



**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΑΝΩΤΑΤΟ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ**

**ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

**ΕΠΒΛΕΠΩΝ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΓΓΟΥΣΗΣ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΑΝΝΑ
ΝΤΑΧΝΟΦΣΚΑΓΙΑ**

**ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ
ΝΕΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο .Οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.	
Εισαγωγή.....	1
1.1 Προυποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα.....	2
1.2 Τα είδη των μεταφορών.....	2
1.3 Οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.....	4
1.4 Πλεονεκτήματα οδικής μεταφοράς.....	5
1.5 Μεταφορικές εταιρείες.....	6
1.5.1 Ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο .Βασικές λειτουργίες μεταφορικών γραφείων.	
2.1 Υποχρεώσεις-δικαιώματα του μεταφορέα.....	10
2.1.1 Η ευθύνη του μεταφορέα.....	10
2.1.2 Απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα.....	11
2.2 Αντικείμενα διαπραγμάτευσης με το μεταφ.γραφείο.....	11
2.3 Σύμβαση μεταφοράς.....	12
2.4 Μοναδοποίηση φορτίων.....	13
2.4.1 Τύποι μοναδοποίησης φορτίου και χρήση τους.....	13
2.5 Η ασφάλιση εμπορευμάτων των μεταφ.εταιρειών.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο .Κατηγορίες οχημάτων.Τεχν.προδιαγραφές.	
3.1 Άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.....	18
3.2 Φορτηγό Ι.Χ.....	20
3.3 Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας.....	21
3.3.1 Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ.....	22
3.3.2 Αποχαρακτηρισμός Φ.Δ.Χ.....	23
3.4 Φόρτωση οχημάτων.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο .Μεταφορές-Φορολογική προσέγγιση.	
Εισαγωγή.....	27
4.1 Γενική ερμηνεία άρθρου 16 Κ.Β.Σ. Τα βασικά σημεία.....	27
4.2 Τα έγγραφα μεταφοράς.....	28
4.2.1 Έννοια.....	28
4.2.2 Τι περιλαμβάνει.....	29
4.2.3 Κατάσταση αποστολής αγαθών.....	31
4.2.4 Ημερολόγιο μεταφοράς.....	31
4.2.5 Απόδειξη μεταφοράς.....	32
4.2.6 Διορθωτικό σημείωμα μεταφοράς.....	32
4.2.7 Συγκεντρωτική φορτωτική.....	33
4.3 Θέματα ποινικών κυρώσεων.....	34
4.4 Βιβλία του Κ.Β.Σ.....	40
4.4.1 Βιβλίο εσόδων-εξόδων.....	40
4.4.2 Βιβλίο Γ κατηγορίας.....	41

4.5	Λογαριασμοί Ε.Γ.Λ.Σ.....	44
4.6	Τιμολόγηση της μεταφοράς.....	47
4.7	Λογιστικές εγγραφές μεταφ.εταιρείας	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο. Τα logistics και οι μεταφορές.

	Εισαγωγή.....	54
5.1	Έννοια των logistics.....	54
5.2	Η ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα τον 21 ^ο αιώνα.....	55
5.2.1	Η σημερινή εικόνα των logistics στην χώρα μας.....	56
5.2.2	Η εικόνα των logistics στην Ευρώπη.....	57
5.3	Η τεχνολογία των Η/Υ και η διακίνηση μεταφοράς.....	60
5.4	Τα logistics και τα μεταφορικά μέσα.....	61
5.4.1	Κόστος- πληροφορία.....	61
5.4.2	Η διοίκηση διακίνησης και μεταφορών.....	62
5.4.3	Παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη στη δρομολόγηση..	63
5.4.4	Σύγχρονες εμπορικές εφαρμογές δρομολόγησης	64
5.4.5	Ποιες οι βασικές λειτουργίες του συστήματος αποθήκης...	67
5.5	Προϊόντα/Υπηρεσίες logistics.....	69
5.6	Διαμεταφορικές εταιρείες logistics.....	72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο. Νέο νομοθετικό πλαίσιο

6.1	Νόμος υπ' αριθμόν 3887.....	73
-----	-----------------------------	----

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Μία βιομηχανοποιημένη κοινωνία χωρίς σύστημα μεταφοράς, μοιάζει με αντίφαση. Συχνά, υποθέτουμε ότι τα προϊόντα μετακινούνται από εκεί που παράγονται στον τόπο που καταναλώνονται με ελάχιστη δυσκολία (σε όρους κόστους και χρόνου). Ο παράγων της μεταφοράς των περισσότερων βιομηχανοποιημένων οικονομιών είναι τόσο διασκορπισμένος, ώστε συχνά να αποτυγχάνουμε να κατανοήσουμε το μέγεθος της επίδρασής του, στον τρόπο ζωής μας.

Το πόσο σπουδαία είναι η μεταφορά φαίνεται από το γεγονός ότι χωρίς αυτή, θα ήταν αδύνατη κάθε οργανωμένη ανθρώπινη δραστηριότητα. Η ολοκληρωτική διακοπή των υπηρεσιών της μεταφοράς μιας κοινωνίας είναι ο ταχύτερος τρόπος για να εξασφαλιστεί πλήρης παράλυση της οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής ζωής.

Αντικείμενο της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας, είναι η προβληματική και η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προσέγγιση επάνω στο θέμα των εθνικών οδικών μεταφορικών γραφείων, και των οδικών μεταφορών γενικά στην χώρα μας. Πρόκειται για ένα κλάδο, του οποίου η σημασία του στην εθνική οικονομία, αλλά και στην απλή καθημερινή ζωή του καθενός, είναι τεράστια.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται στην ουσία μία εισαγωγή στις βασικές έννοιες που διέπουν τις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα, τα είδη των οδικών μεταφορών, τα πλεονεκτήματα που προσφέρει κ.α.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, κάνουμε μία αναφορά στις ευθύνες, τις λειτουργίες και τις υποχρεώσεις του μεταφορικού γραφείου, τα αντικείμενα διαπραγμάτευσης με τους πελάτες τους, την ασφάλιση των εμπορευμάτων και την σύμβαση μεταφοράς.

Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται τις κατηγορίες των οχημάτων με τα οποία πραγματοποιείται το οδικό μεταφορικό έργο, τεχνικές προδιαγραφές αυτών, καθώς και θέματα μεταβίβασης αδειών, ωμοθεσία για την φόρτωση οχημάτων κ.α. Με λίγα λόγια δηλαδή, τους περιορισμούς και τα δικαιώματα τα οποία επιβάλλει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Μεταφορών στο μεταφορικό γραφείο. Θεωρήθηκε αναγκαία από τον γραφών να παρουσιασθεί το συγκεκριμένο κεφάλαιο λόγω της μεγάλης σημαντικότητας που έχει στον κύκλο των οδικών μεταφορέων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο προσεγγίζουμε το ζήτημα των οδικών μεταφορέων σε σχέση με το τι προβλέπεται από την φορολογική νομοθεσία και ποιο συγκεκριμένο το άρθρο 16 του Κ.Β.Σ. Μελετάμε τα έγγραφα μεταφοράς (φορτωτική, κατάσταση αποστολής αγαθών κ.α), τις βασικές παραγράφους του άρθρου καθώς επίσης και διαφόρους προβληματισμούς για παραβάσεις, με παραδείγματα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζουμε τα logistics, τα νέα πληροφοριακά συστήματα που λαμβάνουν χώρα στις βιομηχανίες της χώρας

και την εφαρμογή αυτών στις οδικές μεταφορές, προϊόντα και εταιρείες και τα πλεονεκτήματα χρήσης τους.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παραθέεται το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως ορίζει ο νόμος υπ' αριθμόν 3887.

Θέλω σ' αυτό το σημείο να ευχαριστήσω πολύ ορισμένους ανθρώπους των οποίων η συμβολή στη περάτωση της εργασίας, ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Πρωτίστως τον Λίτσα Ιωάννη, ιδιοκτήτη της μεταφορικής εταιρείας ΒορειοΕλλαδική που εδρεύει στην περιοχή Καλοχωρίου Θεσ/νίκης, τον Καδίκια Δημήτρη ιδιοκτήτη επίσης μεταφορικής εταιρείας και προέδρου του Σωματίου μεταφορέων Θεσ/νίκης για το σημαντικό υλικό που μου εμπιστεύθηκε, το Ινστιτούτο Μεταφορών στην Θέρμη Θεσ/νίκης, καθώς και τις εταιρείες Μάκιος ΑΕ και Ελληνική εταιρεία logistics για την πληροφόρηση στο ζήτημα των συγκεκριμένων συστημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°.Οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.

Εισαγωγή

Επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων σύμφωνα με το ΠΔ 57/89,ορίζεται η δραστηριότητα κάθε φυσικού προσώπου ή κάθε επιχείρησης με ή χωρίς νομική προσωπικότητα, που εκτελεί μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων με ίδια μέσα Δ.Χ(μεμονομένο αυτοκίνητο ή συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων)

Μεταφορά,είναι η υλική μετακίνηση προσώπου ή πράγματος από ένα τόπο σε άλλο.Η μεταφορά ως πράξη, αρχίζει όταν τα πράγματα φορτωθούν στο όχημα,στον τόπο παραλαβής και τελειώνει όταν παραδοθούν στον παραλήπτη,στον τόπο εκφόρτωσης. Η μεταφορά δεν έχει σχέση με τα δικαιώματα επάνω στο πράγμα. Θεωρείται προσωρινή κατάσταση, η οποία παύει μετά το τέλος του ταξιδιού και την παράδοση των πραγμάτων. Στις συναλλαγές, η μεταφορά μέσω παραγγελιοδόχων ονομάζεται διαμεταφορά, η μεταφορά οικοσυσκευών μετακόμιση,ενώ η μεταφορά από χώρα σε χώρα διαμετακόμιση.

Στην σημερινή πραγματικότητα,η τεχνολογία των μεταφορών έχει αλλάξει ριζικά την ζωή μας. Ο κόσμος βρίσκεται σε αέναη κίνηση, με την ανθρώπινη φυλή να προσπαθεί να κινηθεί όλο και ταχύτερα, σε ολοένα μεγαλύτερες αποστάσεις, στον ίδιο χρόνο.Η εξέλιξη αυτή,έχει ως αποτέλεσμα η σημασία των μεταφορών να είναι πραγματικά πολύ μεγάλη στη σύγχρονη κοινωνία,καθώς μεταφέροντας τα εμπορεύματα σε τόπους όπου η αξία τους είναι μεγαλύτερη,ή μεταφέροντας ανθρώπους σε τόπους όπου ο χρόνος έχει υψηλότερη αξία,επαγωγικά, η μεταφορά προσθέτει αξία στην οικονομία μας.

Το γεγονός αυτό έγινε πολύ νωρίς αντιληπτό στην Ευρώπη.Η ανάπτυξη των μεταφορών στην Ε.Ε τα τελευταία χρόνια, μοιράστηκε άνισα μεταξύ των διαφόρων ειδών μεταφοράς:οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν σε ποσοστό 50% για το διάστημα 1977-1997, με το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης να κατευθύνεται προς τις οδικές μεταφορές.Οδικώς μεταφέρεται σήμερα το 70% των εμπορευμάτων, το 19% μεταφέρεται σιδηροδρομικά και τέλος το 9% με εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Στόχος της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην επόμενη δετία,είναι η επίτευξη μιας διπλής ολοκλήρωσης α)των διαφόρων ειδών μεταφοράς,ώστε να αποτελέσουν ολοκληρωμένα συστήματα,με το συνδυασμό της χρήσης διαφόρων μέσων για τη μετάβαση μεταξύ δύο σημείων-βεβαίως όπου είναι πρόσφορο β)των εθνικών δικτύων μεταφορών, σε ένα ορθολογικό σύστημα ευρωπαϊκών δικτύων.

Υπο τις σημερινές συνθήκες παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της οικονομίας, οι οδικές μεταφορές αποτελούν στρατηγικής σημασίας παραμέτρους στην αναπτυξιακή διαδικασία. Μένει λοιπόν να δούμε στα επόμενα χρόνια, αν στην χώρα μας θα συνεχίσει την συνεχόμενα ανοδική

πορεία της καθώς και ο ρόλος που θα διαδραματίσει στην οικονομία γενικότερα.

1.1. Προυποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα.

Κάθε φυσικό πρόσωπο που επιθυμεί να εισέλθει στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, πρέπει να πληρεί τις παρακάτω προϋποθέσεις.

A. Να παρέχει τα εχέγγυα της αξιοπιστίας.

Για να συντρέχει η προϋπόθεση της αξιοπιστίας, δεν πρέπει να υπάρχει κανείς από τους παρακάτω λόγους i. Ποινική καταδίκη την τελευταία δεκαετία, για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απάτη, κλοπή. ii. Κατ'επανάληψη διαπραττόμενες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης, μέσω του ΣΕΣΟ δύο φορές τουλάχιστον στην τελευταία πενταετία iii. Παραβάσεις των διατάξεων που αφορούν τις γενικές ή ειδικές υποχρεώσεις, για την ασφάλιση των οχημάτων iv. Παραβάσεις των διατάξεων της εργατικής ασφάλισης των εργαζομένων. V. Πτώχευση.

B. Οικονομική επιφάνεια.

Η κατάλληλη οικονομική επιφάνεια συνίσταται στην διάθεση των αναγκαίων οικονομικών πόρων, για την εξασφάλιση της καλής και απρόσκοπτης λειτουργίας της επιχείρησης και συγκεκριμένα στην ύπαρξη λογαριασμού ταμειτηρίου σε πιστωτικό φορέα, ύψους τουλάχιστον 1.000.000δρχ ανα όχημα ή 150 ανα τόννο μικτού βάρους. Ο λογαριασμός ταμειτηρίου διατηρείται υποχρεωτικά σε όλη τη διάρκεια άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και δεν επιτρέπεται να κατέλθει κάτω του ποσού αυτού.

Γ. Επαγγελματική ικανότητα.

Η προϋπόθεση της επαγγελματικής ικανότητας συνίσταται στην και στα παρακάτω θέματα: Στοιχεία Αστικού, Εμπορικού, Κοινωνικού, φορολογικού δικαίου, εμπορική και οικονομική διαχείριση της επιχείρησης, τεχνικές προδιαγραφές-τεχνική εκμετάλλευση και ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Η κατοχή των γνώσεων αυτών αποδεικνύεται από το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, το οποίο αποκτάται έπειτα από επιτυχείς εξετάσεις σε ειδική επιτροπή του Υπουργείου Μεταφορών και Συγκοινωνιών. Οι εξετάσεις διενεργούνται τεσσερις φορές το χρόνο και συγκεκριμένα τους μήνες Μάρτιο, Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο. Οι συμμετέχοντες πρέπει πρώτα να έχουν φοιτήσει σε μία από τις αναγνωριζόμενες από το Υπουργείο σχολές ΣΕΚΑΜ επί 100 ώρες.

1.2 Είδη μεταφορών.

Το έτος 1976, με το ν383, έγινε η κωδικοποίηση των διατάξεων περί οδικών μεταφορών.

Σύμφωνα με το νόμο, οδικές εμπορευματικές μεταφορές ονομάζονται οι μεταφορές εμπορευμάτων και κινητών γενικά πραγμάτων που γίνονται με φορτηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως κάθε κατηγορίας, έναντι κομίστρου.

Οι μεταφορές αυτές διακρίνονται σε διεθνείς, όταν διενεργούνται με Φ.Δ.Χ από Ελλάδα προς το εξωτερικό ή αντιστρόφως. Σε εθνικές ή εσωτερικές όταν γίνονται με ΦΔΧ σε ολόκληρη τη χώρα και σε νομαρχιακές όταν γίνονται μέσα στο νομό, που το αυτοκίνητο έχει την έδρα του. Ειδικές μεταφορές λέγονται εκείνες που διενεργούνται με ειδικά αυτοκίνητα, ψυγεία, βυτιοφόρα, γερανοφόρα, ισόθερμα, σιλό, μεταφοράς σφαγίων, κινητών συνεργείων κλπ. Οι διεθνείς μεταφορές λέγονται κοινοτικές όταν διενεργούνται μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε.

Τόσο οι εθνικές όσο και οι διεθνείς εμπορευματικές χερσαίες οδικές μεταφορές διενεργούνται από τις μεταφορικές επιχειρήσεις που λειτουργούν νόμιμα, ενώ οι νομαρχιακές μπορεί να διενεργούνται και από απλούς αυτοκινητιστές. Οι διεθνείς ειδικές μεταφορές ασκούνται μόνο από επιχειρήσεις οργανωμένες οικονομικά και διοικητικά.

Λόγω μη προσαρμογής του νόμου οι εθνικές μεταφορές δύνατο να διενεργούνται και από μεμονωμένους μεταφορείς.

Οι οδικοί μεταφορείς έχουν το δικαίωμα ένταξης στον εθνικό ή διεθνή χώρο, εφόσον η άδεια κυκλοφορίας του ΦΔΧ που κατέχουν τους το επιτρέπει.

Σε περιπτώσεις όμως, που οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων μετατάσσεται από την κατηγορία των διεθνών στην κατηγορία των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών πριν παρέλθουν τρία τουλάχιστον χρόνια απ'την αρχική ένταξη του ή τη μετάταξη του στην κατηγορία των διεθνών μεταφορών παραμένει υποχρεωτικά στην κατηγορία των εθνικών μεταφορών για πέντε τουλάχιστον χρόνια.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και κατ'εξάιρεση των ισχυόντων νόμων επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών μεταφορών προς και από τις όμορες με την Ελλάδα χώρες, Αλβανία, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία, με ορισμένους τύπους αυτοκινήτων εθνικών μεταφορών. Το δικαίωμα από σήμερα το έχουν οι εξής τύποι αυτοκινήτων: α. Βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων και θέρμης ασφάλτου β. Βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών τροφίμων γ. Φορτηγά αυτοκίνητα μεταφοράς αυτοκινήτων δ. Βυτιοφόρα μεταφοράς χημικών υγρών ε. Ανατρεπόμενα φορτηγά αυτοκίνητα.

Εκτός απ'την εξαίρεση αυτή κανένα άλλο αυτοκίνητο εθνικών μεταφορών δεν επιτρέπεται να εξέλθει από τα σύνορα και να πραγματοποιήσει διεθνή μεταφορά. Αντίστοιχα όμως δεν επιτρέπεται και τα ΦΔΧ διεθνών μεταφορών να πραγματοποιούν εθνικές μεταφορές.

Οι παραβάτες της διάταξης αυτής τιμωρούνται με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων των αυτοκινήτων επι ένα μήνα και σε περίπτωση υποτροπίας μέχρι ένα χρόνο.

1.3.Οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.

Η οδική μεταφορά από υποτυπώδης στις αρχές του αιώνα και από ασήμαντη στα προπολεμικά χρόνια ,έχει φτάσει να κατέχει σήμερα πρωτεύουσα θέση μεταξύ των υπολοίπων κλάδων(αεροπορικές,ναυτιλιακές Σιδηροδρομικές).Στη χώρα μας ,εξαιτίας της μεγάλης έλλειψης σιδηροδρομικού δικτύου ,είναι πολλές φορές ο μοναδικός τρόπος μεταφοράς ,ενώ σε αντίθεση σε άλλες χώρες της Ευρώπης ,εξαιτίας της πυκνότητας και ποιότητας του οδικού δικτύου ,είναι πολλές φορές ο οικονομικότερος και ταχύτερος τρόπος.

