

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ –
ΙΔΙΟΤΥΠΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΝΟΜΙΚΗ
ΚΑΙ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΑΠΟΨΗ

«ΜΠΕΤΗΧΑΒΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ»
«ΣΦΑΚΙΟΥ ΕΥΣΤΡΑΤΙΑ»

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΤΡΑ 2005

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	5983
----------------------	------

Αφιερωμένη στους δύο αγαπημένους μας γονείς

Τσαμπίκο – Παναγιώτα

που έφυγαν νωρίς από κοντά μας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ



ΣΕΛΙΔΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	1
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	5
1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	5
1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	5
1.2 ΟΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	6
1.3 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	7
1.4 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	8
1.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	10
2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Δ.Χ.Φ.Α.	10
2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	10
2.2 ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	11
2.3 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΤΟΧΗΣ Δ.Χ.Φ.Α.....	13
2.4 ΤΑ Δ.Χ.Φ.Α. ΣΑΝ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ.....	14
2.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΟ ΣΕ ΕΤΑΙΡΙΑ.....	14
2.6 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ Δ.Χ.Φ.Α.....	17
2.7 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ – ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	20
3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ Δ.Χ.Φ.Α.- ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	20
3.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ.....	20

3.2	ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΝΟΣ Δ.Χ.Φ.Α.	21
3.3	ΕΝΝΟΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ	23
3.4	ΤΙ ΠΕΡΙΕΧΕΙ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ.....	25
3.5	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΤΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ.....	26
3.6	ΕΚΔΟΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ Φ.Π.Α.	26
3.7	ΠΟΤΕ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ	27
3.8	ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΚΔΟΣΗΣ Τ.Π.Υ. ΑΝΤΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ. ΣΕ ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΕΚΔΟΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΒΑΣΗ Ο ΛΗΠΤΗΣ.....	28
3.9	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	29
3.10	ΣΥΤΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΕ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟ- ΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	31
3.11	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ	32
3.12	ΚΑΜΠΟΤΑΛ.....	33
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	36
4.	ΙΔΙΟΤΥΠΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (Ι.Μ.Ε.).....	36
4.1	ΕΝΝΟΙΑ Ι.Μ.Ε.	36
4.2	ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΤΗΣ Ι.Μ.Ε.....	36
4.3	ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ Ι.Μ.Ε.....	37
4.4	ΣΚΟΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Μ.Ε.	38
4.5	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΜΙΑΣ Ι.Μ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ	39
4.5.1	Σκοπός εσωτερικού κανονισμού	39
4.5.2	Υποχρεώσεις εταιρίας.....	39
4.5.3	Υποχρεώσεις – Δικαιώματα εταίρων	40
4.5.4	Ποινές – κυρώσεις	41
4.6	ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Ι.Μ.Ε.).	42

4.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	43
4.8 ΤΡΟΠΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Μ.Ε. ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΥΤΩΝ.....	44
4.9 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ.....	48
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	49
Νόμος 383/76.....	49
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	74

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την σύνταξη αυτής της μελέτης πέραν από την δική μας προσπάθεια για την καλύτερη ανάλυση και παρουσίαση του θέματος σημαντικό ρόλο έπαιξαν πολύ άνθρωποι που ο καθένας από την δική του θέση βοήθησαν σημαντικά στην συλλογή των στοιχείων και στην περαιτέρω κατανόηση τους.

Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της προϊστάμενης του τμήματος των δημόσιας χρήσεως αυτοκινήτων του Υπουργείου Συγκοινωνιών κ. Ε. Δημοπούλου η οποία πέρα από τις εύστοχες υποδείξεις της για την διαμόρφωση του τελικού σχεδίου της μελέτης, μας παραχώρησε ένα σημαντικό αριθμό στοιχείων και σημειώσεων με στόχο πάντα την σωστή ενημέρωση, πληροφόρηση και γενικότερα την επιμόρφωση μας γύρω από το χώρο των οδικών μεταφορών, των εθνικών όσο και των διεθνή.

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον προϊστάμενο της δημόσιας οικονομικής υπηρεσίας κ. Ν. Παυλόπουλο ο οποίος μας καθοδήγησε με τις πολύτιμες συμβουλές του στον εντοπισμό των πηγών για την συλλογή των αναγκαίων στοιχείων που μας βοήθησαν να συντάξουμε την μελέτη αυτή.

Τέλος εκφράζουμε τις θερμές ευχαριστίες μας στον κ. Ν. Παπασταματόπουλο, ιδρυτή και διαχειριστή της μεταφορικής εταιρίας I.M.E. Πατρεύς. Έναν άνθρωπο αφοσιωμένο πραγματικά στο έργο των μεταφορών με τεράστια πείρα στο έργο αυτό και με διορατική ματιά για τις εξελίξεις του μέλλοντος. Η παραχώρηση στοιχείων μα και η στενή παρακολούθηση της μελέτης μας με την συνεχή κρίση και σχολιασμό του στα διάφορα σημεία της, βοήθησαν σημαντικά στην βελτίωση του τελικού κειμένου της.

Πέραν όμως από όλους αυτούς ιδιαίτερη ευχαριστία απευθύνουμε στον καθηγητή μας κ. Ν. Τασσόπουλο για την σημαντική βοήθεια του στην συγγραφή αυτών των σημειώσεων. Η υποστήριξη και η συνεργασία του υπήρξε αξιόλογη. Από την πρώτη στιγμή που αποφασίσαμε να αναλάβουμε την μελέτη στον τομέα των μεταφορών μας καθοδήγησε με τις πολύτιμες συμβουλές του και μας βοήθησε να εντοπίσουμε τις πηγές για την συλλογή των αναγκαίων στοιχείων που μας βοήθησαν να συντάξουμε την μελέτη αυτή.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να διερευνηθούν και να αξιολογηθούν όλα εκείνα τα στοιχεία που συνθέτουν τις προϋποθέσεις για την απόκτηση, λειτουργία και ένταξη ενός φορτηγού δημόσιας χρήσης σε μεταφορική εταιρία. Η κατανόηση σε βάθος των στοιχείων αυτών βοηθά τους ενδιαφερόμενους να εξαλείψουν τις αρνητικές και να μεγιστοποιήσουν τις θετικές επιπτώσεις μιας ενδεχόμενης παραχώρησης του φορτηγού δημόσιας χρήσης τους σε μεταφορική εταιρία.

Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε ύστερα από την σύνταξη αυτής της μελέτης βασίζονται κυρίως σε ποιοτικής φύσεως κριτήρια και αξιολογήσεις που μας βοηθούν να διατυπώσουμε προτάσεις για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων και τον περιορισμό των κινδύνων που διαγράφονται για τους Έλληνες μεταφορείς και τις μεταφορικές εταιρίες.

Η μελέτη χωρίζεται σε 5 κεφάλαια:

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά: οι οδικές μεταφορές σε ένα γενικά φάσμα, ποια η κατάσταση τους, η πορεία τους καθώς και η εξέλιξη τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά όλες εκείνες οι προϋποθέσεις που πρέπει να διαθέτει κάποιος για να αποκτήσει Δ.Χ.Φ.Α. καθώς και τα στοιχεία για την εισαγωγή ενός Δ.Χ.Φ.Α. σε μεταφορική εταιρία.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται σφαιρική ανάπτυξη στο νομικό και φορολογικό σύστημα που διέπει τα Δ.Χ.Φ.Α. καθώς επίσης και στα συνοδευτικά έγγραφα μεταφοράς.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η μορφή της ιδιότυπης μεταφορικής εταιρίας, το νομικό καθεστώς που την πλαισιώνει καθώς και η λογιστική απεικόνιση της.

Τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που απορρέουν από την μελέτη αυτή καθώς και προτάσεις που σκοπό έχουν να βελτιώσουν και να αναπτύξουν την φιλοσοφία του Έλληνα αυτοκινητιστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε γενικές γραμμές, μεταφορές είναι οι πράξεις με τις οποίες οργανώνονται μετατοπίσεις προσώπων και πραγμάτων με αντάλλαγμα. Η μεταφορά προϋποθέτει και μετατόπιση από ένα σημείο στο άλλο. Προϋποθέτει όμως και οργάνωση. Δεν υπάρχει μεταφορά χωρίς οργάνωση. Χωρίς την συντονισμένη χρησιμοποίηση των μεταφορικών μέσων και των υπηρεσιών του ανθρώπου. Οι οδικές μεταφορές υπολογίζεται ότι εκτελούν το 80% - 90% του συνολικού επιβατικού και εμπορευματικού έργου της χώρας μας. Δεν αποτελούν αυτοσκοπό άλλα μέσο προς επίτευξη σκοπού. Τις οδικές μεταφορές τις χρειαζόμαστε μόνο στην έκταση που εξυπηρετούν τις ανάγκες για υπηρεσίες μεταφορών που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Για την εθνική οικονομία εξαίρεση αποτελούν οι καθαρά εξαγωγικές (εμπορεύσιμες) υπηρεσίες μεταφορών η παροχή των οποίων δεν σχετίζεται με το μεταφορικό έργο που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο ή και ακόμη έχει προέλευση / προορισμό την Ελλάδα, αλλά με το διεθνές μεταφορικό έργο το έργο δηλαδή που εκτελείται μεταξύ τρίτων χωρών με ελληνικά οδικά μεταφορικά μέσα που έχουν έδρα την Ελλάδα. Από τη σκοπιά αυτή της ελληνικής οικονομίας η παροχή των υπηρεσιών αυτών θεωρείται αυτοσκοπός.

Οι υπηρεσίες οδικών μεταφορικών χρησιμοποιούνται ως συντελεστής παραγωγής από όλες σχεδόν τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Δεν αποτελούν παρά ένα

υποσύστημα του εθνικού συστήματος μεταφορών μεταξύ των οποίων υφίστανται σχέσεις αλληλεπίδρασης. Το εθνικό σύστημα μεταφορών με την σειρά του αποτελεί υποσύστημα του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών και επηρεάζεται από τις εξελίξεις που συμβαίνουν σε αυτό.

1.2 ΟΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπάρχει σε κάθε χώρα αναπτυγμένος σε μικρότερη ή σε μεγαλύτερη κλίμακα και λειτουργεί σαν υποσύστημα του ευρύτερου συστήματος μεταφορικών της. Με βάση λοιπόν την χώρα που γίνονται οι μεταφορές διακρίνονται σε εθνικές και σε διεθνείς μεταφορές.

Οι εθνικές (ή εσωτερικές) μεταφορές είναι οι μεταφορές που περιορίζονται στα στενά όρια μιας χώρας. Στις περιπτώσεις των εθνικών μεταφορών ο κρατικός παρεμβατισμός θέτει κάποιους περιορισμούς στην άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, καθώς και απαγορεύσεις και φραγμούς για τα ιδιαίτερα είδη μεταφορών.

Όλα εκείνα τα στοιχεία που οριοθετούν τα νομικά και θεσμικά πλαίσια μέσα στα οποία πρέπει να κινηθεί κάποιος ο οποίος θέλει να ενεργήσει οδικές μεταφορές πραγμάτων στο εσωτερικό της χώρας μας έχουν συγκεντρωθεί και κωδικοποιηθεί το 1976 με το νόμο 383/76 που αποτελεί και το ισχύον εσωτερικό δίκαιο μεταφορών και περιέχει διατάξεις που αφορούν γενικότερα τις μεταφορές με αυτοκίνητο.

Ειδικότερα ο νόμος 383/76 προβλέπει τους όρους με τους οποίους επιτρέπεται η άσκηση επιχείρησης οδικής μεταφοράς πραγμάτων στο εσωτερικό. Ορίζονται οι έννοιες των εμπορευματικών μεταφορών επαγγελματία αυτοκινητιστή – οδηγού, καθορίζονται οι κατηγορίες μεταφορών, οι όροι άσκησης μεταφοράς. Ορίζονται τα οχήματα και οι προϋποθέσεις με τις οποίες χρησιμοποιούνται. Περιλαμβάνει επίσης και

διαταγές σχετικά με τα κόμιστρα, την μεταβίβαση και την αντικατάσταση οχημάτων.

Στις εθνικές μεταφορές εντάσσεται και η κατηγορία των νομαρχιακών μεταφορών, οι οποίες αφορούν μεταφορές που γίνονται μέσα στα όρια της έδρας του κάθε νομού. Οι μεταφορές αυτές γίνονται με Δ.Χ.Φ.Α. και οργανώνονται και υλοποιούνται με αντίστοιχες αποφάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης.

1.3 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Κάθε μεταφορά που ξεπερνά τα σύνορα μιας χώρας ονομάζεται διεθνής. Οι διεθνείς μεταφορές ρυθμίζονται και ελέγχονται από το δίκαιο των διεθνών μεταφορών και πιο συγκεκριμένα από τις διεθνείς συμβάσεις της Γενεύης, καθώς φέρνουν σε επαφή χώρες με διαφορετικές έννομες τάξεις. Οι διεθνείς οδικές μεταφορές μας πριν από την ένταξη μας διενεργούνταν μόνο με διμερείς άδειες που ανταλλάσσονται βάσει διμερών συμφωνιών. Η συνθήκη της Ρώμης που ίδρυσε την Ε.Ο.Κ. προβλέπει την δημιουργία κοινής πολιτικής των μεταφορών στα κράτη – μέλη. Η πολιτική αυτή αποβλέπει: στην θέσπιση κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς επικράτεια κράτους – μέλους και στην θέσπιση όρων με τους οποίους γίνονται δεκτοί για εθνικές μεταφορές στα κράτη – μέλη μεταφορείς άλλων κρατών που δεν είναι εγκατεστημένοι στην χώρα μέλος όπου θέλουν να κάνουν μεταφορές. Στο άρθρο 76 εξαγγέλλεται η υποχρέωση των κρατών – μελών κυρίως σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς καθώς και ορίζεται η υποχρέωση των κρατών – μελών να άρουν τις διακρίσεις που υπάρχουν για τους ξένους μεταφορείς ως προς τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς. Επίσης οι εθνικοί μεταφορείς για να μπορούν να εκτελούν μεταφορές σε άλλα κράτη – μέλη στα οποία δεν έχουν επαγγελματική

εγκατάσταση θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής όροι:

- Εντιμότητα (καθαρό ποινικό μητρώο)
- Οικονομική επιφάνεια (οικονομικές εγγυήσεις – λογαριασμοί τραπεζών)
- Επαγγελματική ικανότητα (μόρφωση – πτυχία κ.λ.π.).

Σήμερα που έχει επέλθει η πλήρης απελευθέρωση στον τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών προβλέπεται για κάθε κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ελεύθερη διενέργεια οδικών μεταφορών χωρίς να απαιτείται προηγουμένως η έκδοση ειδικών αδειών. Καθώς επίσης η είσοδος, έξοδος και η διέλευση των Δ.Χ.Φ.Α. από την χώρα μας διέπεται από το ίδιο ουσιαστικό καθεστώς που διέπεται η είσοδος και η έξοδος των Δ.Χ.Φ.Α. στις άλλες χώρες – μέλη της Ε.Ο.Κ. π.χ. τα κοινοτικά Δ.Χ.Φ.Α. δεν επιβαρύνονται κατά την είσοδο τους σε μία χώρα με τέλη κυκλοφορίας όπως δεν επιβαρύνονται και τα ελληνικά Δ.Χ.Φ.Α. κατά την είσοδο τους σε άλλες χώρες της κοινότητας.

1.4 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι μεταφορές – οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, θαλάσσιες – αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλης παραγωγικής διαδικασίας.

Σχετικά με σημασία των μεταφορών για την εθνική οικονομία, σημειώνεται ότι, πέρα από το ρόλο που αυτές παίζουν στην εξυπηρέτηση των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων σημαντικό ρόλο παίζουν και ως αυτόνομος οικονομικός κλάδος. Οι υπηρεσίες μεταφορών χρησιμοποιούνται ως συντελεστές παραγωγής σε όλες σχεδόν τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένης και της τελικής ζήτησης. Από την σκοπιά αυτή οι μεταφορές χρειάζονται μόνο στην έκταση που εξυπηρετούν τις ανάγκες που έχουν για υπηρεσίες

μεταφορών οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο επίτευξης σκοπού. Η παροχή/προσφορά των υπηρεσιών μεταφοράς στην ποσότητα και ποιότητα καθώς και στο χώρο και χρόνο που ζητούνται αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα για την λειτουργία της οικονομίας μιας χώρας.

1.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το οδικό εμπορευματικό έργο της χώρας εκτελείται από τα δημοσίας χρήσεως φορτηγά αυτοκίνητα (Δ.Χ.Φ.Α.) και από τα ιδιωτικής χρήσεως φορτηγά αυτοκίνητα (Ι.Χ.Φ.Α.)

Ι.Χ.Φ.Α.

Για τα Ι.Χ.Φ.Α. με τα οποία εκτιμάται ότι εκτελούν τα δύο τρίτα περίπου του οδικού εμπορευματικού έργου που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο δεν υπάρχει καμία οργάνωση. Ο μόνος περιορισμός που υπάρχει για την αγορά Ι.Χ.Φ.Α. είναι ότι αυτό θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τις επαγγελματικές ανάγκες του χρήστη.

Δ.Χ.Φ.Α.

Τα Δ.Χ.Φ.Α. είναι τα μέσα με τα οποία εκτελούνται μεταφορές που αφορούν τρίτα, ξένα προς τον μεταφορέα πρόσωπα. Η οργάνωση των Δ.Χ.Φ.Α. διέπεται κυρίως από το Ν. 383/76 της 20.06.1976. Ο 383/76 είναι αυτός που εξακολουθεί να ρυθμίζει και σήμερα την διεξαγωγή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δημόσιας χρήσης στην χώρα μας. Η εκμετάλλευση ενός Δ.Χ.Φ.Α. από πολλές απόψεις αποτελεί πλήρη και αυτοτελή επιχειρηματική μονάδα, παρά όμως το γεγονός αυτό πολλά Δ.Χ.Φ.Α. έχουν οργανωθεί σε εταιρίες μεταφορών απολαμβάνοντας τα κίνητρα που παρέχονται με το θεσμικό πλαίσιο που έχει θεσμοθετήσει ο νόμος 383/76.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Δ.Χ.Φ.Α.

2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Μεταφορικές επιχειρήσεις είναι αυτές οι οποίες αναλαμβάνουν την μεταφορά αγαθών με μεταφορικά μέσα τρίτων έναντι αμοιβής που συμφωνούν με τον αποστολέα – φορτωτή των αγαθών (ο οποίος συμβάλλεται μόνο με αυτή) κατά μονάδα όγκου, βάρους κ.τ.λ. η αμοιβή δεν καλύπτει όλα τα έξοδα μεταφοράς (κόμιστρο, φορτοεκφορτωτικά κ.λ.π.) και το κέρδος αυτών και οι οποίες στην συνέπεια βρίσκουν τον μεταφορέα (ιδιοκτήτη του μεταφορικού μέσου) και του αναθέτουν την εκτέλεση της μεταφοράς. Τα μεταφορικά γραφεία εκδίδουν φορτωτική ως προς τον αποστολέα και δέχονται φορτωτική ως έξοδο από τον μεταφορέα στον οποίο ανάθεσαν την εκτέλεση της μεταφοράς (Σχ. Εγκ. Π7832 ΠΟΛ. 326/27-11-87).

