν όλα τα τελωνειακά έγγραφα και οι τελωνειακές διατυπώσεις. Οι διατυπώσεις αυτές αντικαταστάθηκαν από νέα συστήματα φορολογικών, στατιστικών και άλλων ελέγχων που δεν απαιτούν καμία επαλήθευση ή τεκμηρίωση τη στιγμή που τα εμπορεύματα διέρχονται τα εσωτερικά σύνορα.

Συνεπώς, από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, η Κοινότητα αποτελεί ένα ενιαίο έδαφος χωρίς εσωτερικά σύνορα στο οποίο διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Όταν η μεταφορά ή η διαμετακόμιση εμπορευμάτων τρίτης χώρας στο εσωτερικό της Κοινότητας πραγματοποιείται στο πλαίσιο του καθεστώτος της σύμβασης TIR (διεθνείς οδικές μεταφορές) ή της σύμβασης ATA (προσωρινή εισαγωγή εμπορευμάτων), θεωρείται ότι η Κοινότητα αποτελεί για τους σκοπούς της μεταφοράς ή της διαμετακόμισης, ένα και μόνον έδαφος. Η ίδια αρχή ισχύει στο πλαίσιο της σύμβασης για την κοινή διαμετακόμιση.

Το επόμενο έτος, το σύνολο της τελωνειακής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης εναρμόστηκε με τον κοινοτικό τελωνειακό κώδικα. Ο κώδικας αυτός αποσκοπεί στην αποφυγή διαφορετικής ερμηνείας των τελωνειακών διατάξεων στα διάφορα κράτη μέλη. Τροποποιήθηκε για



τελευταία φορά το Νοέμβριο 2000, με στόχο τον εκσυγχρονισμό και την απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών.

### 2.10.2 Κοινοτικός Τελωνιακός Κώδικας

Ο κοινοτικός τελωνιακός κώδικας έχει ως σκοπό την συγκέντρωση σ' ένα κώδικα των διατάξεων του τελωνιακού δικαίου, οι οποίες είναι σήμερα διασκορπισμένες σε διάφορους κανονισμούς και οδηγίες, με αποτέλεσμα να επέλθουν στην νομοθεσία αυτή τροποποιήσεων ώστε να αποκτήσει μεγαλύτερη συνοχή, να απλουστευθεί και να συμπληρωθούν ορισμένα κενά που υπάρχουν.

Ο κώδικας διαρθρώνεται σε τρία μέρη τα οποία συγκεντρώνουν:

- Τους βασικούς κανόνες του τελωνιακού δικαίου: τελωνιακό έδαφος της Κοινότητας, τελωνιακό δασμολόγιο, δασμολογητέα αξία, καταγωγής των εμπορευμάτων.
- Τους κανόνες, τους σχετικούς με τους τελωνιακούς προορισμούς: οικονομικά τελωνειακά καθεστάτα (ελεύθερες ζώνες, προσωρινή εισδοχή, μεταποίηση υπό τελωνιακό έλεγχο), περιπτώσεις καταστροφής των εμπορευμάτων.
- Τους κανόνες τους σχετικούς με την τελωνειακή οφειλή και τις δυνατότητες προσφυγής κατά των αποφάσεων που λαμβάνονται στον τελωνιακό τομέα.

**2.11 Παρέχονται οδηγίες σχετικά με ενδοκοινοτικές διακινήσεις εμπορευμάτων καθώς και με εισαγωγείς από τρίτες χώρες -> «τελωνειακό έγγραφο».**

Οι λιμένες της χώρας καλούνται να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα και μέσα από τις ίδιες λιμενικές εγκαταστάσεις τόσο τις ενδοκοινοτικές διακινήσεις εμπορευμάτων που από 1-1-1993 δεν υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες, όσο και τις εισαγωγές από τρίτες χώρες.

Η ελευθεροκοινωνία αυτή εντός των λιμενικών χώρων -φορτηγών αυτοκινήτων με κοινοτικά και μη εμπορεύματα καθιστά εξαιρετικά δύσκολο το εποπτευτικό έργο των Τελωνειακών Αρχών και οδηγεί σε ηθελημένες ή μη καταστρατηγήσεις ποικίλης μορφής, μεταξύ των οποίων η συνηθέστερα παρατηρούμενη είναι η περίπτωση εμπορευμάτων τρίτων χωρών που εισέρχονται στην χώρα χωρίς τήρηση των απαιτούμενων τελωνειακών διατυπώσεων με την εκμετάλλευση του καθεστώτος της ελεύθερης κυκλοφορίας που ισχύει για τις ελεύθερες μέσω των ίδιων λιμένων διακινήσεις κοινοτικών εμπορευμάτων.

Για την διασφάλιση, συνεπώς, τόσο των συμφερόντων του Δημοσίου όσο και την διαφύλαξη εσόδων του συστήματος ιδίων πόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την πρόληψη καταστρατηγήσεων της παραπάνω μορφής, κρίνεται αναγκαία η λήψη των μέτρων επαλήθευσης του κοινοτικού χαρακτήρα των ενδοκοινοτικά διακινουμένων εμπορευμάτων που περιγράφονται παρακάτω.

Επισημαίνεται ευθύς εξ' αρχής ότι τα καθιερούμενα μέτρα εποπτείας σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να καταλήξουν σε πρακτικές των Τελωνειακών Αρχών, που υπερβαίνοντας το σκοπό και το περιεχόμενο της παρούσας, θα οδηγούσαν έστω και αργότερα στην εφαρμογή τελωνειακών ελέγχων, διαδικασιών ή διατυπώσεων στα

σύνορα για τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, ή ακόμα στην παρεμβολή προσκομιμάτων στην ελεύθερη διέλευση τους από τα σύνορα που θα αποτελούσαν έτσι μέτρα απαγορευμένα από κατασταλτικές διατάξεις του Κοινοτικού Δίκαιου, στον οποίον την ειλικρινή διαφύλαξη είναι τεταγμένη η Εθνική μας Τελωνειακή Διοίκηση. Κατόπιν αυτών παρέχονται οι ακόλουθες οδηγίες. Για την πιστή τους εφαρμογή χωρίς παρεκκλίσεις στις περιπτώσεις ενδοκοινοτικής διακίνησης εμπορευμάτων που βάσει της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας δεν υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες:

Κατά το χρονικό διάστημα που, υπό κανονικές συνθήκες διακίνησης, μεσολαβεί από την στιγμή της αποβίβασης εμπορευμάτων φορτηγού αυτοκινήτου από πλοίο ενδοκοινοτικού πλου μέχρι την στιγμή που το όχημα εξέρχεται από τον χώρο του λιμένα, το Τελωνείο εισόδου ζητεί από τον οδηγό του οχήματος την φορτωτική των μεταφερομένων εμπορευμάτων και επιτόπου, με δική του μέριμνα και δαπάνη, κρατεί φωτοτυπημένο αντίγραφο της. Αμέσως μετά ταύτα και χωρίς άλλη διατύπωση ή υπέρβαση των παραπάνω χρονικών ορίων - εφ' όσον δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής εξαιρετικού μέτρου ελέγχου κατά τα οριζόμενα κατωτέρω στην παράγραφο ΣΤ. της παρούσας - παραδίδει την φορτωτική στον οδηγό για την ακώλυτη συνέχιση της μεταφοράς στον τελικό παραλήπτη του εμπορεύματος.

Εάν, στο αίτημα της Τελωνειακής Αρχής, ο οδηγός προβάλλει την ανυπαρξία φορτωτικής για οποιοδήποτε λόγο, το Τελωνείο εισόδου, συμπλήρωσες με βάση τις δικές του διαπιστώσεις και πάντα μέσα στα ανωτέρω χρονικά όρια, το παρατιθέμενο ως Παράρτημα της παρούσας Πληροφοριακό δελτίο, αντί της λήψης του αντιγράφου της φορτωτικής.

Εάν τα στοιχεία της φορτωτικής δεν καλύπτουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, στο τελευταίο

αυτό συμπληρώνονται οι προσθετά απαιτούμενες και τα δύο έγγραφα διαβιβάζονται κατά τα στην συνέχεια οριζόμενα.

Το Τελωνείο εισόδου διαβιβάζει με ΦΑΞ το πιο πάνω φωτοαντίγραφο της φορτωτικής ή και του πληροφοριακού δελτίου στην Ε.Υ.Τ.Ε. ή στο παράρτημα της ΕΥΤΕ που είναι κατά τόπο αρμόδια για την εγκατάσταση του παραλήπτη όπου θα γίνει η παράδοση του εμπορεύματος ή εφ' όσον δεν υπάρχει αρμόδια ΕΥΤΕ ή παράρτημα στο, επίσης, κατά τόπο αρμόδιο για την εγκατάσταση του παραλήπτη Τελωνείο.

Η αρμόδια ΕΥΤΕ., ή το αρμόδιο κατά τόπο Τελωνείο με βάση τα κατά τα ανωτέρω στοιχεία της φορτωτικής ή και του Πληροφοριακού δελτίου, προγραμματίζει και προβαίνει στους αναγκαίους επί τόπου ελέγχους κατά την άφιξη και παράδοση του εμπορεύματος στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη, προκειμένου να διαπιστωθεί ο κοινοτικός χαρακτήρας της αποστολής και η καταχώρηση του εμπορεύματος στα λογιστικά βιβλία του παραλήπτη. Οι έλεγχοι αυτοί μπορεί, να γίνονται και μέχρι- την φασική εξέταση του εμπορεύματος.

Εφ' όσον , σαν αποτέλεσμα των ελέγχων αυτών, η Ε.Υ.Τ.Ε ή το Τελωνείο, διαπιστώσει Τελωνειακή παράβαση, προβαίνει στις κατά νόμο ενέργειες για την δίωξη της, εάν δε διαπιστώσει, ή βάσιμα, πιθανολογεί την διάπραξη φορολογικές παράβασης, γνωρίζει σχετικά με το ταχύτερο μέσο στην αρμοδία ΔΥΟ διαβιβάζοντας και τα διαθέσιμα προς τούτο στοιχεία προκειμένου η τελευταία αυτή να επιληφθεί της υπόθεσης.

Ενότητα είναι ότι, σε όλως εξαιρετικές συνθήκες και εφόσον στην συγκεκριμένη περίπτωση αποδεδειγμένα συντρέχουν, ήδη κατά την αποβίβαση του οχήματος στον λιμένα άφιξης, βάσιμες υπόνοιες ή τέτοιες υπόνοιες προκύπτουν από την φορτωτική ή τις γενικότερες συνθήκες μεταφοράς, η Τελωνειακή Αρχή εισόδου προβαίνει επί τόπου και σύμφωνα με την ρήτρα του αρμόδιου άρθρου 36 της Συνθήκης της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην διενέργεια όλων των απαιτούμενων  
Τελωνειακών παραβάσεων ή στην αναπομπή φορολογικών παραβάσεων  
στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. για τα περαιτέρω.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

#### 3.1 Ελευθερία παροχής υπηρεσιών.

Το άρθρο 49 (ΣΕΚ) επιβάλλει την κατάργηση των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας ως προς τους υπηκόους των άλλων κρατών μελών που είναι εγκαταστημένοι σε χώρα άλλη από εκείνη του παραλήπτη παροχής υπηρεσίας. Σύμφωνα με το άρθρο 50 (ΣΕΚ) θεωρούνται σαν παροχές υπηρεσιών εκείνες οι οποίες παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, εφόσον δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις τις σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, και των κεφαλαίων της Συνθήκης. Το ίδιο άρθρο διευκρινίζει ότι οι διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών καλύπτουν όλες τις οικονομικές δραστηριότητες των ελεύθερων επαγγελμάτων.