Έχουν το μοναδικό πλεονέκτημα να προσαρμόζονται στις συγκεκριμένες ανάγκες του πελάτη όπως ο χρόνος ,ο τρόπος και ο τόπος παράδοσης και παραλαβής .Ειδικότερα στις μικρές μετακινήσεις φορτίων ,οι οδικές μεταφορές έχουν καθαρό πλεονέκτημα έναντι των σιδηροδρόμων και των υδάτινων ηπειρωτικών μεταφορών .Η σχετική απειλή από τις σιδηροδρομικές μεταφορές ,εντοπίζονται στις μαζικές μετακινήσεις ; ογκώδων φορτίων από σημείο σε σημείο .Επιπροσθέτως υπάρχουν και οι εσωτερικές ιδιωτικές ,όπου οι εταιρείες μεταφέρουν τα προϊόντα τους με δικό τους στόλο οχημάτων(Μαρινόπουλος,Carefour κ.α).Κατά τη διάρκεια όμως των τελευταίων ετών οι εταιρείες αυτές ,παρουσιάζουν την τάση να περιορίζουν τον αριθμό των οχημάτων τους και να μεταθέτουν την διανομή των προϊόντων τους σε τρίτα μέρη ,αφού το πείραμα αυτό πολλαπλασίασε κατά πολύ το κόστος τους.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές από την άλλη ,οι οποίες αποτελούν κομμάτι του ευρύτερου μεταφορικού κλάδου ,περιλαμβάνουν δύο βασικά είδη επιχειρήσεων ,τις μεταφορικές και τις διαμεταφορικές. Μεταφορικές, είναι οι επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιόκτητο στόλο φορτηγών αυτοκινήτων .Διαμεταφορικές είναι οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την πλήρη διεκπεραίωση της μεταφοράς σε συνεργασία με μεταφορικές εταιρείες.

Όσον αφορά τη χώρα μας ,τα στοιχεία που προκύπτουν για το κλάδο που εξετάζουμε σύμφωνα με μελέτη του ICAP ,είναι τα εξής:

-Το συνολικό μέγεθος της αγοράς υπηρεσιών οδικών διαμεταφορών παρουσίασε διαχρονική άνοδο κατά τη τετραετία 1997-99.Συγκεκριμένα απο 172 δις δρχ το 1997,ανήλθε σε 188 δις δρχ το 1998(αύξηση 9,3%) και σε 208δις το 1999 (αύξηση 99/98 10.6%).

-Η αγορά των υπηρεσιών διεθνών οδικών διαμεταφορών ανήλθε σε 98 δις το 1997,107 δις το 1998(+9,2%)και 118δις το 1999(+10,3%).Αντίστοιχα,οι εθνικές διαμεταφορικές υπηρεσίες ανήλθαν σε 74 δις σρχ το 1997,81 δις.δρχ το 1998(+9,5%),ενώ το 1999 έφτασαν τα 90 δις δρχ (+11,1%).

-Όσον αφορά το 2000,εκτιμάται πως η αγορά των υπηρεσιών διεθνών και εθνικών οδικών διαμεταφορών,θα ανέλθει σε 130δις.δρχ και 100δις.δρχ αντίστοιχα.Για τα επόμενα χρόνια (2001-2002)ναυαμένονταν να διατηρηθούν περίπου αντίστοιχοι αριθμοί αύξησης,σε ετήσια βάση με αυτούς της τετραετίας 1997-2000.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό, ότι η πορεία του μεταφορικού κλάδου και ειδικότερα των οδικών μεταφορών, εξαρτάται από την ανάπτυξη άμεσα συνδεδεμένων κλάδων, όπως η βιομηχανική παραγωγή και το εμπόριο, εσωτερικό και εξωτερικό. Βασικό πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, είναι η ευελιξία σε σχέση με τον τρόπο και το χρόνο παραλαβής και παράδοσης, καθώς αυτές δεν λειτουργούν μέσα από προκαθορισμένα προγράμματα και δρομολόγια.

1.4 Πλεονεκτήματα οδικής μεταφοράς.

Όπως αναφέραμε παραπάνω οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές κατέχουν τα "ηνία" των χερσαίων μεταφορών στην χώρα μας. Το ελληνικό εγχώριο εμπόριο, δείχνει μεγάλο βαθμό εξάρτησης από τα φορτηγά αυτοκίνητα. Σύμφωνα λοιπόν μ'αυτά, επιτακτική κρίνεται η ανάγκη να γίνει μία αναφορά στα στοιχεία που κρίνονται ως πλεονεκτήματα και για τα οποία οι εμπορικές επιχειρήσεις προτιμούν την οδική από οποιοδήποτε άλλο είδος μεταφοράς.

A. Ευελιξία

Αν και η περιστασιακή καθυστέρηση υφίσταται, η ικανότητα των οχημάτων να οδηγούν γύρω από ένα εμπόδιο, καθώς και η ικανότητα να παρεκκλίνουν από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, χρησιμοποιώντας σύγχρονα οδικά δίκτυα, κάνουν το οδικό σύστημα έναν ευέλικτο τρόπο, όχι μόνο σε έκτακτες περιπτώσεις, αλλά σε όλες τις φάσεις, ειδικά όταν τα φορτία γίνονται διαθέσιμα σε άμεσο χρόνο και οι οδηγοί μπορούν να παρεκκλίνουν για να τα παραλάβουν. Ακόμη, μπορούν να μεταφέρουν προϊόντα διαφορετικών μεγεθών και βαρών σε κάθε απόσταση. Θεωρητικά οποιοδήποτε προϊόν, ίσως με ελάχιστες τροποποιήσεις, μπορεί να μεταφερθεί από ειδικούς μεταφορείς.

B. Χρόνος-ασφάλεια

Η οδική μεταφορά, προσφέρει στον πελάτη γρήγορη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση με ελάχιστες απώλειες ή καταστροφές. Είναι σαφώς ταχύτερη από τον σιδηρόδρομο και συγκρίνεται με την εναέρια μεταφορά. Πολλοί οδικοί μεταφορείς ειδικά αυτοί που εμπλέκονται σε προγράμματα "just in time", λειτουργούν με χρονοδιαγράμματα. Αυτό συνεπάγεται σύντομο και αξιόπιστο χρόνο διαμετακόμισης. Οι δείκτες καταστροφών και απωλειών για τους οδικούς μεταφορείς, είναι μικρότεροι από τους αντίστοιχους των σιδηροδρομικών αλλά μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους των αερομεταφορών. Κανένας άλλος τύπος μεταφοράς δεν μπορεί να προσφέρει την κάλυψη αγοράς που προσφέρει η οδική μεταφορά.

Γ. Αμεσότητα και ελεγχόμενη παράδοση

Μπορούν να κανονιστούν σχεδόν πάντα, ακριβείς ώρες για παράδοση και παραλαβή εμπορευμάτων .Αυτό βεβαίως είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις παραδόσεις, όπου η δουλειά πρέπει να κανονιστεί και όπου η άφιξη των εμπορευμάτων πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αποθήκης και των καταναλωτών από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Δ.Οι παραλλαγές στην οδική μεταφορά.

Υπάρχουν σήμερα πάρα πολλές παραλλαγές οδικών μεταφορικών μέσων ,τα οποία καλύπτουν οποιαδήποτε μεταφορική ανάγκη .Ανάλογα με τη χρήση για την οποία προορίζονται ,υπάρχουν βυτιοφόρα αυτοκίνητα ,φορτηγά ψυγεία ,αυτοκίνητα μεταφοράς χημικών ,υλικών μεγάλου όγκου και βάρους ,πλατφόρμες μεταφοράς ,containers κ.α .Έτσι η δυνατότητα μεταφοράς γίνεται χωρίς πρόσθετη μεταμόρφωση ,έχοντας συνάμα την ευελιξία της επιλογής δρομολογίων.

1.5 Μεταφορικές επιχειρήσεις.

Με το αρ.1 παρ ιβ του ν 383/76 σαν μεταφορικές επιχειρήσεις νοούνται:

Α)Όσες εμπορικές εταιρείες απέκτησαν νομική προσωπικότητα ,στις οποίες εισφέρεται η κυριότητα ,ή μόνο η χρήση των φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ

Β)Οι ΙΜΕ-ΕΠΕ.

Γ)Οι ατομικές επιχειρήσεις καθώς και οι έχοντες συνιδιοκτησία επί ενός φορτηγού αυτοκινήτου Δ.Χ ,που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς.

Το συνολικό μικτό βάρος των φορτηγών αυτοκινήτων ,αυτοδυνάμων ή σύρμων ,καθεμιάς από τις παραπάνω επιχειρήσεις ,πρέπει να είναι σήμερα τουλάχιστον 110 τόννοι τόσο κατά το χρόνο σύστασής τους όσο και κατά την λειτουργία τους .Άλλη προϋπόθεση ,που λειτουργεί δυνητικά είναι ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ που εισφέρονται κατά χρήση ή κυριότητα να είναι τουλάχιστον δέκα.

Η συμπλήρωση εξάμηνης λειτουργίας μεταφορικής επιχείρησης κάτω από τα όρια αυτά επιφέρει διάχυση υποχρεωτικά.

Η συγχώνευση μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων επιτρέπεται στις ακόλουθες περιπτώσεις: α.μεταξύ επιχειρήσεων εθνικών μεταφορών β.μεταξύ επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών.

Η μεταβίβαση μετοχών ή μεριδίων των υπό οποιαδήποτε μορφή λειτουργουσών μεταφορικών επιχειρήσεων ,επιτρέπεται προς τα μέλη τους και προς τα πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ,σύμφωνα με τις διατάξεις περί μεταβιβάσεως αυτοκινήτων.

Ανάλογα απαλλάσσονται οι μεταφορικές επιχειρήσεις από την εισφορά αύξησης τοννάζ των κατά χρήση ή κυριότητα εισφερόμενων σ'αυτές ΦΔΧ πάντα με την αίρεση της πενταετίας.

Επίσης ,οι μεταφορικές επιχειρήσεις απαλλάσσονται από οποιονδήποτε φόρο μεταβίβασης κατά την μεταβίβαση αυτή λόγω συγγωνεύσεως μεταφορικών επιχειρήσεων.

Τέλος ,αναγνωρίζεται στις μεταφορικές επιχειρήσεις διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών δικαίωμα έκπτωσης ποσοστού 3% επί των ακαθάριστων εισπράξεων ,πλέον αυτών που εκπίπτουν με δικαιολογητικά ,χωρίς υποχρέωση τήρησης δικαιολογητικών προκειμένου να υπολογιστεί το φορολογητέο εισόδημα των επιχειρήσεων αυτών.

1.5.1 Ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες

Η Ιδιότυπος μεταφορική εταιρεία (ΙΜΕ) είναι ένας εξαιρετικός τύπος ,που θεσμοθετήθηκε από το άρθρο 3 του Ν.383/76 και διέπεται ,βασικά από τις διατάξεις περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης .Αυτό ορίζεται ρητά στην παρ.1 του άρθρου 3 του προαναφερθέντος Ν 383/76.Και στην βάση αυτή κινήθηκαν όλες οι ρυθμίσεις του Υπουργείου Οικονομικών σχετικά με τη φορολογία των εισοδημάτων τόσο των ιδίων των ΙΜΕ όσο και των μελών αυτών-φυσικών προσώπων(δηλαδή των αυτοκινητιστών).

Το προαναφερθέν άρθρο 3 του Ν 383/76 ,αναφέρει τα βασικά σημεία που διέπουν την λειτουργία και δομή των ΙΜΕ:

Α Το εταιρικό κεφάλαιο αποτελείται από εταιρικά μερίδια ,έκαστο των οποίων έχει αξία τουλάχιστον χιλίων δραχμών ανά τόννο μικτού βάρους συμμετέχοντας στην εταιρεία φορτηγού αυτοκινήτου.Συνεπώς ,αυτοκινητιστής-μέλος ΙΜΕ ,ιδιοκτήτης φορτηγού αυτοκινήτου είκοσι τόννων ,θα έχει 20 εταιρικά μερίδια των 1000δρχ ή των 2000δρχ ή των 5000 δρχ ή των 10000 δρχ κ.ο.κ ,ανάλογα με τη συμφωνία σύστασης της ΙΜΕ .Το εταιρικό κεφάλαιο καταβάλλεται σε μετρητά κατά τη σύσταση της εταιρείας .Δεν απαγορεύεται κάποιος έταίρος να συμμετέχει στην ΙΜΕ ,με περισσότερα του ενός αυτοκίνητα ή και με μέρος αυτοκινήτου.

Β Οι αποφάσεις της γενικής συνελεύσεως των εταίρων λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνόλου των εταιρικών μεριδίων .Κάθε εταιρικό μερίδιο αντιπροσωπεύει μία ψήφο.

Γ Κάθε έταίρος υποχρεούται να εισφέρει στην ΙΜΕ ,το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του φορτηγού αυτοκινήτου ,με το οποίο συμμετέχει στην εταιρεία .Έχουμε δηλαδή εισφορά χρήσεως κινητού πράγματος και όχι εισφορά κατά κυριότητα .Ο νόμος σεν αναφέρει πουθενά -και ούτε χρειάζεται- εκτίμηση των αυτοκινήτων από την επιτροπή του άρθρου 9 του Κ.Ν 2190/20 ή άλλο όργανο ,γιατί η ονομαστική αξία του εταιρικού μεριδίου ,συνδέεται με το αντικειμενικό κριτήριο του τοννάζ και όχι με την πραγματική αξία των εισφερόμενων ειδών.

Δ Οι αυτοκινητιστές μέλη της ΙΜΕ υποχρεούνται να θέτουν στη διάθεση της εταιρείας ,κατ'αποκλειστικότητα ,τα φορτηγά αυτοκίνητα (με τα οποία συμμετέχουν σ'αυτή) σε κατάσταση πλήρους και αδιάλειπτης ετοιμότητας για όλη τη διάρκεια της εταιρικής χρήσης.

Αυτό σημαίνει ότι η ευθύνη και οι δαπάνες συντήρησης των αυτοκινήτων ,για να βρίσκονται σε κατάσταση ετοιμότητας ,όπως απαιτεί ο νόμος ,βαρύνουν τους ιδιοκτήτες-εταίρους της ΙΜΕ.

Φορολογικές υποχρεώσεις-Ι.Μ.Ε

Οι φορολογικές υποχρεώσεις πρέπει να χωρισθούν σε εκείνες:

- του νομικού προσώπου της ΙΜΕ
- του κάθε φυσικού προσώπου που είναι μέλος της ΙΜΕ

Οι ΙΜΕ του Ν 383/76 ,που εκμεταλεύονται φορτηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσης ιδιοκτησίας τους ή ιδιοκτησίας τρίτων ,έχουν τις παρακάτω υποχρεώσεις.

α. Τήρηση βιβλίων τρίτης κατηγορίας Κ.Β.Σ. Από το γεγονός ότι ο νόμος εξομοιώνει τις ΙΜΕ ,με τις ΕΠΕ ,πρέπει να δεχθούμε ότι προκύπτει γι'αυτές υποχρέωση να τηρούν βιβλία και στοιχεία τρίτης κατηγορίας του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων .Τούτο αναφέρεται ρητά και στην υπ'αριθμό Ε10017/πολ 147/1978 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών.

β. Δηλώσεις ΦΠΑ. Οι ΙΜΕ υποχρεούνται να υποβάλλουν στην αρμόδια Δ.Ο.Υ στην οποία ανήκουν .

- Προσωρινή δήλωση ΦΠΑ για κάθε φορολογική περίοδο (κάθε μήνα) και να συντάσει περιοδική εκκαθάριση για την ίδια περίοδο.
- Ετήσια εκκαθαριστική δήλωση μέχρι τη δέκατη ημέρα του πέμπτου μήνα ,που ακολουθεί τη λήξη της διαχειριστικής χρήσεως.

γ. Δήλωση εισοδήματος . Κατ'έτος η ΙΜΕ υποχρεούται να υποβάλλει δήλωση εισοδήματος ,στην οποία περιλαμβάνει το καθαρό εισόδημα της χρήσεως που έληξε .Προθεσμία υποβολής της δήλωσης μέχρι την 15^η μέρα του πέμπτου μήνα από την ημερομηνία λήξης της διαχειριστικής περιόδου .Δεν γίνεται παρακράτηση φόρου στα εισοδήματα της ΙΜΕ ,γιατί αυτά διανέμονται στα φυσικά πρόσωπα ,που είναι μέλη της και αποτελούν γι'αυτά μικτό εισόδημα.

-Μικτό εισόδημα των ΙΜΕ είναι το σύνολο των ακαθάριστων εισπράξεων από κόμιστρα και άλλα έσοδα ,τα οποία εισπράτουν από την εκμετάλλευση των αυτοκινήτων ,που ανήκουν κατά κυριότητα σ'αυτές ,στα μέλη τους (εταίρους) ή και τρίτους(μισθωμένα).

-Καθαρό εισόδημα είναι το προκύπτον από το ακαθάριστο εισόδημα μετά την έκπτωση όλων των δαπανών λειτουργίας της ΙΜΕ ,εφόσον αυτές είναι καταχωρημένες σε βιβλία τρίτης κατηγορίας ,τα οποία τηρούνται επαρκώς και ακριβώς.

δ. Εκκαθάριση. Σύμφωνα με το άρθρο 39 παρ.12 του ΚΒΣ ,οι ΙΜΕ εκδίδουν μέχρι την 10η μέρα κάθε μήνα ,με ημερομηνία έκδοσης την τελευταία ημέρα του προηγούμενου μήνα ,θεωρημένη εκκαθάριση ,στην οποία αναγράφονται τα ακαθάριστα έσοδα και οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν τον προηγούμενο μήνα .Η εκκαθάριση αποστέλλεται στον ιδιοκτήτη του φορτηγού αυτοκινήτου ,που αφορά.

Φορολογικές υποχρεώσεις αυτοκινητιστών-μελών της ΙΜΕ.

.α. **Τήρηση βιβλίου εσόδων-εξόδων** .Ο ιδιοκτήτης του φορτηγού αυτοκινήτου ,που μετέχει σε ΙΜΕ ή ο εκπρόσωπος των συνιδιοκτητών τέτοιου αυτοκινήτου ,υποχρεούται να τηρεί βιβλία Β κατηγορίας ,στο οποίο καταχωρεί το λαμβανόμενο κάθε μήνα μέρος από την εταιρεία ,τις λειτουργικές δαπάνες του αυτοκινήτου και τον εκπιπτόμενο ΦΠΑ .Εξυπακούεται ότι στο ίδιο βιβλίο ο αυτοκινητιστής καταχωρεί και τυχόν έσοδα από άλλα αυτοκίνητα κλπ και τις αντίστοιχες δαπάνες.

.β. **Δηλώσεις ΦΠΑ** .Τα παραπάνω φυσικά πρόσωπα συντάσσουν και υποβάλλουν προσωρινή δήλωση ΦΠΑ για κάθε φορολογική περίοδο ,καθώς και ετήσια εκκαθαριστική δήλωση ΦΠΑ.

.Γ. **Δήλωση εισοδήματος**.Κάθε αυτοκινητιστής ,μέλος Ιδιότυπης μεταφορικής εταιρείας ,υποβάλλει ετήσια δήλωση φορολογίας εισοδήματος ,μέσα στην προθεσμία που ισχύει εκάστοτε για τα φυσικά πρόσωπα.

Κεφάλαιο 2^ο .Βασικές λειτουργίες μεταφορικών γραφείων

2.1 Υποχρέώσεις-δικαιώματα του μεταφορέα.

A Πρίν την μεταφορά

1. Πρωταρχική υποχρέωση είναι η παραλαβή των πραγμάτων από τον αποστολέα και ο έλεγχος τους ως προς το βάρος ,τη συσκευασία ,την ποσότητα κ.τ.λ.
2. Η παραλαβή των συνοδευτικών εγγράφων των πραγμάτων για τα οποία δεν ευθύνεται ως προς τη γνησιότητά τους.
3. Η διάθεση επαρκών και κατάλληλων μέσων για τη μεταφορά.
4. Η φόρτωση του μεταφορικού μέσου. Η φόρτωση αποτελεί το οριακό σημείο για την μετάθεση του κινδύνου και την έναρξη της ευθύνης του μεταφορέα.

B.Κατά την μεταφορά

1. Να φροντίζει για τη φύλαξη και την συντήρηση των πραγμάτων.
2. Να εκπληρώνει τις απαραίτητες διοικητικές,τελωνιακές και άλλες διατυπώσεις (με πρόσθετη βέβαια αμοιβή)
3. Να ακολουθεί το συμφωνημένο ή προκαθορισμένο δρομολόγιο.
4. Να εκτελέσει τη μεταφορά στον καθορισμένο χρόνο που συμφωνήθηκε χωρίς διακοπές.

Γ .Μετά την μεταφορά

- 1 Να ειδοποιήσει τον παραλήπτη για την άφιξη
- 2 Να εκφορτώσει τα πράγματα το συντομότερο.
- 3 Να παραδώσει τα πράγματα στον νομιμοποιούμενο παραλήπτη.

Η παράδοση-παραλαβή αποτελεί την αφετηρία για την μετάθεση του κινδύνου και το τέλος της ευθύνης του μεταφορέα.