Με τον όρο μεταφορέας θεωρείται αυτός που ενεργεί μεταφορές αγαθών με κόμιστρο με μεταφορικά μέσα που ανήκουν σ' αυτόν ή εκμεταλλεύεται αυτός. Ο μεταφορέας μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο ανεξάρτητα από το εάν τα μεταφορικά μέσα ανήκουν στην ιδιοκτησία του ή απλώς τα εκμεταλλεύονται έχοντας χρήση με συμφωνητικά μίσθωσης, προσύμφωνα αγοράς, με εκχώρηση της χρήσης (ΙΜΕ) κ.τ.λ.

Στην έννοια του μεταφορέα εμπίπτει η εκμετάλλευση Δ.Χ.Φ.Α. πλοίων, αεροσκαφών και σιδηροδρόμων με αντικείμενο εργασιών την πραγματοποίηση δημόσιων μεταφορών με κόμιστρο.

Μια σωστή μεταφορά χαρακτηρίζεται από τον ορθό σχεδιασμό της, την καλή οργάνωση και τον άψογο συντονισμό που υπάρχει ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα. Την ευθύνη της σωστής σχεδίασης μιας μεταφοράς την έχει αναλάβει ο διαμεταφορέας. Ο διαμεταφορέας παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο σε όλη τη λειτουργία των μεταφορών δεδομένου ότι μέσω αυτού πολλοί μεταφορείς μπορούν να βρίσκουν μεταφορικό έργο, έχοντας πρόσβαση σε αγορές που για διάφορους λόγους δεν θα μπορούσαν να έχουν μόνοι τους.

2.2 ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Είναι κοινή πρακτική σε όλες τις χώρες, ότι οι οδικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων γίνονται από επαγγελματίες που έχουν αποκτήσει την ιδιότητα αυτή έχοντας ακολουθήσει κάποια διαδικασία που ορίζεται σαν «διαδικασία εισόδου στο επάγγελμα». Το σύστημα εισόδου στο επάγγελμα του μεταφορέα που εφαρμόζεται σε μια χώρα επηρεάζει σημαντικά οργανωτική κατάσταση και το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών από ολόκληρο το σύστημα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στην Ελλάδα το έργο της μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι κόμιστρου ή βάση συμβάσεως μίσθωσης εκτελείται αποκλειστικά από επαγγελματίες αυτοκινητιστές. Ως επαγγελματίας αυτοκινητιστής θεωρείται αυτός που εκμεταλλεύεται Δ.Χ.Φ.Α. είτε σαν μεμονωμένος αυτοκινητιστής είτε συμμετέχοντας σε μεταφορική επιχείρηση και ασφαλισμένος στο Ταμείο Συντάξεως Αυτοκινητιστών (Τ.Σ.Α.) (νόμος 383/76 άρθρο 1 γ). Ο δρόμος λοιπόν που υπάρχει για να γίνει κάποιος επαγγελματίας αυτοκινητιστής στη χώρα μας περνά αναγκαστικά από την εγγραφή του στο Τ.Σ.Α. Για την εγγραφή στο Τ.Σ.Α. προϋπόθεση είναι είτε να εκμεταλλεύεται κάποιος φορτηγό αυτοκίνητο, είτε να είναι επαγγελματίας οδηγός (σε μια από τις κατηγορίες επαγγελματιών οδηγών

π.χ. ταξί, λεωφορεία κ.τ.λ.). Μετά την εγγραφή στο Τ.Σ.Α. ο ενδιαφερόμενος αποκτά δικαίωμα κατοχής άδειας Δ.Χ.Φ.Α.

Από τα προηγούμενα γίνεται φανερό ότι και σήμερα ισχύει στην χώρα μας σαφές περιοριστικό καθεστώς στο επάγγελμα του μεταφορέα. Τα κίνητρα εισόδου δεν έχουν κάποια ποιοτική διάσταση αλλά και μόνο θεωρείται ότι λειτουργούν προστατευτικά για τους ήδη υπάρχοντες αυτοκινητιστές και δίνουν στην επαγγελματική αυτή δραστηριότητα το χαρακτήρα του κλειστού επαγγέλματος. Με την ένταξη μας στην Ε.Ο.Κ. υποχρεώθηκε το ελληνικό κράτος να αναπροσαρμόσει και να εναρμονίσει την ελληνική νομοθεσία (Ν. 383/76 που ρυθμίζει τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων) με την κοινοτική νομοθεσία (οδηγία 561/74/ΕΟΚ). Η οδηγία 561/74 έρχεται σε αντίθεση με το νόμο 383/76 σε πολλά σημεία του και κυρίως στο θέμα καθορισμού του τρόπου εισόδου στο επάγγελμα. Με την εφαρμογή του κοινοτικού καθεστώτος η είσοδος στο επάγγελμα του μεταφορέα εξαρτάται βασικά από την πλήρωση τριών προϋποθέσεων οι οποίες είναι:

- αξιοπιστία
- οικονομική επιφάνεια
- επαγγελματική ικανότητα

Έτσι με την υιοθέτηση της οδηγίας 561/74 το επάγγελμα του μεταφορέα παύει να είναι κλειστό για τους μη αυτοκινητιστές και τίθενται κάποια «αντικειμενικά» και «ποιοτικά» κριτήρια εισόδου σ' αυτό. Έτσι ο οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων αντιμετωπίζεται σαν επαγγελματίας που απαιτείται να έχει γνώσεις όχι μόνο τεχνικές αλλά και γενικότερες εμπορικές για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες επαγγελματικές απαιτήσεις.

2.3 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΤΟΧΗΣ Δ.Χ.Φ.Α.

Για θέματα αντικατάστασης παλαιών αυτοκινήτων καθώς και έκδοσης νέων αδειών αποφαινεται η Γνωμοδοτική Επιτροπή που έχει συσταθεί με βάση το άρθρο 8 του ν. 383/76.

Οι νέες άδειες κυκλοφορίας χορηγούνται σε μεταφορικές επιχειρήσεις, σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και σε επαγγελματίες οδηγούς και μάλιστα σε ποσοστό 80% στις επιχειρήσεις και 20% στους λοιπούς. Σαν κριτήρια για την χορήγηση των νέων αδειών λαμβάνονται υπόψη κατά περίπτωση και ο αριθμός των ενταγμένων στις επιχειρήσεις φορτηγών αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με την δραστηριότητα τους, το ποσοστό στο κατεχόμενο Δ.Χ.Φ.Α. από επαγγελματίες αυτοκινητιστές και ο συνολικός χρόνος πραγματικής υπηρεσίας των επαγγελματιών οδηγών. Κατ' εξαίρεση χορηγούνται νέες άδειες σε ορισμένες κατηγορίες πολιτών του τους έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα αυτό με παλαιότερες ρυθμίσεις.

Για να μπορέσει να αποκτήσει κάποιος άδεια εκμετάλλευσης Δ.Χ.Φ.Α. πρέπει να έχει στην διάθεση του το απαιτούμενο χρηματικό κεφάλαιο το οποίο θα είναι βεβαιωμένο από τράπεζα ή άλλο πιστωτικό ίδρυμα καθώς επίσης και πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης το οποίο εκδίδεται για κάθε ενδιαφερόμενο μόνο μι αφορά. Με την απόκτηση των δικαιολογητικών αυτών ο ενδιαφερόμενος πηγαίνει στο μηχανολογικό και μετά από αίτηση του μετατρέπει το πιστοποιητικό επαγγελματική ικανότητας σε άδεια οδικού μεταφορέα. Μετά την μετατροπή αυτή ο ενδιαφερόμενος αποκτά το δικαίωμα κατοχής άδειας Δ.Χ.Φ.Α.

2.4 ΤΑ Δ.Χ.Φ.Α. ΣΑΝ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ

Μια από τις θετικές προβλέψεις που είχε ο νόμος 383/76 ήταν η δημιουργία τέτοιων συνθηκών ώστε να σταματήσουν να υπάρχουν ανοργάνωτα μεταφορικά γραφεία. Θα μπορούσαμε όμως να πούμε ότι ο στόχος αυτός του νόμου δεν επιτευχθεί μιας και δεν προσφέρει κανένα κίνητρο στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές να προχωρήσουν σε εταιρικά σχήματα, έτσι θα μπορούσαμε να πούμε ότι η πολιτεία οδηγεί το αντικείμενο του τομέα αρχικός σε ξένα χέρια και δευτερεύοντος σε αφανισμό. Ο Έλληνας αυτοκινητιστής στερείται γνώσεων και επιχειρηματικών φιλοδοξιών. Η μόνη φιλοδοξία του είναι να αποκτήσει ένα φορτηγό και στην συνέχεια να το εκμεταλλευτεί αποκλειστικά αυτός. Αυτή η φιλοσοφία και τάση κυριαρχεί στην πλειοψηφία των Ελλήνων αυτοκινητιστών και η οποία δύσκολα από ότι φαίνεται θα ξεπεραστεί. Οι μεμονωμένοι μεταφορείς προσπαθούν ο καθένας χωριστά, να επιβιώσουν επαγγελματικά στηριζόμενοι συχνά πάνω σε μία εντελώς αντιορθολογική εκμετάλλευση. Συνέπεια αυτή είναι η αδυναμία διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών με την απαιτούμενη συναίσθηση ευθύνης. Επίσης γίνεται σπατάλη του τροχαίου υλικού εξαιτίας του εξαντλητικού ανταγωνισμού που δεν επιτρέπει την σωστή συντήρηση των οχημάτων και της ασκήσεις κατανάλωσης υγρών καυσίμων λόγω του μεγάλου αριθμού των κενών δρομολογίων.

2.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΕΙ ΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΟ ΣΕ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ένας από τους κύριους στόχους του νόμου 383/76 είναι η επιδίωξη δημιουργίας οργανωμένων, σοβαρών επιχειρήσεων μεταφορών και

αντίστοιχα η μείωση του αριθμού των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ώστε οι φορείς του μεταφορικού έργου είναι δυνατόν να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό. Ο νόμος 383/76 δίνει την δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων συνθηκών ώστε να σταματήσουν να υπάρχουν ανοργάνωτα μεταφορικά γραφεία, όπου οι μεμονωμένοι μεταφορείς προσπαθούν ο καθένας χωριστά να επιβιώσουν επαγγελματικά στηριζόμενοι συχνά πάνω σε εντελώς αντιορθολογική εκμετάλλευση με συνέπεια την αδυναμία διενέργειας σωστών εμπορευματικών μεταφορών.

Οι μεταφορικές εταιρίες ανάλογα με την νομική τους μορφή διακρίνονται σε 3 βασικούς τύπους.

- 1) Οι εμπορικές μεταφορικές εταιρίες που έχουν νομική προσωπικότητα και στις οποίες εισφέρεται η κυριότητα ή μόνο η χρήση του Δ.Χ.Φ.Α. (κυρίως αυτές έγιναν με το ν. 1060/171).
- 2) Η ιδιότυπος μεταφορική εταιρία (Ι.Μ.Ε.) αποτελεί νεωτερισμό του 383.
- 3) Οι ατομικές μεταφορικές επιχειρήσεις καθώς και οι «εν κοινωνία δικαιώματος» συνιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς.

Και στο νόμο 383/76 όπως και στο νόμο 1060/71 υπάρχει η διάταξη για το κατώτερο όριο των 200 τόνων μικτού βάρους που θα πρέπει να έχουν οι εταιρίες κατά το χρόνο συστάσεως τους. Στην Ελλάδα το έργο της μεταφοράς εμπορευμάτων οδικά έναντι κομίστρου, ή βάσει συμβάσεως μισθώσεως, εκτελείται αποκλειστικά από επαγγελματίες αυτοκινητιστές προνόμιο που και ο ν. 383/76 δεν έθιξε.

Με το άρθρο 2 του ίδιου νόμου ρυθμίζεται η χρονική διάρκεια του μεταβατικού διαστήματος προκειμένου να συσταθούν μεταφορικές εταιρίες κάθε μιας από τις κατηγορίες που αναφέραμε παραπάνω. Επίσης καθορίζει ότι οι επιχειρήσεις αυτές συνιστώνται αποκλειστικά από Έλληνες ιθαγένειας επαγγελματίες αυτοκινητιστές καθώς και από

ημεδαπά νομικά πρόσωπα που έχουν συσταθεί από επαγγελματίες αυτοκινητιστές επίσης ελληνικής ιθαγένειας. Οι μετοχές των εταιριών που συστήνονται με τον τρόπο αυτό είναι ονομαστικές.

Πρακτικά για να εισαχθεί ένα Δ.Χ.Φ.Α. σε μεταφορική εταιρία θα πρέπει:

- 1) Να διαθέτει βεβαίωση από το Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών (Τ.Σ.Α.) ότι δεν υπάρχουν οφειλές απέναντι στο ασφαλιστικό ταμείο.
- 2) Όταν το Δ.Χ.Φ.Α. είναι άλλης συγκοινωνιακής περιοχής θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να προσκομίσει βεβαίωση από το κατά τόπους μηχανολογικό τμήμα του Υπουργείου Συγκοινωνιών.
- 3) Επίσης θα πρέπει να διαθέτει άδεια κυκλοφορίας καθώς και άδεια μεταφορέα.
- 4) Τέλος να προσκομίσει μία φωτοτυπία του πρακτικού του καταστατικού της εταιρίας στην οποία θέλει να εισαχθεί και στο οποίο θα πρέπει να φαίνονται όλες οι τροποποιήσεις που τυχόν έχουν γίνει, δηλαδή κάθε είσοδο ή έξοδο φορτηγού από την εταιρία που συνεπάγεται αντίστοιχη μείωση ή αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου.

Στην συνέχεια ο ενδιαφερόμενος και αφού διαθέτει όλα τα παραπάνω συνοδευτικά έγγραφα τα παρουσιάζει στην εταιρία η οποία με την σειρά της και με τα από σύσκεψη του Δ.Σ. εγκρίνει την είσοδο ή μη του φορτηγού στην εταιρία. Η απόφαση της εταιρίας περνά και από την κρίση του νομάρχη για την τελική έγκριση τροποποίησης του καταστατικού της μεταφορικής εταιρίας όπως φαίνεται στο υπόδειγμα (ΦΩΤΟΤΥΠΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ). Μετά την έγκριση από την νομαρχιακή αυτοδιοίκηση γίνεται η κοινοποίηση της ανακοινώσεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών, στην Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, στις κατά τόπους αρμόδιες Δ.Ο.Υ. και στο Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών. Επόμενο βήμα είναι η σύνταξη με

συμβολαιογραφική πράξη του επίσημου καταστατικού το οποίο υπογράφεται από τα μέλη του Δ.Σ. της εταιρίας και δημοσιεύεται στο φύλλο εφημερίδας της κυβέρνησης (Φ.Ε.Κ.). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ίδια ακριβώς διαδικασία ακολουθείτε και όταν έχουμε έξοδο φορτηγού από μεταφορική εταιρία.

2.6 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ Δ.Χ.Φ.Α.

Η διαδικασία μεταβίβασης Δ.Χ.Φ.Α. είναι συχνό φαινόμενο. Σχετικά με τις μεταβιβάσεις ο νόμος επιτρέπει να μεταβιβάζονται «ίδια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα» Δ.Χ.Φ.Α. κάθε κατηγορίας, μαζί με την άδεια κυκλοφορίας τους, σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις εθνικών και διεθνών μεταφορών άλλα και ανάμεσα σε ιδιώτες αφού φυσικά καταβληθεί ο φόρος μεταβίβασης.

Κάθε μεταβίβαση Δ.Χ.Φ.Α. σε επιχειρήσεις εθνικών και διεθνών μεταφορών γίνεται κατά το πρώτο μιν ένα και μισό έτος ελεύθερα, μετά από αυτό το χρονικό διάστημα με ανάλογη έγκριση του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Στις μεταβιβάσεις αυτοκινήτων που γίνονται λόγω συγχωνεύσεων μεταφορικών επιχειρήσεων ή λόγω μετατροπής του νομικού προσώπου μεταφορικών επιχειρήσεων δεν καταβάλλεται φόρος. Συγχώνευση επιτρέπεται μόνο μεταξύ επιχειρήσεων εθνικών μεταφορών ή μεταξύ επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών.

Στις πωλήσεις Δ.Χ.Φ.Α. όταν συντάσσονται συμβόλαια μεταβίβασης δεν απαιτείται η έκδοση τιμολογίου (Άρθρου 12 §16). Όταν λοιπόν ένας επιτηδευματίας φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή κοινωνία του Αστικού κώδικα πωλεί ένα Δ.Χ.Φ.Α. μπορεί:

- 1) να εκδώσει τιμολόγιο – δελτίο αποστολής με το οποίο θα καλύπτεται τόσο η μεταβίβαση του αυτοκινήτου τόσο και η μεταβίβαση της άδειας.
- 2) να μεταβιβάσει το αυτοκίνητο και την άδεια μαζί ή μεμονωμένα με την σύνταξη συμβολαίου μεταβίβασης ενοποιού συμβολαιογράφου.
- 3) Διευκρινίζεται ότι η μεταβίβαση του δικαιώματος άδεια (Δ.Χ. αυτοκινήτου) μεμονωμένα θεωρείται ως πράξη παροχής υπηρεσιών αφού ως παροχή υπηρεσίας χαρακτηρίζεται γενικά η μεταβίβαση ή παραχώρηση της χρήσης ενός αυλού αγαθού ή δικαιώματος άρα πρέπει να εκδοθεί τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών ή αν συνταχθεί συμβόλαιο ενοποιού συμβολαιογράφου.

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση που πωλείται π.χ. από ένα Δ.Χ.Φ.Α. που συνεκμεταλλεύονται ως συνιδιοκτήτες ως κοινωνία και πωλεί ο ένας από τους δύο το ποσοστό του, βεβαίως δεν μπορεί να εκδοθεί τιμολόγιο αφού ο πωλητής δεν είναι επιτηδευματίας αλλά πρόκειται στην ουσία για πώληση μεριδίου επιχείρησης και άρα η μεταβίβαση θα πρέπει να γίνει με συμβολαιογραφική πράξη.