Η δραστηριότητα πρέπει να είναι περιορισμένης διάρκειας, να ασκείται κανονικά έναντι αμοιβής και να συνεπάγεται το πέρασμα των συνόρων υπό οποιαδήποτε μορφή. Οι υπηρεσίες μπορεί να παρέχονται κατά προσωρινό τρόπο στη χώρα της παροχής, υπό τις ίδιες συνθήκες τις οποίες επιβάλλει στους υπηκόους της (Αρ. 50 ΣΕΚ). Οι υπηρεσίες όμως οι οποίες παρέχονται στα πλαίσια μιας επιχειρησιακής αμοιβής έξω από την χώρα εγκαταστάσεις μπορεί να είναι μακράς διάρκειας. Η παροχή υπηρεσιών μπορεί μάλιστα να πάρει διαστάσεις τέτοιες που να απαιτούν την κτήση ακινήτων στη χώρα της παροχής της υπηρεσίας. Αλλά, για να μπορούμε να μιλάμε για παροχή υπηρεσιών, πρέπει ο παρέχων να

παραμένει εγκαταστημένος στην χώρα του και οι υπηρεσίες να περνούν τα σύνορα. Οι κανόνες της συνθήκης καλύπτουν όμως επίσης και περιπτώσεις όπου ο αποδέκτης των υπηρεσιών είναι εκείνος ο οποίος περνάει τα σύνορα, πχ σαν τουρίστας, καθώς και τις περιπτώσεις κατά τις οποίες τόσο ο παρέχων όσο και ο αποδέκτης των υπηρεσιών παραμένουν στην χώρα τους και μόνον η παροχές των υπηρεσιών περνάει τα σύνορα, πχ μια γνωμοδότηση δια αλληλογραφίας.

Βλέπουμε ότι η διάκριση μεταξύ ελεύθερης εγκατάστασης και ελευθερίας παροχής υπηρεσιών δεν είναι σαφής. Αυτό όμως δεν έχει πια πρακτική σημασία αφού μια απόφαση του ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση Van Binsbergen επιβεβαίωσε την άμεση εφαρμογή της απαγόρευσης διακρίσεων σχετικά με την παροχή υπηρεσιών όπως είχε κάνει η απόφαση στην υπόθεση Reyners, σχετικά με την εγκατάσταση.

Δεν χρειάζονται λοιπόν ειδικές οδηγίες για την απελευθέρωση των υπηρεσιών. Πράγματι, σύμφωνα με νεώτερες αποφάσεις του ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το άρθρο 59 ΕΟΚ (Αρ. 49 ΣΕΚ) έχει άμεση εφαρμογή και επομένως οι φορείς, που είναι νόμιμα εγκαταστημένοι στη χώρα καταγωγής τους, έχουν αυτόματα δικαίωμα παροχής υπηρεσιών σε άλλο κράτος μέλος, το οποίο δεν μπορεί να αντιταχθεί υποστηρίζοντας ότι οι όροι παροχής είναι διαφορετικοί σε αυτό. Μόνο σημαντικοί λόγοι γενικού συμφέροντος μπορεί να δικαιολογήσουν εξαίρεση από την γενική αρχή, υπό τον όρο ότι αυτή είναι ανάλογη με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Έτσι, η διατήρηση της καλής φήμης του χρηματοοικονομικού τομέα μπορεί να αποτελεί έναν σημαντικό λόγο γενικού συμφέροντος που να δικαιολογεί περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Όμως, σε άλλη απόφαση, το Δικαστήριο παραδέχεται ότι δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί σε ένα κράτος μέλος το δικαίωμα να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να παρεμποδίσει το ενδεχόμενο να χρησιμοποιούνται οι ελευθερίες που κατοχυρώνονται από

την συνθήκη από κάποιον παρέχοντα υπηρεσίες, του οποίου η δραστηριότητα περιστρέφεται τελείως ή κατά κύριο λόγο στην χώρα του, με σκοπό να εκφύγει των κανόνων που θα ίσχυαν στην περίπτωση που θα ήταν εγκαταστημένος στην επικράτεια αυτού του κράτους. Για να αποφεύγονται τέτοιου είδους καταστρατηγήσεις, η Επιτροπή εξέδωσε στις 6 Δεκεμβρίου 1993, μια ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των διασυνοριακών υπηρεσιών.

Οι υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν σχεδόν 60% της προστιθέμενης αξίας της κοινοτικής οικονομίας και καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων που πηγάζει από τις τράπεζες και τις ασφάλειες στις μεταφορές και τον τουρισμό περνώντας από την πληροφορική. Παίζουν λοιπόν όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην οικονομία και στην απασχόληση και είναι ένα σημαντικό στοιχείο της καλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Ιδιαίτερα σημαντικής, τόσο σαν τεράστια δυνητική αγορά όσο και για τις υπηρεσίες τους σε άλλους οικονομικούς τομείς, είναι οι χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες - τράπεζες, ασφάλειες, χρηματιστήρια - οι οποίες ελέγχονται στενά από τις δημόσιες αρχές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συμβιβάσει σ αυτές τις περιπτώσεις δυο αντιφατικές ανάγκες, δηλαδή να εξασφαλίσει την διατήρηση αυστηρών κριτηρίων ελέγχου και εξασφάλισης του κοινού, επιτρέποντας συγχρόνως στους χρηματοοικονομικούς κλάδους αρκετή ευελιξία ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στις νέες και συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις της πελατείας τους στο σύνολο του ευρωπαϊκού χώρου. Κοινοτικές πρωτοβουλίες χρειάζονται προκειμένου να καλυφθούν επαρκώς οι ανάγκες των καταναλωτών και έτσι ώστε να αυξηθεί η εμπιστοσύνη τους ως προς τις διασυνοριακές πράξεις μέσα στην ενιαία αγορά των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.



Σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, εάν μια χρηματοοικονομική υπηρεσία επιτρέπει νόμιμα σε ένα κράτος μέλος, θα πρέπει να μπορεί να προσφέρει στους χρήστες στα άλλα κράτη μέλη χωρίς να χρειάζεται να υπακούει σε όλες τις λεπτομέρειες της νομοθεσίας της χώρας υποδοχής, εκτός από εκείνες που αφορούν την προστασία των καταναλωτών. Ο έλεγχος θα εξασφαλίζεται από τις αρχές της χώρας στο έδαφος της οποίας είναι εγκαταστημένη η εταιρεία παροχής υπηρεσιών, ενώ οι αρχές της χώρας όπου προσφέρεται η υπηρεσία θα περιορίζονται στην εξασφάλιση του σεβασμού ορισμένων βασικών κανόνων ως προς την εμπορική συμπεριφορά. Αυτό το σύστημα θα εφαρμόζεται τόσο στους νέους κλάδους των υπηρεσιών όπως είναι οι τεχνολογίες των πληροφοριών, το μάρκετινγκ και το οπτικοακουστικά μέσα, όσο και στους παραδοσιακούς κλάδους των μεταφορών, των ασφαλειών και των τραπεζών. Η εναρμόνιση των νομοθεσιών είναι επομένως απαραίτητη μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις για τη διευκόλυνση των απαλλαγών υπηρεσιών.

### **3.2 Τράπεζες**

Ένα από τα μέτρα της κοινότητας ήταν η οδηγία 2000/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων πιστωτικών ιδρυμάτων.

Η οδηγία αυτή εκδόθηκε για να κωδικοποίηση μέσω την συνένωσης σε ένα ενιαίο κείμενο, όλες τις σχετικές οδηγίες που έχουν να κάνουν με το παραπάνω θέμα,

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην κωδικοποίηση των ακόλουθων οδηγιών:

- -73/183/ΕΟΚ περί καταργήσεως των περιορισμών στην ελευθερία εγκαταστάσεως και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τις μη μισθωτές δραστηριότητες τραπεζών και λοιπών πιστωτικών ιδρυμάτων.
- -77/780/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 89/646/ΕΟΚ για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη και την άσκηση δραστηριότητας πιστωτικού ιδρύματος.
- -89/299/ΕΟΚ σχετικά με τα ίδια κεφάλαια των πιστωτικών ιδρυμάτων. Τα οποία είναι ένα απαραίτητο στοιχείο για την εναρμόνιση την οποία απαιτεί η αμοιβαία αναγνώριση αυτών των ιδρυμάτων.
- -89/647/ΕΟΚ σχετικά με το συντελεστή φερεγγυότητας των πιστωτικών ιδρυμάτων. Η συγκεκριμένη οδηγία καθορίζει το ελάχιστο όριο αυτού του δείκτη καθώς και τον τρόπο υπολογισμού της αναλογίας, η οποία πρέπει να τηρείται μεταξύ αφενός των ίδιων κεφαλαίων και αφετέρου, των στοιχείων του ενεργητικού που ενέχουν κίνδυνο και των στοιχείων εκτός ισολογισμού.
- -92/30/ΕΟΚ για την εποπτεία των πιστωτικών ιδρυμάτων σε ενοποιημένη βάση. Προσδιορίζει το αντικείμενο της εποπτείας σε ενοποιημένη βάση, τις μεθόδους ενοποιήσεις και τον καταμερισμό των ευθυνών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με την εποπτεία των πολυεθνικών ομίλων και ιδιαίτερα των χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων των οποίων η κύρια δραστηριότητα συνιστάται στην κατοχή συμμετοχών σε πιστωτικά ιδρύματα ή άλλου χρηματοοικονομικού οργανισμού. Το αντικείμενο της

εποπτείας είναι η φερεγγυότητα, η επάρκεια των ίδιων κεφαλαίων σε σχέση με τους κινδύνους της αγοράς και οι περιορισμοί όσον αφορά τους μεγάλους κινδύνους και την κατοχή μη χρηματοπιστωτικών συμμετοχών.

- ο -92/121/ΕΟΚ για την εποπτεία και τον έλεγχο των μεγάλων κινδύνων των πιστωτικών ιδρυμάτων. Με στόχο την αποτροπή της υπερβολικής συγκέντρωσης αυτών των κινδύνων έτσι ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο ένα τέτοιο ίδρυμα.

Η νέα οδηγία υποκαθιστά τις διάφορες οδηγίες που αποτελούν το αντικείμενο της κωδικοποίησης. Η παρούσα πρόταση (οδηγία) τηρεί στο ακέραιο την ουσία των κωδικοποιημένων κειμένων και περιορίζεται αυστηρά και μόνον στην ενοποίηση τους σε ένα ενιαίο κείμενο.

Η οδηγία αποτελεί το βασικό μέσο για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τόσο από την άποψη της ελεύθερης εγκατάστασης όσο και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των πιστωτικών ιδρυμάτων.

Εφαρμόζεται σε όλα τα ιδρύματα των οποίων η δραστηριότητα συνιστάται στην υποδοχή από το κοινό καταθέσεων ή άλλων επιτρεπτών κεφαλαίων και στην χορήγηση πιστώσεων για ίδιο λογαριασμό ή σε «ένα ίδρυμα ηλεκτρονικού χρήματος». Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας οι κεντρικές τράπεζες των κρατών μελών, τα γραφεία ταχυδρομικών επιταγών, καθώς και άλλοι μεμονωμένοι οργανισμοί των κρατών μελών.

3.2.1 Θέματα Που έχουν σχέση με τον κλάδο των πιστωτικών ιδρυμάτων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

3.2.1.A) Όροι ανάληψης και άσκησης της δραστηριότητας πιστωτικών ιδρυμάτων. (στην Ε.Ε.)

Οι κωδικοί όροι για την χορήγηση αδείας λειτουργίας είναι οι ακόλουθοι:

1. ύπαρξη χωριστών ιδίων κεφαλαίου.
2. ύπαρξη αρχικού κεφαλαίου τουλάχιστον 5 εκατομμύρια ευρώ.
3. ύπαρξη τουλάχιστον δυο προσώπων που καθορίζουν αποτελεσματικά τον προσανατολισμό της δραστηριότητας του πιστωτικού ιδρύματος. ( τα οποία έχουν την απαιτούμενη εντιμότητα ή επαρκή πείρα για την άσκηση των καθηκόντων αυτών ).
4. γνωστοποίηση στις αρμόδιες αρχές της ταυτότητας των μετόχων ή εταίρων, φυσικών ή νομικών προσώπων, οι οποίοι κατέχουν άμεσα ή έμμεσα ειδική συμμετοχή καθώς και το ποσοστό αυτής της συμμετοχής.