Το βασικό δικαίωμα του μεταφορέα είναι η είσπραξη του κομίστρου ,καθώς και οι δαπάνες που έκανε ή η πρόσθετη αμοιβή για τις πρόσθετες υπηρεσίες παρείχε.

Οι παραπάνω αξιώσεις του μεταφορέα εξασφαλίζονται νομικά με το δικαίωμα επισχέσεως ,εκποιήσεως και του νόμιμου ενεχύρου επί των πραγμάτων.

2.1.1 Η ευθύνη του μεταφορέα

Η ευθύνη του μεταφορέα είναι δεδομένη κατ'αρχήν και το βάρος της αποδείξεως ότι η ζημιά προκλήθηκε από περιστατικό που κατά το νόμο δεν ευθύνεται ο ίδιος ,το φέρει ο μεταφορέας .Νομικά η ευθύνη του μπορεί να χαρακτηριστεί ως αντικειμενική ευθύνη ,γιατί κατ'αρχάς δεν εξαρτάται από πταίσμα του μεταφορέα .Έτσι επιβάλλεται ο μεταφορέας να είναι επιμελέστατος ,πράγμα το οποίο προσπαθεί να επιβάλλει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

Ο μεταφορέας ευθύνεται κατά την εκτέλεση της μεταφοράς για τις πράξεις ή παραλείψεις τις δικές του αλλά και των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεσή της.

Η ευθύνη αρχίζει από τη στιγμή της παραλαβής των πραγμάτων από τον μεταφορέα ,μετά την κατάρτιση της σύμβασης.

2.1.2 Απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα.

Οι λόγοι:1.Η ανωτέρα βία

2.Ελλάτωμα του ίδιου του πράγματος

3.Το πταίσμα του δικαιούχου που συνίσταται σε πράξη ή παράλειψη του ζημιωμένου.

Ειδικοί λόγοι:Αφορούν την ευθύνη μόνο για ζημιές από απώλεια και βλάβη κατά τις διεθνείς μεταφορές και μπορούν να εφαρμοσθούν αναλογικά και στις εθνικές μεταφορές.

Αναλυτικότερα:1) Διενέργεια της μεταφοράς με ανοιχτό ή ακάλυπτο όχημα εφόσον ειδικά συμφωνήθηκε ή επιβάλλεται από το νόμο.

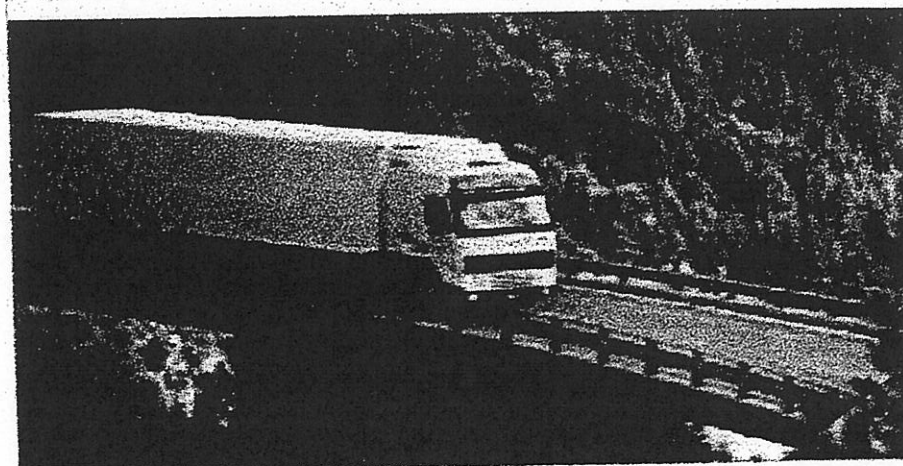
2) Η έλλειψη συσκευασίας ή η ελλατωματική συσκευασία που είναι υποχρέωση του αποστολέα ή παραλήπτη.

3) Φόρτωση και εκφόρτωση από τον αποστολέα ή παραλήπτη.

4) Ιδιάζουσα φύση των πραγμάτων που τα εκθέτει σε κίνδυνο απώλειας ή βλάβης

5) Μεταφορά ζώντων ζώων.

6) Ανεπαρκής ή ακατάλληλη σήμανση στα πράγματα.



2.2 Αντικείμενα διαπραγμάτευσης με το μεταφορικό γραφείο

Κρίνεται σκόπιμο να διαπραγματεύεται και να υπογράφεται μία συμφωνία με τους μεταφορείς ,η οποία θα καθορίζει σαφώς τα δικαιώματα

και τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών .Ορισμένα από τα θέματα μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενα διαπραγματεύσεων φαίνονται παρακάτω:

- 1.Ποια θα είναι η δειάρκεια της σύμβασης ,εάν θα προβλέπεται δικαίωμα παράτασης της και κάτω από ποιες προϋποθέσεις και πότε μπορούν τα μέρη να προκαλέσουν λύση της σύμβασης.
- 2.Ποιο θα πρέπει να είναι το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης και ποιος θα πρέπει να είναι ο χρησιμοποιούμενος εξοπλισμός.
- 3.Απαιτούμενοι χρόνοι για την φορτοεκφόρτωση και τη μεταφορά.
- 4.Ποιες θα είναι οι τιμές χρέωσης κατά περίπτωση ,αν θα υπόκεινται σε αναπροσαρμογή και με ποια κριτήρια θα γίνει αυτή.
- 5.Με ποιο δίκαιο θα επιλύονται οι προκύπτουσες διαφορές, τις οποίες δεν θα μπορεί να συμβιβάσει μία κοινώς αποδεκτή διαιτησία.
- 6.Τέλος το σύστημα παρακολούθησης ,αναζήτησης και επίσπευσης των μεταφορών.

2.3 Σύμβαση μεταφοράς.

Σύμβαση μεταφοράς, είναι εκείνη η συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στον μεταφορέα και στον φορτωτή σύμφωνα με την οποία ο μεν πρώτος αναλαμβάνει τη μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων από ένα τόπο σε άλλο, μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και καταβάλλοντας την μέγιστη δυνατή επιμέλεια ,ο δε δεύτερος να καταβάλλει το συμφωνηθέν κόμιστρο.

Χαρακτηρίζοντας νομικά τη σύμβαση μεταφοράς θα λέγαμε ότι είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση ,δημιουργεί δηλαδή υποχρεώσεις και στους δύο συμβαλλόμενους.

Η σύμβαση μεταφοράς είναι άτυπη σύμβαση ,δηλαδή μπορεί να καταρτισθεί χωρίς να τηρηθεί ορισμένος τύπος ,ακόμη και προφορικός.Τυχόν έγγραφος τύπος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί έχει αποδεικτική μόνο σημασία.

Τέλος η σύμβαση μεταφοράς, θεωρείται σύμβαση έργου γιατί αυτό που στην ουσία ενδιαφέρει τον φορτωτή είναι η επιμελής εκτέλεση της μεταφοράς μέσα στον καθορισμένο χρόνο από τον μεταφορέα σαν αποτέλεσμα και όχι οι επιμέρους διαδικασίες μέσα από τις οποίες θα γίνει.

Από την άποψη του εμπορικού δικαίου, η σύμβαση μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως εμπορική πράξη απευθείας από το νόμο.

Οι συμβάσεις μεταφοράς διακρίνονται:

- 1)Ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται σε χερσαίες-θαλάσσιες,εναέριας.
- 2)Ανάλογα με το μεταφερόμενο είδος σε μεταφορές προσώπων ή μεταφορές πραγμάτων.
- 3)Ανάλογα με τον τόπο που διενεργούνται(εθνικές-διεθνείς)

2.4 Μοναδοποίηση φορτίων.

Σε όλο το κύκλωμα διακίνησης, αποθήκευσης και αποστολής υλικών-εμπορευμάτων, μία από τις πιο καθοριστικές αποφάσεις που πρέπει να ληφθεί αφορά την επιλογή της κατάλληλης μεταφορικής μονάδας που θα χρησιμοποιηθεί.

Για την λήψη αυτής της απόφασης πρέπει να συνεργαστούν τα τμήματα παραγωγής, η αποθήκη πρώτων υλών και ετοιμών, το τμήμα προμηθειών, το τμήμα πωλήσεων και κάθε τμήμα του οποίου οι λειτουργίες επηρεάζονται από την απόφαση αυτή. Συχνά η επιλογή της μεταφορικής μονάδας επηρεάζεται και από την εσωτερική υποσυσκευασία μεταφοράς. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις βιομηχανιών που έχουν πολύ μεγάλο κόστος λόγω χρησιμοποίησης λάθος μονάδων μεταφοράς φορτίων, ιδίως κατά την αποστολή ετοιμών.

Η επιλογή μεταφορικής μονάδας εξαρτάται από τους ακόλουθους παράγοντες.

1. Σχήμα, μέγεθος και βάρος της συσκευασίας του μεταφερόμενου προϊόντος.
2. Μέγεθος της βάσης της μεταφορικής μονάδας.
3. Δυνατότητα αυτοστήριξης των φορτίων, πόσο εύκολα ή δύσκολα δηλαδή μπορεί η μονάδα συσκευασίας π.χ ένα κουτί να στηριχθεί επάνω σε ένα άλλο.
4. Δυνατότητα φόρτωσης των μεταφορικών μέσων. Πως επηρεάζει και επηρεάζεται η τελική επιλογή μεταφορικής μονάδος από τα μεταφορικά μέσα όπου θα φορτωθεί.
5. Πλάτος διαδρομών και εισόδων-εξόδων κτιρίου.
6. Αντοχή δαπέδου του κτιρίου.

Στόχος της μοναδοποίησης των φορτίων είναι η δημιουργία και υιοθέτηση μίας μονάδας η οποία να επιτρέπει τη μαζική διακίνηση φορτίων για την επίτευξη ελάχιστων χρόνων διακίνησης-φόρτωσης-εκφόρτωσης και άρα σημαντικής οικονομίας.

Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται οι διάφοροι τύποι μοναδοποίησης φορτίου.

2.4.1 Τύποι μοναδοποίησης φορτίου και χρήση τους.

A. ΦΙΑΛΕΣ

Οι μονάδες αυτές συσκευασίας χρησιμοποιούνται για προϊόντα σε υγρή ή παχύρρευστη μορφή. Τέτοια προϊόντα είναι τα ποτά, τα αναψυκτικά, γαλακτοκομικά, νερά, κρασιά, αλλά και τα φαρμακευτικά και χημικά προϊόντα. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για τις φιάλες είναι το γυαλί και διάφορα είδη πλαστικών.

B. ΚΙΒΩΤΙΑ

Τα κιβώτια είναι από τα απλούστερα και πλέον χρησιμοποιούμενα μέσα μοναδοποίησης προϊόντων. Παρά όμως την απλότητα της κατασκευής

τους παίζουν, ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στη σωστή λειτουργία του κυκλώματος "Μεταφορά-Αποθήκευση-Διανομή". Χρησιμοποιούνται είτε για μεταφορά, είτε και για τα δύο. Κάθε είδους προϊόντα και αντικείμενα μπορούν να μοναδοποιηθούν στα κατάλληλα κιβώτια. Υπάρχουν κιβώτια και υγρά, παχύρρευστα και βέβαια στερεά προϊόντα. Για μικροαντικείμενα, εξαρτήματα, αντικείμενα μεσαία μεγέθους και βάρους, καθώς και για μεγάλα και βαριά αντικείμενα.

Τα υλικά με βάση τα οποία κατασκευάζονται τα κιβώτια συνήθως είναι χαρτί γκοφρέ, ξύλο, πλαστικό, μέταλλο ή κάποιος συνδυασμός τους. Τελευταία έχουν επικρατήσει τα πλαστικά κιβώτια λόγω των πολλών πλεονεκτημάτων που προσφέρουν. Σε περιπτώσεις όμως που υπάρχει μεγάλη καταπόνηση και απαιτείται αυξημένη αντοχή, επικρατούν τα μεταλλικά κιβώτια.

Γ. ΠΑΛΕΤΟΔΕΞΑΜΕΝΕΣ.

Οι παλετοδεξαμενές είναι δεξαμενές συναρμολογημένες πάνω σε παλέτες, για την ευκολότερη διαχείρισή τους. Κυρίως χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση και μεταφορά υγρών και αερίων προϊόντων.

Δ. ΠΑΛΕΤΕΣ

Οι παλέτες είναι από τα βασικότερα εργαλεία στη διαχείριση υλικών.

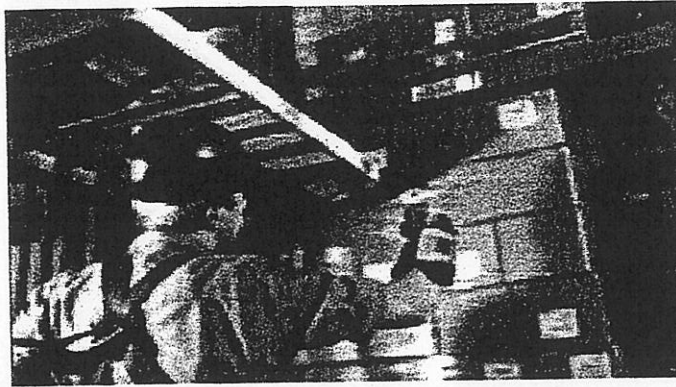
Δεν πρέπει να θεωρηθούν απλά σαν βάσεις τοποθέτησης φορτίων. Με την χρήση τους επιτυγχάνεται η ροή των υλικών, ενδοεργοστασιακά αλλά εκτός εργοστασίου και μειώνονται τα κόστη αποθήκευσης και μεταφοράς.

Η κατάσταση στην Ελλάδα από πλευράς χρήσης τυποποιημένων παλετών είναι συγκεχυμένη. Στα εργοστάσια και στους αποθηκευτικούς χώρους μπορεί να συναντήσει κανείς παλέτες με διάφορες μη τυποποιημένες διαστάσεις. Ο λόγος ύπαρξης αυτής της κατάστασης είναι ότι το θέμα της τυποποίησης δεν αντιμετωπίστηκε από την αρχή με την πρέπουσα σοβαρότητα.

Αποτέλεσμα της δυσάρεστης αυτής κατάστασης είναι να:

- .α παρουσιάζονται δυσκολίες στην φορτωεκφόρτωση παλετών από τα περνοφόρα,
- .β να παρουσιάζονται δυσκολίες στην τοποθέτηση των ατυποποίητων παλετών στα ράφια, στη φόρτωση και μεταφορά τους με εμπορευματοκιβώτιο.
- .γ η εκμετάλλευση χώρου τόσο στα μέσα διακίνησης και αποθήκευσης να είναι ικανοποιητική.

Επιπροσθέτως, αυτές οι παλέτες φθείρονται και καταστρέφονται πιο εύκολα από τις τυποποιημένες, αφού δεν έχουν κατασκευαστεί βάσει συγκεκριμένων προδιαγραφών. Λόγοι σταθερότητας, ασφάλειας και προλήψεων ζημιών οδήγησαν στην επικράτηση της στοίβας, με σύστημα πλινθοδομής.



Ε. ΕΥΡΩΠΑΛΕΤΑ

Η ευρωπαϊλέτα αποτελεί τον πλέον διαδεδομένο τύπο παλέτας αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη και σαν τύπος παλέτας πρόκειται να επικρατήσει καθολικά. Σημείο αναγνώρισης της αποτελούν τα αρχικά EUR μέσα σε ένα οβάλ πλαίσιο, τα οποία είναι τυπωμένα σε έναν τουλάχιστον από τους γωνιακούς της τάκους.

Η προβλεπόμενη καθολική επικράτηση της Ευρωπαϊλέτας στοιχειοθετείται και από τους ακόλουθους λόγους:

.α Η χρήση της έχει αποφασιστεί απ' όλους τους Ευρωπαίους σε κάθε τομέα δραστηριοτήτων.

.β Εκτός από τις τυποποιημένες διαστάσεις της, τυποποίηση υπάρχει και στον τρόπο κατασκευής της.

.γ Βάσει της ευρωπαϊλέτας τυποποιούνται και οι διαστάσεις των βαγονιών των τρένων, των εμπορευματοκιβωτίων, κατασκευάζονται ειδικά πλοία και αεροπλάνα και καθορίζονται τα χαρακτηριστικά των περονοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων και των συστημάτων αποθήκευσης.

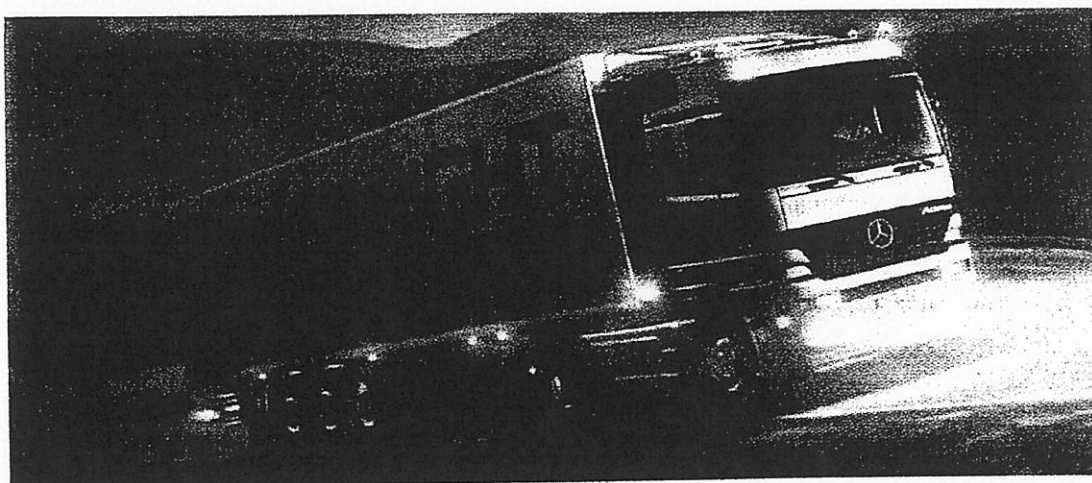
2.5 Η ασφάλιση εμπορευμάτων των μεταφορικών εταιρειών

Οι ασφαλιστικές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές, αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα που αφορά χιλιάδες επαγγελματίες. Αρκετοί ιδιοκτήτες εμπορευμάτων θεωρούν ότι δεν χρειάζεται να κάνουν ασφάλιση, καθώς πιστεύουν ότι καλύπτονται από την ασφάλιση των μεταφορέων τους. Αγνοούν όμως, ότι σε περίπτωση που επέλθει ζημιά του εμπορεύματός τους, δεν θα εισπράξουν παρα μόνο ένα μέρος της πραγματικής τους αξίας, εάν και εφόσον προκύψει ευθύνη για τους τελευταίους. Κι αυτό γιατί στην ασφάλιση στις εμπορευματικές μεταφορές υφίσταται ο σαφής και θεμελιώδης διαχωρισμός της ασφάλισης του ιδίου φορτίου, από την ασφάλιση ευθύνης των μεταφορέων.

Η ζημιά λοιπόν που θα επιφέρει στο κάθε εμπλεκόμενο μέρος μία πιθανή βλάβη ή απώλεια των εμπορευμάτων κατά την διακίνησή τους, είναι τελείως διαφορετική, τόσο ως προς το μέγεθος, όσο και ως προς τις επιπτώσεις στη λειτουργία της κάθε εμπλεκόμενης επιχείρησης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη σε μία τέτοια κατάσταση είναι τρία:

•Για τον ιδιοκτήτη του εμπορεύματος, οιαδήποτε βλάβη ή απώλεια αυτού κατά την μεταφορά του θα επιφέρει οικονομική ζημιά ίση με την αξία του εμπορεύματος, του κόστους μεταφοράς, καθώς και κάποιου διαφεύγοντος κέρδους. Είναι ο μόνος που έχει ασφαλιστικό ενδιαφέρον επι της αξίας του φορτίου και έως του κόστους που ως ανωτέρω περιγράφηκε. Για το λόγο αυτό η βασική του ανάγκη καλύπτεται μόνο με την ασφάλιση της ιδιοκτησίας/εμπορεύματος του στην πιθανή απωλεσθείσα κατά την μεταφορά αξία του. Έτσι πριν την οποιαδήποτε μεταφορά οφείλει να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση κατά κινδύνων μεταφοράς.