2.7 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι διατάξεις του νόμου 383/76 ορίζουν πως η μεταφορική εταιρία βάση και του καταστατικού της είναι υποχρεωμένη να ασφαλίσει τα εμπορεύματα που μεταφέρει. Πέραν όμως απ' αυτό είναι υποχρεωμένη να ασφαλίσει και τα αυτοκίνητα για σωματικές βλάβες που μπορεί να γίνουν κατά την κίνηση τους. Η μεταφορική εταιρία πρέπει να έχει την δυνατότητα κάλυψης των ζημιών αυτών είτε με την καθαρή της περιουσία είτε με την διαρκή της ασφαλιστική κάλυψη των αντιστοίχων κινδύνων, είτε με εγγύηση αξιόπιστης τράπεζας. Αν κάποια μεταφορική

επιχείρηση δεν τηρήσει τα ανώτερο χάνει τα δικαιώματα άσκησης του επαγγέλματος του μεταφορέα τόσο αυτή, όσο και τα μέλη της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ Δ.Χ.Φ.Α.- ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

3.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ.

Οι φορολογικές επιβαρύνσεις που επιβάλλονται στα Δ.Χ.Φ.Α. διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- στις γενικές επιβαρύνσεις
- στις ειδικές επιβαρύνσεις των ιδιοκλήτων των Δ.Χ.Φ.Α.

Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται ο φόρος εισοδήματος, η εισφορά στα ασφαλιστικά ταμεία, χαρτόσημα κ.τ.λ.

Στην δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνεται τα τέλη κυκλοφορίας, οι φόροι στα καύσιμα και τα διόδια. Από οικονομική άποψη οι τρεις αυτοί φόροι πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ένα σύστημα φορολογίας, μέσω του οποίου επιδιώκεται η εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων για την κάλυψη του κόστους υποδομής των μεταφορών. Αναλυτικότερα.

- 1) Τα τέλη κυκλοφορίας των Δ.Χ.Φ.Α. επιβάλλονται και εισπράττονται περιοδικά από την χώρα στην οποία έχουν την έδρα τους. Ισχύει δηλαδή η αρχή της εθνικότητας των οχημάτων.
- 2) Ο φόρος στα καύσιμα σχετίζονται πιο πολύ με την χρήση του οχήματος παρά με το ίδιο το όχημα ή την κατοχή του. Ο φόρος εξαρτάται από την κατανάλωση καυσίμων και καταβάλλεται στην χώρα από την οποία αγοράζονται τα καύσιμα. Από την άποψη αυτή ο φόρος καυσίμων βασίζεται στην αρχή της εδαφικότητας.
- 3) Τα διόδια αποτελούν ειδικές επιβαρύνσεις για την χρήση συγκεκριμένων τμημάτων της υποδομής των οδικών μεταφορών (αυτοκινητόδρομοι, γέφυρες κ.λ.π.). Το επίπεδο των διοδίων

εξαρτάται από το κόστος κατασκευής και λειτουργίας των έργων που χρησιμοποιούνται και από τα χαρακτηριστικά του κάθε οχήματος. Τα διόδια εισπράττονται από την χώρα στην οποία ανήκει η υποδομή που χρησιμοποιείται.

3.2 ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΕΝΟΣ Δ.Χ.Φ.Α.

Για την αντιμετώπιση θεμάτων που αφορούν την εμφάνιση στα τηρούμενα βιβλία Κ.Β.Σ. από τους εκμεταλλευτές Δ.Χ.Φ.Α., δαπανών και κατ' επέκταση τον προσδιορισμό των καθαρών κερδών των επιτηδευματιών αυτών βάσει βιβλίων αναφέρονται τα ακόλουθα.

A. Κατηγορία βιβλίων.

Οι εκμεταλλευτές Δ.Χ.Φ.Α. τηρούν βιβλίο εισόδων – εξόδων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του αρθ. 4 του Κ.Β.Σ. (π.δ. 186/1992) εκτός αν η εκμετάλλευση έχει νομική μορφή Ε.Π.Ε. (π.χ. Ι.Μ.Ε.) ή Α.Ε. οπότε τηρούνται βιβλία τρίτης κατηγορίας του Κ.Β.Σ. (διπλογραφικά)

B. Εμφάνιση εσόδων.

Μεταφορέας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 (παρ. 14) του Κ.Β.Σ. θεωρείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενεργεί μεταφορά αγαθών με κόμιστρο και με μεταφορικά μέσα που ανήκουν σ' αυτόν ή εκμεταλλεύονται απ' αυτό. Οι μεταφορές για τα λαμβανόμενα κόμιστρα που αποτελούν ακαθάριστο έσοδο τους, υποχρεούνται να εκδίδουν από 1-10-1992 θεωρημένα φορτωτικά έγγραφα (φορτωτικές, αποδείξεις κομίστρων κ.τ.λ.) σύμφωνα με την Α.Υ.Ο. 1077844/647 ΠΟΛ 1144/6-8-1992. Σημειώνεται ότι σε θεώρηση υπόκεινται και οι φορτωτικές που εκδίδονται για μεταφορές αγαθών από την χώρα μας προς το εξωτερικό και αντίστροφα (διεθνείς μεταφορές) εφόσον ο υπόχρεος σε έκδοση είναι επιτηδευματίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ. (άρθρο 4 παρ. 1)

Διευκρινίζεται ότι παρέχεται η δυνατότητα στην μεταφορέα που διενεργεί διεθνείς μεταφορές να εκδίδει άλλα ισοδύναμα στοιχεία (π.χ. C. M.R.) με τα φορτωτικά έγγραφα εφόσον αυτά προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις στις οποίες έχει προσχωρήσει η χώρα μας και με την αυτονόητη προϋπόθεση ότι καλύπτουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κ.Β.Σ.

Γ. Έμφαση εξόδων.

1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 (παρ. 2) του Κ.Β.Σ. οι εγγραφές στα βιβλία (συνεπώς και των εξόδων) πρέπει να στηρίζονται σε:

α) στοιχεία που προβλέπονται από τις διατάξεις του Κ.Β.Σ. όπως π.χ. τιμολόγια, αποδείξεις παροχής υπηρεσιών κ.λ.π.

β) δημόσια έγγραφα και

γ) άλλα πρόσφορα αποδεικτά στοιχεία (π.χ. αποδείξεις διοδίων τραπεζικά έγγραφα κ.λ.π.)

Ι. Δαπάνες εσωτερικού

α) Αγορά καυσίμων, ελαστικών, ανταλλακτικών, λιπαντικών κ.λ.π. δικαιολογητικό αποτελεί εκδιδόμενο από του πωλητή θεωρημένο τιμολόγιο – Δελτίο Αποστολής (ή αθεώρητο τιμολόγιο, όταν έχει προηγηθεί Θεωρημένο Δ.Α.)

β) Επισκευή – συντήρηση δικαιολογητικό αποτελεί η εκδιδόμενη από τα συνεργείο θεωρημένη απόδειξη παροχής υπηρεσιών (Α.Π.Υ.)

γ) Αμοιβές προσωπικού (οδηγοί, υπαλλήλων γραφείου κ.λ.π.) και τρίτων (φορτοεκφορτωτών) για την περίπτωση αυτή σημειώνεται:

1) Προκειμένου για μισθωτούς (π.χ. οδηγούς με σχέση εξαρτημένης εργασίας) δικαιολογητικό αποτελεί η μισθοδοτική κατάσταση ή η αθεώρητη απόδειξη δαπάνης

2) Προκειμένου για αμοιβές τρίτων (φορτοεκφορτωτών) οι οποίοι ανήκουν σε σωματεία δικαιολογητικό δαπάνης αποτελεί η

αριθμημένη και η θεωρημένη από το Σωματείο απόδειξη, η οποία εκδίδεται από αυτό σε κάθε περίπτωση εισπράξεως φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων για λογαριασμό των μελών του. οι αποδείξεις αυτές αναπληρώνουν πλήρως τα αποδεικτικά στοιχεία δαπανών, υπό την προϋπόθεση ότι θα περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία των αποδεικτικών τούτων (εγκ. Ε 5969/35/30.8.75).

Αν απασχολούνται ως φορτοεκφορτωτές πρόσωπα – μη μέλη σωματείου οι οποίοι ασκούν περιστασιακά τη δραστηριότητα αυτή (π.χ. αγρότες, αλλοδαποί κ.λ.π.) δικαιολογητικό αποτελεί η άθεώρητη απόδειξη δαπάνης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του Κ.Β.Σ.

- δ) Διόδια αποδεικτικό δαπάνης αποτελεί το παραστατικό που εκδίδεται από τους σταθμούς διοδίων.
- ε) Πορθμεία, αποδεικτικό δαπάνης αποτελεί η θεωρημένη απόδειξη που εκδίδεται από τον εκμεταλλευτή του πλοίου

II. Δαπάνες εξωτερικού

Για τις δαπάνες που διενεργούνται από εκμεταλλευτές Δ.Χ.Φ.Α. διεθνών μεταφορών στο εξωτερικό δικαιολογητικά στοιχεία αποτελούν τα λαμβανόμενα από το εξωτερικό παραστατικά, τα οποία καταχωρούνται στα βιβλία χωρίς να απαιτείται μετάφραση του περιεχομένου τους αλλά μόνο μετατροπή του ξένου νομίσματος σε ευρώ αν η χώρα είναι εκτός της κοινότητας. Τα στοιχεία αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του Κ.Β.Σ. καταχωρούνται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την επιστροφή του φορτηγού Δ.Χ. από το εξωτερικό στην έδρα.

3.3 ΕΝΝΟΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

Είναι το έγγραφο εκείνο που δίνεται μαζί με την μεταφορά εμπορευμάτων στον παραλήπτη από τον μεταφορέα.

Η φορτωτική εκδίδεται κατά την παραλαβή των αγαθών και πριν από την εκκίνηση του αυτοκινήτου, αδιάφορα αν πρόκειται για μεταφορά αγαθών και στο εσωτερικό ή εξωτερικό ή αν πρόκειται για αγαθά που περιλαμβάνονται από μεταφόρτωση.

Η φορτωτική εκδίδεται σε τέσσερα αντίτυπα εκ' των οποίων το πρώτο συνοδεύει τα αγαθά και παραμένει στο μεταφορέα ως αποδεικτικό της παράδοσης των αγαθών στον παραλήπτη, το δεύτερο παραδίδεται στο φορτωτή, το τρίτο αντίτυπο έχει την ένδειξη «Αποδεικτικό δαπάνης» και παραδίδεται σ' αυτόν που καταβάλλει τα κόμιστρα και το τέταρτο παραμένει ως στέλεχος. Ο μεταφορέας εκδίδει φορτωτική και όταν μεταφέρει αγαθά δικά του, με εξαίρεση τις δημόσιες μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες εκδίδουν το κατάλληλο υπηρεσιακό έγγραφο.

Ορίζεται εκτός των άλλων ότι στη φορτωτική αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δεν έχει απαραίτητο όμως να αναγράφεται πριν από την θεώρηση.

Σημειώνεται ότι στη φορτωτική του μεταφορικού γραφείου δεν είναι υποχρεωτικό να αναγράφεται ο αριθμός του αυτοκινήτου, αφού το μεταφορικό γραφείο δεν έχει το ίδιο Φ.Δ.Χ. και όταν εκδίδει την φορτωτική μπορεί να μην γνωρίζει με ποιο αυτοκίνητο θα γίνει η μεταφορά. Μπορεί να αναγράφεται η ένδειξη «Μεταφορά μέσω τρίτου».

Επίσης στην φορτωτική αναγράφονται δύο ημερομηνίες μία είναι η ημερομηνία και ο τόπος έκδοσης φορτωτικής και η άλλη η ημερομηνία έναρξης της μεταφοράς από τον μεταφορέα. Στην περίπτωση που ο μεταφορέας μεταφέρει τα αγαθά από τις εγκαταστάσεις του φορτωτή όχι απευθείας στον παραλήπτη, αλλά η μεταφορά γίνεται μέσω του πρακτορείου του οπότε αναγράφεται η ημερομηνία έκδοσης της παραλαβής και την επόμενη ημέρα την ημερομηνία που θα γίνει η διακίνηση. Το ίδιο μπορεί να γίνει όταν παραδίδονται αγαθά από τους φορτωτές απευθείας στο πρακτορείο οπότε εκδίδεται η φορτωτική με την

παραλαβή και αναγράφεται η ημερομηνία που θα διακινήθηκαν από το πρακτορείο στον παραλήπτη.

3.4 ΤΙ ΠΕΡΙΕΧΕΙ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Η φορτωτική περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) το ονοματεπώνυμο ή την επωνυμία, το επάγγελμα και τη διεύθυνση του αποστολέα ή φορτωτή και του παραλήπτη των αγαθών, καθώς και το ΑΦΜ του καταβάλλοντος τα κόμιστρα.
- β) όταν η μεταφορά ενεργείται απευθείας από τον αποστολέα στον παραλήπτη, κατ' εντολή μεταφορικού γραφείου ή άλλου τρίτου, στη φορτωτική αναγράφονται και τα πλήρη στοιχεία του εντολέα.
- 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, το είδος κατά γενική κατηγορία και την ποσότητα των μεταφερομένων αγαθών.
- ζ) το κόμιστρο και τις λοιπές επιβαρύνσεις της μεταφοράς
- η) τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

Αν πραγματοποιηθεί μεταμόρφωση των αγαθών αναγράφεται και ο αριθμός του νέου Φ.Δ.Χ.

Αν διαφοροποιηθούν τα δεδομένα της φορτωτικής κατά την μεταφορά πρέπει να εκδοθεί Διορθωτικό Σημείωμα μεταφοράς.

Σημείωση στο α

Η υποχρέωση να αναγράφεται ο ΑΦΜ στη φορτωτική καθιερώθηκε για τη μηχανογραφική διασταύρωση των στοιχείων με την υποβολή συγκεντρωτικών καταστάσεων πελατών από τους εκμεταλλευτές Φ.Δ.Χ.

Επειδή ο μεταφορέας υπάρχει περίπτωση να μην γνωρίζει κατά τον χρόνο έκδοσης της φορτωτικής ποιος θα καταβάλει τα κόμιστρα έγινε δεκτό ο ΑΦΜ να αναγράφεται με την παράδοση του τρίτου αντιγράφου της φορτωτικής.

Σημείωση στο ζ

Αποδεικτικό δαπάνης γι' αυτόν που καταβάλλει τα κόμιστρα αποτελεί το τρίτο αντίτυπο της φορτωτικής το οποίο πρέπει απαραίτητα να παραδίδεται σ' αυτόν απ' το μεταφορέα.

3.5 ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΤΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

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

- α) αποσκευών που συνοδεύονται από ταξιδιώτη. Αποσκευή θεωρείται κάθε δέμα που φέρει μαζί του ο ταξιδιώτης, το οποίο δεν περιέχει εμπορεύματα.
- β) μικροδεμάτων
- γ) εντός της αστικής περιοχής των πόλεων
- δ) εμπορτών ή κενών οχημάτων με πλωτά μέσα.

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

3.6 ΕΚΔΟΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ Φ.Π.Α.

Από τις διατάξεις του Κ.Β.Σ. δεν απαγορεύεται να εκδοθεί συμπληρωματική φορτωτική για την χρέωση του φόρου προστιθεμένης

αξίας, όταν για οποιαδήποτε λόγο υπολογίστηκε λανθασμένα ή δεν υπολογίστηκε καθόλου το πόσο του φόρου που αναλογούσε σε ορισμένες φορτωτικές, εφόσον αυτή εκδοθεί εντός της ίδιας διαχειριστικής περιόδου στην οποία εκδόθηκε η αρχική φορτωτική. Στην περίπτωση αυτή ως χρόνος γένεσης της φορολογικής υποχρέωσης και καταβολής του φόρου καθώς και της άσκησης του δικαιώματος έκπτωσης θεωρείται ο χρόνος έκδοσης της αρχικής φορτωτικής άρα στις περιπτώσεις του θέματος αυτού πρέπει να καταβληθούν και οι ανάλογες προσαυξήσεις.

3.7 ΠΟΤΕ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΓΑΘΩΝ

- α) Οι μεταφορείς και τα μεταφορικά γραφεία για της παρεχόμενες απ' αυτούς υπηρεσίες υποχρεούνται σε έκδοση φορτωτικής και όχι τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών.
- β) Στις περιπτώσεις μεταφοράς αγαθών μέσω μεταφορικού γραφείου εκδίδονται δύο φορτωτικές. Η μία εκδίδεται από το μεταφορικό γραφείο και αποτελεί το αποδεικτικό της συναλλαγής μεταξύ του μεταφορικού γραφείου και του αποστολές των αγαθών (φορτωτή). Η άλλη εκδίδεται από το μεταφορέα (συγκεντρωτική για όλα τα παραλαμβανόμενα αγαθά από το μεταφορικό γραφείο) και αποτελεί το αποδεικτικό στοιχείο της συναλλαγής μεταξύ του μεταφορικού γραφείου και του μεταφορέα.
- γ) Στις περιπτώσεις που αναλαμβάνουν τη μεταφορά αγαθών επιχειρήσεις που δεν είναι μεταφορείς ή μεταφορικά γραφεία αλλά ενεργούν ως αντιπρόσωποι των αποστολών των αγαθών ή των μεταφορέων είτε διαμεσολαβούν απλά μεταξύ των προσώπων αυτών για να γίνει η μεταφορά των αγαθών και λαμβάνουν για τις παρεχόμενες υπηρεσίες αμοιβή, με τη μορφή προμήθειας ή

πρακτορειακού δικαιώματος, υποχρεούνται στην έκδοση παροχής υπηρεσιών όταν παρέχουν υπηρεσίες σ' άλλο επιτηδευματία ή το Δημόσιο κ.λ.π. ή απόδειξη παροχής υπηρεσιών όταν παρέχουν υπηρεσίες σ' άλλο επιτηδευματία ή υπηρεσίες σε ιδιώτες. Στις περιπτώσεις αυτές στο φορολογικό στοιχείο που θα εκδοθεί πρέπει να αναγράφονταν διακεκριμένα και τα πραγματοποιούμενα έξοδα για λογαριασμό του πελάτη (κόμιστρα, φορτοεκφορτωτικά, τηλεφωνικά έξοδα κ.λ.π.)

- δ) Επίσης στις περιπτώσεις που αναλαμβάνεται η διακίνηση, διανομή αγαθών, στις οποίες πέρα της απλής μεταφοράς προσφέρονται κι άλλες υπηρεσίες (φορτοεκφόρτωση, ασφάλιση, οργάνωση διανομής κ.λ.π.) εκδίδονται τιμολόγια για παροχή υπηρεσιών. Στην περίπτωση αυτή εμπίπτουν οι διαμεταφορείς.
- ε) Τ.Π.Υ. εκδίδεται και για την περισυλλογή και μεταφορά απορριμμάτων με Φ.Δ.Χ.

3.8 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΚΔΟΣΗΣ Τ.Π.Υ. ΑΝΤΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ. ΣΕ ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΕΚΔΟΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΒΑΣΗ Ο ΛΗΠΤΗΣ.