Κάθε χορήγηση άδειας λειτουργίας κοινοποιείται στην Επιτροπή και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα κατάλογος των εγκεκριμένων πιστωτικών ιδρυμάτων. Κάθε άρνηση χορήγησης αδείας λειτουργίας πρέπει να αιτιολογείται και να κοινοποιείται. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ανακαλέσουν την άδεια λειτουργίας υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην οδηγία, ιδίως όταν δεν τηρούνται οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις. Πράξη της μορφής αυτής πρέπει να

αιτιολογείται και να γνωστοποιείται στους ενδιαφερόμενους και να κοινοποιείται στην Επιτροπή.

Όσον αφορά την επωνυμία των πιστωτικών ιδρυμάτων που ασκούν τη δραστηριότητα του σε άλλο κράτος μέλος από αυτό καταστατικής του έδρας μπορεί να χρησιμοποιείται η αρχική επωνυμία, εφόσον δεν επιτρέπει καμία αμφιβολία όσον αφορά το εθνικό καθεστώς στο οποίο υπάγεται η μητρική εταιρία. Το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί, πάντως, για λόγους σαφήνειας, να απαιτήσει την προσθήκη στην επωνυμία μιας επεξηγήσεως.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής απαιτούν από κάθε πιστωτικό ίδρυμα να έχει καλή διοικητική και λογιστική οργάνωση και πρόσφορες διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου.

### 3.2.1.B. Ελεύθερη Εγκατάσταση και παροχή υπηρεσιών ανάμεσα στα κράτη μέλη.

Κάθε πιστωτικό ίδρυμα που επιθυμεί να ιδρύσει υποκατάστημα σε άλλο κράτος μέλος, προβαίνει σε σχετική γνωστοποίηση προς την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους καταγωγής συνοδεύει τη γνωστοποίηση με το όνομα του κράτους μέλους στο οποίο σκοπεύει να ιδρύσει υποκατάστημα, το πρόγραμμα δραστηριοτήτων, τη διεύθυνση στο κράτος μέλος υποδοχής, στην οποία μπορεί να του ζητούνται τα έγγραφα, καθώς και τα ονόματα των υπεύθυνων για τη διεύθυνση του υποκαταστήματος.

Η άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο έδαφος ενός άλλου κράτους μέλους υπόκειται στην κοινοποίηση στο κράτος μέλος

καταγωγής. Το κράτος μέλος καταγωγής γνωστοποιεί στη συνέχεια την κοινοποίηση στο κράτος μέλος υποδοχής.

### 3.2.1.γ Διασυνοριακές μεταφορές κεφαλαίων ή πιστώσεων ανάμεσα στα κράτη μέλη.

Σύμφωνα με την οδηγία 97/5/EK της 27<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1997 για τις διασυνοριακές μεταφορές πιστώσεων μια «διασυνοριακή μεταφορά πίστωσης» είναι μια πράξη πραγματοποιούμενη με πρωτοβουλία του εντολέα μέσω ιδρύματος ευρισκόμενου σε κράτος μέλος, με σκοπό να τεθεί στην διάθεση δικαιούχου χρηματικό ποσό σε ένα ίδρυμα ευρισκόμενο σε άλλο κράτος μέλος.

Μέσα στην εσωτερική αγορά, πρέπει τα κριτήρια διαφάνειας, ποιότητας εκτέλεσης και σταθερότητας των συστημάτων διασυνοριακών πληρωμών να είναι ανάλογα με εκείνα των καλύτερων εσωτερικών συστημάτων πληρωμών. Γι' αυτό η προ αναφερθείσα οδηγία σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές κεφαλαίων επιδιώκει, ιδίως, να επιβάλει στις τράπεζες το σεβασμό των συμβατικών υποχρεώσεων ως προς τις προθεσμίες των μεταφορών πιστώσεων (πέντε εργάσιμες μέρες για το ίδρυμα του εντολέα και μια για το ίδρυμα του δικαιούχου) να καταστήσει παράνομη τη διπλή είσπραξη εξόδων, να απαιτεί την επιστροφή των πληρωμών που δεν έφθασαν στον προορισμό τους (μέχρι 12.500 ευρώ) και να αυξήσει την διαφάνεια ως προς τους όρους διασυνοριακής μεταφοράς κεφαλαίων.

### 3.3. Ασφάλειες

Στον τομέα των ασφαλειών βασικός στόχος των τρίτων οδηγιών του Συμβουλίου αριθ. 92/49/ΕΟΚ (ασφάλιση ζωής) και 92/96/ΕΟΚ (ασφάλιση γενικών κλάδων) είναι να επιτραπεί σε όλες τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια να ασκούν τις δραστηριότητες στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε υπό καθεστώς εγκατάστασης, είτε υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

Όταν μια ασφαλιστική επιχείρηση, η οποία έχει την έδρα της σε ένα κράτος μέλος της Κοινότητας και έχει άδεια λειτουργίας και θελήσει να ανοίξει υποκατάστημα ή να παρέχει υπηρεσίες σε ένα άλλο κράτος μέλος τότε δεν υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας λειτουργίας.

Το παραπάνω στηρίζεται σε μια Τρίτη οδηγία που ιδρύει ένα ενιαίο σύστημα αδειών λειτουργίας. Αυτό το σύστημα αφενός επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των ασφαλιστικών προϊόντων μέσα στην Κοινότητα και αφετέρου επιτρέπει σε κάθε ασφαλιζόμενο μέσα στην κοινότητα να μπορεί να απευθύνεται σε οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρεία που παρέχει την κάλυψη που ταιριάζει στις ανάγκες του.

#### 3.3.1. Ασφαλιστικοί διαμεσολαβητές.

Για να ενισχυθεί η Ευρωπαϊκή αγορά των ασφαλίσεων, η Επιτροπή θέσπισε πράγματι πρόταση οδηγίας για τους ασφαλιστικούς διαμεσολαβητές τους οποίους θεωρεί ως τους κυριότερους «κρίκους» στη διανομή των ασφαλιστικών προϊόντων στην Ένωση. Το κείμενο αυτό αποσκοπεί στη βελτίωση της αποτελεσματικής άσκησης των ελευθεριών εγκαταστάσεις και παροχής υπηρεσιών των ασφαλιστικών

διαμεσολαβητών, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα υψηλό βαθμό προστασίας των πελατών τους. Πρόκειται επίσης για την διευκόλυνση της προσφοράς ασφαλιστικών προϊόντων στους καταναλωτές, επειδή τα οφέλη από την απελευθέρωση του τομέα αυτού τα καρπώθηκε κυρίως η αγορά χονδρικής πωλήσεως (μεγάλη βιομηχανικοί και εμπορικοί κίνδυνοι) και λιγότερο η αγορά λιανικής πωλήσεως (κίνδυνοι των ιδιωτών). Η οδηγία θα αντικαταστήσει την οδηγία 77/92/ΕΟΚ και τη σύσταση 92/48/ΕΟΚ και θα αποτελέσει το μόνο δεσμευτικό ευρωπαϊκό κείμενο που θα ισχύει για τους ασφαλιστικούς διαμεσολαβητές.

Το μέτρο προβλέπει σύστημα εγγραφής κάθε διαμεσολαβητή ασφάλισης ή αντιασφάλισης στο κράτος μέλος καταγωγής (όπου έχει την κοινωνική της έδρα η ασφαλιστική εταιρία) που να τους επιτρέπει να δρουν σε άλλα κράτη μέλη παρέχοντας ελεύθερα τις υπηρεσίες τους ή συστήνοντας υποκατάστημα. Η εγγραφή υπόκειται σε υψηλές απαιτήσεις όσον αφορά τον επαγγελματισμό και τις ικανότητες, επειδή οι διαμεσολαβητές θα πρέπει να έχουν τις γενικές εμπορικές και επαγγελματικές γνώσεις και ικανότητες που απαιτούνται για την άσκηση του επαγγέλματος τους. Θα πρέπει επίσης να είναι «έντιμοι». Τέλος καλύπτονται υποχρεωτικά από ασφάλεια επαγγελματικής αστικής ευθύνης για τα επαγγελματικά τους λάθη. Ο ασφαλιστικός διαμεσολαβητής που διαχειρίζεται τα κεφάλαια των πελατών πρέπει τέλος να διαθέτει επαρκή χρηματοοικονομική ικανότητα.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης κανόνες σχετικούς με την ενημέρωση που πρέπει απαραιτήτως να παρέχει ο διαμεσολαβητής στους πιθανούς πελάτες του. Παραδείγματος χάρη, οι πελάτες πρέπει να γνωρίζουν εάν διαπραγματεύονται με ασφαλιστικό διαμεσολαβητή εξουσιοδοτημένο από μια ή περισσότερες εταιρίες ή με διαμεσολαβητή που τους δίνει συμβουλές για το συνολικό φάσμα των υφισταμένων στην αγορά.



### 3.4 Χρηματιστήριο και χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες.

Το κοινοτικό δίκαιο σχετικά με τα χρηματιστήρια και άλλα ιδρύματα κινητών αξιών αποσκοπεί στο να διευθύνει το φάσμα των επενδύσεων σε κοινοτικό επίπεδο, προστατεύοντας συγχρόνως τους επενδυτές. Μια οδηγία του 1979 συντονίζει τις προϋποθέσεις εισαγωγής κινητών αξιών στον επίσημο πίνακα ενός χρηματιστηρίου αξιών. Δυο οδηγίες που θέσπισε το Συμβούλιο το 1993 οργανώνουν τη θέση σε λειτουργία της εσωτερικής αγοράς κινητών αξιών από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1996. Χάρη στην πρώτη από αυτές τις οδηγίες οι επενδυτικές υπηρεσίες στον τομέα των κινητών αξιών είναι ελεύθερες αλλά εποπτεύονται σε όλον τον χρηματοοικονομικό χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μια επιχείρηση επενδύσεων ενός κράτους μέλους, μπορεί να ασκεί τις δραστηριότητες της στο σύνολο της Κοινότητας με βάση μια ενιαία άδεια (καλούμενη «Ευρωπαϊκό διαβατήριο») που χορηγείται από το κράτος μέλος καταγωγής. Για τον σκοπό αυτόν, εναρμονίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης της άδειας καθώς και οι όροι άσκησης της αρμοδιότητας. Η προληπτική εποπτεία, βασιζόμενη σε κοινούς κανόνες ασκείται από τις ελεγκτικές αρχές του κράτους μέλους υποδοχής.

Οι επενδυτικές επιχειρήσεις έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε όλες τις επίσημες αγορές προκειμένου να διασφαλίζεται η προστασία των επενδυτών.

Οι επιχειρήσεις επενδύσεων πρέπει να διαθέτουν επαρκείς ίδιους πόρους προκειμένου να διασφαλίζεται η σταθερότητα της αγοράς, να παρέχονται εγγυήσεις ίσης προστασίας σε όλους τους επενδυτές μέσα στην κοινότητα έναντι των πτωχεύσεων αυτών των εταιρειών και να εξασφαλίζεται ισότητα όρων ανταγωνισμού μεταξύ τραπεζών, για τις οποίες ισχύουν ειδικές διατάξεις προληπτικής εποπτείας και επενδυτικών εταιρειών στην αγορά κινητών αξιών.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, ή άλλη οδηγία του 1993 επιβάλλει στις εταιρείες επενδύσεων κατώτατα όρια για το αρχικό κεφάλαιο και καθορίζει τα ίδια κεφάλαια που πρέπει να κατέχουν διαρκώς για να καλύπτουν τους κινδύνους θέσης, τους κινδύνους διακανονισμού, τους συναλλαγματικούς κινδύνους και τους κινδύνους επιτοκίου.