•Για τον διαμεταφορέα, πιθανή απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων που ανέλαβε, να μεταφέρει, για λογαριασμό του ιδιοκτήτη τους, δύναται πιθανόν να επιφέρει ζημιά σ' αυτόν, ως αποτέλεσμα καταλογισμού ευθύνης για τη μη σωστή εκτέλεση του έργου του. Η ασφαλιστική κάλυψη που οφείλει για το συμφέρον της εταιρείας του να διατηρεί, είναι ουσιαστικά η κάλυψη επαγγελματικής αστικής ευθύνης.



Είναι όμως γεγονός ότι στο σύνολο των μεταφορικών εταιρειών εσωτερικού, το ποσοστό ανασφάλιστων εμπορευμάτων είναι πολύ μεγάλο σε σχέση με τις διεθνείς μεταφορές όπου τα πράγματα είναι πολύ πιο ξεκάθαρα. Για τις εθνικές μεταφορές οι αστικές ευθύνες που ισχύουν για τους μεταφορείς δεν απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις όπως έχουν ψηφιστεί από την Ε.Ε (C.M.R) αλλά από τον εμπορικό νόμο. Ωστόσο όπως αναφέρει ο κ.Μαυρόπουλος στο περιοδικό Αποθήκη και Μεταφορές, η Ε.Ε έχει εκδόσει ορισμένες οδηγίες, οι οποίες ωθούν τα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν τις διεθνείς συμβάσεις περι αστικής ευθύνης διαμεταφορέων και στις εσωτερικές μεταφορές. Σήμερα λοιπόν βρισκόμαστε σε μία μεταβατική περίοδο, όπου οι Έλληνες δικαστές αρχίζουν πλέον να κρίνουν από την βάση.

Το ερώτημα όμως παραμένει, είναι μόνο το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα βοηθήσει την κατάσταση στην ασφάλιση των εμπορευματικών μεταφορών? Ας είμαστε επιφυλακτικοί καθώς από την άλλη και οι

ασφαλιστικές εταιρείες παρουσιάζουν μία δυσκολία στην κάλυψη εμπορευματικών συναλλαγών αυτού του τύπου. Αξίζει απλά να αναφέρουμε μία δήλωση της κ.Ντίνας Κολωβού συμβούλου της μεταφορικής OMEGA TRANSPORT (4^{ης} σε τζίρο στην χώρα μας) "Οι ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες για να καλύψουν μεγάλους κινδύνους, αναγκάζονται να κάνουν μεταξύ τους συνεργασίες και να συμμετέχουν ποσοστιαία στα μεγάλα συμβόλαια"

Αν λοιπόν κάτι δεν αλλάξει στα επόμενα χρόνια, έχοντας από την μία τις μεταφορικές που παρέχουν ολοκληρωμένη ασφαλιστική κάλυψη όλο και να μειώνονται περισσότερο και από την άλλη τις ασφαλιστικές να μην αναλαμβάνουν την κάλυψη των ασφαλιστικών αναγκών, το μεταφορικό έργο θα οδηγηθεί γρήγορα μπροστά σε δισεπίλυτα διαδικαστικά προβλήματα ,κάτι το οποίο συνεπάγεται με ανομοιομορφία στις εμπορικές συναλλαγές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο. Κατηγορίες οχημάτων. Τεχν. προδιαγραφές

3.1 Άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ

Τα αυτοκίνητα δημοσίας χρήσης που εκτελούν οδικές μεταφορές εφοδιάζονται με άδειες κυκλοφορίας.

Σήμερα νέες άδειες κυκλοφορίας δεν εκδίδονται, παρά μόνο λόγω μεταβίβασης. Επίσης για τους κατόχους Φ.Δ.Χ λόγω αντικαταστάσεως ομοίου οχήματος ή περαιτέρω κυκλοφορία ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οχημάτων..

Σε περίπτωση που χορηγηθούν νέες άδειες κυκλοφορίας χορηγούνται κατά σειρά:

Α. Στις μεταφορικές επιχειρήσεις σε ποσοστό 80% της χορήγησης.

Β. Στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές σε ποσοστό 20%

Γ. Στους επαγγελματίες οδηγούς σε ποσοστό 20%

Με κριτήρια τον αριθμό των εντεταγμένων στις επιχειρήσεις Φ.Δ.Χ σε συνδυασμό με την δραστηριότητα τους, το ποσοστό του κατεχόμενου Φ.Δ.Χ από τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και ο συνολικός χρόνος πραγματικής υπηρεσίας των επαγγελματιών οδηγών.

Η χορήγηση αδειών προϋποθέτει Υπουργική απόφαση ορισμό του ανώτατου μικτού βάρους των Φ.Δ.Χ που είναι αναγκαίο για την εκτέλεση οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και το ποσό της κάλυψης της διαφοράς μεταξύ υφισταμένων και αναγκαιότητας τονάζ με την χορήγηση αδειών.

Η αύξηση του τονάζ άδειας φορτηγού αυτοκινήτου Δ.Χ είναι δυνατή εφόσον καταβληθούν οι ανάλογες εισφορές στο δημόσιο και ταξινομηθεί ως κατάλληλο όχημα.

Η εισφορά υπέρ του δημοσίου έχει ως εξής:

.α Για τους πρώτους 10 τόνους μικτού βάρους 10.000 δρχ/τόνο

.β Για τονάζ από 11 έως 20 μικτού βάρους 7.000 δρχ/τόνο.

.γ Για τονάζ από 21 έως 38 τ. μικτού βάρους 5.000 δρχ/τόνο.

.δ Για τονάζ από 38 έως 40τ. μικτού βάρους 5.000 δρχ/τόνο.

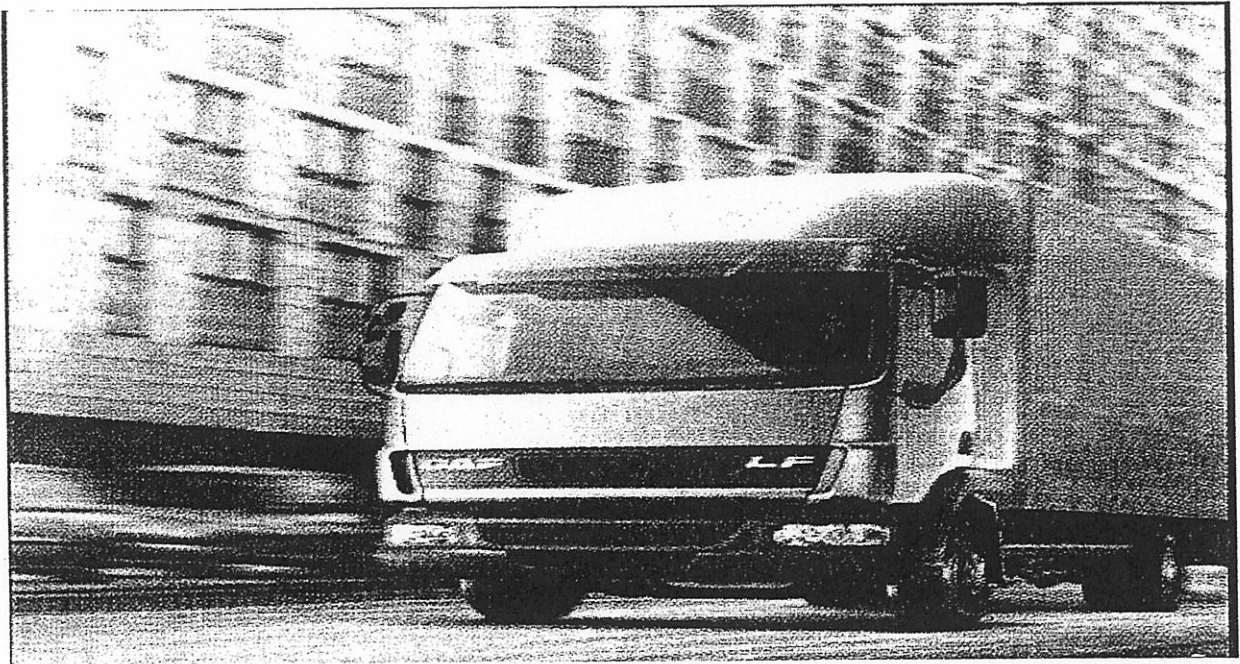
Η εισφορά για την αύξηση τονάζ δεν καταβάλλεται όταν το όχημα είναι ενταγμένο σε μεταφορική επιχείρηση Ν 383/76, με την προϋπόθεση ότι το όχημα δεν θα εξέλθει από την επιχείρηση πριν την πάροδο πενταετίας.

Απαγορεύεται η καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση νομής, κατοχής, χρήσης ή εκμετάλλευσης από τον έχοντα το δικαίωμα ή άλλα πρόσωπα με οποιαδήποτε συμβολαιογραφική πράξη ή ιδιωτικό συμφωνητικό.

ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΔΟΧΗ-ΓΟΝΙΚΗ ΠΑΡΟΧΗ

Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ λόγω κληρονομιάς ή γονικής παροχής είναι δυνατή χωρίς την στιγμή της μεταβίβασης να κατέχεται άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.

Οι κληρονόμοι όμως ή οι αποκτήσαντες το δικαίωμα με γονική παροχή πρέπει σε χρονικό διάστημα έξι μηνών, είτε να αποκτήσουν την άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, είτε να ζητήσουν την εφαρμογή της παρ.13 του άρθρου 3 το ΠΔ 294/91. Σύμφωνα με την ρύθμιση του ΠΔ 294/91 σε περίπτωση θανάτου ή φυσικής ή νομικής ανικανότητας του φυσικού προσώπου που ασκεί την δραστηριότητα του μεταφορέα ή του φυσικού προσώπου που πληρεί τις προϋποθέσεις της αξιοπιστίας και της επαγγελματικής ικανότητας, ο Υπουργός Μεταφορών μπορεί με απόφασή του να επιτρέψει την εξακολούθηση της λειτουργίας της επιχείρησης προσωρινά για μία περίοδο ενός (1) έτους, που μπορεί σε ειδικές περιπτώσεις να παραταθεί για έξι (6) ακόμη μήνες.



Σε εξαιρετικές περιπτώσεις ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να επιτρέψει οριστικά την εξακολούθηση της εκμετάλλευσης της επιχείρησης από ένα πρόσωπο που δεν πληρεί την προϋπόθεση της επαγγελματικής ικανότητας, αλλά έχει μία πρακτική εμπειρία τριών τουλάχιστον ετών στην καθημερινή διαχείρισή της.

3.2 Φορτηγό ιδιωτικής χρήσης.

Φορτηγό ιδιωτικής χρήσης θεωρείται το μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του.

Ρητά απαγορεύεται η με οποιονδήποτε τρόπο άμεση ή έμμεση είσπραξη κομίστρου για μεταφορές που διενεργούνται με Φ.Ι.Χ

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή στον επαγγελματία, ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί, παραχθεί, εξορυχθεί, μετατραπεί, ή επισκευαστεί από την επιχείρηση ή τον επαγγελματία ή είναι ήδη απαραίτητα για εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών τους. Επίσης οι μεταφορές πρέπει να είναι απαραίτητες στο πλαίσιο των κυρίων δραστηριοτήτων της επιχείρησης ή του επαγγελματία.

Η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός μικρού Φ.Ι.Χ (μέχρι 4 τόνους) σε κάθε επιχείρηση ή επαγγελματία είναι ελεύθερη.

Άνω των 4 τόνων χορηγούνται εφόσον το ασκούμενο επάγγελμα ή η επιχείρηση έχει μεταφορικό έργο τέτοιο, που για την εξυπηρέτηση του είναι απόλυτα αναγκαία η χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου.

Οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ χορηγούνται εφόσον ο αιτών έχει πραγματοποιήσει κατά το τελευταίο οικονομικό έτος, ακαθάριστα έσοδα τουλάχιστον 400.000δρχ.για κάθε τόνο μικτού βάρους του Φ.Ι.Χ.

Οι άδειες αυτές είναι προσωρινές και ισχύουν το πολύ για ένα έτος. Μέσα σε δύο μήνες από την πάροδο της ισχύος της άδειας, μετατρέπονται σε οριστικές εφόσον δεν διακόπηκε η λειτουργία της επιχείρησης και εφόσον έχουν πραγματοποιηθεί ακαθάριστα έσοδα τουλάχιστον 1.000.000δρχ. για κάθε τόνο μικτού βάρους του φορτηγού.

Κατ' εξαίρεση χορηγούνται οριστικές άδειες άνω των 3 τόνων σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν στην Ελλάδα σημαντικές επενδύσεις οι οποίες υπάγονται σε αναπτυξιακούς νόμους, καθώς και μία άδεια σε βιομηχανικές ή εργοληπτικές επιχειρήσεις που έχουν πραγματοποιήσει ακαθάριστα έσοδα ύψους 20.000.000δρχ.τουλάχιστον, σε οποιοδήποτε χρονικό διάστημα του τελευταίου οικονομικού έτους.

Εκτός από την απαγόρευση της είσπραξης κομίστρου απαγορεύεται η με Φ.Ι.Χ μεταφορά αγαθών εκτός από αυτά που περιγράφηκαν στην αρχή της ενότητας, η χρήση του Φ.Ι.Χ για άλλο σκοπό παρά για εκείνο που του χορηγήθηκε άδεια, η παραχώρηση χρήσης σε τρίτο πρόσωπο, η μεταφορά προσώπων εκτός από τον οδηγό και ένα συνοδηγό, η οδήγηση του από μη επαγγελματία οδηγό ή τον επαγγελματία ή μέλη της οικογένειάς του (κάτω των 4 τόνων) και η απ' ευθείας μεταφορά αγαθών από τον τόπο παραγωγής στον πελάτη, όταν πρόκειται για άσκηση αποκλειστικής εμπορίας και το Φ.Ι.Χ, είναι άνω των 4 τόνων μικτού βάρους.

Κάθε φυσικό πρόσωπο ή νομικό, που χρησιμοποιεί φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης για εκτέλεση δημόσιας μεταφοράς ή εκδίδει φορτωτικές για τέτοια μεταφορά ή αποδέχεται τέτοιες φορτωτικές, τιμωρείται με πρόστιμο τουλάχιστον 50.000δρχ, που επιβάλλει το όργανο που διαπιστώνει την παράδοση.

Επιτρέπεται η χορήγηση μίας μόνο άδειας κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ μικτού βάρους μέχρι 4.000κιλ σε μεταφορικές επιχειρήσεις και σε γραφεία και πρακτορείο μεταφορών για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σ αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας.

3.3 Πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας

Δεν επιτρέπεται σε κανένα μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο, ποδήλατο ή ζωήλατο να κυκλοφορεί οπουδήποτε στη χώρα, αν δεν φέρει πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες χορηγήθηκαν νόμιμα. Οι χορηγούμενες πινακίδες πρέπει να είναι αντανακλαστικές.

Τα αυτοκίνητα οχήματα και οι συνδιασμοί οχημάτων όταν κυκλοφορούν σαν εννιαία μονάδα εφοδιάζονται με ζεύγος πινακίδων διαστάσεων 37x12 και 48x12 οι οποίες τοποθετούνται στο εμπρόσθιο και οπίσθιο τμήμα αντίστοιχα.

Η αρίθμηση των πινακίδων φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ Εθνικών μεταφορών γίνεται με συνδυασμό ανά τριών των γραμμάτων Ρ,Ν,Μ,Τ (με αρχή το Ρ και έπειτα το Ν) και ενός τετραψηφίου αριθμού από το 1001-9999, τα δε γράμματα και οι αριθμοί έχουν χρώμα ερυθρό. Τέτοιου τύπου είναι και οι πινακίδες των βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων ή τροφίμων ή χημικών καθώς και των Φ.Δ.Χ μεταφοράς αυτοκινήτων.

Η αρίθμηση των πινακίδων φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ διεθνών μεταφορών καθώς και ψυγείων Δ.Χ διεθνών μεταφορών γίνεται με συνδυασμό ανά δύο ή τριών γραμμάτων που είναι κοινά λατινική και Ελληνική αλφάβητο και ενός τετραψηφίου αριθμού από το 1001-9999.



Για κάθε ρυμουλκούμενο προβλέπεται μία πινακίδα διαστάσεων 42x12 cm και η αρίθμηση γίνεται με το διακριτικό γράμμα Ρ και ένα αριθμό. Το γράμμα Ρ και οι αριθμοί έχουν χρώμα μαύρο.

Πάνω στις πινακίδες κυκλοφορίας που είναι ανάγλυφες, υπάρχει ανάγλυφη σφραγίδα του κράτους με το εθνόσημο και την ένδειξη "ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ-Υπ.Μ.Ε". Το χρώμα της αντανακλαστικής επιφάνειας της πινακίδας είναι αργυρόλευκο.

Απαγορεύεται για οποιαδήποτε αιτία αντικατάσταση των πινακίδων με άλλες που δεν έχουν χορηγηθεί νόμιμα ή την παραποίηση αυτών με οποιαδήποτε μορφή(τεμαχισμό, αλλαγή οχήματος ή γράμματος, κάμψη πινακίδας κ.λ.π) η μετάθεση από του ενός οχήματος σε άλλο, η κατασκευή από άλλον, ως και η πώληση, αγορά και χρήση τέτοιων πινακίδων. Οι παραβάτες της διάταξης της παραγράφου αυτής, ως και αυτοί που υποβάλλουν ψευδή στοιχεία, για την λήψη ανταλλακτικών πινακίδων για το σκοπό παράνομης χρησιμοποίησής τους, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους.

Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο όχημα ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν έχει τοποθετημένες και τις δύο πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες έχουν νόμιμα χορηγηθεί, τιμωρείται με πρόστιμο 25.000δρχ. εκείνος δε ο οποίος κυκλοφορεί άλλης κατηγορίας όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, τιμωρείται με πρόστιμο 10.000δρχ.

Με ποινή προστίμου 5.000δρχ, τιμωρείται και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα του οποίου οι πινακίδες δεν είναι, για οποιαδήποτε λόγο, ευκρινώς ορατές.

3.3.1 Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ

Τα Δημοσίας Χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα μεταβιβάζονται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που είναι κάτοχοι άδειας ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.

Το όχημα, που πρέπει να πληρεί τις τεχνικές προϋποθέσεις του Κ.Ο.Κ, καθώς και των σχετικών διατάξεων προσκομίζεται για επιθεώρηση στην Υπηρεσία Συγκοινωνιών.

Τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται είναι:

- 1.Αίτηση
- 2.Βιβλιάριο μεταβολών
- 3.Βεβαίωση ΤΣΑ ή υπεύθυνη δήλωση αν δεν κατέχεται άλλο Δ.Χ.
- 4.Παράβολο δημοσίου ταμείου .
- 5.Παλιά άδεια κυκλοφορίας
- 6.Βεβαίωση εφορίας για καταβολή τελών κυκλοφορίας.
- 7.Υπεύθυνη δήλωση για καλή λειτουργία του ταχογράφου.
- 8.Υπεύθυνη δήλωση τεχνίτη για καλή λειτουργία του ταχογράφου.
- 9.Επίδειξη του εκλογικού βιβλιαρίου.
- 10.Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο άδειας άσκησης επαγγέλματος.

3.3.2 Αποχαρακτηρισμός Φ.Δ.Χ

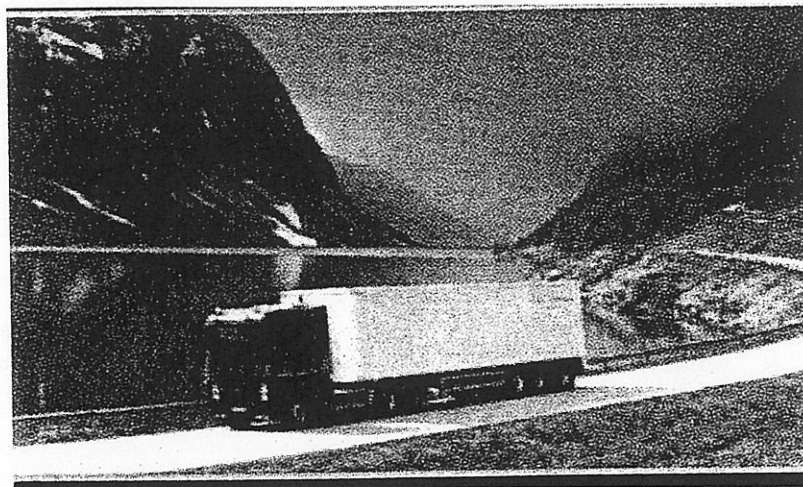
Ο ιδιοκτήτης Φ.Δ.Χ έχει το δικαίωμα να σταματήσει από την κυκλοφορία όχημά του (αποχαρακτηρισμός) και να κυκλοφορήσει αντί αυτού άλλο, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θέτει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τα αποχαρακτηρισμένο πωλούμενο όχημα δεν υπόκειται σε καμιά άλλη οικονομική επιβάρυνση (υπεραξία), παρά μόνο τον Φ.Π.Α του τιμολογίου που θα εκδοθεί και ο οποίος βαρύνει τον αγοραστή. Προϋπόθεση απαλλαγής από καταβολής φόρου υπεραξίας είναι να έχει τεθεί, μέσα σε έξι μήνες από τον αποχαρακτηρισμό, σε κυκλοφορία νέο Φ.Δ.Χ.