- α) Οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τη μεταφορά και μόνο αγαθών πρέπει να εκδίδουν σε κάθε περίπτωση φορτωτική.
- β) Στις περιπτώσεις που αναλαμβάνουν τη μεταφορά αγαθών επιχειρήσεις που δεν είναι μεταφορείς ή μεταφορικά γραφεία, αλλά ενεργούν ως αντιπρόσωποι ή παραγγελιοδόχοι μεταφορείς και λαμβάνουν για τις παρεχόμενες υπηρεσίες αμοιβή με τη μορφή προμήθειας ή πρακτορειακού δικαιώματος, υποχρεούνται στην έκδοση τιμολογίου παροχής υπηρεσιών όταν παρέχουν υπηρεσίες σε άλλο επιτηδευματία.

γ) Όταν αναλαμβάνεται από μεταφορικές ή διαμεταφορικές επιχειρήσεις αγαθών με μεταφορικά μέσα τρίτων για τις οποίες πέραν της απλής μεταφοράς, παρέχονται και άλλες υπηρεσίες (φορτοεκφόρτωση, ασφάλιση, οργάνωση διανομής, αποθήκευση κ.λ.π.) εκδίδονται τιμολόγια παροχής υπηρεσιών.

Στην περίπτωση που σύμφωνα με τα προαναφερόμενα πρέπει να εκδοθεί θεωρημένη φορτωτική και αντί αυτής εκδίδεται τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, δεν πρέπει να καταλογίζεται παράβαση σε βάρος του λήπτη των στοιχείων, με την προϋπόθεση βέβαια ότι καταχώρησε στα τηρούμενα βιβλία το στοιχείο, το οποίο εκδόθηκε για την συγκεκριμένη επαγγελματική συναλλαγή σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ.

3.9 ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ο μεταφορέας και το μεταφορικό γραφείο εκδίδει διορθωτικό σημείωμα μεταφοράς σε τρία αντίτυπα στις εξής περιπτώσεις:

- α) όταν επιστρέφει ποσό κομίστρων
- β) όταν κατά την παράδοση των αγαθών στον παραλήπτη διαπιστωθούν διαφορές και
- γ) σε κάθε περίπτωση πραγματοποίησης της μεταφοράς κατά τρόπο, τόπο και χρόνο διαφορετικό από αυτόν που αναγράφεται στη φορτωτική. Στο σημείωμα αυτό αναγράφονται τα στοιχεία του μεταφορέα ή μεταφορικού γραφείου, του φορτωτή ή αποστολέα και του παραλήπτη των αγαθών, ο αριθμός της φορτωτικής, το πόσό της διαφοράς των κομίστρων που επιστρέφονται ή οι διαφορές που διαπιστώθηκαν. Υπογράφεται από το μεταφορέα και τον παραλήπτη, στην περίπτωση που διαπιστωθούν ποσοτικές διαφορές κατά την παράδοση των αγαθών στον παραλήπτη ή σε περίπτωση

πραγματοποίησης της μεταφοράς κατά τρόπο, τόπο και χρόνο διαφορετικό απ' αυτόν που αναγράφεται στη φορτωτική όταν επιστρέφεται ποσό κομίστρων στο φορτωτή δεν απαιτείται η υπογραφή του παραλήπτη.

Το πρώτο αντίτυπο του διορθωτικού σημειώματος αποστέλλεται στο φορτωτή ή αποστολέα ή σ' αυτόν που κατέβαλε τα κόμιστρα, κατά περίπτωση, το δεύτερο παραδίδεται στον παραλήπτη και το τρίτο παραμένει ως στέλεχος. Όταν επιστρέφονται κόμιστρα δεν είναι απαραίτητο να παραδοθεί το δεύτερο αντίτυπο, δεδομένου ότι παραδίδεται το πρωτότυπο σ' αυτόν που επιστρέφονται τα κόμιστρα και το οποίο θα είναι και το δικαιολογητικό εγγραφής.

Στην περίπτωση που κατά την παράδοση των αγαθών διαπιστωθεί διάφορα ως προς την ποσότητα ή το είδος, ο μεταφορέας υποχρεούνται να εκδώσει τριπλότυπο διορθωτικό σημείωμα στο οποίο αναγράφει τον αριθμό και την χρονολογία έκδοσης της φορτωτικής, τα στοιχεία του φορτωτή και του παραλήπτη και τυχόν διαφορά που διαπιστώθηκε, υπογράφεται από τον μεταφορέα και τον παραλήπτη. Το πρώτο αντίτυπο του διορθωτικού σημειώματος στέλνεται στο φορτωτή, το δεύτερο παραδίδεται στον παραλήπτη και το τρίτο παραμένει ως στέλεχος. Η έκδοση του διορθωτικού σημειώματος, όπως είναι γνωστό, γίνεται στον τόπο που παραδίδονται τα αγαθά, όπου ο παραλήπτης των αγαθών μπορεί να διαπιστώσει διάφορα ως προς την ποσότητα αυτών που αναγράφονται στα συνοδευτικά φορολογικά στοιχεία και αυτών που πράγματι μεταφέρθηκαν.

Διορθωτικό σημείωμα μπορεί να εκδοθεί και στην περίπτωση που καταστρέφεται κατά τη μεταφορά ένα μέρος των προοριζόμενων προς παράδοση αγαθών.

Επίσης για επιστροφή κόμιστρων ο μεταφορέας εκδίδει διορθωτικό σημείωμα. Για επιστροφές κόμιστρων οι οποίες δεν

συγκεκριμενοποιούνται σε ορισμένες μεταφορές, αλλά παρέχονται σε πελάτες για σύνολο συναλλαγών μπορεί να εκδίδεται, ανά πελάτη διορθωτικό σημείωμα για την συνολική έκπτωση επί του συνόλου των μεταφορών και όχι ανά φορτωτή.

Σ' αυτά τα διορθωτικά σημειώματα εκτός των συναλλαγών, αρκεί μόνο η αναγραφόμενη των στοιχείων των πελατών – δικαιούχων της έκπτωσης.

3.10 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΕ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

α) Για τις επαναλαμβανόμενες μεταφορές αγαθών με φορτηγά αυτοκίνητα από τον ίδιο φορτωτή σε έναν ή περισσότερους παραλήπτες και με την προϋπόθεση ότι τα κόμιστρα καταβάλλονται πάντα από το φορτωτή μπορεί να τηρείται θεωρημένο ημερολόγιο μεταφοράς και για να εκδίδεται μία μηνιαία θεωρημένη συγκεντρωτική φορτωτική ή μία μηνιαία διπλότυπη απόδειξη μεταφοράς για τις αστικές μεταφορές, η οποία θα εκδίδεται στο τέλος κάθε μήνα, αντί να εκδίδεται μία φορτωτική κατά φορτωτή και παραλήπτη.

β) Τι αναγράφεται σ' αυτήν: Δεν απαιτείται η αναγραφή των ειδών και την ποσοτήτων των μεταφορεμένων αγαθών, αντί δε των στοιχείων των παραληπτών αναγράφεται η ένδειξη «Διάφοροι» καθώς και οι αύξοντες αριθμοί των φορολογικών στοιχείων του φορτωτή. Στην περίπτωση που ο αριθμός αυτών είναι πολύ μεγάλος, αναγράφεται ο συνολικός αριθμός.

Όταν μεταφέρονται αγαθά ενός φορτωτή με Φ.Δ.Χ. που προορίζονται να παραδοθούν σε περισσότερους από έναν παραλήπτες. Μπορεί να εκδίδεται μία συγκεντρωτική φορτωτική κατά αποστολέα για κάθε μεταφορά, αντί της έκδοσης φορτωτικής κατά φορτωτή και

παραλήπτη, με την προϋπόθεση ότι το σύνολο κόμιστρο της μεταφοράς καταβάλλεται στο μεταφορέα από το φορτωτή. Ως φορτωτής νοείται το πρόσωπο που αναθέτει το έργο της μεταφοράς άρα είναι δυνατόν φορτωτής να είναι είτε ο αποστολέας, είτε ο παραλήπτης.

3.11 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ

Οι διεθνής οδικές μεταφορές διέπονται από την Σύμβαση της Γενεύης. Η σύμβαση αυτή είναι γνωστή ως CMR. Τα αγαθά σύμφωνα με την σύμβαση CMR συνοδεύονται από ένα δελτίο παράδοσης. Στο δελτίο αυτό αναγράφονται τα στοιχεία του αποστολέα του παραλήπτη, του μεταφορέα, η κοινή χρησιμοποιημένη περιγραφή των εμπορευμάτων, ο τρόπος συσκευασίας, ο αριθμός των δεμάτων, τα ειδικά σημεία αυτών, η ποσότητα και οι χρεώσεις που αφορούν την μεταφορά. Το Δελτίο παράδοσης εφαρμόζεται ως Διεθνής φορτωτική, αναφερόμενη ως CMR.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ. ο μεταφορέας που πραγματοποιεί διεθνείς μεταφορές, οδικές κ.α. πρέπει να εκδίδει γι' αυτές τις μεταφορές άλλα ισοδύναμα με προβλεπόμενα φορτωτικά έγγραφα, εφόσον αυτά προβλέπονται από διεθνές συμβάσεις στις οποίες έχει προσχωρήσει και η χώρα μας. Δηλαδή επιτρέπεται να εκδίδεται μία φορτωτική το περιεχόμενο της οποίας θα καλύπτει τόσο τις διάταξης του Κ.Β.Σ., όσο και των διεθνών συμβάσεων.

Από 1-10-92 και μετά εκδίδονται θεωρημένες διεθνείς συμβάσεις, δεν εξαιρούνται δηλαδή από την υποχρέωση θεώρησης.

Μέχρι 30-9-92 είχε γίνει δεκτό ότι οι φορτωτικές που αφορούσαν μεταφορές από το εσωτερικό στο εξωτερικό και αντίστροφα μπορούσαν να εκδίδονται αθεώρητες.

Δεν απαγορεύεται να συνεχιστεί η έκδοση αθεώρητων διεθνών φορτωτικών χωρίς αυτές να περιέχουν όλα τα δεδομένα μιας «ελληνικής» φορτωτικής με την προϋπόθεση ότι, κατά την είσοδο στην ελληνική επικράτεια ή κατά την παραλαβή του φορτίου με άλλο φορτηγό στην είσοδο της χώρας, θα εκδίδονται θεωρημένες φορτωτικές σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, με τα στοιχεία του παραλήπτη και το ποσό του κομίστρου για να συνοδευστούν νομικά τα αγαθά εντός της χώρας.

Θεωρημένες διεθνές μεταφορές έχουν την υποχρέωση να εκδίδουν και οι Διεθνείς Διαμεταφορείς καθώς και θεωρημένα τιμολόγια για το σύνολο των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Επίσης κάθε Φ.Δ.Χ. είναι υποχρεωμένο να τηρεί θεωρημένο ημερολόγιο μεταφοράς στο οποίο θα αναγράφεται ο αριθμός τεμαχίων έτοιμου προϊόντος όταν μεταφέρονται αυτά, ο οποίος αποτελεί το καθαριστικό στοιχείο υπολογισμού της αμοιβής. Για τη δικαιούμενη αμοιβή πρέπει να εκδίδεται συγκεντρωτική φορτωτική ή θεωρημένο τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών.

3.12 ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Έννοια: Καμποτάζ είναι οι μεταφορές αγαθών που γίνονται στην Ελλάδα από μεταφορείς εγκατεστημένους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Προϋποθέσεις για την λειτουργία Φορτηγού με Καμποτάζ

1. Φορτηγά που ανήκουν σε μεταφορές που είναι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας μας «Καμποτάζ» για προσωρινό χρονικό διάστημα. Η χρονική διάρκεια των μεταφορών αυτών ήταν κατ' αρχήν μέχρι 2 μήνες.

2. Οι μεταφορείς που πραγματοποιούν ενδομεταφορές στην Ελλάδα αποκτούν εγκατάσταση για τη φορολογία εισοδήματος, εκτός εάν προκύπτει διαφορετικά από τη σύμβαση αποφυγής διπλής φορολογίας που τυχόν έχει υπογραφεί με την χώρα προέλευσης των μεταφορών.
3. Κάθε πρόσωπο που ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελληνική Επικράτεια, ανεξάρτητης του χρόνου άσκησης της δραστηριότητας αυτής, υποχρεούνται να τηρεί και εκδίδει τα οριζόμενα για τη δραστηριότητα βιβλία και στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ., δηλαδή ο εκμεταλλευτής Φ.Δ.Χ. ως προς τα βιβλία πρέπει να τηρεί βιβλίο εσόδων – εξόδων και ως προς τα στοιχεία να εκδίδει φορτωτική για κάθε μεταφορά αγαθών.
4. Ειδικά, στην περίπτωση που δεν αποκτά εγκατάσταση στην Ελλάδα ο μεταφορέας ορίζει φορολογικό αντιπρόσωπο και τις φορτωτικές εκδίδει ο φορολογικός του αντιπρόσωπος.
5. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ. το πρώτο αντίτυπο της φορτωτικής συνοδεύει τα αγαθά αποτελεί το αποδεικτικό παράδοσης αυτών και φυλάσσεται μετά το τέλος της μεταφοράς από τον μεταφορέα ή το φορολογικό του αντιπρόσωπο κατά περίπτωση.
6. Διευκρινίζεται ότι αρμόδια Δ.Ο.Υ. για τη θεώρηση βιβλίων και Στοιχείων είναι η Δ.Ο.Υ. στην περιοχή της οποίας δηλώνει εγκατάσταση ο εκμεταλλευτής του αλλοδαπού Φ.Δ.Χ. ή ο φορολογικός του αντιπρόσωπος.
7. Στην περίπτωση που ο εκμεταλλευτής του αλλοδαπού Φ.Δ.Χ. δεν έχει κατοικία, γραφείο, εγκατάσταση ή εκπροσώπηση στην Ελλάδα και πραγματοποιεί παράνομες μεταφορές εντός της Ελληνικής Επικράτειας αρμόδιος προϊστάμενος Δ.Ο.Υ. είναι της Δ.Ο.Υ. στην αρμοδιότητα του οποίου διαπιστώνεται η παράβαση.
8. Ο κάτοχος της άδειας Καμποτάζ ή ο φορολογικός του αντιπρόσωπος υποβάλλει δηλώσεις έναρξης και διακοπής δραστηριότητας.

Δικαιολογητικά αποτελούν για τον ίδιο αλλοδαπό μεταφορέα η ειδική άδεια Καμποτάζ επίσημα μεταφρασμένη όταν έχει χορηγηθεί και το πιστοποιητικό της αρμόδιας φορολογικής αρχής της χώρας προέλευσης.

9. Σημειώνεται ότι δεν απαιτείται ασφαλιστική ενημερότητα ή έγγραφα σε ασφαλιστικό φορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4. ΙΔΙΟΤΥΠΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (I.M.E.)

4.1 ΕΝΝΟΙΑ I.M.E.

Σήμερα πολλά φορτηγά εντάχθηκαν στις I.M.E. σύμφωνα με το Ν. 383/76. Η μορφή της I.M.E. επινοήθηκε με την προϋπόθεση να ανταποκρίνεται στην ψυχολογία του Έλληνα αυτοκινητιστή, ο οποίος δεν επιθυμεί να αφήσει το αυτοκίνητο του, που πολλές φορές όντας το μοναδικό περιουσιακό του στοιχείο, θέλει να το αισθάνεται αποκλειστικά δικό του με την στενή έννοια του ορού.

4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΤΗΣ I.M.E.

Είναι ότι δεν συνεισφέρετε σε αυτήν το αυτοκίνητο κατά κυριότητα ή έστω κατά την χρήση, αλλά αρκεί η εισφορά μόνο του δικαιώματος εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου. Με τον νόμο 383/76 δόθηκαν ισχυρά οικονομικά κίνητρα όπως φορολογικές απαλλαγές, δανειοδοτήσεις κ.λ.π. και άλλα πλεονεκτήματα για όσους αυτοκινητιστές θα εντάσσονταν σε μεταφορικές εταιρίες.

Οι περισσότεροι αυτοκινητιστές με την ένταξη τους στις I.M.E. «πληρούν το γράμμα του νόμου» για να απολαμβάνουν όποια πλεονεκτήματα παρέχει ο Ν 383/76. Ο μεγαλύτερος αριθμός των αυτοκινητιστών φαίνεται απρόθυμος να προσαρμοσθεί σε μία εργασία που απαιτεί να προσαρμοσθεί σε μια εργασία που απαιτεί νέα νοοτροπία όπως αυτή στο πλαίσιο των μεταφορικών επιχειρήσεων, όπως επιδιώκει ο νόμος.

Σαν βασική αιτία για το παραπάνω μπορεί να θεωρηθεί η ειδική ψυχολογία των αυτοκινητιστών. Οι αυτοκινητιστές θέλοντας να μην χάσουν το αυτοκίνητο τους, που αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μέρος του εαυτού τους υποστηρίζουν ότι με το να μετατρέψουν το αυτοκίνητο τους σε μετοχές δεν θα έχουν ουσιαστικά τίποτα.

Ακόμη η μέχρι τώρα εμπειρία απόδειξε ότι μία επιχείρηση που διοικείται από ένα μόνο οδικό μεταφορέα εμπορευμάτων μπορεί να υστερεί σε οργάνωση συγκριτικά με τις άλλες επιχειρήσεις οδικών μεταφορών αλλά παρουσιάζει μεγαλύτερη ευελιξία και όσον αφορά το πρόβλημα της έλλειψης οργανώσεως, αντιμετωπίζεται από την ύπαρξη των επιχειρήσεων διαμεταφοράς.

Συμπέρασμα απ' τα παραπάνω είναι ότι είναι δύσκολο οι οδικές μεταφορές να οργανωθούν και να μετατραπούν σε επιχειρήσεις μεταφορών. Αρκετοί είναι αυτοί που εντάσσονται σ' αυτές τις εταιρίες μόνο και μόνο για να εξασφαλίσουν τα προνόμια – οικονομικά και άλλα που προσφέρει ο Ν. 383/76.

4.3 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ Ι.Μ.Ε.

Εταιρικό κεφάλαιο: Το εταιρικό κεφάλαιο βάσει του Ν. 383/76 αποτελείται από εταιρικά μερίδια που κάθε ένα έχει αξία τουλάχιστον 3 ευρώ περίπου ανά τόνο μικτού βάρους του συμμετέχοντος φορτηγού αυτοκινήτου. Το κεφάλαιο αυτό καταβάλλεται σε μετρητά κατά τη σύσταση της εταιρίας και κάθε εταιρικό μερίδιο αντιπροσωπεύει μία εταιρική ψήφο.

Λήψη αποφάσεων: γίνεται από τη γενική συνέλευση με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνόλου των εταιρικών μεριδίων.