### 3.5 Ταχυδρομικές Υπηρεσίες

- «Ταχυδρομικές Υπηρεσίες» ως ταχυδρομικές υπηρεσίες θεωρούνται η συλλογή, η διαλογή, η μεταφορά και η διανομή των ταχυδρομικών αντικειμένων.
- «Ταχυδρομικό Αντικείμενο» αντικείμενο με συγκεκριμένο παραλήπτη αποστελλόμενο υπό την τελική του μορφή υπό την οποία το λαμβάνει ο φορέας παροχής της καθολικής υπηρεσίας ως ταχυδρομικά αντικείμενα εκτός από τα αντικείμενα αλληλογραφίας, θεωρούνται τα βιβλία, οι κατάλογοι, οι εφημερίδες, τα περιοδικά και τα ταχυδρομικά δέματα που περιέχουν εμπορεύματα με ή χωρίς εμπορική αξία.
- «Αντικείμενο αλληλογραφίας» γραπτή επικοινωνία επί οποιουδήποτε υλικού υποθέματος που μεταφέρεται και παραδίδεται στη διεύθυνση την οποία έχει αναγράψει ο αποστολέας στο ίδιο το αντικείμενο ή στη συσκευασία του, τα βιβλία, οι κατάλογοι, οι εφημερίδες και τα περιοδικά δεν θεωρούνται αντικείμενα αλληλογραφίας.
- «Φορέας Παροχής καθολικής υπηρεσίας» ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας που παρέχει καθολική ταχυδρομική

υπηρεσία ή μέρος αυτής εντός Κράτους μέλους και του οποίου η ταυτότητα έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.

- «Καταληκτικά τέλη» η αμοιβή των φορέων παροχής καθολικής υπηρεσίας για τη διανομή της εισερχόμενης διασυνοριακής αλληλογραφίας που αποτελείται από ταχυδρομικά αντικείμενα τα οποία αποστέλλονται από άλλο κράτος μέλος ή από Τρίτη χώρα.

### 3.5.1 Ο ταχυδρομικός Τομέας

Ισχύουσα κατάσταση.

- Ο ταχυδρομικός τομέας αντιπροσωπεύει ποσοστό 1,3% του ΑΕΠ της Κοινότητας, απασχολεί 1,7 εκατ. Άτομα και πραγματοποιεί ετήσιο κύκλο εργασιών ύψους 59 δισεκ. ECU.
- Οι δημόσιες ταχυδρομικές υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό 60% και οι ιδιωτικές 40% της αγοράς όσον αφορά τα έσοδα, όσον αφορά τον όγκο, οι δημόσιες ταχυδρομικές υπηρεσίες παρεμβαίνουν σε ποσοστό 96 % και οι ιδιωτικές μόνο σε ποσοστό 4%.
- Ποσοστό 93% της ταχυδρομικής κίνησης προορίζεται για το εσωτερικό 4% για τις άλλες χώρες της Κοινότητας και 3% για τις τρίτες χώρες.
- Η ταχυδρομική κίνηση αποτελείται κατά ποσοστό 80-85% από εμπορική ή επαγγελματική αλληλογραφία, εντούτοις οι παραλήπτες είναι γενικά ιδιώτες (55% για τις επιστολές και 70% για τα δέματα).

## Προβλήματα που παρουσιάζονται

- Η ποιότητα της ταχυδρομικής υπηρεσίας είναι ανεπαρκής και διαφέρει πολύ από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.
- Η έλλειψη εναρμόνισης οδηγεί σε ατελή διαλειτουργικότητα μεταξύ ταχυδρομικών δικτύων των διαφόρων κρατών μελών.
- Λόγω των ανισοτήτων μεταξύ υπηρεσιών, ορισμένες περιφέρειες βρίσκονται σε μειονεκτική θέση όσον αφορά τις ανάγκες τους τόσο για επικοινωνία όσο και για διανομή εμπορευμάτων.
- Ανωμαλίες εμπορικού χαρακτήρα μεταξύ επιχειρήσεων που εξαρτούν τις εμπορικές τους δραστηριότητες από τις ταχυδρομικές υπηρεσίες.

**Για να έχουμε μια καλή ταχυδρομική υπηρεσία, θα πρέπει αυτή**

**να:**

- Καλύπτει το σύνολο του κοινοτικού εδάφους.
- Είναι προσιτή σε όλους
- Παρέχεται σε προσιτή τιμή
- Είναι καλής ποιότητας

Δηλαδή τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχει προσφορά ταχυδρομικών υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας μονίμως, σε όλα τα σημεία της επικράτειας σε προσιτές τιμές και για όλους τους χρήστες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### 4.1 Εισαγωγή και ιστορική ανασκόπηση της μεταφοράς.

Η μεταφορά είναι από τις σπουδαιότερες εκδηλώσεις κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας, γιατί κάθε σύμβαση ή κάθε συναλλαγή συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με πράξη μεταφοράς.

Με δυο λόγια η μεταφορά είναι το οικονομικό βαρόμετρο του Έθνους. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι για την οργάνωση και λειτουργία της μεταφοράς τόσο στο Δημόσιο όσο και στον Ιδιωτικό τομέα, συμμετέχουν νομικοί, οικονομολόγοι, τεχνικοί, κοινωνιολόγοι και άλλοι επιστήμονες.

Στην Ελλάδα οι χερσαίες μεταφορές ήταν πολύ καθυστερημένες μέχρι το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου λόγω του περιορισμένου αριθμού των μεταφορικών μέσων και ανεπαρκούς οδικού δικτύου.

Σήμερα όμως η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική. Τα συγκοινωνιακά και τα μεταφορικά μέσα της ξηράς αυξήθηκαν και βελτιώθηκαν σημαντικά, το δε οδικό δίκτυο που κατασκευάζεται με σύγχρονες τεχνικές μεθόδους συνδέει και τα πιο μακρινά μέρη της χώρας, το δε αυτοκίνητο μείωσε σημαντικά την κίνηση τόσο των λιμανιών όσο και των σιδηροδρόμων. Ειδικότερα οι συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή οι μικτές μεταφορές ξηράς και θάλασσας έδωσαν βαρύτητα στα χερσαία μεταφορικά μέσα που διανύουν τη θαλάσσια διαδρομή με FERRY BOATS χωρίς εκφόρτωση.

Εδώ λοιπόν αξίζει να αναφέρουμε ότι ο κλάδος των μεταφορών καταλαμβάνει σημαντική θέση στην Κοινότητα. Ο εν λόγω κλάδος αντιπροσωπεύει το 7% του ΑΕΠ, το 7% των θέσεων απασχόλησης, το 40% των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη μέλη και το 30% της ενεργειακής κατανάλωσης της Κοινότητας. Κατά την τελευταία εικοσαετία σημειώθηκε σχεδόν αδιάλειπτη αύξηση της ζήτησης στις μεταφορές και κυρίως στις ενδοκοινοτικές μεταφορές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1% στις επιβατικές).

Η έλευση της ενιαίας αγοράς αποτελεί σημείο καμπής στην κοινή πολιτική μεταφορών, επειδή τα μέτρα που εισάγει (κατάργηση συνόρων, μέτρα απελευθέρωσης, συμπεριλαμβανόμενης της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών...) επιτρέπουν την αντιμετώπιση της αυξανόμενης ζήτησης στις μεταφορές και την κατ'αυτόν τον τρόπο αντιμετώπιση των προβλημάτων συμφόρησης και κορεσμού που σχετίζονται με την εν λόγω αύξηση της ζήτησης.

## 4.2 Οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Από τη 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, κάθε μεταφορέας εγκατεστημένος σε κράτος μέλος της Κοινότητας μπορεί ελεύθερα να μεταφέρει εμπορεύματα προς άλλο κράτος μέλος. Ενώ μέχρι την ανωτέρω ημερομηνία για κάθε δραστηριότητα του είδους αυτού ήταν απαραίτητη ή λήψη ειδικής άδειας στο πλαίσιο της εφαρμογής διμερών συμφωνιών ή κοινοτικών ποσοτώσεων, έκτοτε η δραστηριότητα αυτή διεξάγεται με βάση ποιοτικούς όρους που οφείλουν να τηρούν οι επιχειρήσεις μεταφορών, η τήρηση δε αυτών δίδει στις εν λόγω επιχειρήσεις τη δυνατότητα κατοχής κοινοτικής άδειας μεταφοράς.

Βέβαια, η διεθνική αυτή δράση δεν πρέπει να έχει σαν αποτέλεσμα σοβαρές διαταραχές στην αγορά μεταφορών. Για το λόγο αυτό, το Συμβούλιο έχει θέσει σε εφαρμογή σύστημα επιτήρησης, το οποίο είναι δυνατόν να οδηγήσει στη λήψη μέτρων για τη διασφάλιση των αγορών που υφίστανται διαταραχές.

Όμως, σε μία ενιαία αγορά, μια επιχείρηση μεταφορών πρέπει να έχει τη δυνατότητα εκτέλεσης μεταφορών στο εσωτερικό άλλου κράτους μέλους (ενδομεταφορές). Η φυσιολογική αυτή εξέλιξη δημιούργησε φόβους για στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό, οι ενδομεταφορές ελευθερώνονται σε μεταβατικές φάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν διαδοχικές κοινοτικές ποσοτώσεις από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1990. Η οριστική θέση σε ισχύ του καθεστώτος ενδομεταφορών έχει καθοριστεί για την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1998. Η απελευθέρωση των ενδομεταφορών συνοδεύεται από τη θέσπιση μέτρων πλαισίωσης όσον αφορά τους φόρους χρήσης των αυτοκινητοδρόμων, ώστε να είναι μεν δυνατό να φορολογείται η χρησιμοποίηση των υποδομών, αλλά να

εξασφαλίζεται παράλληλα ότι η εν λόγω φορολόγηση πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις.

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τις διεθνείς οδικές μεταφορές της διέπουν κάποιες σημαντικές συμβάσεις. Η πιο σημαντικές συμβάσεις για την οδική μεταφορά είναι οι CMR, ATR, AETR, και ADR.

#### 4.2.1 Η σύμβαση C.M.R. για τις διεθνής οδικές μεταφορές.

Με την C.M.R έγινε το πρώτο σημαντικό βήμα προς τον σκοπό της ενοποίησης του δικαίου των μεταφορών στην Ευρώπη, αφού οι διατάξεις της αποτελούν εσωτερικό δίκαιο για τις χώρες που την έχουν αποδεχθεί.

Η C.M.R όπου εφαρμόζεται σ'όλες τις περιπτώσεις διεθνών μεταφορών υπεγράφη το 1956 στη Γενεύη από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Επιτροπή (ECE). Τα κράτη που την υπέγραψαν αρχικά ήταν: Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία, Γιουγκοσλαβία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πολωνία, Σουηδία. Τώρα εκτός από αυτά τα κράτη υπέγραψαν τη Διεθνή Σύμβαση C.M.R και η Ελλάδα, Αγγλία, Βουλγαρία, Δανία, Φινλανδία, Ιταλία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ισπανία, Τσεχοσλοβακία, Σοβιετική Ένωση, Ουγγαρία, Ηνωμένο Βασίλειο και Μεγάλη Βρετανία.

Στη Διεθνή Σύμβαση C.M.R ρυθμίζονται θέματα τα οποία αφορούν κυρίως την ευθύνη του μεταφορέα στις περιπτώσεις απώλειας και βλάβης των μεταφερομένων εμπορευμάτων και παραβίασεως των προθεσμιών παραδόσεως.