Για τον αποχαρακτηρισμό δεν είναι απαραίτητη η προσκόμιση του οχήματος προς επιθεώρηση στην Υπηρεσία Συγκοινωνιών.

Τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται είναι:

- 1.Αίτηση
- 2.Άδεια κυκλοφορίας και κρατικές πινακίδες του οχήματος.
- 3.Παράβολο δημοσίου ταμείου 1000δρχ.
- 4.Υπεύθυνη δήλωση όπου δηλώνεται ότι δεν έχει επέλθει μεταβολή στα τεχνικά στοιχεία του οχήματος και όπου αποτυπώνεται ο αριθμός πλαισίου.
- 5.Επίδειξη του βιβλιαρίου μεταβολών.



3.4 Φόρτωση οχημάτων

Το μικτό βάρος οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μ'γιστο επιτρεπόμενο βάρος του.

Το φορτίο του οχήματος πρέπει να τακτοποιείται και να στοιβάζεται κατά τρόπο ώστε:

.α. Να μην εκτίθενται σε κίνδυνο πρόσωπα και να μην προκαλούνται ζημιές από διαρροή ή πτώση αυτού στην οδό.

.β. Να μην περιορίζεται ή παρεμποδίζεται η ορατότητα του οδηγού, να μην εμποδίζεται η οδήγηση του οχήματος και να μη μειώνεται η σταθερότητα αυτού.

.γ. Να μην προκαλούνται θόρυβοι ή σκόνη ή άλλες ενοχλήσεις οι οποίες μπορούν να αποφευχθούν.

.δ. Να μην καλύπτονται οι φανοί, συμπεριλαμβανομένων και των φανών σταύθμευσης και πορείας, τα αντανακλαστικά στοιχεία, οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και το διακριτικό σήμα της χώρας απογραφής του οχήματος 'ως και τα σήματα που δίνονται με το χέρι.

Τα εξαρτήματα, ως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα κ.λ.π που χρησιμοποιούνται για εξασφάλιση ή προστασία του φορτίου πρέπει να σφίγγονται και να στερεώνονται καλά. Ιδιαίτερως τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για την προστασία του φορτίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προηγούμενης παραγράφου. Το φορτίο των ανοικτών φορτηγών αυτοκινήτων που αποτελείται από υλικά που μπορούν, κατά τη διαδρομή, να εκφύγουν από το αμάξωμα ως π.χ αδρανή υλικά, δημητριακά, χορτάρι, άχυρα, κουρέλια, πρέπει να καλύπτεται με ειδικό κάλυμμα.

Το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει από το πίσω τμήμα του οχήματος περισσότερο από 30% του μήκους του αμαξώματος. Προκειμένου για ειδική μεταφορά αντικειμένων που προεξέχουν από το πίσω τμήμα των αυτοκινήτων οχημάτων πέραν του 30% του μήκους του αμαξώματος, απαιτείται προηγούμενη άδεια της κατά τόπον αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων έργων.

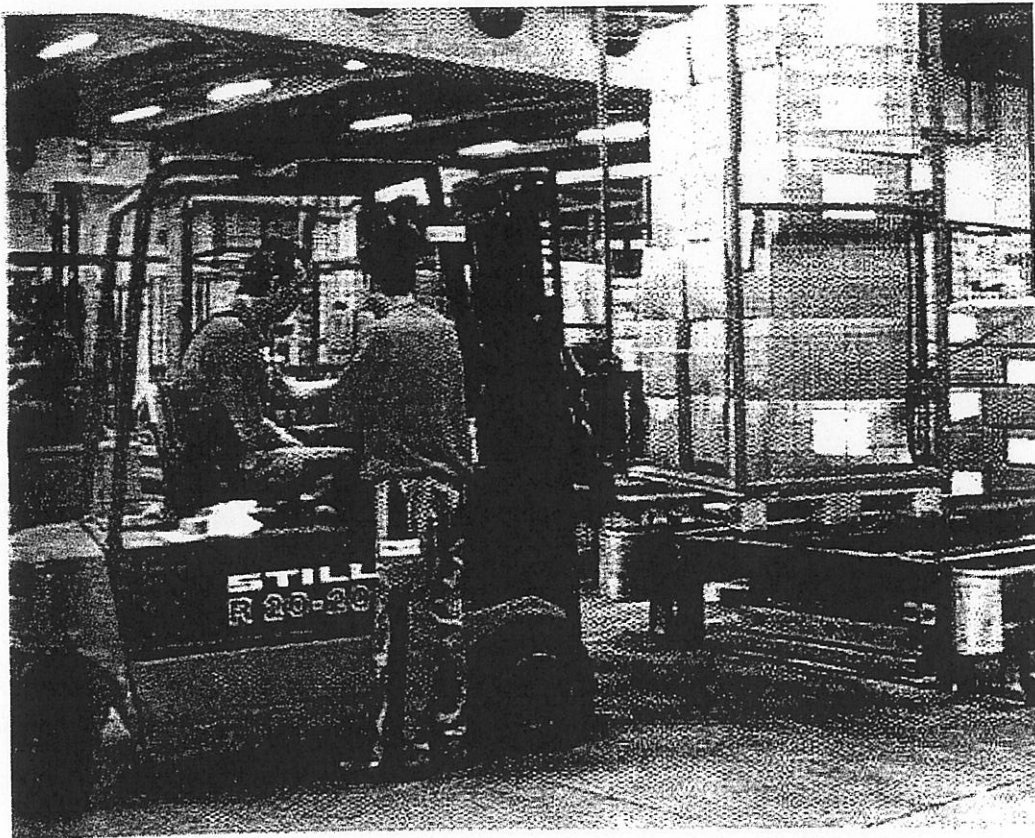
Τα προεξέχοντα φορτία από το μπρος ή πίσω τμήμα ή τις πλευρές του οχήματος, αν αυτό επιτρέπεται, πρέπει να επισημαίνονται με σταθερή προσαρμοσμένη πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 0,50x0,50μ λευκού χρώματος με διαγώνιες ερυθρές λωρίδες, κατασκευασμένη από υλικά υψηλής αντανακλαστικότητας και τοποθετημένη με το πάνω άκρο όχι πιο ψηλά από 1,60μ και το κάτω άκρο όχι πιο χαμηλά από 0,40μ από το οδόστρωμα, όταν δεν μπορούν την προεξοχή να αντιληφθούν οι οδηγοί των άλλων οχημάτων. Κατά τη νύχτα, για την επισήμανση αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται λευκό φως και λευκό αντανακλαστικό στοιχείο μπροστά, ερυθρό δε φως και ερυθρό αντανακλαστικό στοιχείο πίσω.

Ειδικότερα προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα και αν αυτό επιτρέπεται:

A. Τα προεξέχοντα φορτία περισσότερο από ένα μέτρο πέραν του μπρός ή πίσω τμήματος του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται οπωσδήποτε.

B. Τα φορτία τα οποία προεξέχουν κατά πλάτος περισσότερο από 0,40μ από το εξωτερικό άκρο του μπρός φανού ή του πίσω ερυθρού φανού του οχήματος, πρέπει να επισημαίνονται τη νύχτα.

Η μεταφορά αντικειμένων που σύρονται στο έδαφος, επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά δεν φθείρουν το οδόστρωμα και ύστερα από ειδική άδεια της αρμόδιας κατά τόπον τεχνικής υπηρεσίας.



Ο κάτοχος ή ο οδηγός αυτοκινήτου οχήματος που παραβαίνει τα παραπάνω, με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος κατά ποσοστό μέχρι 10%, τιμωρείται με πρόστιμο 10.000δρχ. Αν η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 10% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος, ο κάτοχος ή οδηγός αυτού τιμωρείται με πρόστιμο 50.000δρχ. και σε περίπτωση που η υπερφόρτωση υπερβαίνει το 20% του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος επιβάλλεται στον κάτοχο ή οδηγό αυτού πρόστιμο 100.000 δρχ. και επι τόπου αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για 30 ημέρες, από το αρμόδιο όργανο που βεβαιώνει την παράβαση. Με τα ως άνω πρόστιμα τιμωρούνται και όποιοι συνεργούν στις ως άνω υπερφορτώσεις.

Αυτός που υπερβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με πρόστιμο 20.000δρχ.

Σε περίπτωση επικίνδυνης φόρτωσης, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή υπερφόρτωσης με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μικτού βάρους πάνω από 10%, επιβάλλεται και η ακινητοποίηση του οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο.Μεταφορές-Φορολογική προσέγγιση.

Εισαγωγή

Ιδιαίτερη σημασία από φορολογικής άποψης για τις οδικές μεταφορές, αποτελεί το άρθρο 16 του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων (Π.Δ 186/92), το οποίο ερμηνεύει και αναλύει θέματα γύρω από τα έγγραφα που συνοδεύουν τα εμπορεύματα στην περαίωση του μεταφορικού έργου. Δεν θεωρείται ίσως τυχαίο το γεγονός ότι ένα από τα σαράντα άρθρα του Κώδικα αναφέρεται αποκλειστικά στον τομέα αυτό. Λόγω του ότι οι εμπορευματικές αποστολές αγαθών αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι οποιασδήποτε εμπορικής συναλλαγής και ότι εμπλέκονται σ' αυτήν από δύο έως και περισσότερα μέρη(αποστολέας, παραλήπτης, μεταφορικά γραφεία, αποθήκη), το κράτος θεώρησε σκόπιμο να δημιουργήσει ένα νομικό πλαίσιο τέτοιο, ώστε να προβεί λειτουργικό και αποτελεσματικό.

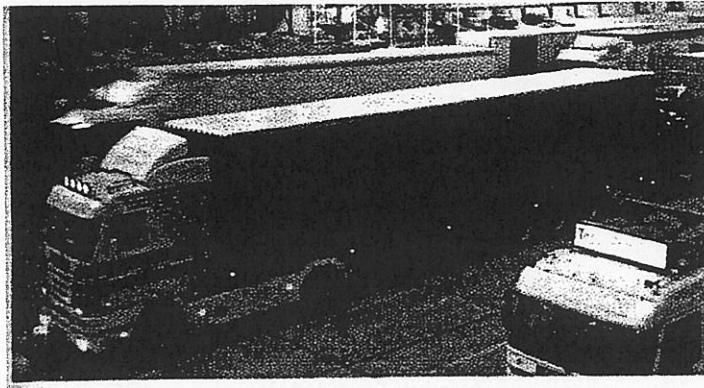
4.1 Γενική ερμηνεία άρθρου 16 Κ.Β.Σ.Τα βασικά σημεία.

Στην πρώτη και δεύτερη παράγραφο, γίνεται μία αναφορά στην υποχρέωση του επιτηδευματία καθώς επίσης και του δημοσίου, να συνοδεύουν τα εμπορεύματα τα οποία αποστέλουν, με το πρωτότυπο του Δ.Α , που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του Κ.Β.Σ.

Στην τρίτη και τέταρτη παράγραφο , αναλύονται οι υποχρεώσεις των επιτηδευματιών που έχουν την υποχρέωση έκδοσης στοιχείων, καθώς επίσης και των φυσικών προσώπων που δεν έχουν αυτή, κατά την παράδοση εμπορευμάτων ή πραγμάτων αντίστοιχα στο μεταφορικό γραφείο. Ποιο συγκεκριμένα, οποιοσδήποτε επιτηδευματίας ή πρόσωπο των παραγράφων 3,4 του άρθρου 2(Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ), υποχρεούνται στην έκδοση Δ.Α ή Τ.Δ.Α κατά την παράδοση των αγαθών τους στον μεταφορέα.Αντιθέτως τα πρόσωπα εκείνα που εξαιρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα της έκδοσης φορολογικών στοιχείων, παραδίδουν στο μεταφορικό γραφείο ενυπόγραφη δήλωση μεταφοράς στην οποία αναγράφονται το ονοματεπώνυμο, το επάγγελμα, η διεύθυνση του καθώς επίσης και τα αντίστοιχα στοιχεία του παραλήπτη, ο τόπος προορισμού και μία συνοπτική περιγραφή των ειδών.

Από τα σημείο αυτό και μετά, ο νομοθέτης αναλύει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του μεταφορέα ως επιτηδευματία. Συγκεκριμένα στις παραγράφους 5,6,7 και 8, αναγνωρίζεται η φορτωτική και η κατάσταση αποστολής αγαθών ή δηλωτικό, ως τα έγγραφα αυτά τα οποία κρίνονται αναγκαία από τις διατάξεις παράλληλα με το Δ.Α και το Τ.Δ.Α να συνοδεύουν τα αγαθά. Χαρακτηριστικό όμως είναι σ' αυτό το σημείο, το γεγονός ότι ο νομοθέτης προβλέπει την θεώρηση ενός από τα δύο αυτών

επίσημων στοιχείων που εκδίδει ο μεταφορέας, παρέχοντας του μάλιστα την διακριτική ευχέρεια να επιλέγει αυτός ποιο από τα δύο να θεωρήσει. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται από την 1.3.00, αντικαθιστώντας έτσι το παλαιότερο νομικό καθεστώς που προέβλεπε από την 1.1.92 την υποχρεωτική θεώρηση και των δύο στοιχείων.



Αξίζει να αναφερθεί ότι την περίοδο 1989-92 η φορτωτική προβλέπονταν να είναι αθεώρητη. Με κινητοποιήσεις των ιδίων των επαγγελματιών μεταφορέων, λόγω της αυθαίρετης κατάστασης που επικρατούσε με μεταφορές από "μαιμού" αυτοκινητιστές, το Υπουργείο Οικονομικών επαναπροσδιόρισε τη θέση του κρίνοντας αναγκαίο με το νέο τότε Κώδικα, την υποχρεωτική θεώρηση αυτής ώστε να υπάρχει και ο απαραίτητος έλεγχος στις Δ.Ο.Υ.

Τέλος στις υπόλοιπες παραγράφους προσδιορίζονται τα λοιπά στοιχεία που προβλέπεται να εκδίδει ο μεταφορέας, ήτοι διπλότυπη απόδειξη, διορθωτικό σημείωμα μεταφοράς, συγκεντρωτική φορτωτική κ.α για τα οποία θα αναφερθούμε στις επόμενες παραγράφους.

4.2 Τα έγγραφα μεταφοράς.

4.2.1. Έννοια

Φορτωτική, είναι το στοιχείο στο οποίο απεικονίζεται το κόμιστρο, δηλαδή η αμοιβή του μεταφορέα των αγαθών, για την παροχή των υπηρεσιών που προσέφερε προς τον πελάτη του.

Εκδίδεται δε σε τέσσερα αντίτυπα. Το πρωτότυπο είναι αυτό που συνοδεύει τα αγαθά, αποτελεί αποδεικτικό παράδοσης των εμπορευμάτων και αφού υπογράφεται από τον παραλήπτη αυτών, παραμένει στον μεταφορέα. Το δεύτερο αντίτυπο παραδίδεται στο φορτωτή, το πρόσωπο

δηλαδή που εμφανίζεται ως αποστολέας, το τρίτο έχει την ένδειξη "αποδεικτικό δαπάνης" και παραδίδεται σ' αυτόν που καταβάλλει τα κόμιστρα, ενώ το τέταρτο παραμένει στο μεταφορικό γραφείο ως στέλεχος. Στα βιβλία του επιτηδευματία μεταφορέα καταχωρείται ως έσοδο, ενώ αντιστοίχως στου φορτωτή-πελάτη ως δαπάνη.

4.2.2 Τι περιλαμβάνει.(Σχήμα σελ.30)

Η φορτωτική θα πρέπει υποχρεωτικά σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 16 παρ.7 του Κ.Β.Σ να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία.

.α)το ονοματεπώνυμο ή την επωνυμία, το επάγγελμα και την διεύθυνση του αποστολέα ή φορτωτή και του παραλήπτη των αγαθών, καθώς και τον Α.Φ.Μ του καταβάλλοντος τα κόμιστρα. Στην περίπτωση που ο φορτωτής δεν είναι νομικό πρόσωπο αλλά φυσικό μη επιτηδευματίας χωρίς Α.Φ.Μ αρκεί ο αριθμός της αστυνομικής ταυτότητας ή του διαβατηρίου αυτού ως αντιπροσωπευτικά στοιχεία.

.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 τρόπο έκδοσης της φορτωτικής, καθώς και την ημερομηνία έναρξης της μεταφοράς από τον 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 μεταφερόμενων αγαθών,

.ζ)το κόμιστρο ως καθαρή αξία, το νόμιμο Φ.Π.Α για την παροχή της υπηρεσίας όπου είναι 18%, καθώς ασφαλώς το συνολικό ποσό το οποίο θα πληρώσει ο πελάτης στο μεταφορικό γραφείο.

.η)τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ή το όνομα του πλωτού μέσου, προκειμένου περί θαλασσιών μεταφορών.

Ο μεταφορέας εκδίδει φορτωτική και στην περίπτωση που μεταφέρει αγαθά δικά του. Από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται οι δημόσιες μεταφορικές εταιρείες.

Τέλος σε ξεχωριστό σημείο της φορτωτικής υπάρχει η δυνατότητα αναγραφής τυχόν περιπτώσεων αντικαταβολής την οποία μπορεί να έχει το μεταφορικό γραφείο. Βέβαια η καταγραφή αυτού προκύπτει κατόπιν συμφωνίας του μεταφορέα με τον φορτωτή να εισπράτει και να καταβάλλει στο δεύτερο την είσπραξη του τιμολογίου των εμπορευμάτων όπου μεταφέρει το φορτηγό από την στιγμή που θα παραδωθούν στον παραλήπτη τους.

**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ & ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ**



ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΒΟΡΕΙΟΕΛΛΑΔΙΚΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΛΙΤΣΚΑΣ
ΕΔΡΑ: ΚΑΛΟΧΩΡΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΤΗΛ.: (031) 752.374 FAX: (031) 753.836
Α.Φ.Μ.: 030793172 - Δ.Ο.Υ.: Α' ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

ΑΘΕΩΡΗΤΑ ΒΑΣΕΙ
ΤΗΣ Α.Υ.Ο. ΠΟΛ. 1071/25-2-2000

ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ
(ΑΡΘΡΟ 16 Κ.Β.Σ.)