Κάθε έτερος υποχρεούται να συνεισφέρει: στην εταιρία τις πιο κάτω παροχές που θεωρούνται ουσιώδες για τη συμμετοχή του:

1. το δικαίωμα εκμετάλλευσης του φορτηγού αυτοκινήτου με το οποίο ο συμμετέχει σ' αυτή, καθ' όλη τη διάρκεια της εταιρικής σχέσης. Μπορεί να κρατάει όμως όλα τα υπόλοιπα δικαιώματα που έχει σ' αυτό όπως κυριότητα και νομή.
2. τη διάθεση κατά αποκλειστικότητα, στην εταιρία του φορτηγού αυτοκινήτου σε τέλεια κατάσταση, καθ' όλη τη διάρκεια της εταιρικής σχέσης.

Αν κάποιες από τις παραπάνω υποχρεώσεις του εταίρου δεν τηρηθούν, αυτός πέρα από τις προβλεπόμενες από το καταστατικό κυρώσεις αποβάλλεται από την Ι.Μ.Ε. μετά από απόφαση της γενικής συνέλευσης.

4.4 ΣΚΟΠΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Μ.Ε.

Μέχρι την ψήφιση του Ν. 383/76 σύμφωνα με τον οποίο ιδρύθηκαν οι Ι.Μ.Ε., το καθεστώς των Διεθνών Οδικών Μεταφορών διέπονταν από το Ν. 936/1953 «περί τίτλων κυριότητας», ταξινομήσεως άδειας κυκλοφορίας και φορολογίας αυτοκινήτων, ο οποίος είχε ξεπερασθεί στη πράξη.

Μέχρι τότε οι Διεθνείς Οδικές μεταφορές γινόταν από Μεταφορικές Εταιρίες και μεμονωμένους αυτοκινητιστές. Ειδικά οι δεύτεροι ήταν τελείως ανοργάνωτοι, δούλευαν με πολύ χαμηλά κόμιστρα και οι διαμεταφορείς έπαιρναν το μεγαλύτερο ποσοστό των κερδών.

Προσπάθεια της Πολιτείας ήταν η δημιουργία ενός είδους συνεταιρισμών με την μορφή των Ι.Μ.Ε., ώστε με την ένωση των μεμονωμένων αυτοκινητιστών (μέσα από το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό της εταιρίας) να πετύχουν τη καλύτερη εκμετάλλευση των φορτηγών αυτοκινήτων τους, μείωση του κόστους

λειτουργία τους, ενιαία πολιτική κομίστρων και την προώθηση μεταφορών στην Ελλάδα.

4.5 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΜΙΑΣ Ι.Μ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ

4.5.1 Σκοπός εσωτερικού κανονισμού

Σκοπός του εσωτερικού κανονισμού που η έκδοση του είναι υποχρεωτική με βάση το καταστατικό της εταιρίας είναι η ουσιαστική ρύθμιση των υφισταμένων προβλημάτων μεταξύ εταιρίας και εταίρων κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δεσμεύει όλα τα αυτοκίνητα και να εξασφαλίζει δικαιοσύνη, ίση κατανομή της εργασίας αλλά και ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις σ' όλους τους εταίρους. Η έγκριση του από την πλειοψηφία της συνέλευσης των εταίρων θα σημαίνει την πλήρη αποδοχή και εφαρμογή του από όλους ανεξάρτητα, συμφωνούντες ή μη, όπως ορίζει το καταστατικό.

4.5.2 Υποχρεώσεις εταιρίας

Πρωταρχική υποχρέωση της εταιρίας απέναντι στους εταίρους είναι, όπως προβλέπει το καταστατικό, η εξασφάλιση εργασίας σε όλους τους εταίρους. Έτσι λοιπόν ο διαχειριστής σε συνεργασία με τον υπάλληλο είναι υποχρεωμένοι να ψάχνουν για εργασία αν η υπάρχουσα δεν επαρκεί για τα αυτοκίνητα της εταιρίας και να ενημερωθούν στη συνέχεια τη γενική συνέλευση για τις συνθήκες κάθε εργασίας έτσι ώστε να εάν αυτές ανταποκρίνονται στις απαιτούμενες να προχωρούν στο κλείσιμο της.

Επίσης ο διαχειριστής σαν υπεύθυνος της εταιρίας είναι υποχρεωμένος να μεριμνά για την καλή διατήρηση του ονόματος της εταιρίας και να ενεργεί με όλα τα νόμιμα μέσα για την περαιτέρω

ανύψωση του. Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος ακόμη και για την επίβλεψη της τοποθέτησης αυτοκινήτων στην σωστή τους σειρά και στην αποφυγή λάθους από μέρους του υπαλλήλου.

Για την επίβλεψη της πιστής τήρησης του εσωτερικού κανονισμού υποχρεούται η εταιρία να δημιουργήσει 3μελή αιρετή επιτροπή που θα συνεδριάζει ανά δίμηνο. Στην επιτροπή αυτή θα αναφέρονται λεπτομερώς από τον διαχειριστή οι παραβάσεις και το ύψος της ποινής που προτείνει να επιβληθεί. Η επιτροπή θα κρίνει και ανάλογα θα αποφασίζει για την έγκριση της ποινής. Σε περίπτωση που μέλος της επιτροπής είναι ο ίδιος ο παραβάτης δεν έχει δικαίωμα κρίσης στην δική του υπόθεση στην οποία θα αντικατασταθεί από ένα αναπληρωματικό μέλος.

Το καταστατικό δεσμεύει την εταιρία και τους εταίρους να ασφαλίζουν τα αυτοκίνητα τους και τα μεταφερόμενα προϊόντα. Η ασφάλιση των προϊόντων είναι υποχρεωτική και πραγματοποιείται με έξοδα της εταιρίας. Με τον τρόπο αυτό και τα αυτοκίνητα θα εξασφαλίζονται αλλά και τα κέρδη δεν θα υπάρχουν για φορολογία από την εφορία.

4.5.3 Υποχρεώσεις – Δικαιώματα εταίρων

Κάθε εταίρος είναι υποχρεωμένος να έχει το φορτηγό με το οποίο συμμετέχει στην εταιρία έτοιμο από κάθε άποψη, ανά πάσα στιγμή σε όλη την διάρκεια της εταιρίας.

Ένα αυτοκίνητο παίρνει σειρά για φόρτωση από την στιγμή που φθάνει άδειο στην εταιρία. Για να τηρείται όμως σωστά η σειρά και να αποφεύγονται τα λάθη, κάθε έτερος είναι υποχρεωμένος μόλις φτάσει στην εταιρία να παρουσιασθεί στην εταιρία αυτοπροσώπως.

Κανένας έτερος δεν έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να φορτώσει ή να κάνει διακρίσεις μεταξύ των φορτίων ή να διαφωνεί με την τιμή των φορτίων των μεταφορά των οποίων έχει αναλάβει αποκλειστικά το γραφείο. Εφόσον η συμφωνία έχει κλειστεί εκ των προτέρων είναι υποχρεωμένοι να φορτώνουν όλοι. Απαράδεκτο φαινόμενο αποτελεί η καθυστέρηση της πληρωμής της μηνιαίας εισφοράς στο γραφείο. Πρέπει να τονιστεί ότι μ' αυτά τα χρήματα το γραφείο αντιμετωπίζει τα έξοδα του και δεν είναι δυνατόν να καθυστερούν την καταβολή τους ούτε για 1 μήνα. Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού θα πρέπει υποχρεωτικά κάθε έτερος να παραδίδει στον υπάλληλο μία φορτωτική προς εξόφληση απ' όπου θα κρατείται η εισφορά. Κάθε έτερος είναι υποχρεωμένος να εξοφλεί τις υποχρεώσεις του μέχρι της 20^{ης} κάθε τρέχοντος μήνα για τον προηγούμενο μήνα. Μετά την ημερομηνία αυτή θα επιβάλλονται ποινές.

Εκτός των υποχρεώσεων τους οι έτεροι έχουν και δικαιώματα απέναντι της εταιρίας. Κάθε έτερος που θεωρεί τον εαυτό του αδικημένο έχει δικαίωμα να ζητήσει τις απαραίτητες εξηγήσεις από τους εντεταλμένους για την τήρηση των παραπάνω και σε περίπτωση που δεν τον ικανοποιούν ή ακόμα κι' αν αποδείξεις για το αντίθετο δικαιούνται να ζητήσει την έκτακτη σύγκληση της γενικής συνέλευσης των εταίρων για την αποκατάσταση της εις βάρος του αδικία.

4.5.4. Ποινές – κυρώσεις

Σύμφωνα με το καταστατικό για την πιστή τήρηση των παραπάνω όπως και για την ομαλή λειτουργία της εταιρίας, κάθε παράβαση των ανωτέρω θα επιφέρει ποινές κατά των παραβατών. Οι ποινές που θα επιβάλλονται είναι χάσιμο της σειράς των φορτηγών καθώς και χρηματικά πρόστιμα. Η ποινή του χάσιμου της σειράς επιβάλλεται από

τον διαχειριστή ενώ για τα χρηματικά πρόστιμα και καταβολή του παραβάτη από την εταιρία από την πειθαρχική επιτροπή.

Τα πρόστιμα που θα επιβάλλονται κατά περιπτώσεις θα κατατίθενται σε ειδικό λογαριασμό στην τράπεζα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των ασφαλειών των εμπορευμάτων ή για την αγορά περιουσιακών στοιχείων για την εταιρία.

Υπεύθυνοι για την πιστή τήρηση του εσωτερικού κανονισμού είναι κατά πρώτο λόγο ο διαχειριστής και κατά δεύτερο όλοι οι έτεροι από την στάση των οποίων θα εξαρτηθεί η ομαλή λειτουργία της εταιρίας.

Για κάθε περίπτωση που θα προκύψει και που δεν αναφέρεται στον εσωτερικό κανονισμό υπεύθυνη να αποφασίζει η γενική συνέλευση των εταιριών όπου θα έρχεται το θέμα με εισήγηση του διαχειριστή

Αφού συνταχθεί ο εσωτερικός κανονισμός και γίνει δεκτός (κατά πλειοψηφία και ομόφωνα) υπογράφεται.

4.6 ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (I.M.E.).

1. Άδεια κυκλοφορίας

Βάσει του Ν. 383/76, αυτοκίνητο που θέλει να εκτελέσει διεθνή οδική μεταφορά θα πρέπει να είναι ενταγμένο σε I.M.E. και πάνω στην άδεια κυκλοφορίας θα πρέπει να υπάρχει θεώρηση από την αρμόδια υπηρεσία Συγκοινωνιών.

Εξαιρούνται τα φορτηγά ψυγεία (αυτό δεν υποχρεωμένα να ενταχθούν σε I.M.E.).

2. Πιστοποιητικό καταλληλότητας

Αυτό χορηγείται από το κέντρο τεχνικού ελέγχου οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) απ' όπου είναι υποχρεωμένα τα φορτηγά αυτοκίνητα να

περνούν από το μηχανολογικό και μηχανικό έλεγχο. Μαζί με το πιστοποιητικό χορηγείται και το ειδικό σήμα όπου επικολλάται στην πινακίδα του αυτοκινήτου.

3. Τρίπτυχο από την Ε.Λ.Π.Α.

Το τρίπτυχο αυτό χορηγείται απ' την Ε.Λ.Π.Α. και είναι διαφορετικό για κάθε ταξίδι και θεωρείται το «διαβατήριο» του αυτοκινήτου. Μέσα αναφέρεται ότι μη κινητό και μη εμπορεύσιμο υπάρχει στο αυτοκίνητο. (π.χ. κλιματιστικό, στερεοφωνικό κ.λ.π.).

4.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.

α) Με την κάλυψη TIR

Το αυτοκίνητο – φορτηγό αφού εφοδιαστεί με την ανάλογη άδεια κυκλοφορίας, πιστοποιητικό καταλληλότητας, τρίπτυχο Ε.Λ.Π.Α., Διεθνή ασφάλεια αυτοκινήτου, μπορεί να εκτελέσει Διεθνή μεταφορά χρησιμοποιώντας άδεια Ε.Δ.Υ.Μ.

Οι άδειες Ε.Δ.Υ.Μ. χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών, σε επιχειρήσεις Διεθνών Μεταφορών.

Από τον εξαγωγέα κατατίθεται στο Τελωνείο εξαγωγής η διασάφηση εξαγωγής. Αυτή εκδίδεται σε 3 αντίτυπα: το ένα για παραστατικό, το δεύτερο για άδεια φόρτωσης και το τρίτο για το Μ.Η.Κ.Υ.Ο.

Γίνεται έλεγχος της διασάφησης για τυχόν δασμούς, τέλη, φορτώνεται το εμπόρευμα, ενημερώνεται το δηλωτικό του βιβλίο TIR, προσαρτούνται τιμολόγιο εμπορευμάτων και φορτωτική.

Επίσης δίνεται πιστοποιητικό καταλληλότητας του εμπορεύματος από τις αρμόδιες υγειονομικές υπηρεσίες.

Μετά την αναχώρηση του αυτοκινήτου φθάνει στο τελωνείο εξαγωγής όπου σφραγίζεται από αυτό το βιβλίο E.Δ.Υ.Μ.

Στη συνέχεια στο τελωνείο εισαγωγής χρεώνεται το βιβλίο TIR και κρατείται το πρώτο του φύλλο σε αναμονή τακτοποίησης και παράδοσης του φορτίου. Όταν το αυτοκίνητο φθάσει στο τελωνείο προορισμού στέλνεται το δεύτερο φύλλο του βιβλίου TIR στο τελωνείο εισαγωγής, στο οποίο αναφέρεται ο τελωνειακός διακανονισμός του φορτίου.

β) Υπό την κάλυψη της κοινοτικής εγγύησης (Τε)

Η μεταφορά σε αυτή την περίπτωση μπορεί να γίνει με άδεια διμερούς σύμβασης ή με βιβλίο E.O.K. Η όλη διαδικασία είναι ίδια με τα παραπάνω με μόνη διαφορά της συμπλήρωσης του βιβλίου Τε αντί του TIR.

• Παραβάσεις και κυρώσεις

Οι Μεταφορικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται στους νόμους και τις διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές και την κυκλοφορία των φορτηγών αυτοκινήτων. Τυχόν παραβάσεις επιφέρουν κυρώσεις.

Ανεξάρτητα απ' τις κυρώσεις που επιβάλλονται, είναι δυνατόν με πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών να επιβάλλεται η ακύρωση του δικαιώματος εκτέλεσης Διεθνών Μεταφορών από 3 έως 12 μήνες ανεξάρτητα από το ύψος της παράβασης.

4.8 ΤΡΟΠΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ Ι.Μ.Ε. ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΥΤΩΝ

1. Οι ιδιότυπες Μεταφορικές επιχειρήσεις (I.M.E.) του Ν. 383/76 που εκμεταλλεύονται φορτηγά αυτοκίνητα Δ.Χ. ιδιοκτησίας τους ή ιδιοκτησίας τρίτων συντάσσουν περιοδική εκκαθάριση και επιδίδουν

προσωρινή δήλωση κάθε μήνα με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η περιοδική εκκαθάριση περιλαμβάνει τα πάσης φύσεως ακαθάριστα έσοδα των Ι.Μ.Ε. της φορολογικής περιόδου που αφορά και τον αναλογούντα φόρο καθώς και τον εκπιπτόμενο φόρο.

2. Οι παραπάνω μεταφορικές επιχειρήσεις (Ι.Μ.Ε.) εκδίδουν το αργότερο μέχρι τη δέκατη ημέρα κάθε μήνα, με ημερομηνία έκδοσης την τελευταία ημέρα του προηγούμενου μήνα, θεωρημένη από τον αρμόδιο Οικονομικό έφορο εκκαθάριση, στην οποία αναγράφονται τα ακαθάριστα έσοδα και οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκε το μήνα που αφορά.

Στην ίδια εκκαθάριση αναγράφονται εκτός από τα στοιχεία που προβλέπονται ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, το όνομα του ιδιοκτήτη ή στην περίπτωση περισσότερων συνιδιοκτητών τα ονόματα όλων και ξεχωριστά το όνομα ενός συνιδιοκτήτη που θα ορίζεται ως εκπρόσωπος, το διανεμόμενο μέρος κατά φορτηγό για το μήνα που αφορά η εκκαθάριση και ανάλογων στο μέρος αυτό φόρος. Άμεσης μετά την έκδοση της η πιο πάνω εκκαθάριση αποστέλλεται στον ιδιοκτήτη ή εκπρόσωπο του αυτοκινήτου που αφορά και αποτελεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Φ.Σ. το φορολογικό στοιχείο κτήσης του μερίσματος για τον ιδιοκτήτη και απόδοσης για την Ι.Μ.Ε.

3. Ο ιδιοκτήτης του φορτηγού αυτοκινήτου ή ο εκπρόσωπος των συνιδιοκτητών προκειμένου περί συνιδιοκτησίας, υποχρεούται βάσει του άρθ. 3 Κ.Β.Σ. να τηρεί βιβλία Β' κατηγορίας (εσόδων – εξόδων) στο οποίο καταχωρεί εκτός από τα στοιχεία που προβλέπει το άρθρο 5 του Κ.Φ.Σ. το λαμβανόμενο μέρος, τον αναλογούντα φόρο, τις λειτουργικές δαπάνες του αυτοκινήτου για τις όποιες έχουν εκδοθεί στοιχεία στο όνομα του και σε ιδιαίτερη στήλη του εκπιπτόμενο ΦΠΑ.

Τα παραπάνω πρόσωπα συντάσσουν περιοδική εκκαθάριση και επιδίδουν προσωρινή δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 31 του Ν 1642186 και με την υπ' αριθ. Π 738/723/30.1.87 απόφαση του Υπουργού

Οικονομικών ανά μήνα για την περιοχή του νομού Αττικής εξαιρούμενων των νήσων ή ανά δίμηνο για τη λοιπή Ελλάδα.

Η δήλωση αυτή περιλαμβάνει σαν εκροές το βάσει της μηνιαίας εκκαθάρισης μέρισμα του αυτοκινήτου με τον αναλογούντα και αναγραφόμενο σ' αυτήν φόρο και σαν εισροές τις λειτουργικές δαπάνες του αυτοκινήτου για τον ίδιο μήνα, με τον αναλογούντα σ' αυτές εκπιπτόμενο φόρο.

4. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της κυβερνήσεως.

- **Θεώρηση βιβλίων και στοιχείων σε Ι.Μ.Ε.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 383/76 η Ι.Μ.Ε. διέπεται από τη νομοθεσία των εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) και αποκτά νομική προσωπικότητα από της δημοσιεύσεως περιλήψεως του καταστατικού της στο δελτίο Α.Ε. και Ε.Π.Ε. Συνεπώς, τα βιβλία και στοιχεία, όπως φορτωτικές, διορθωτικά σημειώματα κ.λ.π., της Ι.Μ.Ε. τηρούνται και εκδίδονται στο όνομα της και όχι στο όνομα καθενός φυσικού προσώπου αυτοκινητιστή μέλους της Ι.Μ.Ε.