Η Διεθνής Σύμβαση C.M.R διευκολύνει βεβαίως τη διεθνή διακίνηση και μεταφορά των εμπορευμάτων, αλλά έχει αφήσει σε εκκρεμότητα πολλά θέματα, που αφορούν τις αξιώσεις του μεταφορέα στις περιπτώσεις ανωτέρας βίας, τυχερών και συμπτωματικών



γεγονότων, με αποτέλεσμα τα διάφορα δικαστήρια των κρατών, που έχουν υπογράψει τη συνθήκη C.M.R, να εκδίδουν δικαστικές αποφάσεις, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, πράγμα το οποίο έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφορετικές λύσεις και να δημιουργούνται διαφορετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους μεταφορείς από κράτος σε κράτος.

Τέτοια παραδείγματα υπάρχουν άφθονα στην πρακτική των ευρωπαϊκών δικαστηρίων, όπως δεν θεωρείται από πολλά δικαστήρια, ότι η κλοπή του οχήματος και του εμπορεύματος στην Ιταλία είναι γεγονός για το οποίο ο μεταφορέας δεν έχει ευθύνη. Και με αυτό τον τρόπο ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 17 της συνθήκης C.M.R: "ευθύνεται για την ολική ή μερική απώλεια του εμπορεύματος και για τη βλάβη αυτού, που λαμβάνει χώρα μεταξύ του χρόνου που παρεδόθη το εμπόρευμα προς μεταφορά και του χρόνου παραδόσεως, ως επίσης και σε οποιαδήποτε περίπτωση καθυστερήσει η παράδοση.

Επίσης, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται οσάκις χρησιμοποιείται ελαττωματικό όχημα, το οποίο είτε εκμίσθωσε, είτε έχει στη διάθεσή του για τη διενέργεια μεταφορών.

Η προσπάθεια, η οποία είχε αναληφθεί από μία Νομική Επιτροπή ad hoc στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της IRU, απέβλεπε στο να λύσει προβλήματα και ειδικά θέματα, που η εφαρμογή της Διεθνούς Συμβάσεως C.M.R έχει δημιουργήσει σε διεθνή κλίμακα. Οι λύσεις, οι οποίες προτάθηκαν, αναφέρονταν στην αποδοχή μιας σειράς Γενικών Όρων και Κανονισμών, οι οποίοι σε διεθνές κείμενο και πίσω από τη φορτωτική, θα αναφέρουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μεταφορέων και θα προσδιορίζουν, με ένα σύστημα κοινής αποδοχής, τους όρους και τις προϋποθέσεις, που αφήνουν ακάλυπτες οι ειδικές διατάξεις του CMR.

Σήμερα η προσπάθεια είναι, να γίνει επεξεργασία και των εξειδικευμένων ειδικών συμφωνιών με τη συνομολόγηση διεθνών

κανόνων, με τους οποίους θα εξειδικεύεται, ανάλογα με το είδος και τη μορφή της μεταφοράς (επικινδύνων χημικών υλικών κ.λ.π), η ευθύνη αφ'ενός και η απαλλαγή αφ'ετέρου του μεταφορέα για ζημιές που γίνονται είτε στο όχημα, είτε στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, είτε σε τρίτους, οι οποίοι δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές συμβάσεις.

Επίσης θα επιδιωχθεί, με την καταγραφή των Γενικών Όρων για τις χερσαίες διεθνείς μεταφορές, να περιοριστεί η εφαρμογή των εθνικών νομοθεσιών και τα δικαστήρια, στις περιπτώσεις που υπάρχουν αξιώσεις και ένδικες απαιτήσεις από μεταφορές, που προέρχονται από διαφορετικά κράτη, να ρυθμίζονται κατά τρόπο ενιαίο.

Η ρύθμιση αυτή θα έχει σαν αποτέλεσμα να διαμορφωθεί διεθνής νομολογία πάνω στα θέματα των χερσαίων διεθνών μεταφορών, εις τρόπο ώστε οι μεταφορικές επιχειρήσεις και οι ιδιοκτήτες των οχημάτων να γνωρίζουν ποια είναι τα δικαιώματα τους στα κράτη εκείνα, τα οποία δεσμεύονται από τη συνθήκη CMR, η οποία με τους Γενικούς Όρους Χερσαίων Μεταφορών, θα έχει διεθνή εφαρμογή.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε και στη συμφωνία ATR, για τα ευπαθή προϊόντα. Η συμφωνία ATR είναι αντίστοιχη με τη συμφωνία CMR, με την προϋπόθεση ότι αυτή καθορίζει τους όρους και για τη διεθνή μεταφορά αγαθών και αλλοιώσιμων προϊόντων. Ευπαθή προϊόντα θεωρούνται : τα κατεψυγμένα τρόφιμα, τα νωπά τρόφιμα όπως κρέατα, τα προϊόντα γάλακτος, βούτυρο, γάλα, το κυνήγι, τα πουλερικά, λαγοί, ψάρια κ.λ.π. Δηλαδή ανάλογα με το είδος του τροφίμου απαιτείται και η ανάλογη θερμοκρασία και ο απαραίτητος εξοπλισμός του μεταφορικού μέσου.

#### 4.2.2 Η περίπτωση της μικτής μεταφοράς.

Στην περίπτωση μικτής μεταφοράς, όπου το μεταφορικό μέσο γίνεται "πράγμα" σε άλλο μεταφορικό μέσο (τρένο ή πλοίο), έχουμε κατ'αρχή διαδοχική μεταφορά και ισχύει η CMR. Αν όμως, η βλάβη, η απώλεια, η καθυστέρηση προκλήθηκε κατά το χρόνο που το όχημα μεταφερόταν με άλλο μεταφορικό μέσο και οφείλεται σε γεγονός που θα συνέβαινε κατά τη διάρκεια και λόγω της μεταφοράς, τότε ο μεταφορέας ευθύνεται κατά το διέπον δίκαιο την άλλη μεταφορά, αν η σύμβαση μεταφοράς είχε καταρτισθεί από τον αποστολέα με το μεταφορέα του άλλου μεταφορικού αυτού μέσου.

Η σύμβαση μεταφοράς καταρτίζεται άτυπα, αλλά οι όροι της επιβεβαιώνονται με τη σύνταξη δελτίου παράδοσης (Διεθνής Φορτωτική) και σε τρία αντίτυπα που υπογράφονται από μεταφορέα και αποστολέα. Το 1<sup>ο</sup> αντίτυπο παραδίδεται στον αποστολέα, το 2<sup>ο</sup> συνοδεύει τα εμπορεύματα και το 3<sup>ο</sup> κρατείται από το μεταφορέα.

Το δελτίο παράδοσης, δεν ταυτίζεται με τη φορτωτική του άρθρου 16 ΚΒΣ, πρέπει δε να περιέχει τα παρακάτω στοιχεία:

- Την ημερομηνία του δελτίου παράδοσης και τον τόπο στον οποίο εξεδόθη.
- Το όνομα και τη διεύθυνση του αποστολέα.
- Το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα.
- Τον τόπο και την ημερομηνία παράλαβής αυτών προς μεταφορά εμπορευμάτων και τον οριζόμενο προς παράδοση τόπο.
- Το όνομα και τη διεύθυνση του παραλήπτη.
- Την περιγραφή του εμπορεύματος και τον τρόπο συσκευασίας, σε περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

- Τον αριθμό των δεμάτων και τα ειδικά σημεία και τους αριθμούς αυτών.
- Το μικό βάρος των εμπορευμάτων ή την ποσότητα τους.
- Χρεώσεις που αφορούν στη μεταφορά, π.χ τελωνειακοί δασμοί κ.λ.π.
- Τις απαιτούμενες οδηγίες για τις τελωνειακές και άλλες διατυπώσεις.
- Δήλωση ότι η μεταφορά υπόκειται στις διατάξεις της σύμβασης CMR κ.λ.π.

### 4.3 Αεροπορικές μεταφορές.

Η κοινοτική πολιτική απελευθέρωσης επί του προκειμένου καλύπτει τέσσερις ευρείς τομείς, την πρόσβαση στην αγορά, τον έλεγχο της δυναμικότητας, τις τιμές και τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης στις εταιρείες. Η κοινοτική πολιτική δρομολογήθηκε το 1980 και εξελίχθηκε σε τρία στάδια, από τα οποία το τρίτο, "τρίτο αεροπορικό πακέτο", τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993. Δεδομένου ότι προβλεπόταν μεταβατική περίοδος για τις αεροπορικές ενδομεταφορές, το εν λόγω πακέτο άρχισε να ισχύει οριστικά την 1<sup>η</sup> Απριλίου 1997.

Ερείσματα της διαδικασίας αυτής αποτελούν:

- Η εισαγωγή ενιαίας άδειας αεροπορικών μεταφορών που χορηγείται στις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην κοινότητα
- Οι όροι πρόσβασης των μεταφορέων στις ενδοκοινοτικές συνδέσεις
- Οι ναύλοι επιβατών όπου ιδίως προβλέπονται μέτρα άμεσης παρέμβασης της Επιτροπής σε περίπτωση επιβολής αθέμιτων ναύλων (περιπτώσεις αισχροκερδείας)
- Οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.

Δεδομένου ότι η ελευθέρωση δημιουργεί μια πραγματικά ενιαία αγορά αεροπορικών μεταφορών, η κοινότητα έχει εναρμονίσει σημαντικό αριθμό κανόνων και προτύπων, ώστε αυστηρά από την άποψη της ισότητας ενώπιον του ανταγωνισμού, όλες οι αεροπορικές εταιρείες να εκκινούν από το ίδιο σημείο. Έχει κυρίως θεσπίσει νομοθεσία στον τομέα των τεχνικών προτύπων και των διοικητικών διαδικασιών, με σκοπό την κατάρτιση κοινών προτύπων αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, ή στον τομέα της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών προσωπικού για την άσκηση καθηκόντων στην πολιτική αεροπορία, πράγμα που δίδει τη δυνατότητα άμεσης πρόσληψης χειριστών που είναι υπήκοοι άλλου κράτους μέλους. Η κοινότητα προέβη επίσης σε ρυθμίσεις όσον αφορά τους τρόπους εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών και σε κατηγορίες εναρμονισμένων συμφωνιών και πρακτικών. Ενέκρινε τέλος οδηγία που ρυθμίζει την πρόσβαση στην αγορά των επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες εδάφους κατά τη διάρκεια των ενδιάμεσων στάσεων σε αερολιμένες.

Η εναέρια ασφάλεια αποτελεί επίσης μέριμνα της κοινότητας, κυρίως εφόσον η τελευταία ενέκρινε οδηγία με την οποία καθορίζονται

οι βασικές αρχές που διέπουν τις έρευνες και τα περιστατικά στην πολιτική αεροπορία. Υποβλήθηκαν επίσης προτάσεις όσον αφορά την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών και τις απαιτήσεις για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας.

#### 4.3.1 Τιμολόγια μεταφοράς φορτίου για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών (τρίτη φάση).

Ο στόχος τους εδώ είναι η ελευθέρωση των διαδικασιών διαμόρφωσης τιμών για τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών στην κοινότητα. Το περιεχόμενο τους βασίζεται:

1. Στο ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται για τα κριτήρια και τις διαδικασίες που ισχύουν όσον αφορά τον καθορισμό των αεροπορικών τιμολογίων μεταφοράς φορτίων, που εφαρμόζουν οι αεροπορικοί μεταφορείς στις ενδοκοινοτικές συνδέσεις.
2. Τα κράτη μέλη δεν απορρίπτουν τα τιμολόγια αεροπορικών μεταφορών για φορτία των κοινοτικών μεταφορέων, εφόσον στα τελευταία αυτά υπάρχει λογική σχέση μεταξύ όλων των στοιχείων κόστους του αεροπορικού μεταφορέα που υποβάλλει τη σχετική αίτηση. Απορρίπτοντας τα τιμολόγια, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τους και άλλους παράγοντες: ανάγκες των καταναλωτών, κατάσταση στην αγορά από άποψη ανταγωνισμού και ανάγκη αντιμετώπισης του ντάμπινγκ. Το γεγονός ότι οι τιμές αεροπορικής μεταφοράς είναι κατώτερες σε σχέση με εκείνες που προσφέρει άλλος μεταφορέας δεν αποτελεί επαρκή λόγο απόρριψης των τιμών. Οι αεροπορικοί μεταφορείς δεν έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν για φορτία τιμές οι οποίες είναι σε βάρος των χρηστών και

κυμαίνονται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα των οποίων το ύψος είναι αδικαιολόγητα χαμηλό. Μόνον οι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς επιτρέπεται να θέτουν σε ισχύ τιμολόγια χαμηλότερα από τα υφιστάμενα.