ΣΕΙΡΑ ΑΝ. ΘΕΩΡΗΤΗΣ
058844

ΤΟΠΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ **ΚΑΛΟΧΩΡΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

ΤΟΠΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ
ΡΕΚΙΤ ΜΠΙΕΝΚΙΖΕΡ ΕΛΠΑΣ Α.Β.Ε.Ε
ΒΑΣΙΛΙΚΟ-ΧΑΛΚΙΔΟΣ
ΒΑΣΙΛΙΚΟ-ΧΑΛΚΙΔΟΣ
Α.Φ.Μ.: 094277001 Δ.Ο.Υ.: ΜΑΒΕ ΑΘΗΝΩΝ
Τηλέφωνο: 0221/55503

ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ
ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 11
Α.Φ.Μ.: Δ.Υ Δ.Ο.Υ.: ΔΗΜ. ΥΠΑΡΧΩΝ
Τηλέφωνο: 237221

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ			
ΑΡΙΘ ΤΑΜΙΑΣ (V)	ΑΡΙΘ ΣΕΛΩΝ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ	ΒΑΡΟΣ
14356	34	ΧΑΡΤΙΖΙΑ ΚΑΤΑΥΝΤΙΚΑ	34
Σύνολο	34		34
Μετρητά	Επικρατούμενη		Σύνολο Αν.
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ NZZ 8357 ΙΔΙΟΣ			

ΕΙΔΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ	ΠΛΗΡΩΜΕΝΑ	ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΑ
ΚΟΜΙΣΤΡΑ	12.97	
ΔΚ. ΦΟΡΤΩΤ	0.00	
ΔΕΦΑΛΙΣΤΡΑ	0.00	
ΕΡΓΑΤΙΚΑ	0.00	
ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	12.97	
Φ.Π.Α 18%	2.33	
ΕΡΓΑΤΙΚΑ	0.00	
ΥΠΕΡ ΤΡΙΤΩΝ	0.00	
ΣΥΝΟΛΟ	15.30	

• Η παρούσα μεταφορά εκτελείται βάσει των καθιερωμένων όρων που διέπουν τις εμπορικές μεταφορές
 • ΕΙΜΕΘΑ ΑΝΕΥΘΥΝΟΙ για ραή και κλοπή λόγω κακής συσκευασίας ή αλλοιώσεως εκ της μη άγκαιρης παραλαβής του εμπόρευματός μας και ζημίας προερχομένης εξ ανωτέρας βίας ή ιλαπιστήρια του μέσου μεταφοράς και εργατών.
 • Για οποιαδήποτε ερώτηση σχετικά είναι να απευθυνθείτε στον υπεύθυνο των μεταφορών.
 • Ημερομηνία έκδοσης: 14/09/2002
 • Τηλέφωνο: 0391-42393

Παραλήφθησαν τα ανωτέρω εμπορεύματα σε άριστη κατάσταση.
00100058000
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ **14/09/2002**
ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ
 Ο ΔΙΡΕΚΤΩΡ
(Signature)

Επισημάνσεις

Α.Στην περίπτωση που η μεταφορά ενεργείται απ' ευθείας από τον αποστολέα στον παραλήπτη, κατ' εντολή μεταφορικού γραφείου, στη φορτωτική του μεταφορέα αναγράφονται και τα πλήρη στοιχεία του εντολέα.

Σημειώνεται ότι ο μεταφορέας δεν θα παραδώσει αντίτυπο φορτωτικής στον αποστολέα των αγαθών, γιατί στην περίπτωση αυτή φορτωτής είναι το μεταφορικό γραφείο, το οποίο θα καταβάλει τα

κόμιστρα στο μεταφορέα. Στον αποστολέα και σ' αυτόν που εισπράτει τα κόμιστρα θα παραδώσει αντίτυπο φορτωτικής το μεταφορικό γραφείο.

Β.Στη φορτωτική αναγράφεται το είδος των μεταφερόμενων αγαθών κατά γενική κατηγορία π.χ φάρμακα, ανταλακτικά κ.α.

Γ.Όσον αφορά τα υποχρεωτικά αντίτυπα της φορτωτικής, δεν απαγορεύεται από τον Κ.Β.Σ να προστεθούν και άλλα αντίτυπα επι πλέον των τεσσάρων, όταν αυτά είναι αναγκαία στο μεταφορέα, αρκεί σ' αυτά να αναγράφεται εντύπως ή με σφραγίδα ο προορισμός τους (άρθρο 18 παρ.4).

4.2.3 Κατάσταση αποστολής αγαθών

Όταν το μεταφορικό γραφείο φορτώνει και μεταφέρει αγαθά από τις εγκαταστάσεις του προς τους παραλήπτες αυτών, εκδίδει διπλότυπη κατάσταση αποστολής αγαθών, στην οποία αναγράφονται το είδος, ο αριθμός των δεμάτων, το είδος και η ποσότητα των μεταφερόμενων αγαθών και ο τόπος προορισμού τους. Το ένα αντίτυπο της κατάστασης αυτής παραδίδεται στο μεταφορέα, για την έκδοση της συγκεντρωτικής φορτωτικής, με φορτωτή και παραλήπτη το μεταφορικό γραφείο και το άλλο παραμένει ως στέλεχος.

Όταν στην κατάσταση που παραδίδεται στο μεταφορέα επισυνάπτονται αντίγραφα των φορτωτικών του μεταφορικού γραφείου, τότε στη κατάσταση μπορεί να αναγράφεται μόνο ο αριθμός κάθε φορτωτικής, το συνολικό βάρος των αγαθών που μεταφέρονται και ο συνολικός αριθμός των δεμάτων.

4.2.4 Ημερολόγιο μεταφοράς.

Στο ημερολόγιο μεταφοράς, το οποίο τηρείται σε κάθε φορτηγό μεταφορικό μέσο Δ.Χ, όταν πραγματοποιούνται επαναλαμβανόμενες μεταφορές ή αστικές μεταφορές, αναγράφονται η χρονολογία και η ώρα εκκίνησης του μεταφορικού μέσου, το ονοματεπώνυμο ή η επωνυμία και η διεύθυνση του φορτωτή και των παραληπτών, ο αριθμός των συνοδευτικών φορολογικών στοιχείων, το είδος των αγαθών κατά γενική κατηγορία, η ποσότητα των μεταφερόμενων αγαθών και το συνολικό κόμιστρο του δρομολογίου.

Επειδή πολλά από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτουν από τα συνοδευτικά φορολογικά έγγραφα, στο ημερολόγιο μεταφοράς μπορεί να αναγράφονται μόνο η χρονολογία και η ώρα εκκίνησης του μεταφορικού μέσου, πριν από την εκκίνησή του, το κόμιστρο, καθώς και το είδος και οι αύξοντες αριθμοί των συνοδευτικών φορολογικών στοιχείων.

4.2.5 Απόδειξη μεταφοράς.

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

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

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



4.2.6 Διορθωτικό σημείωμα μεταφοράς.

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

Α. όταν επιστρέψει ποσό κομίστρων, β. όταν κατά τη παράδοση των αγαθών στον παραλήπτη διαπιστωθούν ποσοτικές διαφορές και γ. σε κάθε

περίπτωση πραγματοποίησης της μεταφοράς κατά τρόπο, τόπο και χρόνο διαφορετικό από αυτόν που αναγράφεται στη φορτωτική.

Το πρώτο αντίτυπο αποστέλεται 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.

4.2.7 Συγκεντρωτική φορτωτική

Εκδίδεται:

Α) Για τις επαναλαμβανόμενες κάθε μέρα ή και αραιότερα χρονικά διαστήματα μεταφορές αγαθών με Φ.Δ.Χ από τον ίδιο φορτωτή σε ένα ή περισσότερους παραλήπτες και με την προϋπόθεση ότι τα κόμιστρα καταβάλλονται πάντα από τον φορτωτή.

Β) Όταν συμφωνείται μηνιαίο κόμιστρο, ανεξάρτητα από τις εκτελεσθείσες μεταφορές, με την προϋπόθεση ότι τηρείται θεωρημένο ημερολόγιο μεταφοράς.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ (άρθρο 16 παρ. 13)

Στοιχεία Μεταφοράς

Όνοματεπώνυμο ή Επωνυμία μεταφορέα
Επάγγελμα
Διεύθυνση
Α.Φ.Μ.
Δ.Ο.Υ.

Νο
Ημερομηνία εκκίνησης
αυτοκινήτου.....

Στοιχεία Φορτωτή

Όνοματεπώνυμο ή Επωνυμία
Επάγγελμα
Α.Φ.Μ.
Διεύθυνση
Τόπος φόρτωσης

Αριθμός Συνοδευτικού στοιχείου	Τόπος προορισμού (εκφόρτωσης)	Είδος αγαθών (γεν. κατηγορία)	Ποσότητα Παραλήπτη	Παρατηρήσεις Υπογραφή
Συνολική ποσότητα μεταφερόμενων αγαθών:				

Αρ. κυκλοφ. αυτ/του
Κόμιστρα
Φ.Π.Α.
Σύνολο
Ολογράφως

4.3 Θέματα- ποινικές κυρώσεις άρθρου 16.

1. Πότε γίνεται αφαίρεση πινακίδων-άδεια κυκλοφορίας και άδειας οδήγησης.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν 2523/97, α)όταν από φορολογικό έλεγχο διαπιστωθεί μεταφορά αγαθών, με αυτοκίνητο φορτηγό Δ.Χ ή Ι.Χ , χωρίς την έκδοση των συνοδευτικών φορολογικών στοιχείων ή χωρίς την ύπαρξή τους(συνόδευση) αφαιρούνται η πινακίδα και η άδεια κυκλοφορίας του μεταφορικού μέσου καθώς και η άδεια οδήγησης από 15 ημέρες έως 3 μήνες, β)Λόγω άρνησης διενέργειας ελέγχου. Όταν οι οδηγοί των μεταφορικών μέσων αρνηθούν με οποιοδήποτε τρόπο στα ελεγκτικά όργανα να διενεργήσουν έλεγχο των φορολογικών στοιχείων λαμβάνοντας τα ίδια διοικητικά μέτρα με την παρ.α'. γ)Μεταφορά με ανακριβή φορολογικά στοιχεία. Όταν μεταφέρονται αγαθά με μεταφορικά μέσα, όπως αυτά προσδιορίζονται παραπάνω, στην παρ α' και συνοδεύονται με ανακριβή φορολογικά στοιχεία, εφόσον η ανακρίβεια υπερβαίνει το 25% της συνολικής ποσότητας των μεταφερόμενων αγαθών. Οι κυρώσεις που επιβάλλονται είναι η αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης από 1 ημέρα έως 2 μήνες.

Η άδεια οδήγησης του οδηγού του μεταφορικού μέσου στις περιπτώσεις α' και γ' δεν αφαιρείται μόνο όταν αυτός παρέχει εξαρτημένη εργασία, αντιθέτως αφαιρείται στην β' παράγραφο δηλαδή όταν αρνηθεί τη πραγματοποίηση ελέγχου.

Η απόφαση για τα διοικητικά μέτρα των παραπάνω παραγράφων εκδίδεται από τον Προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ, που είναι αρμόδιος για την επιβολή των κυρώσεων του Κ.Β.Σ. Στην συνέχεια κοινοποιεί την απόφασή του α)στον υπόχρεο που αυτή αφορά, β)στη Διεύθυνση Συγκοινωνιών, που εξέδωσε την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και γ)στην Αστυνομική Αρχή, που είναι αρμόδια για την εκτέλεση της απόφασης.

2.Μεταφόρτωση αγαθών σε Φ.Δ.Χ.

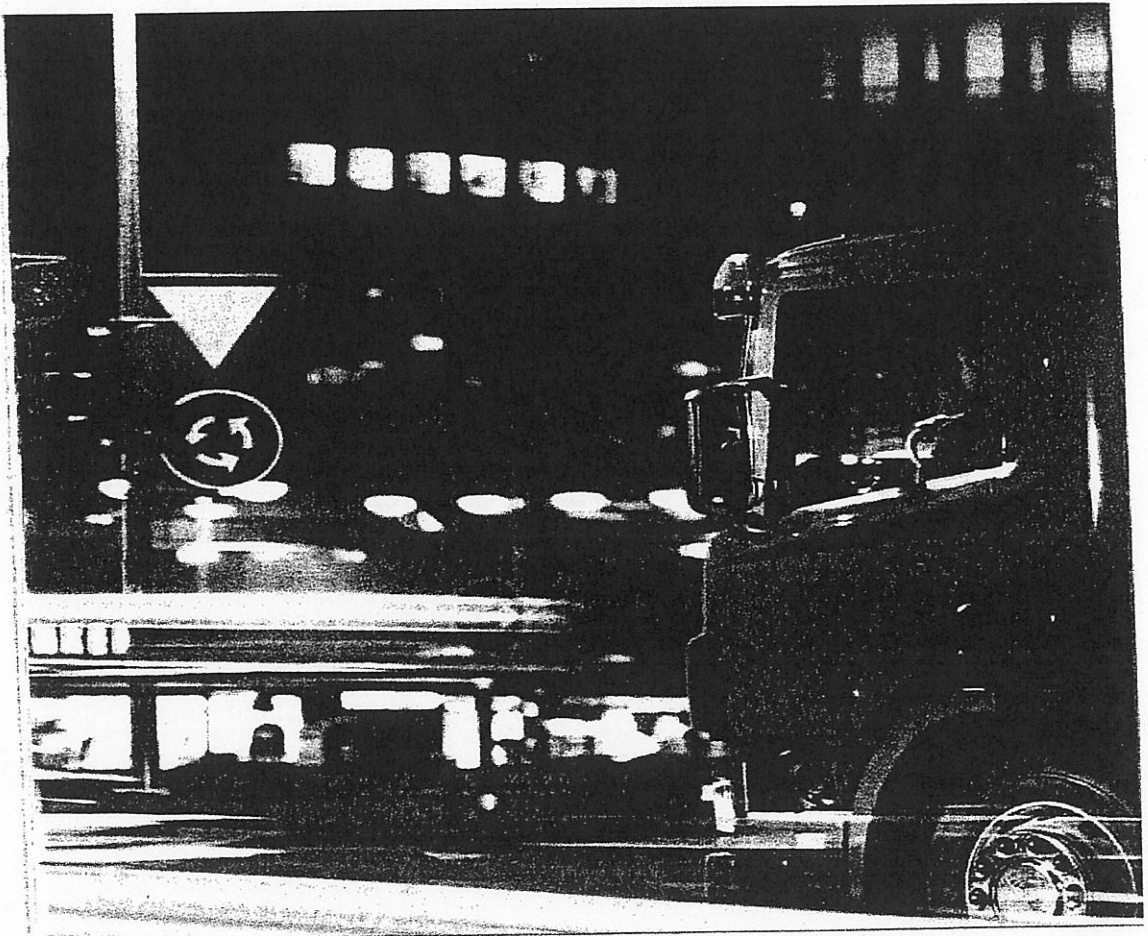
Τα αγαθά κατά κανόνα μεταφέρονται από το φορτωτή στον παραλήπτη με το ίδιο μεταφορικό μέσο. Όταν όμως χαλάσει το Φ.Δ.Χ ή είναι πολύ μεγάλο και δεν επιτρέπεται ή δεν είναι δυνατόν να κυκλοφορήσει εντός των πόλεων, τότε δημιουργείται η ανάγκη της μεταφόρτωσης των αγαθών σε άλλο ή άλλα φορτηγά αυτοκίνητα.

Στην περίπτωση αυτή ο δεύτερος εκμεταλλευτής του Φ.Δ.Χ πρέπει να εκδόσει δική του φορτωτική, πριν από την εκκίνηση του αυτοκινήτου του, για το τμήμα της διαδρομής που αυτός θα πραγματοποιήσει. Αν η διαδρομή αυτή είναι εντός της αστικής περιοχής της πόλης, μπορεί αντί φορτωτικής να εκδόσει απόδειξη κομίστρου. Ακόμα έχει υποχρέωση να παραλάβει το αντίτυπο της φορτωτικής του πρώτου αυτοκινήτου και να γράψει σ' αυτό την ένδειξη "μεταφόρτωση στο τάδε αυτοκίνητο", καθώς

επίσης και το συνοδευτικό φορολογικό στοιχείο του φορτωτή.
Σχετ.Εγγ.Σ863/79/10-3-87.

3.Μεταφορά αγαθών τρίτου με φορτηγό αυτοκίνητο.

Από τις διατάξεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών (Β.Δ 281/73 αρθ.4 Ν.1959/91), απαγορεύεται η χρησιμοποίηση φορτηγών Ι.Χ, για τη μεταφορά αγαθών τρίτων έστω και δωρεάν. Από τις διατάξεις του Κ.Β.Σ δεν στοιχειοθετείται παράβαση εάν τα αγαθά συνοδεύονται από τα νόμιμα στοιχεία διακίνησης και δεν διαπιστωθεί είσπραξη κομίστρου. Με την Εγκ.ΠΟΛ 248/77 και 1035/91 είχε ζητηθεί από τις δυο να κοινοποιούν στις κατά τρόπους Υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών, αυτού του είδους τις παραβάσεις. Σημειώνεται πως ούτε με τις διατάξεις του άρθρου 34 παρ.3 του Ν.820/78 επιβάλλεται πρόστιμο, γιατί αυτές συνδέονται άμεσα με την καταστρατήγηση των διατάξεων της νομοθεσίας περί αυτοκινήτων και μόνο όταν έχει λάβει χώρα φορολογική παράβαση. Δηλαδή στις πιο πάνω περιπτώσεις μόνες αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών και επιβάλλονται πρόστιμα με το άρθρο 6 του ν.δ 19/68, όπως ισχύει με το άρθρο 4 του Ν.1959/91.



4. Πότε εκδίδεται φορτωτική και πότε Τ.Π.Υ

Α. Οι μεταφορές και τα μεταφορικά γραφεία για τις παρεχόμενες απ' αυτούς υπηρεσίες υποχρεούνται σε έκδοση φορτωτικής και όχι τιμολογίου 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 αποστολέα 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 αποστολέων 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 τιμολογίου παροχής υπηρεσιών όταν παρέχουν υπηρεσίες σ' άλλο επιτηδευματία ή το δημόσιο ή αγρότη κ.λ.π ή απόδειξη παροχής υπηρεσιών όταν παρέχουν υπηρεσίες σε ιδιώτες. Στις περιπτώσεις αυτές στο φορολογικό στοιχείο που θα εκδοθεί πρέπει να αναγράφονται διακεκριμένα και τα πραγματοποιούμενα έξοδα για λογισμικό του πελάτη (κόμιστρα, φορτωεκφορτικά, τηλεφωνικά έξοδα)

5. Μεταφορά αγαθών που ανήκουν στο μεταφορέα.

Ο μεταφορέας υποχρεούται να εκδίδει φορτωτική και επί μεταφοράς δικών του αγαθών, με εξαίρεση τις Δημόσιες μεταφορικές επιχειρήσεις παρ 8 αρ.16. Σημειώνουμε ότι στην περίπτωση αυτή η φορτωτική λειτουργεί και ως στοιχείο αυτοπαράδοσης.

6. Φορτωτικές Ι.Μ.Ε ή συνεταιρισμών μεταφοράς.

Οι μεταφορικές επιχειρήσεις ή συνεταιρισμοί που συστάθηκαν και λειτουργούν νόμιμα πρέπει να εκδίδουν φορτωτικές στο όνομά τους και όχι στο όνομα του κάθε αυτοκινητιστή. Εγκ. ΠΟΛ 223/86.

7. Επιτρέπεται στην Ι.Μ.Ε να χρησιμοποιεί για μεταφορές αυτοκίνητα τρίτων.

Στην πράξη παρατηρείται μία Ι.Μ.Ε να έρθει σε συμφωνία με μία οποιαδήποτε επιχείρηση 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 συμβατικών της υποχρεώσεων. Στην περίπτωση αυτή η Ι.Μ.Ε λειτουργεί ως μεταφορικό γραφείο. Από τις φορολογικές διατάξεις αυτά δεν απαγορεύονται.

8. Μεταφορές αγαθών από μέλος Ι.Μ.Ε.

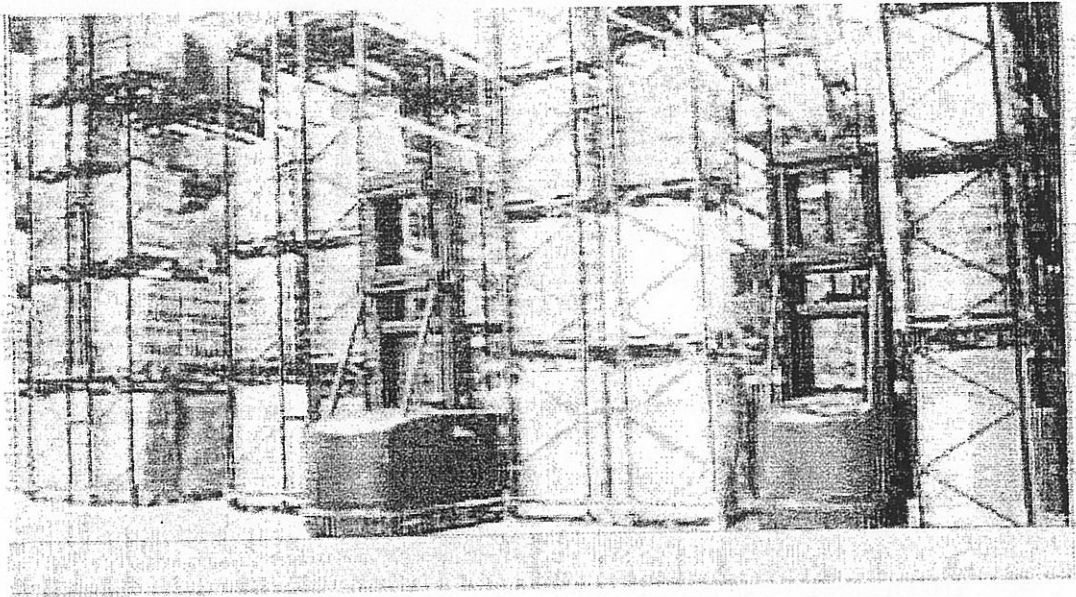
Από τις διατάξεις δεν απαγορεύεται, να διενεργεί μεταφορές για δικό του λογαριασμό μέλος Ι.Μ.Ε κατά παράβαση των διατάξεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή συμβατικών του υποχρεώσεων. Υποχρεούται βέβαια κανονικά σε έκδοση φορτωτικών. Αυτό συμβαίνει γιατί, το φορολογικό δικαίωμα του Δημοσίου υφίσταται και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

9. Ποιος θεωρείται αντιπρόσωπος μεταφοράς-τιμολόγιο.

Οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τη μεταφορά αγαθών και ενεργούν ακολούθως για λογαριασμό και στο όνομα τρίτου (αντιπροσωπευόμενου), έναντι αμοιβής, αποδίδουν σ' αυτόν λογαριασμό για τις δαπάνες που κατέλαβαν και την αμοιβή τους, ενεργούν στην περίπτωση αυτή ως αντιπρόσωποι μεταφοράς και υποχρεούνται να εκδίδουν θεωρημένη απόδειξη ή τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον ο αντιπρόσωπος μεταφοράς έχει κάνει δαπάνες για λογαριασμό του πελάτη και τα παραστατικά στοιχεία των δαπανών αυτών έχουν εκδοθεί στο όνομα του εντολέα (και όχι του αναλαμβάνοντος τη μεταφορά εντολοδόχου), θα υπολογίζεται Φ.Π.Α όπως και στην περίπτωση της απλής διαμεσολάβησης, με συντελεστή 18% στο σύνολο της αμοιβής και των τυχόν δαπανών που δεν παρέχουν δικαίωμα έκπτωσης του Φ.Π.Α στον εντολέα. Θα υπολογίζεται δηλαδή Φ.Π.Α 18% στη συνολική αξία που προκύπτει μετά την αφαίρεση μόνο των δαπανών που παρέχουν δικαίωμα έκπτωσης του Φ.Π.Α στον εντολέα, βάσει παραστατικών φορολογικών στοιχείων που έχουν εκδοθεί στο όνομα του εντολέα και τα οποία τελικά παραδίδονται σ' αυτόν, για την άσκηση του δικαιώματος έκπτωσης του που τυχόν αυτές έχουν επιβαρυνθεί.

10. Ποιος θεωρείται παραγγελιοδόχος μεταφοράς-τιμολόγιο

Οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τη μεταφορά αγαθών και στη συνέχεια την πραγματοποιούν στο όνομά τους για λογαριασμό ενός άλλου (παραγγελέα) έναντι αμοιβής, αποδίδουν δε σ' αυτόν λογαριασμό για την αμοιβή τους και για τις δαπάνες που κατέβαλαν για την μεταφορά αυτή (κόμιστρα, φορτωοεκφορτικά, θεωρήσεις εγγράφων, έξοδα λιμένων κ.λ.π) ενεργούν, στην προκειμένη περίπτωση ως παραγγελιοδόχοι μεταφοράς και υποχρεούνται να εκδίδουν κατά περίπτωση, θεωρημένη απόδειξη ή τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών. Στο τιμολόγιο αυτό υποχρεούνται να αναγράφουν εκτός από την αμοιβή τους και αναλυτικά τις δαπάνες που έγιναν για λογαριασμό του παραγγελέα και τον βαρύνουν. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον για τις δαπάνες που έγιναν για λογαριασμό του πελάτη, έχουν ληφθεί φορολογικά στοιχεία στο όνομα του αναλαμβάνοντα τη μεταφορά, τότε και του παρέχουν δικαίωμα έκπτωσης του Φ.Π.Α που επιβαρύνθηκαν οι δαπάνες αυτές, θα υπολογίζεται Φ.Π.Α στη συνολική αξία του τιμολογίου (αμοιβής και δαπανών) ανεξάρτητα από την ανάλυση ή μη της αξίας αυτής.



11. Κατάθεση πινακίδων Φ.Ι.Χ κατά τη διακοπή της δραστηριότητας μιάς επιχείρησης.

Αν η επιχείρηση που διακόπτει τις εργασίες της, είχε στην κατοχή της Ι.Χ ή την εκμετάλλευση Δ.Χ αυτοκινήτων, πρέπει απαραίτητα κατά την υποβολή της δήλωσης διακοπής δραστηριότητας να προσκομίσει τη βεβαίωση του αρμόδιου τμήματος του Υπουργείου Συγκοινωνιών, περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (άδεια-πινακίδες) ή φωτοτυπία της άδειας κυκλοφορίας ή και άλλο επίσημο στοιχείο που να

προκύπτει η πώληση ή ακινησία αυτών. Ο έλεγχος θα γίνεται σε συνεργασία με τα τμήματα του Κ.Β.Σ και αυτοκινήτων.

12. Δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση Φ.Ι.Χ αυτοκινήτου για την εξυπηρέτηση περισσοτέρων της μιας επιχειρήσεων, εϋτε η εισφορά της χρήσης σε άλλο πρόσωπο ή εταιρεία.

Από τις διατάξεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών δεν επιτρέπεται:

Α. Η με οποιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης Φ.Ι.Χ αυτοκινήτου σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό πλὴν σε κοινοπραξία στην οποία συμμετέχει εξ αρχής ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου,

Β. η μεταφορά υλικών και αντικειμένων τρίτων, έστω και δωρεάν, πλὴν των προοριζόμενων για φιλανθρωπικούς ή εκπαιδευτικούς σκοπούς,

Γ. η μεταφορά αγαθών άλλων από εκείνα που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας,

Δ. η με οποιονδήποτε τρόπο άμεση ή έμμεση είσπραξη κομίστρου επί μεταφοράς αγαθών με φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, εκτός των ειδικών περιπτώσεων που ορίζονται κάθε φορά από τον αρμόδιο Νομάρχη σε περιπτώσεις ανάγκης άμεσης διακίνησης αγροτικών προϊόντων.

Σημειώνεται ότι, όπως διαπιστώνεται, για πρώτη φορά εξαιρείται και επιτρέπεται η χρήση Φ.Ι.Χ σε κοινοπραξία, δεδομένου ότι η προηγούμενη απαγόρευση ως προς τις κοινοπραξίες ήταν άστοχη, αφού η κοινοπραξία, κατά κανόνα, εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της δια των μελών της, με τη χρησιμοποίηση των παγίων στοιχείων και του παραγωγικού τους δυναμικού, άρα και των αυτοκινήτων των μελών.

Το ερώτημα που δημιουργείται είναι αν, παρά τις απαγορεύσεις, χρησιμοποιηθεί Φ.Ι.Χ συγγενικής εταιρείας για την μεταφορά αγαθών, υπάρχει παράβαση των διατάξεων του Κ.Β.Σ.

Στο ερώτημα αυτό απάντηση είναι κατηγορηματικά αρνητική, δεν γίνεται παράβαση των διατάξεων του Κ.Β.Σ αν τα αγαθά συνοδεύονται με τα νόμιμα συνοδευτικά φορολογικά στοιχεία.

Επειδή όμως, τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης διατίθενται δωρεάν για σκοπούς ξένους ως προς την επιχείρηση τίθεται θέμα έκδοσης στοιχείου ιδιοχρησιμοποίησης υπηρεσιών για την καταβολή του Φ.Π.Α. Το στοιχείο, βέβαια, αυτό εκδίδεται αφού παρασχεθεί αφού παρασχεθεί η υπηρεσία και δεν υπάρχει υποχρέωση να βρίσκεται κατά τη διαδρομή επί του αυτοκινήτου.

Όταν διαπιστώνονται τέτοιου είδους παραβάσεις, δηλαδή των διατάξεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών, έχει ζητηθεί από τις Δ.υο, να διαβιβαστούν στις Διευθύνσεις Συγκοινωνιών αντίγραφα εκθέσεων κ.λ.π., ώστε να επιβληθούν οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Επειδή στην πράξη παρατηρείται η ΥΠΕΔΑ να καταλογίζει και παραβάσεις με το άρθρο 34 παρ.3 του ν.820/1978 αναφέρουμε ότι στις περιπτώσεις αυτές δεν επιβάλλεται τέτοιο πρόστιμο, αλλά μόνο οι

κυρώσεις που προβλέπονται από τις ειδικότερες διατάξεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

4.4 Βιβλία του Κ.Β.Σ.

Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 2 του Κ.Β.Σ το μεταφορικό γραφείο είναι υπόχρεο στην τήρηση βιβλίων, τουλάχιστον μέχρι δευτέρας κατηγορίας(εσόδων-εξόδων). Οι Ι.Μ.Ε και Α.Ε υποχρεούνται απευθείας στην τήρηση βιβλίων τρίτης κατηγορίας όπως και οι ατομικές των οποίων το ύψος των ακαθάριστων εσόδων τους την προηγούμενη χρονιά ήταν άνω των 300.000.000δρχ.

4.4.1 Βιβλίο εσόδων εξόδων.

Όταν μιλάμε για βιβλία δεύτερης κατηγορίας, εννοούμε κυρίως το βιβλίο εσόδων-εξόδων. Στις στήλες των εσόδων(εκροών), καταχωρούνται τα παραστατικά των φορτωτικών ή του τιμολογίου παροχής υπηρεσιών σε στήλη όπου το καθαρό ποσό είναι ξεχωριστά από το αντίστοιχο Φ.Π.Α.

Ο μεταφορέας λόγω του ότι παρέχει υπηρεσίες δεν υποχρεούται στο τέλος της χρήσης να κάνει ανάλυση των ακαθάριστων εσόδων του κατά συντελεστή καθαρού κέρδους, μιάς και στερείται αξιόλογων αποθεμάτων.

Στις στήλες των εισροών καταχωρούνται οι διάφορες οικονομικές πράξεις που συνιστούν έξοδα και δαπάνες για τον μεταφορέα ή πιο γενικά τις υποχρεώσεις αυτού και όχι τις απαιτήσεις(πληρωμές λογαριασμών, φορτωτικές άλλων μεταφορέων, επίσκευές τιμολογίων κ.α)

Στο τέλος κάθε διμήνου και μέσα σε 20 ημέρες υποβάλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ όπου ανήκει περιοδική δήλωση του Φ.Π.Α.Σύμφωνα με τα δεδομένα του βιβλίου εσόδων-εξόδων, το Φ.Π.Α θα γραφεί στην περιοδική δήλωση υπολογισμένο ως εξής.

Φ.Π.Α εκροών(πωλήσεων)	
Πωλήσεις Π.Υ με 18%	5.000.000χ18%=900.000
-Φ.Π.Α εισροών(αγορών)	
-Δαπάνες με 18%	770.000χ18%=138.600
-Αγορά Π.Υ 18%	4.000.000X18%=720.000
-Φ.Π.Α Παγίων	=30.000
-Φ.Π.Α πιστωτικό προηγ.χρήσης	= <u>50.000</u>
Αρνητικό ΦΠΑ διμήνου	38.000

Σε ιδιαίτερο χώρο του βιβλίου(συνήθως στις τελευταίες σελίδες)καταχωρούνται διακεκριμένα:

- A)Τα έσοδα και έξοδα που πραγματοποιούνται για λογαριασμό τρίτου.
- B)Οι αυτοπαραδόσεις αγαθών ή η ιδιοχρησιμοποίηση υπηρεσιών.

Γ)η αξία αγοράς παγίων στοιχείων, ο ΦΠΑ που αναλογεί σ'αυτά και οι αποσβέσεις τους.

Δ)οι καταθέσεις και αναλύσεις κεφαλαίων, τα δάνεια που χορηγούνται καθώς και οι εισπράξεις ή καταβολές για μερική ή ολική εξόφληση.

Η καταχώρηση των εγγραφών στο βιβλίο εσόδων-εξόδων γίνεται το αργότερο την 15^η μέρα του επόμενου μήνα από εκείνον που αφορά.

4.4.2 Βιβλία Γ κατηγορίας

Όπως προαναφέραμε παραπάνω, υποχρέωση τήρησης των βιβλίων της κατηγορίας αυτής, έχουν από τις διατάξεις του άρθρου 2 του Κ.Β.Σ από την έναρξη των εργασιών τους οι Ι.Μ.Ε και οι Α.Ε, ανεξαρτήτου κύκλου εργασιών. Παράλληλα δίδεται το δικαίωμα στις λοιπές επιχειρήσεις, της τήρησης των βιβλίων αυτών στην περίπτωση που τα ακαθάριστα έσοδα αυτών έχουν ξεπεράσει τα 300.000.000δρχ.

Επίσης οι επιτηδευματίες της τρίτης κατηγορίας εφαρμόζουν υποχρεωτικά το Ε.Γ.Α.Σ, μόνο ως προς την δομή, την ονοματολογία και το περιεχόμενο των πρωτοβάθμιων, δευτεροβάθμιων και υποχρεωτικών τριτοβάθμιων λογαριασμών, με εξαίρεση τους λογαριασμούς της ομάδας 9, οι οποίοι δεν τηρούνται.

Στο τέλος κάθε μήνα γίνονται οι παρακάτω ενέργειες που αφορούν τον μήνα που πέρασε.

-Συντάσσονται τα φύλλα ελέγχου των πρωτοβάθμιων λογαριασμών. Αυτά είναι απλά αθεώρητα έντυπα στα οποία συγκεντρώνονται οι πρωτοβάθμιοι λογαριασμοί που έχουν αναγραφεί στα αναλυτικά ημερολόγια. Για κάθε ένα απ' αυτά συντάσσεται και ένα φύλλο ελέγχου, δηλαδή θα συνταχθούν συνολικά 2 φύλλα ελέγχου, ένα για το ημερολόγιο ταμείου και ένα για το ημερολόγιο διαφόρων πράξεων,

-με βάση τα φύλλα ελέγχου των πρωτοβάθμιων καταχωρούνται οι εγγραφές στο αθεώρητο συγκεντρωτικό ημερολόγιο,

-με βάση τις εγγραφές του συγκεντρωτικού ημερολογίου ενημερώνεται το θερημένο Γενικό καθολικό,

-συντάσσονται τα φύλλα ελέγχου των δευτεροβάθμιων λογαριασμών. Αυτά είναι απλά αθεώρητα έντυπα στα οποία συγκεντρώνεται οι δευτεροβάθμιοι που έχουν εγγραφεί στα αναλυτικά ημερολόγια. Αυτό γίνεται όταν η επιχείρηση θέλει να ενημερώσει τους δευτεροβάθμιους λογαριασμούς μια φορά στο τέλος κάθε μήνα. Στην αντίθετη περίπτωση οι δευτεροβάθμιοι ενημερώνονται συγκεντρωτικά με τις κινήσεις της, κάθε μέρος χωριστά.

-με βάση τα φύλλα ελέγχου των δευτεροβαθμίων ενημερώνονται οι αθεώρητες αναλυτικές καρτέλες των λογαριασμών αυτών,

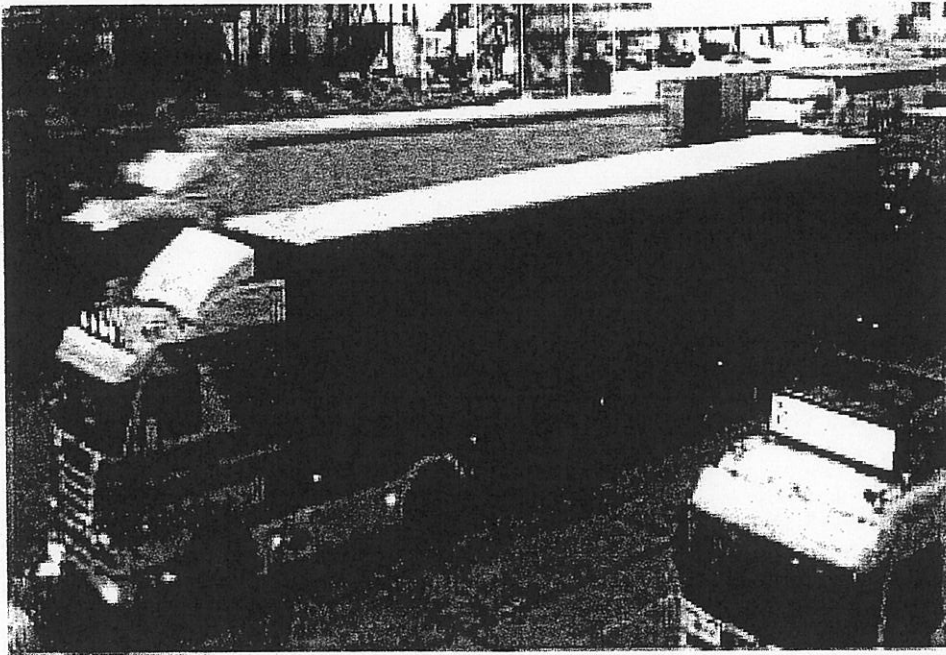
-συντάσσονται τα ισοζύγια γενικού και αναλυτικού καθολικού(πρωτοβάθμιων, δευτεροβάθμιων, τριτοβάθμιων).

Τα βιβλία που τηρεί μία μεταφορική εταιρεία Γ κατηγορίας είναι:

1. Αναλυτικό ημερολόγιο διαφόρων πράξεων.

Σ' αυτό καταχωρούνται όλες οι οικονομικές πράξεις, εκτός από τις εισπράξεις και τις πληρωμές. Είναι η αφετηρία της καταχώρησης κάθε πράξης. Σ' αυτό γίνεται για πρώτη φορά η διγραφική καταχώρηση κάθε πράξης, με βάση τα διάφορα δικαιολογητικά όπως φορτωτικές άλλων εταιρειών, τιμολόγια, Δ.Α κ.α. Από το ημερολόγιο μεταφέρονται στα άλλα βιβλία όπως καθολικό, ισοζύγιο και μειώνεται ο κίνδυνος για λάθος, ιδίως όταν έχουμε πολυσύνθετες χρεωπιστώσεις.

Αποτελεί το "καθρέπτη" της επιχείρησης στον οποίο ο ιδιοκτήτης και ο έλεγχος δύναται να εξάγει σημαντικά συμπεράσματα. Η ενημέρωση του γίνεται σε διάστημα 45 ημερών από την ημέρα έκδοσης ή λήψης του στοιχείου.



2. Αναλυτικό ημερολόγιο ταμείου.

Σ' αυτό καταχωρούνται οι εισπράξεις και οι πληρωμές της επιχείρησης. Στην περίπτωση όπου το λογισμικό της επιχείρησης διαχωρίζει κατά την τήρηση του βοηθητικού ή αναλυτικού ημερολογίου ταμείου, τι εισπράξεις από τις πληρωμές και εκ του λόγου αυτού, τηρούντο μέχρι σήμερα ημερολόγιο εισπράξεων και ημερολόγιο πληρωμών, οι επιχειρήσεις αυτές θα θεωρούν Αναλυτικό Ημερολόγιο Ταμείου ή Βοηθητικό, ανάλογα με το σύστημα που χρησιμοποιεί. Κατά την εκτύπωση τους παρέχεται η ευχέρεια να εκτυπώνονται χωριστά οι εισπράξεις από τις πληρωμές, σε επίπεδα μήνα, επι τήρησης αναλυτικού ημερολογίου ταμείου ή ανα ημέρα επι τήρησης βοηθητικού ημερολογίου ταμείου, χωρίς υποχρέωση εσωτερική αρίθμησης των σελίδων. Η ενημέρωσή του γίνεται σε διάστημα επίσης 45 ημερών.

3. Συγκεντρωτικό ημερολόγιο.

Σ' αυτό μεταφέρονται και καταχωρούνται συγκεντρωτικά όλοι οι πρωτοβάθμιοι λογαριασμοί από τα αναλυτικά ημερολόγια. Η μεταφορά και η καταχώρηση των λογαριασμών κάθε περασμένου μήνα πραγματοποιείται στον αμέσως επόμενο μήνα.