- **Φορτωτικές Ι.Μ.Ε. ή συνεταιρισμών μεταφοράς.**

Οι μεταφορικές επιχειρήσεις ή συνεταιρισμοί που συστάθηκαν και λειτουργούν νόμιμα, πρέπει να εκδίδουν φορτωτικές στο όνομα τους και όχι στο όνομα του κάθε αυτοκινητιστή.

Οι Ι.Μ.Ε. πρέπει να θεωρούν τόσες σειρές φορτωτικών εγγράφων, ότι και τα φορτηγά που ανήκουν σ' αυτήν.

- **Χρησιμοποίηση από την Ι.Μ.Ε. για μεταφορές αυτοκίνητα τρίτων.**

Μια Ι.Μ.Ε. έχει την δυνατότητα να έλθει σε συμφωνία με μία οποιαδήποτε επιχείρηση για να μεταφέρει για λογαριασμό της αγαθά και να μην επαρκούν τα αυτοκίνητα που διαθέτει, με αποτέλεσμα να έρχεται

σε συμφωνία με αυτοκίνητα τρίτων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της. Στην περίπτωση αυτή η Ι.Μ.Ε. λειτουργεί ως μεταφορικό γραφείο. Από τις φορολογικές διατάξεις αυτό δεν απαγορεύεται.

- **Μεταφορές αγαθών από μέλος Ι.Μ.Ε.**

Από τις φορολογικές διατάξεις δεν απαγορεύεται να διενεργεί μεταφορές για δικό του λογαριασμό μέλος Ι.Μ.Ε., κατά παράβαση των διατάξεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή συμβατικός του υποχρεώσεων. Υποχρεούνται βέβαια κανονικά σε έκδοση φορτωτικών. Αυτό συμβαίνει γιατί το φορολογικό δικαίωμα του Δημοσίου υφίσταται επί κερδών που πραγματοποιούνται από πρόσωπα στα οποία απαγορεύεται η άσκηση επαγγέλματος ή αυτό είναι ασυμβίβαστο προς την ιδιότητα των.

- **Τι γίνεται στην περίπτωση μη έκδοσης φορτωτικών από Φ.Δ.Χ. που είναι ενταγμένο σε Ι.Μ.Ε.**

Όταν η σύμβαση καταρτίζεται μεταξύ της Ι.Μ.Ε. και του πελάτη – φορτωτή, η Ι.Μ.Ε. πρέπει να εκδίδει τα φορτωτικά έγγραφα, στο όνομα της. Άρα, στην περίπτωση αυτή, η Ι.Μ.Ε., ως υπόχρηη για την έκδοση των φορτωτικών εγγράφων έχει τις ευθύνες που απορρέουν από τις φορολογικές διατάξεις και συνεπώς για παραβάσεις του Κ.Β.Σ. που αφορούν τη μη έκδοση ή τη μη σύννομη έκδοση των φορτωτικών εγγράφων, επιβάλλονται σε βάρος της τα πρόστιμα του Κ.Β.Σ.

Στην περίπτωση όμως που ο αυτοκινητιστής μέλος της Ι.Μ.Ε., ενεργεί μεταφορά για λογαριασμό του τότε είναι ο ίδιος υπόχρεος για την έκδοση των φορτωτικών εγγράφων, συνεπώς οι παραβάσεις του Κ.Β.Σ. καταλογίζονται σε βάρος του.

4.9 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ

- Οι αυτοκινητιστές θεωρούν μεγάλη μηνιαία εισφορά στο Τ.Σ.Α. Δηλαδή η αγορά αυτοκινήτου ασφαλιζεται στο Τ.Σ.Α. Ο αγοραστής αυτοκινήτου μπορεί να το δανείσει σε κάποιο άλλο πρόσωπο, με την προϋπόθεση να βγάλει ένα δικαιολογητικό στο όνομα του δανειστεί και να τον ορίσει νομότυπο. Η περίπτωση αυτή συμβαίνει γιατί ο αγοραστής μπορεί να απασχολείται και σε άλλη δουλειά, όχι όμως στο δημόσιο. Κατόπιν πηγαίνουν σε άλλο ασφαλιστικό ταμείο όπως Τ.Ε.Β.Ε. – Ι.Κ.Α. κ.τ.λ. Οι αυτοκινητιστές πληρώνουν ασφαλιστική εισφορά που καλύπτει το κράτος καθώς και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, η οποία παρέχεται από το Ι.Κ.Α.

Το καθεστώς ασφάλισης για τους νέους αυτοκινητιστές αρχίζει πριν τις 1/1/93 δηλαδή από τότε που δεν έχει πραγματοποιήσει κανένα ημερομίσθιο.

Αν κάποιος αυτοκινητιστής καθυστερήσει να πληρώσει δικαιούται να πληρώσει τον επόμενο μήνα και πρόσθετα τέλη.

Αν όμως, καθυστερήσει 6 μήνες του στέλνει η ασφαλιστική εταιρία ειδοποίηση και γίνεται υποβολή μήνυσης σε περίπτωση ανυπακοής, γιατί η καθυστέρηση πληρωμών θεωρείται ποινικό αδίκημα. Αν εξοφλήσει έγκαιρα καλώς, αν όχι γίνεται κατάσχεση του αυτοκινήτου. Στην Ελλάδα σήμερα ένα Φ.Δ.Χ. αν δεν έχει καταθέσει τις πινακίδες κυκλοφορίας του θεωρείται ότι δουλεύει και ο αυτοκινητιστής είναι αναγκασμένος να πληρώνει εισφορές στο Τ.Σ.Α., φόρους και τέλη κυκλοφορίας άσχετα με το αν το χρησιμοποιεί ή όχι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Νόμος 383/76

ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 383/76

Βασική επιδίωξη του νόμου όπως τονίζεται στην εισαγωγή της εισηγητικής του έκθεσης είναι η καλύτερη δομή και διάρθρωση των εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται με Φ.Α.Δ.Χ.

Κύριοι στόχοι του νόμου αυτού όπως αναφέρονται στην εισηγητική του έκθεση είναι:

- * Η επιδίωξη δημιουργίας οργανωμένων σοβαρών επιχειρήσεων μεταφορών και αντίστοιχα η μείωση του αριθμού των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ώστε οι φορείς του μεταφορικού έργου να είναι δυνατόν να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό.
- * Η προοδευτική προσαρμογή της οργάνωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας μας προς τα ισχύοντα και εφαρμοζόμενα στην Ε.Ο.Κ.

Ειδικότερα όπως δηλώνουν αυτοκινητιστικοί κύκλοι, ο νόμος φαινόταν να έχει τις παρακάτω θετικές προβλέψεις:

1. Καλύπτει και αναγνωρίζει κατά αποκλειστικότητα στις μεταφορές τον επαγγελματία αυτοκινητιστή.
2. Εξασφαλίζει πλήρως τον Έλληνα επαγγελματία αυτοκινητιστή και τον διευκολύνει στην επιλογή της μορφής της επαγγελματικής του δραστηριότητας.
3. Φροντίζει ώστε ακόμα και στις περιόδους αιχμής των διεθνών μεταφορών το μεταφορικό έργο να παραμένει αποκλειστικά στις ελληνικές επιχειρήσεις.

4. Αναγνωρίζει πλήρως σαν ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες τις σημερινές κοινοπραξίες.
5. Παρέχει στους μεταφορείς φορολογικές και άλλες διευκολύνσεις και καθιερώνει κίνητρα για την ανάπτυξη υγιών μεταφορικών επιχειρήσεων.

Μια προσεκτική ανάγνωση του νόμου σε συνδυασμό με κείμενα εισηγητών και εμπνευστών του δείχνει ότι αυτός σκόπευε στην επίτευξη των παρακάτω στόχων.

1. Την ικανοποιητική σύνδεση των περιφερειών της χώρας με τους βασικούς πόλους (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα), όπως και των πόλεων μεταξύ τους με μεταφορικές συνδέσεις υψηλού επιπέδου .
2. Την δημιουργία νέων πόλων ανάπτυξης, καθόσον το σύστημα μεταφορών αποτελεί σπουδαίο παράγοντα λόγω κύρια του αυτόνομου αναπτυξιακού του ρόλου. Αυτό δεν αποκτά ιδιαίτερη σημασία παρούσα αναπτυξιακή φάση της χώρας που χαρακτηρίζεται από έντονη προσπάθεια περιφερειακής ανάπτυξης.
3. Την σύνδεση με το χώρο της Ε.Ο.Κ.
4. Την συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων και περαιτέρω της εξαγωγής συμπερασμάτων, που θα χρησιμεύσουν στην δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών, που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες οι οποίες μεταβάλλονται συνέχεια σε μια ταχέως αναπτυσσόμενη και αναδιαρθρούμενη οικονομία.
5. Την δημιουργία ενός αποτελεσματικού μηχανισμού για την συνεχή παρακολούθηση και ανάλυση της λειτουργίας και απόδοσης του συστήματος μεταφορών και ως εκ τούτου την δυνατότητα ενός μακροχρόνιου προγραμματισμού.
6. Την αρμονική συνεργασία των διαφόρων μέσων μεταφοράς με αποτέλεσμα την οικονομική κατανομή του έργου.

7. Την βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών ιδιαίτερα ως προς την ταχύτητα και την ασφάλεια με ταυτόχρονη συγκράτηση του κόστους μεταφοράς σε λογικά επίπεδα.
8. Την μείωση των δυσμενών επιδράσεων του συστήματος των μεταφορών στα έργα υποδομής (οδικό δίκτυο) και του περιβάλλοντος γενικότερα.
9. Την εξασφάλιση των μέσων με τα οποία οι εργαζόμενοι και πραγματικά μοχθούντες για την μεταφορά θα κατοχυρώσουν το δίκαιο κέρδος που τους ανήκει.
10. Την δημιουργία ορθολογικής φορολογικής και δασμολογικής πολιτικής που θα αμβλύνει τις αποκλίσεις μεταξύ επιχειρησιακού και κοινωνικού κόστους σε συνδυασμό με την εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική.
11. Την δημιουργία τέτοιων συνθηκών ώστε να σταματήσουν να υπάρχουν ανοργάνωτα μεταφορικά γραφεία. Οι μεμονωμένοι μεταφορείς προσπαθούν ο καθένας χωριστά, να επιβιώσουν επαγγελματικά στηριζόμενοι συχνά πάνω σε μια εντελώς αντιορθολογική εκμετάλλευση. Συνέπεια αυτού είναι η αδυναμία διενέργειας των εμπορευματικών μεταφορών με την απαιτούμενη συναίσθηση ευθύνης. Επίσης γίνεται σπατάλη πραγματικού κεφαλαίου κυρίως λόγω της φθοράς του τροχαίου υλικού εξαιτίας του εξαντλητικού ανταγωνισμού, που δεν επιτρέπει την σωστή συντήρηση των οχημάτων, και της άσκοπης κατανάλωσης υγρών καυσίμων λόγω του μεγάλου αριθμού κενών διαδρομών.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 383/76

Στο πρώτο άρθρο του νόμου δίνεται αρχικά ο ορισμός των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και γίνεται η διάκριση τους σε πέντε

κατηγορίες ανάλογα με τον χώρο που αυτές διενεργούνται ή με το ωφέλιμο βάρος του αυτοκινήτου:

1. **Διεθνείς** που διενεργούνται με αυτοκίνητα από την ημεδαπή προς την αλλοδαπή και αντίστροφα.
2. **Εθνικές** που διενεργούνται σε ολόκληρη την χώρα.
3. **Νομαρχιακές** που διενεργούνται μέσα στο νομό που βρίσκεται και η έδρα του αυτοκινήτου.
4. **Μικροφορτίων** που διενεργούνται σε ολόκληρη την χώρα με φορτηγά αυτοκίνητα ωφέλιμου φορτίου μέχρι έξι (6) τόνων ή μικτού βάρους μέχρι δέκα (10) τόνων.
5. **Ειδικές** που διενεργούνται προς την αλλοδαπή και αντίστροφα ή μέσα σε ολόκληρη την χώρα ή τμήμα αυτής με αυτοκίνητα κατασκευασμένα ή διασκευασμένα κατάλληλα για εξειδικευμένες μεταφορές ή χρήσεις ήτοι ψυγεία, βυτιοφόρα, γενικά γερανοφόρα, καθώς και άλλοι τύποι οχημάτων που δεν είναι γνωστοί σήμερα.

Διακρίνονται τρεις βασικοί τύποι εταιρειών ανάλογα με την νομική τους μορφή:

1. Οι **εμπορικές εταιρείες** που έχουν νομική προσωπικότητα στις οποίες εισφέρεται η κυριότητα ή μόνο η χρήση Φ.Α.Δ.Χ. (κυρίως αυτές που έγιναν με τον νόμο 1060/71).
2. Η **Ιδιότυπος Μεταφορική Εταιρεία (Ι.Μ.Ε.)** που αποτελεί νεωτερισμό του 383.
3. Οι **ατομικές επιχειρήσεις** καθώς και οι "εν κοινωνία δικαιώματος" συνιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς.

Και στο νόμο 383/76 όπως και στο 1060/71 υπάρχει η διάταξη για το κατώτατο όριο των 200 τόνων μικτού βάρους που θα πρέπει να έχουν οι εταιρείες κατά τον χρόνο της συστάσεως τους. Στην Ελλάδα το έργο

της μεταφοράς εμπορευμάτων οδικά έναντι κομίστρου, ή βάσει συμβάσεως μισθώσεως, εκτελείται αποκλειστικά από επαγγελματίες αυτοκινητιστές, προνόμιο που και ο 383/76 δεν έθιξε.

Έτσι όπως όριζε στο πρώτο του άρθρο ο νόμος αυτός, επαγγελματίας αυτοκινητιστής είναι ο εκμεταλλεόμενος φορητόν αυτοκίνητον δημοσίας χρήσεως κατά πλήρες δικαίωμα κυριότητας ή κατ' ιδανικόν μερίδιον εξ αδιαιρέτου και παρακρατηθείσης επί της κυριότητος υπό του πωλητού μέχρις εξοφλήσεως του τμήματος είτε εις μεμονωμένους αυτοκινητιστές, είτε συμμετέχων εις μεταφορικών επιχειρήσεων και ησφαλισμένος εις το Ταμείον Συντάξεων Αυτοκινητιστών (Τ.Σ.Α.).

Φορητό αυτοκίνητο Δ.Χ. επομένως και την ιδιότητα του αυτοκινητιστού έχουν δικαίωμα να αποκτήσουν και οι επαγγελματίες οδηγοί. Σαν επαγγελματίας οδηγός ορίζεται οδηγός αυτοκινήτου ο ησφαλισμένος στο Τ.Σ.Α, για να έχει δε το δικαίωμα αποκτήσεως Φορητού αυτοκινήτου Δ.Χ. πρέπει να έχει προσφέρει εξαρτημένη εργασία σαν οδηγός για ορισμένο χρονικό διάστημα. Το τελευταίο αποδεικνύεται από τον χρόνο ασφάλισής του στο Τ.Σ.Α.

Το άρθρο 2 ρυθμίζει την χρονική διάρκεια του μεταβατικού διαστήματος προκειμένου να συσταθούν μεταφορικές εταιρείες κάθε μιας από τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγούμενα. Επίσης καθορίζει ότι οι επιχειρήσεις αυτές συνιστώνται αποκλειστικά από ελληνικής ιθαγένειας επαγγελματίες αυτοκινητιστές καθώς και από ημεδαπά νομικά πρόσωπα που έχουν συσταθεί από επαγγελματίες αυτοκινητιστές επίσης ελληνικής ιθαγενείας. Οι μετοχές των εταιρειών που συστήνονται με τον τρόπο αυτόν είναι ονομαστικές.

Το άρθρο 3 αποτελεί μία από τις βασικότερες προβλέψεις του Ν. 383. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό παρέχεται στους αυτοκινητιστές η δυνατότητα να οργανωθούν συνεταιριζόμενοι στα πλαίσια μιας Ιδιότυπης Μεταφορικής Εταιρείας, η οποία δεν περιλαμβάνεται στις γνωστές

μορφές των Εμπορικών Εταιρειών. Η Ι.Μ.Ε. διέπεται από την νομοθεσία των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με ορισμένες παρεκλίσεις.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικά της Ι.Μ.Ε. είναι ότι δεν συνεισφέρεται σ' αυτήν το αυτοκίνητο κατά κυριότητα ή έστω κατά χρήση, αλλά αρκεί η εισφορά μόνο του δικαιώματος εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου.

Ουσιώδεις παροχές που υποχρεώνεται να συνεισφέρει στην εταιρεία για την συμμετοχή του, κάθε εταίρος είναι οι παρακάτω:

- α. Η άσκηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης του φορτηγού αυτοκινήτου με το οποίο συμμετέχει, συνεχώς σ' όλη την διάρκεια της εταιρικής σχέσης, έχοντας την δυνατότητα να διατηρεί όλα τα υπόλοιπα σε αυτό (το αυτοκίνητο) δικαιώματα, και ιδιαίτερα την κυριότητα και την νομή.
- β. Την διάθεση αποκλειστικά στην εταιρεία για το έργο της, του φορτηγού αυτοκινήτου σε κατάσταση συνεχούς ετοιμότητας σε όλη την διάρκεια της εταιρικής σχέσης.

Ο εταίρος που δεν θα συμπληρώνει κάποια από τις παραπάνω υποχρεώσεις, τιμωρείται, πέρα από τις προβλεπόμενες από το καταστατικό κυρώσεις και με αποβολή από την Εταιρεία μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το εταιρικό κεφάλαιο αποτελείται από εταιρικά μερίδια, κάθε μερίδιο έχει αξία τουλάχιστον χιλίων (1.000) δραχμών. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει την αξία ανά τόνο μικτού βάρους του φορτηγού αυτοκινήτου που συμμετέχει στην εταιρεία. Κάθε εταιρικό μερίδιο αντιπροσωπεύει μία (1) εταιρική ψήφο.

Η μορφή της Ι.Μ.Ε. επινοήθηκε με την σκέψη ότι ανταποκρίνεται στην ψυχολογία του έλληνα αυτοκινητιστή, ο οποίος δεν επιθυμεί να αποξενωθεί από το αυτοκίνητό του, που πολλές φορές όντας το μοναδικό

περιουσιακό του στοιχείο, θέλει να το αισθάνεται αποκλειστικά δικό του με την στενή έννοια του όρου.