3. Οι τιμές για τα φορτία καθορίζονται με κοινή συμφωνία μεταξύ των μερών στη σύμβαση μεταφοράς.
4. Οι αεροπορικοί μεταφορείς υποβάλλουν τις προτάσεις τους όσον αφορά τις τιμές για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές σύμφωνα με τις λεπτομέρειες εφαρμογής που καθορίζει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Τιμολόγιο τακτικής αεροπορικής γραμμής θεωρείται ότι έχει εγκριθεί εφόσον, εντός 30 ημερών, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δεν έχουν κοινοποιήσει γραπτώς και αιτιολογημένα στους αιτούντες αεροπορικούς μεταφορείς την απόρριψη των τιμολογίων τους.
5. Σε περίπτωση που ο ανταγωνισμός σε κάποια τακτική αεροπορική σύνδεση είναι περιορισμένος, κάποιο κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να ζητά από την Επιτροπή να εξετάσει τη συμμόρφωση κάποιου τιμολογίου. Ο ανταγωνισμός θεωρείται περιορισμένος όταν:
  - Υφίστανται σημαντικά εμπόδια πρόσβασης στην αγορά
  - Υφίστανται υποχρεώσεις δημοσίου συμφέροντος
  - Όταν ένας και μόνο μεταφορέας διαθέτει κάθε χρόνο στις πωλήσεις του το πολύ 30.000 θέσεις στην εν λόγω γραμμή

Εντός 2 μηνών η Επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της όσον αφορά τη συμμόρφωση του υπόψη τιμολογίου.

6. Οι αεροπορικοί μεταφορείς τρίτων χωρών που έχουν δικαιώματα κυκλοφορίας μεταξύ των αεροδρομίων της κοινότητας πρέπει να μπορούν να ακολουθούν τα ίδια κανονικά τιμολόγια οικονομικής

θέσης ή ισοδύναμης θέσης, εκτός αν υφίσταται αντίθετη διάταξη υπό μορφή συμφωνίας της εν λόγω τρίτης χώρας και της κοινότητας.

7. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων που της ανατίθενται με τον κανονισμό, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να συγκεντρώνει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες. Σε περίπτωση που τις ελλείψεις ή ανακριβείς πληροφορίες, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει πρόστιμο ύψους 1000 έως 50000 Ecu. Εξάλλου, σε περίπτωση που οι αεροπορικοί μεταφορείς παραβούν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, είναι δυνατή η επιβολή προστίμου που δύναται να φθάσει μέχρι το 10% του ετήσιου κύκλου εργασιών τους. Εφόσον ασκηθεί προσφυγή, το Δικαστήριο μπορεί να ακυρώνει, να μειώνει ή να επαυξάνει τα πρόστιμα.

#### 4.3.2. Πρόσβαση των αεροπορικών μεταφορέων στις ενδοκοινοτικές εμπορικές συνδέσεις ( τρίτη φάση ).

Ο στόχος τους είναι η φιλελευθεροποίηση της παροχής ενδοκοινοτικών υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών, όπου το περιεχόμενο τους:

1. Αφορά την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε τακτικά και μη δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών. Ορισμένες από τις ειδικές διατάξεις ισχύουν αποκλειστικά για τις ελληνικές νήσους, το αρχιπέλαγος των Αζόρων και το αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ.
2. Οι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφορών μεταξύ των αεροδρομίων ή των αερολιμενικών συστημάτων που βρίσκονται εντός της κοινότητας,



εφόσον οι εν λόγω αερολιμένες ή συστήματα επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται από την πολιτική αεροπορία.

3. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν υποχρέωση εξυπηρέτησης για το δημόσιο συμφέρον (παροχή υπηρεσίας με συγκεκριμένους κανόνες, τους οποίους ως μεταφορέας δεν θα ήταν διατεθειμένος να δεχθεί αν ελάμβανε υπόψη ως μοναδικό κριτήριο το εμπορικό συμφέρον) σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς κάποιο εθνικό αεροδρόμιο, σε σύνδεση που θεωρείται ζωτική για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.
4. Σε περίπτωση που κανένας αεροπορικός μεταφορέας δεν εξυπηρετεί ακόμη με τακτική αεροπορική συγκοινωνία σύνδεση που αποτελεί το αντικείμενο υποχρέωσης δημοσίου συμφέροντος, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίζει την πρόσβαση στη γραμμή αυτή σε έναν και μόνο μεταφορέα για χρονικό διάστημα το πολύ τριών ετών. Ο περιορισμός αυτός δεν εφαρμόζεται εφόσον άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτείνει ικανοποιητική εναλλακτική λύση με την οποία δίδεται η δυνατότητα κάλυψης της εν λόγω υποχρέωσης δημοσίου συμφέροντος.
5. Ο κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να ρυθμίζουν, χωρίς διακρίσεις, την κατανομή των μεταφορών μεταξύ των αεροδρομίων που εντάσσονται σε κάποιο σύστημα αερολιμένων. Η άσκηση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας υπόκειται στους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς κανόνες που αφορούν την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την χρονική κατανομή των διαθέσιμων διαστημάτων προσγείωσης/ απογείωσης.
6. Σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι που αναφέρονται στο σημείο 4, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν ή να μην επιτρέπουν την άσκηση δικαιωμάτων κυκλοφορίας, αφού προηγουμένως ενημερώσουν την επιτροπή σχετικά με τη λήψη του

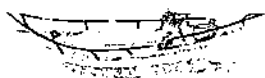
μέτρου αυτού. Εντός μηνός, κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει από το συμβούλιο την επανεξέταση της απόφασης της επιτροπής.

#### **4.4 Σιδηροδρομικές μεταφορές.**

Η κοινότητα εδώ επιθυμεί ακόμη να διευκολύνει την προσαρμογή των κοινοτικών σιδηροδρόμων στις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητά τους. Για το σκοπό αυτό καθιέρωσε αφενός μια "άδεια εκμετάλλευσης" για την εναρμόνιση των δικαιωμάτων πρόσβασης στις υποδομές και αφετέρου ένα σύστημα που να διασφαλίζει την αμερόληπτη κατανομή των δυναμιτοτήτων υποδομής και την κάλυψη από τους χρήστες του συνολικού πραγματικού κόστους του εξοπλισμού που χρησιμοποιούν.

Στη Λευκή Βίβλο του Ιουλίου του 1996, η επιτροπή ορίζει στρατηγική για την αναζωογόνηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων, ιδίως με την εξυγίανση της οικονομικής τους κατάστασης, τη διασφάλιση της ελευθερίας πρόσβασης στο σύνολο της κυκλοφορίας και των δημοσίων υπηρεσιών και την προώθηση της ενσωμάτωσης των εθνικών συστημάτων και των κοινωνικών πτυχών.

Έχει επίσης θεσπίσει νομοθεσία ώστε να κατοχυρώσει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων.



#### 4.5 Θαλασσιές μεταφορές.

Εξ ορισμού, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ελεύθερη δραστηριότητα. Το αντίθετο θα στερούσε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος από το ρόλο που παίζει ο εν λόγω τρόπος μεταφοράς στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Εντούτοις, μόλις από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993 άρχισαν προοδευτικά οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, σύμφωνα με τα στάδια που ορίστηκαν το 1992.

Η εισαγωγή των ενδομεταφορών και η ανάγκη που έχει η κοινότητα να συμμετάσχει στην ενίσχυση των όρων που διέπουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές οδήγησαν στη λήψη μέτρων πολιτικής ανταγωνισμού, καταπολέμησης των αθέμιτων τιμολογιακών πρακτικών, τυποποίησης για πλοία που πραγματοποιούν μεταφορές επικίνδυνων προϊόντων και μέτρων κοινωνικού χαρακτήρα για τις συνθήκες εργασίας. Καθορίστηκαν επίσης οι όροι πρόσβασης στο επάγγελμα.

Στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, η κοινότητα μεριμνά επίσης για τη θέσπιση νομοθεσίας. Όπως και για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αποτελεί μια από τις κυριότερες φροντίδες της. Επιπλέον, μετά από τα ναυτικά ατυχήματα των

τελευταίων ετών (ναυάγια Herald of free Enterprise, τραγωδία Estonia), η επιτροπή υπέβαλε δύο προτάσεις που αποβλέπουν στην ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατών.

Στην ανακοίνωση της 13<sup>ης</sup> Μαρτίου 1996, η οποία εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 13 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, η επιτροπή υπενθυμίζει τις τρεις προτεραιότητες για την ανάπτυξη των πολιτικών θαλασσιών μεταφορών: ασφάλεια, διατήρηση ανοικτών αγορών και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 95-107 του Εμπορικού Ναυτικού συνάγεται ότι τα βασικά πρόσωπα που μετέχουν στη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ο αποστολέας ή φορτωτής, ο αγωγιάτης ή μεταφορέας και ο παραλήπτης. Μπορεί όμως στη σύμβαση αυτή να παρεμβληθεί και τέταρτο πρόσωπο, ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ο οποίος διαφέρει από το μεταφορέα, κατά το ότι ο τελευταίος διενεργεί ο ίδιος τη μεταφορά, ενώ ο παραγγελιοδόχος αναλαμβάνει τη μέριμνα απέναντι στο φορτωτή ή στον παραλήπτη να εξεύρει μεταφορέα, με τον οποίο συνάπτει ο ίδιος τη σύμβαση μεταφοράς στο όνομα του και για λογαριασμό του πρώτου. Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ευθύνεται για τους ίδιους λόγους που ευθύνεται και ο μεταφορέας, ως εγγυητής των πράξεων του τελευταίου, κατά τις διατάξεις των άρθρων 97 και 99 του ΕμπΝ, επομένως και για την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων. Εξ'άλλου, η θαλάσσια, διαπλοίων, μεταφορά εμπορευμάτων ρυθμίζεται, κατά το ημεδαπό δίκαιο, από τους κανόνες του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και τις συναφείς διεθνείς συμβάσεις, που έχουν καταστεί, δια κυρώσεώς τους με νόμο, εσωτερικό δίκαιο.

Τώρα σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων σε θαλάσσια μεταφορά, για την οποία έχει εκδοθεί σχετική φορτωτική, το συνολικό ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία

αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και το χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Η αξία των εμπορευμάτων θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή τιμή για το εμπόρευμα ή αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά ή αν δεν υπάρχει καμία από τις δύο, θα υπολογίζεται με βάση τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας. Ομοίως, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 139 του ΚΙΝΔ, που εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που δεν εκδόθηκε φορτωτική, ο εκναυλωτής υποχρεούται, επί ολικής ή μερικής απώλειας των μεταφερομένων πραγμάτων, ν'αποκαταστήσει την αξία, την οποία πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητας έχουν στον τόπο προορισμού και κατά το χρόνο ενάρξεως της εκφορτώσεως, ενώ, κατά την επόμενη διάταξη του άρθρου 140 του ίδιου Κώδικα, επί βλάβης των μεταφερομένων πραγμάτων, ο εκναυλωτής υποχρεούται στην αποκατάσταση της διαφοράς μεταξύ της τιμής πωλήσεως αυτών και της τιμής που θα πωλούντο, άνευ της βλάβης, στον τόπο προορισμού κατά το χρόνο της εκφορτώσεως.