Για την δημιουργία οργανωμένων μεταφορικών επιχειρήσεων παρέχονται από τον νόμο κίνητρα τα σημαντικότερα από τα οποία είναι:

1. Η σύσταση από επαγγελματίες αυτοκινητιστές μεταφορικών επιχειρήσεων, η παράταση της λειτουργίας τους, η αύξηση του μετοχικού τους κεφαλαίου και η εισφορά περιουσιακών στοιχείων απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων. Τα δικαιώματα Συμβολαιογράφων, όπου απαιτούνται συμβολαιογραφικές πράξεις, όπως και τα δικαιώματα υποθηκοφυλάκων μειώνονται στο μισό.
2. Οι παραπάνω απαλλαγές εφαρμόζονται και σε συγχωνεύσεις ή μετατροπές μεταφορικών επιχειρήσεων, οποιασδήποτε μορφής, σε Ανώνυμη εταιρεία (Α.Ε.) ή σε ίδρυση από αυτές Ανώνυμης Εταιρείας, όπως και σε συγχωνεύσεις ή μετατροπές επιχειρήσεων, οποιασδήποτε μορφής εφόσον δεν περιλαμβάνεται σ' αυτές Ανώνυμη Εταιρεία, σε Εταιρεία (Ι.Μ.Ε.) ή σε περίπτωση ιδρύσεως από αυτές εταιρείας περιορισμένης ευθύνης ή Ιδιότυπης Μεταφορικής Εταιρείας με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω συγχωνεύσεις και ιδρύσεις θα τελειώσουν μέσα σε πέντε χρόνια από την έναρξη ισχύος του νόμου.
3. Προβλέπονται απαλλαγές από την καταβολή των προβλεπόμενων δασμών του μέχρι 1987 ισχύοντος φόρου κύκλου εργασιών όπως και του ειδικού φόρου του άρθρου 17 του Ν.Δ. 3092/1954 "περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως διατάξεων των περί Τελωνειακού Δασμολογίου νόμων και περί άλλων τινών διατάξεων, στην εισαγωγή των φορτηγών οχημάτων, σε όσο τμήμα αυτά δεν παράγονται επαρκώς και καταλλήλως από την εγχώρια βιομηχανία, πάντοτε δε με δικαιολογημένη απόφαση του Υπουργού Βιομηχανίας για κάθε περίπτωση".

4. Οι Μεταφορικές Επιχειρήσεις απαλλάσσονται από την καταβολή εισφοράς που απαιτείται για την απόκτηση νέας άδειας κυκλοφορίας Φ.Α.Δ.Χ., για την αντικατάσταση παλαιού και για την προσάρτηση ρυμουλκούμενων οχημάτων σε Φ.Α.Δ.Χ..
5. Αναγνωρίζεται σε μεταφορικές επιχειρήσεις διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, από την ημέρα που θα συσταθούν δικαίωμα για έκπτωση σε ποσοστό 3% πάνω στις ακαθάριστες εισπράξεις, πέρα από την έκπτωση που γίνεται βάση δικαιολογητικών χωρίς την υποχρέωση να τηρηθούν δικαιολογητικά προκειμένου να υπολογιστεί το εισόδημα των επιχειρήσεων αυτών που θα φορολογηθεί .
6. Σε περίπτωση διάλυσης με οποιοδήποτε τρόπο, των μεταφορικών επιχειρήσεων που προβλέπονται από τον νόμο, πριν να περάσει μία πενταετία από τον χρόνο που συστάθηκαν υποχρεώνονται να καταβάλλουν φόρο δασμό ή τέλος υπέρ του δημοσίου ή τρίτους από τα οποία απαλλάχτηκαν.

Προκειμένου να προστατευθούν οι μεταφορείς σε περιόδους υποαπασχόλησης, όσο και οι φορτωτές σε περιόδους αιχμής, ο νόμος υιοθετεί το αμφοριακό κόμιστρο, για τις εμπορευματικές μεταφορές που διενεργούνται στο εσωτερικό της χώρας. Τα όρια του κομίστρου προσδιορίζονται σε κάθε περίπτωση σε σχέση με το είδος των μεταφορικών μέσων το είδος των μεταφερόμενων αγαθών την περιοχή εξυπηρέτησης την εποχή του έτους και τυχόν ειδικές συνθήκες μεταφοράς.

Τα τιμολόγια διαμορφώνονται ελεύθερα από τους μεταφορείς μέσα στα όρια των αμφοριακών κομίστρων που εγκρίνονται, η δε παραβίαση των ανωτάτων ορίων τιμωρείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Αγορανομικού Κώδικα, και η παραβίαση των κατωτάτων σύμφωνα με τις διατάξεις περί αθέμιτου ανταγωνισμού.

Ορίζεται επίσης ότι τα κόμιστρα πρέπει να καθορίζονται με τρόπο που να καλύπτουν τις δαπάνες συντήρησης και κίνησης καθώς επίσης και κάθε άλλη δαπάνη εκμετάλλευσης και να αφήνουν ένα λογικό επιχειρηματικό κέρδος.

Με όμοια απόφαση μπορούν να καθορίζονται και τα κόμιστρα για την διενέργεια των διεθνών μεταφορών με Φ.Α.Δ.Χ. πρέπει όμως στην περίπτωση αυτή να λαμβάνονται υπόψη και οι επιπτώσεις από την εφαρμογή διεθνών συμβάσεων που αφορούν τις εμπορευματικές οδικές μεταφορές.

Κατ' εξαίρεση σε περιπτώσεις μεταφοράς κρατικών εφοδίων σε ορεινά αποθηκευτικά κέντρα το κόμιστρο μπορεί να καθοριστεί με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

Το άρθρο 8 του νόμου ρυθμίζει την σύσταση και τις αρμοδιότητες Γνωμοδοτικής Επιτροπής. Έργο της επιτροπής είναι η γνωμοδότηση στις περιπτώσεις που απαιτείται αυτή από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, ακόμη δε σε θέματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή του καθώς επίσης και σε κάθε συναφές θέμα που παραπέμπεται στην Επιτροπή.

Η Γνωμοδοτική Επιτροπή ειδικότερα αποφαινεται για θέματα αντικατάστασης παλαιών αυτοκινήτων και έκδοσης νέων αδειών. Έτσι προβλέπεται ότι με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που θα εκδίδονται κάθε έτος μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής θα ορίζονται:

1. Το ανώτατο κατά κατηγορία οδικών εμπορευματικών μεταφορών και είδος αυτοκινήτου, συνολικό μικτό βάρος Φ.Α.Δ.Χ. το οποίο είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των εμπορευματικών μεταφορών.
2. Η χορήγηση νέων αδειών προκειμένου να καλυφθεί η τυχόν διαφορά μεταξύ του υφιστάμενου και του κατά την προηγούμενη περίπτωση καθοριζόμενου ανωτάτου ορίου που πρέπει να έχει το συνολικό μικτό βάρος φορτηγών οχημάτων.

Οι νέες άδειες κυκλοφορίας, χορηγούνται σε μεταφορικές επιχειρήσεις, σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και σε επαγγελματίες οδηγούς, και μάλιστα σε ποσοστό 80% στις επιχειρήσεις, και 20% στους λοιπούς.

Σαν κριτήρια για την χορήγηση των νέων αδειών λαμβάνονται υπόψη κατά περίπτωση και ο αριθμός των εντεταγμένων στις επιχειρήσεις φορτηγών αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με την δραστηριότητα τους, το ποσοστό στο κατεχόμενο Φ.Α.Α.Χ. από επαγγελματίες αυτοκινητιστές και ο συνολικός χρόνος πραγματικής υπηρεσίας των επαγγελματιών οδηγών.

Κατ' εξαίρεση χορηγούνται νέες άδειες σε ορισμένες κατηγορίες πολιτών που τους έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα αυτό με παλαιότερες ρυθμίσεις.

Σε κάθε χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Φ.Α.Δ.Χ., για εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών καταβάλλεται "εφ' άπαξ" υπέρ του Δημοσίου εισφορά, που υπολογίζεται κατά χιλιόγραμμα μικτού βάρους του αυτοκινήτου.

Σχετικά με τις μεταβιβάσεις ο νόμος επιτρέπει να μεταβιβάζονται "δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα" Φ.Α.Δ.Χ. κάθε κατηγορίας, μαζί με την άδεια κυκλοφορίας τους, σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις εθνικών και διεθνών μεταφορών, αφού φυσικά καταβληθεί ο και ο φόρος μεταβίβασης.

Κάθε μεταβίβαση Φ.Α.Δ.Χ. σε επιχειρήσεις εθνικών και διεθνών μεταφορών γίνεται κατά το πρώτο μιν ένα και μισό έτος ελεύθερα, μετά δε από έγκριση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Στις μεταβιβάσεις αυτοκινήτων που γίνονται λόγω συγχωνεύσεων μεταφορικών επιχειρήσεων ή λόγω μετατροπής του νομικού προσώπου μεταφορικών επιχειρήσεων δεν καταβάλλεται φόρος. Συγχώνευση

επιτρέπεται μόνο μεταξύ επιχειρήσεων εθνικών μεταφορών ή μεταξύ επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών.

Με σκοπό την συλλογή των στατιστικών στοιχείων και την μελλοντική χρησιμοποίησή τους για τον προγραμματισμό και συντονισμό του κυκλώματος των μεταφορών, το άρθρο 4 του νόμου προβλέπει ότι θα πρέπει οι μεταφορικές επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές να υποβάλλουν στο Υπουργείο ανά εξάμηνο καταστάσεις που να περιλαμβάνουν τα στοιχεία εκμετάλλευσης των, δηλαδή τον αριθμό των αυτοκινήτων, μικτό βάρος, και το ωφέλιμο φορτίο τους, το μεταφορικό έργο που πραγματοποιήθηκε στο διάστημα αυτό, τα διανυθέντα χιλιόμετρα και κάθε άλλο στοιχείο που θα καθοριστεί με σχετική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Για την εξασφάλιση της αποκατάστασης ζημιών των εμπορευμάτων για τις οποίες ευθύνεται ο μεταφορέας το άρθρο 15 του νόμου προβλέπει ότι κάθε μεταφορική επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να έχει την πραγματική δυνατότητα κάλυψης των ζημιών αυτών, είτε με την καθαρή της περιουσία, είτε με την διαρκή της ασφαλιστική της κάλυψη των αντίστοιχων κινδύνων, είτε με εγγύηση αξιόπιστης τράπεζας.

Αν κάποια μεταφορική επιχείρηση δεν τηρεί τις προηγούμενες υποχρεώσεις της χάνει το δικαίωμα άσκησης του επαγγέλματος του μεταφορέα τόσο αυτή, όσο και τα μέλη της.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2003

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τροποποιήσεις του εσωτερικού κανονισμού που έχουν γίνει το 1987 1989 1991 2000 2002 2003 τις συγκεντρώνουμε όλες μαζί σε έναν εσωτερικό κανονισμό που περιέχει όλες τις τροποποιήσεις για την καλύτερη ερμηνεία και υλοποίησή του.

1. ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΛΩΝ

- 1α) Η δρομολόγηση των αυτοκινήτων γίνεται πάντοτε ως προς το συμφέρον της εταιρείας και της ανάγκες αυτής.
- 1β) Η δρομολόγηση σε γενικές γραμμές πρέπει να γίνεται περίπου σε ίδιες χιλιομετρικές αποστάσεις και σε φορτία ίδια (βαρέα - ελαφρά), εκτός αν το είδος της προσφερόμενης εργασίας δεν το επιτρέπει.
- 1γ) Σε καμία περίπτωση το μέλος ή ο οδηγός του αυτοκινήτου δεν ενοχλεί τον διακινητή για τυχούσα δρομολόγηση έστω και αν έχει δίκιο. Τα παράπονα τα αναφέρει στην επιτροπή απωλειών και αυτή μέσω του προέδρου της στον διαχειριστή.
- 1δ) Αναρτάτε πίνακας μηνιαίων χιλιομέτρων και απωλειών (υπεύθυνος ο διακινητής)
- 1ε) Οι διακινητές είναι υποχρεωμένοι να δίνουν το ίδιο μεταφορικό έργο σε υπέρβαρα των 4% ή 12%. Επίσης πρέπει να δίνουν περίπου ίδια εισπραξη σε όσους έχουν δεύτερη νταλικά δικιά τους (πλατφόρμα ανοιχτή ή ανατροπή).

2. ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΜΕΛΩΝ

- 2α) Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει στο τέλος του χρόνου να παίρνουν τα ίδια χιλιόμετρα (υπολογισμένες μαζί και οι απώλειες). Αν κάποιο αυτοκίνητο δεν τα καλύψει τα παίρνει τον επόμενο χρόνο.
- 2β) Στόχος είναι η μηνιαία χιλιομετρική εξίσωση κατά το δυνατόν.
- 2γ) Οι χιλιομετρικές αποστάσεις χωρίζονται σε διαδρομές των 50 -150 - 300 και κατά το δυνατόν ίδιες δρομολογήσεις άνω των 300 χιλιομέτρων
- 2δ) Φορτία βαρέα και ελαφρά.

- 2ε) Περικοπή 15% από CAN Βόλου, Αταλάντη, Σχηματάρι, COCA - COLA Αθήνας, Θεσσαλονίκης AMSTEL, ΜΥΘΟ και Σουρωτή όπου το αυτοκίνητο επιστρέφει με υλικά συσκευασίας.
- 2στ) Δρομολόγια μπύρας μεταξύ κέντρων από Πάτρα διαδρομή με κενά μπύρας 15%, επιστροφή άδειος με εντολή γραφείου 20%, αλέ ρετούρ με κενά όχι περισσότερο από 30%. Μια διαδρομή με φορτίο μπύρας και επιστροφή με άλλο φορτίο εκτός μπύρας παίρνει τα χιλιόμετρα κανονικά. Επιστροφή από πελάτες εκτός μπύρας εκκίνηση και επιστροφή από Πάτρα, έστω και κενός δεν παίρνει περικοπή.
- 2ζ) Ενδιάμεση κενή διαδρομή για φόρτωση άνω των 100 χιλιομέτρων 15% και όχι λιγότερα των 100, τα 100 τα παίρνει όλα.
- 2η) Διαδρομή ορεινή συν 30% των ορεινών διανυθέντων χιλιομέτρων.
- 2θ) Το αυτοκίνητο που επιστρέφει άνευ εντολής γραφείου στην Πάτρα δεν παίρνει χιλιόμετρα και τιμωρείτε με απώλεια του μέσου όρου των χιλιομέτρων εκτός και επιστρέψει με εντολή του διακινητή, όπου θα πάρει 20% έστω και αν έχει σφραγισμένη φορτωτική μπύρας.
- 2ι) Διαδρομή μέσω Μπράλου φορτωμένο 40 χιλιόμετρα.
- 2κ) Διαδρομή CAN Μεσολογγίου 100 χιλιόμετρα. Ελάχιστη έμφορτη διαδρομή 80 χιλιόμετρα.
- 2λ) Διαδρομές σε νησιά έκτος Κέρκυρας, συν 150 χιλιόμετρα και τα πραγματικά. Κέρκυρα από Πάτρα μόνο 150 χιλιόμετρα.

3.ΕΞΙΣΩΣΗ

- 3α) Εξίσωση των χιλιομέτρων γίνεται με το μέσο όρο των ετησίων χιλιομέτρων. Η διαφορά των παραπάνω δίνεται σαν κόκκινα το επόμενο έτος.
- 3β) Όταν το αυτοκίνητο κάνει δύο φορτώσεις την ίδια μέρα η μικρότερη διαδρομή δίνεται υπέρβαρο.

4. ΥΠΕΡΒΑΡΑ

- 4α) Φορτία που παίρνουν πράσινα χιλιόμετρα αντί αυτών θα παίρνουν υπέρβαρα, δηλαδή οι δεύτερες φορτώσεις και η μικρότερη διαδρομή.
- 4β) Δρομολόγια που εκτελούνται αυθημερόν σε αργίες.
- 4γ) Δρομολόγια που εκτελούνται με δικές τους δεύτερες Ρ νταλίκες και με εντολή γραφείου.
- 4δ) Δρομολόγια τοπικά εντός ΒΙ.ΠΕ. Πάτρας .
- 4ε) Δρομολόγια από λιμάνι Πάτρας και Αιγίου από και προς ΒΙ.ΠΕ. ή αντιθέτως επαναλαμβανόμενα δρομολόγια από λιμάνια ή ΒΙ.ΠΕ., καθώς και όλα τα τοπικά δρομολόγια όπως HELLAS CAN Κορίνθου και Πατρών, RESILUX, COCA-COLA Πάτρας, ΠΑΚΟ Πάτρας και ότι τοπικό παρουσιάζεται στο μέλλον από οπουδήποτε μέχρι αποστάσεως 40 χιλιόμετρα.
- 4στ) Για φορτώσεις της COCA-COLA από την Πάτρα προς διάφορους πελάτες.
- 4ζ) Για φορτώσεις από INOTΣΙΜΕΝΤ ΑΕ στο Δρέπανο για οπουδήποτε και αν γίνονται. Αυτό έγινε γιατί ιδιοκτήτες και οδηγοί δεν άνοιγαν τις πίσω πόρτες ή το κομμάτι του μουςαμά προκειμένου να χωρέσει την μια επιπλέον σειρά αγωγούς και να εξυπηρετηθεί σωστά ο πελάτης. Μια διαδρομή με φορτίο μύρας και επιστροφή με άλλο φορτίο εκτός μύρας παίρνει τα χιλιόμετρα κανονικά.
- 4η) Για ενδιάμεσες φορτώσεις σε δεύτερο και τρίτο πελάτη το αυτοκίνητο παίρνει τα χιλιόμετρα του προορισμού συν 29 ευρώ επιπλέον. Και για εκφορτώσεις ισχύει το ίδιο καθεστώς εκτός από πελάτες που εκφορτώνονται στις εγκαταστάσεις της ΙΜΕ. Επίσης για εκφορτώσεις με καράκι σε διάφορους προορισμούς το αυτοκίνητο παίρνει 44 ευρώ.

4θ) Όσα αυτοκίνητα φορτώνουν κουτί άνω των 20 παλετών τις πιο πάνω τις παίρνουν υπέρβαρο.

4ι) Σε όλα τα φορτία άνω των 24 τόνων έστω και αν τα κόμιστρα είναι με το φορτίο αφού το αυτοκίνητο παρουσιάζει ζυγολόγιο ή αποδεικνύεται από τα κόλλα ή τις παλέτες ή το δελτίο αποστολής το παίρνουν υπέρβαρο.

4κ) Η διαφορά σε διαδρομές караβιού λόγω προεξοχής κουτιού βαραίνει τα αυτοκίνητα. Τα υπέρβαρα χωρίζονται σε τρεις στήλες:

A) Υπέρβαρα που υπάρχουν μέχρι σήμερα άνω των 24 ή 25 τόνων και πάνω από 20 παλέτες κουτί. Τα υπέρβαρα αυτά δεν πληρώνουν συμμετοχή εξόδων.

B) Υπέρβαρα που εκτελούνται με μεταφορικά μέσα των μετόχων εκτός από την κυρίως νταλικά που είναι χρεωμένοι αλλά και τα προαναφερόμενα με οποιαδήποτε δική τους νταλικά.

Στα υπέρβαρα με ίδια μεταφορικά μέσα θα γίνονται κρατήσεις 4% επί του καθαρού κομίστρου για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων.

Γ) Για υπέρβαρα με νταλικές P της ΙΜΕ οι οποίες φορτώνονται με εντολή του γραφείου κίνησης θα εκδίδεται υπηρεσιακό σημείωμα όπου θα υπογράφει ο διακινητής και θα αναφέρεται το δρομολόγιο, ο αριθμός κυκλοφορίας του P για κάθε δρομολόγιο. Το υπηρεσιακό σημείωμα θα προσκομίζεται στο λογιστήριο μαζί με την φορτωτική. Για υπέρβαρα με νταλικές P της ΙΜΕ οι κρατήσεις θα είναι 12% επί του καθαρού κομίστρου για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων και του κόστους κίνησης και συντήρησης της νταλίκας.

Στις νταλικές της ΙΜΕ θα δίδεται υπέρβαρο μέχρι 28 τόνους, δηλαδή 4 τόνους υπέρβαρο. Αν το αυτοκίνητο βάζει πιο πάνω το υπέρβαρο θα είναι υπέρ της ΙΜΕ.

Επίσης από το αρχικό κόμιστρο θα αφαιρούνται τα διόδια και τα φέρρυ μπότ ή οποιαδήποτε άλλο έξοδο παρουσιάζει η μεταφορά έστω και αν ο ναύλος είναι από τρίτον και έχει συμμετοχή εξόδων.

Φορτία που παίρνουν υπέρβαρο δεν παίρνουν χιλιόμετρα. Φορτία που παίρνουν το κόμιστρο υπέρβαρο δεν παίρνουν δεύτερο πελάτη ή χρήματα άνω των 24 τόνων ή άνω των 20 παλετών.

Αυτοκίνητα που φορτώνουν από Κόρινθο το Σάββατο ή την Κυριακή με προορισμό την ΗΒΗ παίρνουν 130 χιλιόμετρα έξτρα εκτός των χιλιομέτρων του δρομολογίου και για Αταλάντη 50 χιλιόμετρα έξτρα. Δεν δικαιούνται διανυκτέρευση και ενεργούν όπως αυτοί νομίζουν. Εκτός όσων διαμένουν από Κόρινθο και πάνω ή για ιδιαίτερο λόγο κάποιοι παραμένουν στη Αθήνα. Σε τέτοιες περιπτώσεις εκδίδεται υπηρεσιακό σημείωμα και υπογράφεται από το γραφείο κίνησης.

Αυτοκίνητα που παραμένουν σε κέντρα ή πελάτες το βράδυ παίρνουν διανυκτέρευση 15 ευρώ έστω και αν έχουν εκτελέσει χιλιόμετρα εκείνη την ημέρα.

Όσοι δουλεύουν ανατροπή και κοτσάρουν την νούμερο 1 την επόμενη φορά θα κοτσάρουν την νούμερο 4 με εντολή του γραφείου κίνησης και να το ζητάνε. Το ίδιο θα ισχύει αν υπάρξουν στο μέλλον ίδιες περιπτώσεις με λίγο τονάζ ή αντιστρόφως.

Όποιος έχει πάνω από τρεις απώλειες παραβάσεων για το ίδιο παράπτωμα θα παραπέμπεται στο όργανο προκειμένου να απολογηθεί και να επωμισθεί τις ανάλογες κυρώσεις αφού ήδη θα έχει τιμωρηθεί από την επιτροπή απωλειών.

5. ΑΝΩΜΑΛΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ

5α) Τα ελαφρά φορτία δεν έχουν ανώμαλα χιλιόμετρα.

5β) Με βαρέα φορτία χαρακτηρίζονται οι διαδρομές: Μπράλος 40 χιλιόμετρα, κάτω από την Σπάρτη, χιλιόμετρα ανατολικής Αργολίδος, Κόνιτσα, Εφταχώρι, Κοζάνη, Ιωάννινα, διαδρομή Κατάρας, διαδρομή από Βέροια -Κοζάνη, διαδρομή προς Θέρμο το ορεινό τμήμα καθώς και κάθε διαδρομή που θα παρουσιαστεί το 50% των διανυθέντων ορεινών χιλιομέτρων.

6. ΠΟΙΝΕΣ

6α) Απώλεια: ο μέσος όρος των χιλιομέτρων του μηνός διαιρεμένου δια 20.

6β) Για συνεργείο και για την γενική επισκευή όταν είναι ελεύθερο έως τις 14:00μμ δεν παίρνει απώλεια αφού φορτώσει.

6γ) Αρρώστια - οικογενειακώς λόγος ή άλλη απασχόληση μέχρι τις 10:00πμ αλλιώς και να φορτώσει παίρνει απώλεια.

6δ) Τα αυτοκίνητα κάθε μέρα πρέπει να βρίσκονται στους χώρους εργασίας μέχρι τις 10:00πμ ή να έχουν έρθει σε τηλεφωνική επικοινωνία και μετά από συνεννόηση να μένουν σε άλλο χώρο αλλιώς παίρνουν απώλεια 200 χιλιόμετρα αν φορτώσουν, αν δεν φορτώσουν ισχύουν οι ποινές που ορίζονται στο οικείο άρθρο του παρόντος.

6ε) Άρνηση εργασίας απώλεια 1000 χιλιόμετρα. Αν φορτώσει, αν δεν φορτώσει ή δεν ενημερώσει καθόλου με πρόταση του διαχειριστή διπλασιάζεται σε 2000 χιλιόμετρα.

6στ) Η καθυστέρηση στην παράδοση δρομολογίων μετά από σκοπιμότητα απώλεια 200 χιλιόμετρα. Η επιτροπή διπλασιάζει αν αυτό γίνεται καθ' υποτροπή. Πιστοποίηση από τα γραφεία κινήσεως ή επιβεβαίωση από ιδιοκτήτες ή οδηγούς που είναι στην ίδια εργασία, εκτός βέβαια αν συντρέχει λόγος ουσίας ή έχει ενημερωθεί το γραφείο κίνησης.

- 6ζ) Ανάρμοστη συμπεριφορά στους πελάτες ή παραλήπτες 2000 κόκκινα χιλιόμετρα και απολογία στο όργανο. Το ίδιο ισχύει και για ανάρμοστη συμπεριφορά εντός του γραφείου. Το όργανο επιβάλλει πρόσθετη ποινή αργίας ή εξαγωγής από την ΙΜΕ. Η αργία θα δίδεται στο αυτοκίνητο όταν κριθεί ο κατάλληλος χρόνος από τον διαχειριστή με δικαίωμα να την διακόψει και να συμπληρωθεί σε άλλο χρονικό διάστημα. Θα πρέπει να δίνει παρόν τηλεφωνικά καθημερινά, όταν δεν παίρνει τηλέφωνο θα παίρνει δεύτερη απώλεια.
- 6η) Αν έχουν ειδοποιηθεί από το Σάββατο τότε και η Κυριακή θεωρείται εργάσιμη.
- 6θ) Εξαιρούνται οι ονομαστικές εορτές.
- 6ι) Το αυτοκίνητο που πάει πίσω στα χιλιόμετρα και ζητείται για εργασία παίρνει απώλεια έστω και αν υπάρχουν ελεύθερα αυτοκίνητα.
- 6κ) Σε περίπτωση αντικατάστασης του αυτοκινήτου ισχύει η περίπτωση α του ιδίου άρθρου.
- 6λ) Ουδέν δικαιολογημένο συνεργείο. Απώλεια στο συνεργείο θα δίδεται όταν είναι δικαιολογημένα φορτωμένα όλα τα αυτοκίνητα και σε περίπτωση φαναροδουλείας έστω και με άδεια του διαχειριστή.
- 6μ) Άνευ εντολής του διαχειριστή απώλεια κάθε μέρα για φαναροδουλειά.
- 6ν) Η παράδοση των φορτωτικών το αργότερο κάθε δεύτερο δρομολόγιο, και η τελευταία δρομολόγηση του μηνός αμέσως. Αν αυτό δεν γίνεται 50 χιλιόμετρα απώλεια και η επιτροπή να έχει το δικαίωμα αν αυτό γίνεται καθ' επιτροπή να αναπροσαρμόζει σε 150 και ούτω καθ' εξής.
- 6ξ) Επιστροφή από Αθήνα δρομολόγιο AMSTEL μετά τις 15:00μμ το αργότερο. Μετά τις 15:00μμ απώλεια 300 χιλιόμετρα έστω και αν φορτώσει. Αν δεν φορτώσει ότι ώρα έρθει μετά από εντολή παίρνει πρόσθετη απώλεια εκτός αν έχει ενημερωθεί το γραφείο κίνησης ή συντρέχει ιδιαίτερος λόγος.

- 6ο) Οι διαχειριστές και το όργανο σε περιπτώσεις μεγάλου πλημμελήματος ή παραβάσεις που δεν προβλέπονται από τον εσωτερικό κανονισμό από κοινού και πλειοψηφικά επιβάλουν αργία μέχρι 10 εργάσιμων ημερών κοστολογούμενη με το μεγαλύτερο της απώλειας.
- 6π) Σε περίπτωση τρακαρίσματος ή τουμπαρίσματος κατά τη διάρκεια της εργασίας, γενικής επισκευής του αυτοκινήτου ή σπουδαίου οικογενειακού λόγου (υγεία) επιτρέπεται η δανειοδότηση προς τον παθόντα εταίρο που μπορεί να ανέλθει μέχρι του ποσού των 3.000,00 ευρώ και θα εξοφλείτε σε 12 μηνιαίες δόσεις με ετήσιο επιτόκιο 6%. Το ακριβές ύψος της δανειοδότησης θα ορίζεται κατά την κρίση του διαχειριστή.
- 6ρ) Το αυτοκίνητο που βρίσκεται πέραν του Αντιρρίου και γυρίζει κενό έστω και από πελάτη μπύρας είναι υποχρεωμένο να πάρει τηλέφωνο. Αν δεν τηλεφωνήσει παίρνει απώλεια 200 χιλιομέτρα. Αν με εντολή του διακινητή παραμείνει για την επόμενη ημέρα, παίρνει διανυκτέρευση.
- 6σ) Έχει υποχρέωση κάθε μέλος ή εργαζόμενος οδηγός να αναφέρει στον διακινητή βάρδιας ή στα μέλη του οργάνου κάθε ατασθαλία μέλους ή οδηγού.
- 6τ) Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν μουσαμάδες, ορθοστάτες τα επικαθήμενα - ανοιχτά, επίσης να έχουν ταμπέλες που ανάβουν και στους μουσαμάδες να αναγράφεται τα στοιχεία - διαφήμιση της ΙΜΕ.
- 6φ) Όποιος αρνείται να κοτσάρει νταλικά της ΙΜΕ 1000 χιλιομέτρα απώλεια και απολογία στο όργανο.
- 6χ) Όποιος αρνείται να κοτσάρει νταλικά εξωτερικού ισχύει η ανωτέρω ποινή.
- 6ψ) Φορτία που είναι μονοκόμματα και με πρωτοβουλία τους βάζουν κάτω των 24 ή 25 τόνων παίρνουν την ανάλογη περικοπή.

6ω) Ο διαχειριστής με έγκριση του οργάνου μπορεί να επιδώσει διαδρομές που παρουσιάζουν ιδιομορφία στο οδικό δίκτυο και διαδρομές με ιδιαιτερότητα φορτίου.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ
2. ΕΔΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ - ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
3. ΤΙ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ
4. ΤΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ (κατηγορία, χωρητικότητα, αριθμός κ.λ.π.)
5. ΜΕ ΠΟΙΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ
6. ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ
7. ΤΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ
8. ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ
9. ΤΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ
- 10.ΤΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
- 11.ΤΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ
- 12.ΜΙΑ ΚΑΛΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΧΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ι.Μ.Ε. ΠΑΤΡΕΥΣ Ε.Π.Ε.

1. Ι.Μ.Ε. ΠΑΤΡΕΥΣ Ε.Π.Ε. (έτος ίδρυσης 1984)
2. Πάτρα, Καλαβρύτων 12 Παραλία Πατρών, τηλ. 2610525960 Δίκτυο μεταφοράς: Προς όλη την επικράτεια.
3. Μεταφέρονται όλα τα είδη που παράγονται στο νομό Αχαΐας, βιομηχανικά ή αγροτικά. Επίσης από τους τόπους παράδοσης των προϊόντων μεταφέρονται προς την Αχαΐα οικοδομικά προϊόντα, όπως σίδερα, κεραμίδια, ξυλεία.
4. Κατά τη μεταφορά χρησιμοποιούνται αυτοκίνητα: πλατφόρμες, παλετοφόρα, κουρτίνες (φορτώνουν από το πλάι), ανατρεπόμενα κ.λπ.. Η εταιρεία διαθέτει 45 φορτηγά αυτοκίνητα.
5. Η εταιρεία συνεργάζεται κυρίως με μεγάλες βιομηχανίες, με εμπόρους – ιδιώτες και με φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης (δημαρχία, νομαρχία).
6. Η εταιρεία συνεργάζεται με όλες τις μεταφορικές εταιρείες ίδιας μορφής, όπως για παράδειγμα ΙΜΕ Αλεξανδρούπολης, ΙΜΕ Καβάλας, ΙΜΕ Βαθύλακας (Θεσ/νίκη), ΙΜΕ Ξάνθης, κ.λπ..
7. Σαν συνοδευτικά έγγραφα χρησιμοποιούνται: φορτωτικές, τιμολόγια, δελτίο αποστολής, ταχογράφος.
8. Έλεγχος μπορεί να γίνει από: αστυνομία, λιμενικό, κλίμακα ελέγχου, ΣΔΟΕ.
9. Η εταιρεία απασχολεί με εργασιακή σχέση 80 οδηγούς, οι οποίοι είναι ασφαλισμένοι στο ΙΚΑ και 5 άτομα ως λογιστικό προσωπικό.
10. Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η εταιρεία είναι:
 - (α) Προβλήματα στο εσωτερικό κανονισμό
 - (β) Μη παροχή κινήτρων οικονομικών και φορολογικών από την πολιτεία

(γ) Χαμηλοί ναύλοι λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού (μεταφορά με Ι.Χ. χωρίς τιμολόγια)

11. Είναι υποχρεωμένη η μεταφορική εταιρεία και βάσει του καταστατικού να ασφαλίσει τα εμπορεύματα που μεταφέρει. Πέραν όμως από αυτό, είναι υποχρεωμένη να ασφαλίσει τα αυτοκίνητα για σωματικές βλάβες που μπορούν να γίνουν προς τρίτους σε ζημιές που μπορεί να γίνουν προς την κίνηση.
12. Τα οικονομικά αποτελέσματα συμβαδίζουν με την οργάνωση της μεταφορικής εταιρείας.

I.M.E. TOP TRANS

1. TOP TRANS IME
2. Αθηνών 10, Πάτρα, τηλ. 2610432072. Δίκτυο διανομής: Σε όλη τη χώρα και με μεγαλύτερο ποσοστό Αθήνα – Θεσσαλονίκη.
3. Τα προϊόντα μεταφοράς είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους βιομηχανικά, εκτός από χημικά προϊόντα.
4. Τα μέσα που διαθέτουν ανέρχονται σε 38 με χωρητικότητα 24 τόνων το ελάχιστο.
5. Οι φορείς με τους οποίους κατά κύριο λόγο συνεργάζεται η εταιρεία είναι πιστωτικά ιδρύματα, έμποροι και ιδιώτες.
6. Υπάρχει συνεργασία με τα μεταφορικά γραφεία και πρακτορεία μεταφορών.
7. Το απαραίτητο έγγραφο μεταφοράς είναι η φορτωτική.
8. Γίνεται έλεγχος από την εταιρεία κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Επίσης έλεγχος γίνεται και από άλλους δημόσιους φορείς.
9. Στην εταιρεία απασχολούνται 40 οδηγοί από τους οποίους αρκετοί είναι και ιδιοκτήτες.
10. Σαν βασικά προβλήματα αναφέρονται τα ακόλουθα:
 - (α) Όχι καλή οργάνωση των μεταφορικών γραφείων τέτοιου είδους
 - (β) Ελάχιστες κρατικές φοροαπαλλαγές
 - (γ) Συνεχώς αυξανόμενη τιμή καυσίμων
11. Η εταιρεία υποχρεούται κατά τους όρους σύστασης να ασφαλίσει και τα οχήματα και τα προϊόντα τα οποία μεταφέρει με δική της ευθύνη.
12. Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια ακολουθεί ανοδική οικονομική πορεία παρά τα προβλήματα που ταλανίζουν τον κλάδο.

APPIA TRANS

1. APPIA TRANS TRACTIONS INTERNATIONAL TRANSPORTS
2. Πάτρα, Αγ. Ανδρέου & Βλασσοπούλου 24, τηλ. 2610271549 – 2610624024. Δίκτυο Διανομής: Ιταλία
3. Η εταιρεία μεταφέρει βιομηχανικά προϊόντα.
4. Τα μεταφορικά μέσα είναι νταλίκες των 40 τόνων.
5. Οι κύριοι φορείς συνεργασίας είναι το λιμάνι και το τελωνείο.
6. Υπάρχει συνεργασία και με άλλες μεταφορικές εταιρείες για τη μεταφορά προϊόντων.
7. Έγγραφα μεταφοράς: Τιμολόγια, φορτωτικές, CMR, εισητήρια.
8. Διενεργείται έλεγχος κατά τη φόρτωση των προϊόντων από τον φορτωτή, καθώς και από τελωνειακές και λιμενικές αρχές.
9. Η εταιρεία απασχολεί 4 άτομα γραφείου και αρκετούς οδηγούς, ανάλογα με τις ανάγκες της.
10. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η εταιρεία είναι κυρίως:
 - (α) Οικονομικά από τον αθέμιτο ανταγωνισμό
 - (β) Οι καιρικές συνθήκες
 - (γ) Ζημιές εμπορευμάτων
 - (δ) Όχι έγκαιρη παράδοση από τυχόν καθυστερήσεις ή μη έγκαιρη κράτηση θέσεων στα καράβια.
11. Η εταιρεία ασφαλίζει τα προϊόντα της με ασφάλεια σύμφωνα με την οποία έχει μόνο αστική ευθύνη.
12. Μια καλά οργανωμένη επιχείρηση δεν έχει και τόσο ικανοποιητικά αποτελέσματα, ενώ το αντίθετο μπορεί να συμβεί σε μια μη σωστά οργανωμένη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Σταματόπουλος, Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων
2. Για το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών. “Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών”, Χ. Πολυδωρόπουλου – Ε. Βασιλάκου.
3. Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα. “Διδακτορική Διατριβή του Αριστοτέλη Νανιόπουλου”.
4. Περιοδικά γενικού οικονομικού και οδικού ενδιαφέροντος.
5. “Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα”, Διδακτορική Διατριβή, Θεσσαλονίκη 2000.
6. Οδικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές, Πρόγραμμα ανάπτυξης, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα 2001.