#### 4.5.1 Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός των κρατών μελών ( θαλάσσιες ενδομεταφορές )

Εδώ ο στόχος τους είναι η κατάργηση των εμποδίων που τίθενται στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών. Γι'αυτό και ψηφίστηκε νόμος, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάς). Το περιεχόμενο του νόμου αυτού επιτρέπει :

- Την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές) για τους πλοιοκτήτες της κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος.
- Σε συνάρτηση με το χαρακτήρα της μεταφοράς, τα θέματα τα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος ή του κράτους μέλους στο οποίο το σκάφος εκτελεί ενδομεταφορές.
- Κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να εξαρτά το δικαίωμα πραγματοποίησης των μεταφορών από υποχρεώσεις του δημόσιου τομέα, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για τη διατήρηση επαρκούς εξυπηρέτησης ενδομεταφορών μεταξύ του ηπειρωτικού του τμήματος και μεταξύ των νησιών του.
- Σε περίπτωση που θα σημειωθούν σοβαρές διαταραχές στην εσωτερική αγορά λόγω της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να λάβει μέτρα διασφάλισης. Αυτά είναι δυνατό να περιλαμβάνουν την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.
- Πρόσωπα που πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές έχουν τη δυνατότητα να ασκούν τη δραστηριότητα τους προσωρινά στο κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιούνται οι μεταφορές αυτές υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που επιβάλλονται από το εν λόγω κράτος στους υπηκόους του.
- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές ελευθερώθηκαν την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993. Για την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, η ελευθέρωση των ενδομεταφορών μεταξύ των ηπειρωτικών

λιμένων θα πραγματοποιηθεί σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες αυτές χώρες, οι ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών και οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών θα ελευθερωθούν το 1999. Η παρέκκλιση αυτή θα παραταθεί για την ΕΛΛΑΔΑ έως το 2004 όσον αφορά τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και για τις μεταφορές που εκτελούν σκάφη των 650 GT.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράγωγο ευρωπαϊκό δίκαιο στα θέματα ( Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η απαγόρευση των ποσοτικών περιορισμών μεταξύ των κρατών μελών, το δικαίωμα εγκαταστάσεως, οι υπηρεσίες, οι μεταφορές ) απορρέει από τα άρθρα που αναφέρονται παρακάτω στην συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.



## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

#### ΤΙΤΛΟΣ Ι

### Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

#### Άρθρο 23

1. Η Κοινότητα βασίζεται επί τελωνειακής ενώσεως που εκτείνεται στο σύνολο των εμπορευματικών συναλλαγών και περιλαμβάνει την απαγόρευση των εισαγωγικών και εξαγωγικών δασμών και όλων των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και την υιοθέτηση κοινού δασμολογίου στις σχέσεις τους με τις τρίτες χώρες.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 25 και του κεφαλαίου 2 του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στα προϊόντα καταγωγής κρατών μελών, καθώς και στα προϊόντα προελεύσεως τρίτων χωρών που ευρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός των κρατών μελών.

#### Άρθρο 24

Θεωρούνται ότι ευρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός κράτους μέλους τα προϊόντα προελεύσεως τρίτων χωρών, για τα οποία έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις εισαγωγής και εισπραχθεί σ' αυτό το κράτος μέλος οι απαιτούμενοι δασμοί και φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος και για τα οποία δεν έχουν επιστραφεί ολικώς ή μερικώς αυτοί οι δασμοί και επιβαρύνσεις.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ

#### Άρθρο 25

Οι εισαγωγικοί και εξαγωγικοί δασμοί ή φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών. Η απαγόρευση αυτή ισχύει και για τους δασμούς ταμειευτικού χαρακτήρα.

#### Άρθρο 26

Οι δασμοί του κοινού δασμολογίου καθορίζονται από το Συμβούλιο με ειδική πλειοψηφία μετά από πρόταση της Επιτροπής.

## Άρθρο 27

Για την εκτέλεση του έργου που της ανατίθεται στο παρόν κεφάλαιο, η Επιτροπή καθοδηγείται:

- α) από την ανάγκη προαγωγής των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών·
- β) από την εξέλιξη των όρων ανταγωνισμού στο εσωτερικό της Κοινότητας, κατά το μέτρο που η εξέλιξη αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικής ικανότητας των επιχειρήσεων·
- γ) από τις ανάγκες εφοδιασμού της Κοινότητας σε πρώτες ύλες και ημικατεργασμένα προϊόντα, μεριμνώντας συγχρόνως να μην νοθεύονται μεταξύ των κρατών μελών οι όροι ανταγωνισμού ως προς τα τελικά προϊόντα·
- δ) από την ανάγκη να αποφεύγονται σοβαρές διαταραχές της οικονομικής ζωής των κρατών μελών και να εξασφαλίζεται ορθολογική ανάπτυξη της παραγωγής και επέκταση της καταναλώσεως εντός της Κοινότητας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

## Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

## Άρθρο 28

Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών, καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών.

## Άρθρο 29

Οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εξαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών.

## Άρθρο 30

Οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 δεν αντιτίθενται στις απαγορεύσεις ή στους περιορισμούς εισαγωγών, εξαγωγών ή διαμετακομίσεων που δικαιολογούνται από λόγους δημοσίας ηθικής, δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας, προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων και των ζώων ή προφυλάξεως των φυτών, προστασίας των εθνικών θησαυρών που έχουν καλλιτεχνική, ιστορική ή αρχαιολογική αξία, ή προστασίας της βιομηχανικής και εμπορικής ιδιοκτησίας. Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί αυτοί δεν δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκριμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

## Άρθρο 31

1. Τα κράτη μέλη διαρρυθμίζουν τα κρατικά μονοπώλια εμπορικού χαρακτήρα κατά τρόπο, ώστε να αποκλείεται, ως προς τους όρους εφοδιασμού και διαθέσεως, οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των υπηκόων των κρατών μελών.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται σε κάθε οργανισμό με τον οποίο κράτος μέλος, νομικά ή πραγματικά ελέγχει, διευθύνει ή επηρεάζει αισθητά, άμεσα ή έμμεσα, τις εισαγωγές ή τις εξαγωγές μεταξύ των κρατών μελών. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται επίσης και επί των κατά παραχώρηση κρατικών μονοπωλίων.

2. Τα κράτη μέλη δεν λαμβάνουν νέα μέτρα τα οποία είναι αντίθετα προς τις αρχές της παραγράφου 1 ή περιορίζουν την έκταση εφαρμογής των άρθρων των σχετικών με την απαγόρευση των δασμών και των ποσοτικών περιορισμών μεταξύ των κρατών μελών.

3. Στην περίπτωση κρατικού μονοπωλίου εμπορικού χαρακτήρα που συνεπάγεται ρύθμιση, η οποία αποσκοπεί να διευκολύνει τη διάθεση ή την αξιοποίηση των γεωργικών προϊόντων, πρέπει να εξασφαλισθούν, κατά την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος άρθρου, ισοδύναμες εγγυήσεις για την απασχόληση και το βιοτικό επίπεδο των ενδιαφερομένων παραγωγών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ

#### Άρθρο 43

Στο πλαίσιο των κατωτέρω διατάξεων, οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύονται. Η απαγόρευση αυτή εκτείνεται επίσης στους περιορισμούς για την ίδρυση πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών εταιρειών από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους.

Η ελευθερία εγκαταστάσεως περιλαμβάνει την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, καθώς και τη σύσταση και τη διαχείριση επιχειρήσεων, και ιδίως εταιρειών κατά την έννοια του άρθρου 48 παράγραφος 2, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τη νομοθεσία της χώρας εγκαταστάσεως για τους δικούς της υπηκόους, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κεφαλαίου της παρούσας συνθήκης που αναφέρονται στην κυκλοφορία κεφαλαίων.

## Άρθρο 44

1. Για την πραγματοποίηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως σε ορισμένη δραστηριότητα, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, εκδίδει οδηγίες.
2. Το Συμβούλιο και η Επιτροπή ασκούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί από τις ανωτέρω διατάξεις, ιδίως:
- α) με την αντιμετώπιση γενικώς κατά προτεραιότητα εκείνων των δραστηριοτήτων για τις οποίες η ελευθερία εγκαταστάσεως αποτελεί μία ιδιαίτερα χρήσιμη συμβολή στην ανάπτυξη της παραγωγής και του εμπορίου·
  - β) με την εξασφάλιση στενής συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων εθνικών διοικητικών υπηρεσιών, για τη διακρίβωση της ιδιαίτερης καταστάσεως στους διάφορους τομείς δραστηριότητας εντός της Κοινότητας·
  - γ) με την κατάργηση εκείνων των διοικητικών διαδικασιών και μεθόδων που απορρέουν είτε από τις εθνικές νομοθεσίες είτε από προηγούμενες συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών, των οποίων η διατήρηση θα παρεμπόδιζε την ελευθερία εγκαταστάσεως·
  - δ) με τη φρονίδα να δύνανται οι εργαζόμενοι μισθωτοί ενός κράτους μέλους, που απασχολούνται στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, να παραμείνουν στην επικράτεια αυτή για να ασκήσουν μη μισθωτή δραστηριότητα, εφόσον πληρούν τους όρους τους οποίους θα έπρεπε να πληρούν αν έφθαναν στο κράτος αυτό τη στιγμή που επιθυμούν να αναλάβουν τη σχετική δραστηριότητα·
  - ε) με την παροχή της δυνατότητας αποκτήσεως και εκμεταλλεύσεως εγγείου ιδιοκτησίας εντός της επικρατείας κράτους μέλους, σε υπηκόους άλλου κράτους μέλους, εφόσον δεν θίγονται οι αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 33 παράγραφος 2·
  - στ) με την εφαρμογή της προοδευτικής καταργήσεως των περιορισμών της ελευθερίας εγκαταστάσεως σε κάθε εξεταζόμενο κλάδο δραστηριότητας, αφενός μεν ως προς τους όρους ιδρύσεως πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών εταιρειών στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, αφετέρου δε ως προς τους όρους συμμετοχής του προσωπικού της κυρίας εγκαταστάσεως στα όργανα διαχειρίσεως ή εποπτείας τους·
  - ζ) με το συντονισμό, κατά το αναγκαίο μέτρο και με το σκοπό να τις καταστήσουν ισοδύναμες, των απαιτούμενων εγγυήσεων υπό των κρατών μελών εκ μέρους των εταιρειών, κατά την έννοια του άρθρου 48 παράγραφος 2, για την προστασία των συμφερόντων των εταίρων και των τρίτων·
  - η) με την εξασφάλιση ότι οι όροι εγκαταστάσεως δεν νοθεύονται με τη χορήγηση ενισχύσεων από τα κράτη μέλη.

## Άρθρο 45

Εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, όσον αφορά το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, οι δραστηριότητες που συνδέονται στο κράτος αυτό, έστω και περιστασιακά, με την άσκηση δημοσίας εξουσίας.

Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής, δύναται με ειδική πλειοψηφία να εξαιρέσει ορισμένες δραστηριότητες από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου.

### Άρθρο 46

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει αυτών δεν εμποδίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που προβλέπουν ειδικό καθεστώς για τους αλλοδαπούς υπηκόους και δικαιολογούνται από λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας.

2. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251, εκδίδει οδηγίες για το συντονισμό των ανωτέρω διατάξεων.

### Άρθρο 47

1. Για να διευκολύνει την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251, εκδίδει οδηγίες για την αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων.

2. Για τον ίδιο σκοπό, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251, εκδίδει οδηγίες για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων. Το Συμβούλιο αποφασίζει ομοφώνως καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας του άρθρου 251, προκειμένου για οδηγίες, η εκτέλεση των οποίων σε ένα τουλάχιστον κράτος μέλος συνεπάγεται τροποποίηση των υφιστάμενων αρχών της νομοθεσίας που διέπουν το καθεστώς των επαγγελματιών, όσον αφορά την κατάρτιση και τους όρους πρόσβασης των φυσικών προσώπων. Στις άλλες περιπτώσεις, το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

3. Ως προς τα ιατρικά, παραϊατρικά και φαρμακευτικά επαγγέλματα, η προοδευτική άρση των περιορισμών προϋποθέτει το συντονισμό των όρων ασκήσεώς τους στα διάφορα κράτη μέλη.

### Άρθρο 48

Οι εταιρείες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και οι οποίες έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Κοινότητας εξομοιώνονται, για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, προς τα φυσικά πρόσωπα που είναι υπήκοοι των κρατών μελών.

Ως εταιρείες νοούνται οι εταιρείες αστικού ή εμπορικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των συνεταιρισμών, και των άλλων νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, με εξαίρεση εκείνων που δεν επιδιώκουν κερδοσκοπικό σκοπό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

## ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

### Άρθρο 49

Στο πλαίσιο των κατωτέρω διατάξεων, οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτου της παροχής.

Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής, δύναται με ειδική πλειοψηφία να επεκτείνει το ευεργέτημα των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου και σε υπηκόους τρίτου κράτους που παρέχουν υπηρεσίες και είναι εγκατεστημένοι στο εσωτερικό της Κοινότητας.

### Άρθρο 50

Κατά την έννοια της παρούσας συνθήκης, ως υπηρεσίες νοούνται οι παροχές που κατά κανόνα προσφέρονται αντί αμοιβής, εφόσον δεν διέπονται από τις διατάξεις τις σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των κεφαλαίων και των προσώπων.

Οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν ιδίως:

- α) βιομηχανικές δραστηριότητες·
- β) εμπορικές δραστηριότητες·
- γ) βιοτεχνικές δραστηριότητες·
- δ) δραστηριότητες των ελευθέρων επαγγελμάτων.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κεφαλαίου που αφορά το δικαίωμα εγκαταστάσεως, εκείνος που παρέχει υπηρεσία δύναται για την εκτέλεση αυτής να ασκήσει προσωρινά τη δραστηριότητά του στο κράτος όπου παρέχεται η υπηρεσία με τους ίδιους όρους που το κράτος αυτό επιβάλλει στους δικούς του υπηκόους.

### Άρθρο 51

1. Η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές.
2. Η ελευθέρωση των τραπεζικών και ασφαλιστικών υπηρεσιών που συνδέονται με τις κινήσεις κεφαλαίων πρέπει να πραγματοποιηθεί σε αρμονία με την ελευθέρωση της κυκλοφορίας των κεφαλαίων.

### Άρθρο 52

1. Για την πραγματοποίηση της ελευθέρωσης συγκεκριμένης υπηρεσίας, το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και κατόπιν διαβουλεύσεως με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκδίδει οδηγίες, με ειδική πλειοψηφία.
2. Οι οδηγίες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 αναφέρονται γενικώς κατά προτεραιότητα στις υπηρεσίες που επηρεάζουν κατά τρόπο άμεσο τα έξοδα παραγωγής ή των οποίων η ελευθέρωση συμβάλλει στη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών.

### Άρθρο 53

Τα κράτη μέλη δηλώνουν ότι είναι διατεθειμένα να προβούν στην ελευθέρωση των υπηρεσιών πέραν του μέτρου που είναι υποχρεωτικό δυνάμει των οδηγιών που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 52 παράγραφος 1, αν η γενική οικονομική τους κατάσταση και η κατάσταση του σχετικού τομέως τους το επιτρέπουν.

Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή απευθύνει συστάσεις προς τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

### Άρθρο 54

Καθ' όσον χρόνο οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών δεν έχουν καταργηθεί, κάθε κράτος μέλος τους εφαρμόζει σε όλους όσους παρέχουν υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 49 πρώτο εδάφιο, χωρίς διακρίσεις ιθαγενείας ή διαμονής.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, το Συμβούλιο αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 251:

- τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 63 σημείο 1 και σημείο 2 στοιχείο α), εφόσον θα έχει θεσπιστεί προηγουμένως από το Συμβούλιο, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κοινοτική νομοθεσία η οποία θα καθορίζει τους κοινούς κανόνες και τις βασικές αρχές που διέπουν τους τομείς αυτούς,
- τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 65, αποκλεισμένων των θεμάτων που άπτονται του οικογενειακού δικαίου.

#### Άρθρο 68

1. Το άρθρο 234 εφαρμόζεται στον παρόντα τίτλο κατά τις ακόλουθες περιστάσεις και υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: Εάν ανακύπτει ζήτημα επί της ερμηνείας του παρόντος τίτλου ή επί του κύρους ή της ερμηνείας πράξεων των οργάνων της Κοινότητας βάσει του παρόντος τίτλου σε υπόθεση η οποία εκκρεμεί ενώπιον δικαστηρίου κράτους μέλους οι αποφάσεις του οποίου δεν υπόκεινται σε ένδικο μέσο του εσωτερικού δικαίου, το δικαστήριο αυτό, εάν κρίνει ότι απόφαση επί του ζητήματος είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης, παραπέμπει το ζήτημα στο Δικαστήριο για να αποφανθεί επί αυτού.

2. Πάντως, το Δικαστήριο δεν έχει αρμοδιότητα να κρίνει μέτρα ή αποφάσεις που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 62 σημείο 1 σχετικά με την τήρηση της δημόσιας τάξης και τη διαφύλαξη της εσωτερικής ασφάλειας.

3. Το Συμβούλιο, η Επιτροπή ή κράτος μέλος μπορούν να ζητούν από το Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση επί της ερμηνείας του παρόντος τίτλου ή πράξεων των οργάνων της Κοινότητας βάσει αυτού του τίτλου. Η απόφαση του Δικαστηρίου επί του αιτήματος αυτού δεν εφαρμόζεται σε αποφάσεις δικαστηρίων των κρατών μελών οι οποίες έχουν ισχύ δεδικασμένου.

#### Άρθρο 69

Ο παρών τίτλος εφαρμόζεται τηρουμένων των διατάξεων του πρωτοκόλλου για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας και του πρωτοκόλλου για τη θέση της Δανίας και υπό την επιφύλαξη του πρωτοκόλλου για την εφαρμογή ορισμένων πτυχών του άρθρου 14 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία.

### ΤΙΤΛΟΣ V

## ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### Άρθρο 70

Τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της συνθήκης όσον αφορά το αντικείμενο του παρόντος τίτλου στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών.

#### Άρθρο 71

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 70 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζει:

- α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών·

- β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό·
- γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών·
- δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

2. Κατά παρέκκλιση από τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 1, το Συμβούλιο θεσπίζει ομοφώνως, προτάσει της Επιτροπής και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη, που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς.

#### Άρθρο 72

Μέχρι να θεσπισθούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 71 παράγραφος 1, κανένα κράτος μέλος δεν δύναται να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1958, ή, για τα κράτη που προσχωρούν, την ημερομηνία της προσχώρησής τους, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς, εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου.

#### Άρθρο 73

Οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την παρούσα συνθήκη.

#### Άρθρο 74

Κατά τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου στο πλαίσιο της παρούσας συνθήκης, σχετικά με τις τιμές και τους όρους μεταφοράς, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση των μεταφορέων.

#### Άρθρο 75

1. Καταργούνται ως προς τις μεταφορές εντός της Κοινότητας, οι διακρίσεις που συνίστανται στην εφαρμογή από ένα μεταφορέα, για τα αυτά εμπορεύματα και για τις αυτές σχέσεις μεταφοράς, διαφορετικών κομιστρών και όρων μεταφοράς, ανάλογα με το κράτος προελεύσεως ή προορισμού των μεταφερομένων προϊόντων.

2. Η παράγραφος 1 δεν αποκλείει τη δυνατότητα λήψεως από το Συμβούλιο άλλων μέτρων κατ' εφαρμογήν του άρθρου 71 παράγραφος 1.

3. Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και κατόπιν διαβουλεύσεως με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή θεσπίζει με ειδική πλειοψηφία, κανόνες για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1.



Δύναται, ιδίως, να θεσπίσει τις αναγκαίες διατάξεις για να διευκολύνει τα όργανα της Κοινότητας να ελέγχουν την τήρηση του κανόνος που διατυπώνεται στην παράγραφο 1 και για να διασφαλίσει ότι οι χρησιμοποιούντες τα μεταφορικά μέσα θα επωφεληθούν πλήρως από την εφαρμογή του.

4. Η Επιτροπή, με δική της πρωτόβουλια ή κατόπιν αιτήσεως ενός κράτους μέλους, εξετάζει τις περιπτώσεις διακρίσεων που προβλέπει η παράγραφος 1 και, αφού συμβουλευθεί κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις στο πλαίσιο της ρυθμίσεως που απεφασίσθη κατά τις διατάξεις της παραγράφου 3.

#### Άρθρο 76

1. Απαγορεύεται η επιβολή από ένα κράτος μέλος, στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Κοινότητας, κομιστρων και όρων που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή.

2. Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλια ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, εξετάζει τα κόμιστρα και τους όρους που προβλέπει η παράγραφος 1, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη, αφενός μεν, τις απαιτήσεις μιας κατάλληλης περιφερειακής οικονομικής πολιτικής, τις ανάγκες των υπαναπτύκτων περιοχών, ως και τα προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρώς από τις πολιτικές περιστάσεις, αφετέρου δε, τις επιπτώσεις των εν λόγω κομιστρων και όρων στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις.

3. Η απαγόρευση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται στα τιμολόγια ανταγωνισμού.

#### Άρθρο 77

Οι φορολογικές επιβαρύνσεις ή τα τέλη, εκτός των κομιστρων που εισπράττονται από το μεταφορέα κατά τη διέλευση των συνόρων δεν πρέπει να υπερβαίνουν ένα εύλογο επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά έξοδα που συνεπάγεται η διέλευση αυτή.

Τα κράτη μέλη προσπαθούν να μειώσουν προοδευτικώς τα έξοδα αυτά.

Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου η Επιτροπή δύναται να απευθύνει συστάσεις προς τα κράτη μέλη.

#### Άρθρο 78

Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου δεν αντιτίθενται στα μέτρα που λαμβάνονται από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εφόσον είναι αναγκαία για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούνται, λόγω της διαιρέσεως της Γερμανίας, στην οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας που θίγονται από τη διαιρέση αυτή.

#### Άρθρο 79

Παρά τη Επιτροπή συνιστάται μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρος από εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Η Επιτροπή τη συμβουλευθεί σε θέματα μεταφορών, όταν το κρίνει χρήσιμο, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

## Άρθρο 80

1. Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
2. Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 71.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Ευρωπαϊκή ένωση ( Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική ) Νίκος Σ. Μούσης.
- ❖ Η νέα ευρωπαϊκή οικονομία ( Η πολιτική και οικονομική διάσταση της ολοκλήρωσης ) Λουκάς Τσούκαλης.
- ❖ Ευρωπαϊκή ενοποίηση ( Μια θεσμική πολιτική και οικονομική προσέγγιση ) Νίκος Σαρρής.
- ❖ Πρακτικός Επιχειρησιακός Οδηγός της ΕΟΚ ( πριν 1992 μετά ) Δρ. ΑΝΔΡΕΑΣ Ι. ΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ.
- ❖ Οικονομική των μεταφορών (Β. Προφυλλίδης ).
- ❖ Internet. Στην διεύθυνση ( [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) )
- ❖ Κ.Β.Σ.
- ❖ Γραφείο Ευρωπαϊκής Ένωσης ( επιτροπής ) Οδός Αγίου Ανδρέου στην Πάτρα.
- ❖ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-COURIER Υποκατάστημα 1:Αθηνών 194 Καλαμάτα. [ ΣΠΟΥΡΓΗΤΗΣ ].
- ❖ Τελωνείο Πατρών.