4. Καθολικό.

Είναι το βιβλίο το οποίο περιλαμβάνει όλους τους λογαριασμούς της επιχείρησης. Θεωρείται το σπουδαιότερο γιατί με τους τηρούμενους σ' αυτό λογαριασμούς, παρακολουθείται η κίνηση και προσδιορίζεται η θέση κάθε ενός περιουσιακού στοιχείου της οικονομικής μονάδας.

Σ' αυτό μεταφέρονται όλα τα ποσά και οι λογαριασμοί από τα ημερολόγια και από αυτό μεταφέρονται όλα τα ποσά και οι λογαριασμοί στο ισοζύγιο.

-Αναλυτικό καθολικό. Αυτό ενημερώνεται από τις εγγραφές των αναλυτικών ημερολογίων εντός του επόμενου μήνα από εκείνον που έγιναν οι εγγραφές στο αντίστοιχο αναλυτικό ημερολόγιο.

-Γενικό καθολικό. Αυτό ενημερώνεται από τις εγγραφές του συγκεντρωτικού ημερολογίου μέσα στον ίδιο μήνα που ενημερώνεται και το συγκεντρωτικό ημερολόγιο.

5. Ισοζύγιο.

Δεν πρόκειται για βιβλίο, αλλά για τον πίνακα όπου συγκεντρώνονται οι μέχρι της σύνταξης αυτού κινηθέντες λογαριασμοί με τα ποσά της χρέωσης και της πίστωσης.

Για τη σύνταξη του Ισοζυγίου μεταφέρονται πρώτον στο καθολικά όλοι οι μέχρι της συντάξεώς του, γενόμενες ημερολογιακές εγγραφές. Στη συνέχεια αθροίζονται τα ποσά της χρέωσης και της πίστωσης των λογαριασμών και κατόπιν μεταφέρονται στις αντίστοιχες στήλες του Ισοζυγίου, παραπλεύρως του τίτλου του λογαριασμού. Από τη σύγκριση των ποσών της χρέωσης και της πίστωσης, εξάγονται ανάλογα τα χρεωστικά ή πιστωτικά υπόλοιπα που αναγράφονται στην αντίστοιχη στήλη. Μετά την μεταφορά όλων των λογαριασμών στο Ισοζύγιο, αθροίζοντας τα ποσά των στηλών χρέωσης, πίστωσης και υπολοίπων.

Θα μπορούσαμε επίσης να αναφέρουμε τα βιβλία Πρακτικών Συνελεύσεων, πρακτικών διαχείρισης για ΙΜΕ και πρακτικών ΔΣ για ΑΕ, εγγραφών Ισολογισμού όπου καταχωρούνται οι εγγραφές τακτοποίησης και προσδιορισμού των αποτελεσμάτων χρήσης, των γραμματίων εισπρακτέων καθώς και του βιβλίου μητρώου παγίων στοιχείων για τις ΑΕ.

Τα ημερολόγια πρωτογενών εγγραφών από 1.9.02 θα τηρούνται αθεώρητα, ενώ αντί αυτών θεωρημένο θα είναι το μηνιαίο ισοζύγιο γενικού και αναλυτικών καθολικών.

Τέλος οι υπόχρεοι στην τήρηση βιβλίων Γ κατηγορίας έχουν την υποχρέωση υποβολής ΦΠΑ, 20 ημέρες μετά το τέλος του μήνα τον οποίο

αφορά. Το χρεωστικό ή πιστωτικό ποσό, είναι αυτό που προκύπτει από το υπόλοιπο του πρωτοβάθμιου λογαριασμού 54 στο τέλος του μήνα μετά την οριστικοποίηση των εγγραφών.

4.5 Λογαριαμοί Ε.Γ.Λ.Σ

Τα μεταφορικά γρσφεία εσωτερικού που υποχρεούνται από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Β.Σ στην τήρηση βιβλίων Γ κατηγορίας, αποτυπώνουν τους λογαριασμούς του Ε.Γ.Λ.Σ. Σκοπός της ενότητας αυτής είναι η παρουσίαση των βασικότερων λογαριασμών που χρησιμοποιούν οι μεταφορικές για την καταγραφή των οικονομικών της πράξεων, αλλά και την εμφάνιση των ισοζυγίων αυτής. Στην πρώτη ενότητα, αναλύουμε απλώς τους επιλεγμένους λογαριασμούς, ενώ στη δεύτερη καταγράφουμε ορισμένες από τις βασικότερες εγγραφές.

Ομάδα 1^η

Πάγια περιουσιακά στοιχεία, είναι τα στοιχεία τα οποία δεν προορίζονται για μεταπώληση, αλλά χρησιμοποιούνται μόνιμα για τις ανάγκες της οικονομικής μονάδας και συμβάλλουν διαρκώς στην παραγωγή εισοδήματος χωρίς μεταβολή της μορφής τους.

Κατά το Γ.Λ.Σ στο πάγιο ενεργητικό περιλαμβάνεται το σύνολο των αγαθών, αξιών και δικαιωμάτων, που προορίζονται να μείνουν μακροχρόνια με την ίδια περίπου μορφή στην οικονομική μονάδα καθώς και τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης και οι μακροπρόθεσμες απαιτήσεις. Στην συγκεκριμένη ομάδα 1 οι βασικότεροι λογαριασμοί είναι οι εξής:



Λογαριασμός 13

Κατα το Ε.Γ.Λ.Σ τα μεταφορικά μέσα περιλαμβάνουν τα κάθε είδους οχήματα και άλλα μέσα μεταφοράς, τα οποία χρησιμοποιούνται από την επιχείρηση για τις μεταφορές και μετακινήσεις προσωπικού και εμπορευμάτων, είτε μέσα στους χώρους εκμετάλλευσης, είτε έξω από αυτούς.

Πιο συγκεκριμένα στο λογαριασμό 13.02 "Αυτοκίνητα φορτηγά-Ρυμούλκες-Ειδικής χρήσης", η μεταφορική απεικονίζει τα πάγια ιδιόκτητα φορτηγά που έχει στην κατοχή της και εκτελεί τις μεταφορές. Επίσης στον λογαριασμό 13.06 "Μέσα εσωτερικών μεταφορών" παρακολουθούνται τα κλάρκ που χρησιμοποιεί για λογαριασμό της η μεταφορική στις αποθήκες της, ενώ απλά θα αναφέραμε τους αντίστοιχους λογαριασμούς 13.99.02 και 13.99.06 που αφορούν τα αποσβεσμένα πάγια.

Ως μία απλή επισήμανση θα αναφέραμε ότι για τυχόν συντηρήσεις του ή αντικαταστάσεις εξαρτημάτων, χρεώνεται ο αντίστοιχος λογαριασμός δαπανών χρήσης. Γίνονται αποσβέσεις των μεταφορικών μέσων στο τέλος κάθε χρήσης με ποσοστά που καθορίζονται από το νόμο.

Όταν η επιχείρηση π.χ αγοράζει μία μηχανή για το αυτοκίνητο, τότε αυτό θεωρείται βελτίωση και προσαυξάνει την αξία του αυτοκινήτου, ενώ όταν αγοράζει λάστιχα για τις ρόδες, θεωρούνται ανταλλακτικά και εμφανίζονται στο λογαριασμό 62.

Λογαριασμός 14

Ο πρωτοβάθμιος 14, εμφανίζει τα έπιπλα και τους λοιπούς εξοπλισμούς της επιχείρησης. Αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο στο συγκεκριμένο σημείο είναι καταρχήν ο λογαριασμός 14.03 "Η/Υ και ηλεκτρονικά συγκροτήματα", όπου παρακολουθούνται τα κάθε είδους ηλεκτρονικά μηχανήματα που εξυπηρετούν την μηχανογραφική οργάνωση της οικονομικής μονάδας ιδιαίτερα όταν η μεταφορική εταιρεία χρησιμοποιεί συστήματα logistics.

Από την άλλη εξίσου αναγκαία θεωρείται η αναφορά στον δευτεροβάθμιο 14.04 "Μέσα αποθήκευσης και μεταφοράς", όπου παρακολουθούνται τα περιουσιακά στοιχεία τα οποία χρησιμοποιούνται ως μέσα αποθήκευσης και μεταφοράς, έχουν παραγωγική ζωή μεγαλύτερη από το ένα έτος και αποσβένονται τμηματικά (π.χ δεξαμενές, σιλό, κοντέινερ, παλέτες)

Τέλος, στον 14.08 υπάγονται οι εξοπλισμοί τηλεπικοινωνιών, στον οποίο περιλαμβάνονται τα κάθε είδος φορητά ή εγκατεστημένα μέσα τηλεπικοινωνιών. Η αναφορά σ' αυτόν τον δευτεροβάθμιο δεν γίνεται τόσο για το τηλεφωνικά κέντρα ή συσκευές της επιχείρησης, όσο για τα τυχόν συστήματα τηλεματικής με τα οποία ενδέχεται να είναι εξοπλισμένη η μεταφορική εταιρεία.

Όσον αφορά τα λογισμικά προγράμματα που τυχόν χρησιμοποιεί η μεταφορική για την παροχή υπηρεσιών logistics προς τους πελάτες της,

αυτά απεικονίζονται στον λογαριασμό 16.17.00 "Λογισμικά προγράμματα Η/Υ", τα οποία αποσβένονται με ποσοστό 25%.

Ομάδα 2"

Λογαριασμός 26

Από την ομάδα 2 μία απλή αναφορά θα κάναμε στον λογαριασμό 26" Ανταλλακτικά παγίων στοιχείων". Πρόκειται για τεμάχια μηχανισμού, τα οποία χρησιμεύουν για την αντικατάσταση άλλων ομοίων, που υπόκεινται σε φθορά ή βλάβη. Κατά το Γ.Λ.Σ περιλαμβάνονται τα υλικά αγαθά (εξαρτήματα), τα οποία προορίζονται για τη συντήρηση και επισκευή των παγίων της (φορτηγά, κλάρκ).

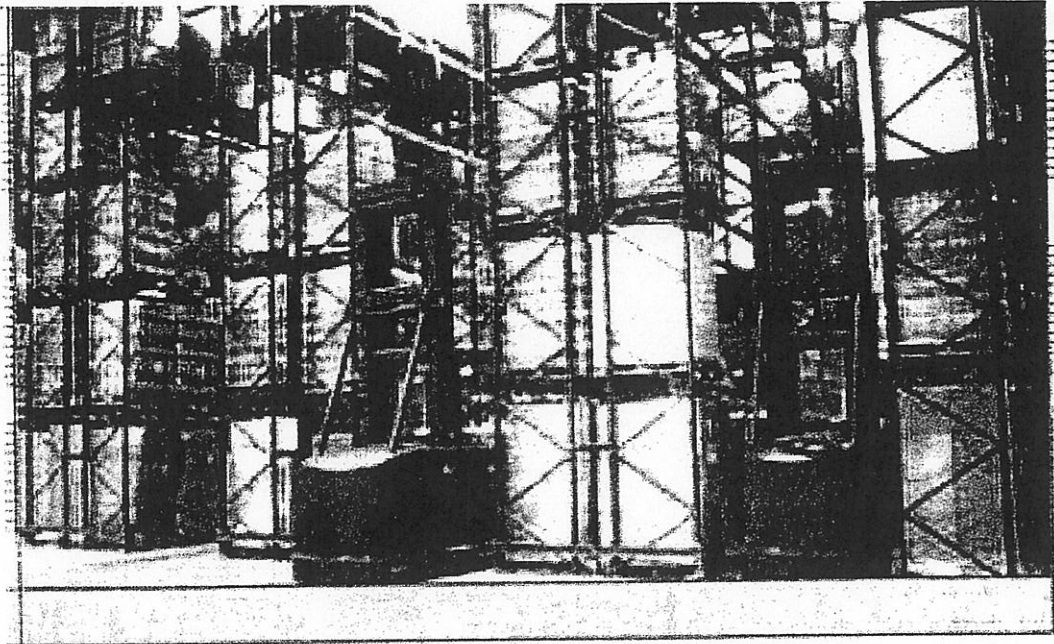
Στην Πέμπτη ομάδα, τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, χρήσιμο κρίνεται να αναφερθούμε στους λογαριασμούς 54.00.73 "ΦΠΑ εκροών/πωλήσεων υπηρεσιών" και 54.05 "Φόροι-τέλη κυκλοφορίας μεταφορικών μέσων". Ο 54.00.73 δεν είναι τίποτε άλλο από τον λογαριασμό ο οποίος πιστώνεται κατά τη διάρκεια της χρήσης με τα ποσά του φόρου που παρακρατούνται και πρόκειται να αποδοθούν στο δημόσιο, ενώ χρεώνεται με τα ποσά του φόρου που καταβάλλονται για την απόδοση του στο δημόσιο. Ο 54.05 πιστώνεται κατά τη λογιστικοποίηση των φόρων και τελών κυκλοφορίας των μεταφορικών μέσων, που γίνεται με βάση τα σχετικά βεβαιωτικά κ.λ.π στοιχεία, με χρέωση του 63.03 "Φόροι -τέλη κυκλοφορίας μεταφορικών μέσων". Με την εξόφληση των σχετικών ποσών χρεώνεται ο 54.05 με πίστωση των χρηματικών διαθεσίμων του 38.

Στην ομάδα 6, θα αναφέραμε τον λογαριασμό 62.05.01 "Ασφάλιστρα μεταφορικών μέσων" τον 62.05.02 "Ασφάλιστρα μεταφορών" και τον δευτεροβάθμιο 62.06 "Αποθήκευτρα". Στις υπόλοιπες θα συγκαταλέγαμε τον 62.07.03 "Επισκευές και συντηρήσεις μεταφορικών μέσων".

Στον λογαριασμό 64, δηλαδή τα διάφορα έξοδα καταχωρούνται όλα τα κατ' είδος οργανικά έξοδα και δεν καταχωρούνται σε οποιονδήποτε άλλο λογαριασμό της ομάδας 6. Ο 64.00 "Έξοδα μεταφοράς", αφορά το μεταφορικό γραφείο του οποίου ορισμένα δρομολόγια πραγματοποιούνται από άλλο μεταφορέα, καθώς επίσης και τους πελάτες της μεταφορικής εταιρείας. Τα έξοδα κίνησης των ιδιόκτητων μεταφορικών μέσων της επιχείρησης απεικονίζονται στον 64.00.00(καύσιμα, λιπαντικά, διόδια), ενώ τα έξοδα επισκευών και συντηρήσεων καταχωρούνται στον 62.07.03, όπως προαναφέραμε και στην ομάδα 1.

Τέλος στην ομάδα 7, θα αναφέραμε τον λογαριασμό 73 "Πωλήσεις υπηρεσιών" στον οποίο παρακολουθούνται τα έσοδα από τις φορτωτικές που απαιτεί η μεταφορική εταιρεία, χωρίς ασφαλώς την προσθήκη του ΦΠΑ δηλ μιλάμε για το καθαρό ποσό. Ο λογαριασμός αυτός πιστώνεται με τα πραγματοποιούμενα έσοδα εκμετάλλευσης και χρεώνεται μόνο με τυχόν διορθωτικές εγγραφές.

Σκοπός του 73.00 είναι να συγκεντρώνεται το ύψος των κατ' είδος εσόδων της χρήσης, το οποίο αφενός αποτελεί πληροφορία πάρα πολύ χρήσιμη, αφετέρου εξασφαλίζει την ορθή κατάρτιση του λογαριασμού της Γενικής εκμετάλλευσης, από τον οποίο αντλούνται σπουδαίες πληροφορίες.



4.6 Τιμολόγηση της μεταφοράς.

Η τιμολόγηση κόστους-υπηρεσίας έναντι της τιμολόγησης αξίας-υπηρεσίας

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο μορφές τιμολόγησης της μεταφοράς. Η τιμολόγηση "κόστους-υπηρεσίας" τοποθετεί τη χρέωση της μεταφοράς σε επίπεδο τέτοιο, που να καλύπτουν το σταθερό και το μεταβλητό κόστος του μεταφορέα συν κάποιο περιθώριο κέρδους. Φυσικά, αυτή η προσέγγιση είναι ελκυστική, επειδή οδηγεί σε χαμηλότερες χρεώσεις για τη μεταφορά. Έχει όμως και αρκετές δυσκολίες. Πρώτα, πρέπει κάθε μεταφορέας να μπορεί να προσδιορίσει το σταθερό και το μεταβλητό του κόστος. Αυτό συνεπάγεται αναγνώριση των συστατικών του κόστους και τη δυνατότητα ακριβούς μέτρησης αυτού του κόστους. Πολλοί μεταφορείς δεν είναι σε θέση να μετρήσουν αυτό το κόστος σε όρους αιτίας-αποτελέσματος. Δεύτερο, αυτή η προσέγγιση απαιτεί ότι το σταθερό κόστος πρέπει να κατανεμηθεί σε κάθε ναλωμένη μετακίνηση (αποστολή). Όσο περισσότερες γίνονται οι αποστολές, η κατανομή κόστους διαχέεται σε περισσότερες μετακινήσεις και έτσι το σταθερό κόστος ανά μονάδα γίνεται μικρότερο. Όσο μειώνεται ο αριθμός των αποστολών, αυξάνει το σταθερό κόστος ανά μονάδα. Έτσι η διαδικασία κατανομής γίνεται ασαφής, εκτός κι αν είναι ο ακριβής όγκος αποστολής ή μπορεί εύκολα να προβλεφθεί.

Το κόστος μεταφοράς στην τιμολόγηση κόστους-υπηρεσίας μπορεί να διαφοροποιείται εξαιτίας δύο βασικών παραγόντων: της απόστασης και του όγκου. Όσο αυξάνεται η απόσταση, αυξάνονται οι χρεώσεις, όχι όμως ανάλογα. Στην απλούστατη μορφή τους, οι χρεώσεις αποστάσεων είναι ίδιες για όλα τα ζευγάρια αφετηρίας-προορισμού. Οι χρεώσεις αυξάνονται με την απόσταση, αλλά όχι αναλογικά, μια και το κόστος του σταθμού και τα άλλα σταθερά στοιχεία κόστους παραμένουν τα ίδια, ανεξάρτητα της απόστασης.

Ο δεύτερος παράγοντας που πρέπει να μελετηθεί είναι ο όγκος της αποστολής. Σε αποστολές μεγάλου όγκου παρουσιάζονται οικονομίες κλίμακας. Οι χρεώσεις βασίζονται στην ποσότητα των αποστελλόμενων προϊόντων. Οι αποστολές πάνω από ένα συγκεκριμένο φορτίο φορτηγού ή αυτοκινήτου είναι τα δύο οριακά σημεία και οι ενδιαφερόμενοι όγκοι θεωρούνται σαν χρεώσεις για φορτίο λιγότερο από ένα γεμάτο φορτηγό.

Μία δεύτερη μέθοδος τιμολόγησης της μεταφοράς είναι η αξία-υπηρεσίας. Αυτή η προσέγγιση ουσιαστικά χρεώνει ότι μπορεί να δεχτεί η αγορά και βασίζεται στη ζήτηση που υπάρχει για υπηρεσίες μεταφοράς στην αγορά και την κατάσταση του ανταγωνισμού. Σαν αποτέλεσμα, αυτή η προσέγγιση προσδιορίζει το ανώτερο όριο χρέωσης. Οι χρεώσεις είναι έτσι ορισμένες ώστε να μεγιστοποιούν τη διαφορά μεταξύ λαμβανομένων εσόδων και του μεταβλητού κόστους που εμφανίζεται κατά τη μεταφορά μιάς αποστολής. Για παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι δύο βιομηχανίες ανταγωνιστικές ευρίσκονται στην ίδια αγορά. Ο Α εδρεύει στην αγορά, πωλεί το προϊόν του 2500δρχ και κερδίζει 500δρχ ανα τεμάχιο. Αν η Β βιομηχανία έχει ίδια τα υπόλοιπα στοιχεία κόστους, αλλά είναι εγκατεστημένη 200 χιλιόμετρα από την αγορά, οι 500 δρχ αντιπροσωπεύουν το μέγιστο ποσό που μπορεί ο Β να αποδεχτεί να πληρώσει για τη μεταφορά σε αυτή την αγορά. Επίσης, αν δύο μορφές μεταφοράς είναι διαθέσιμες στον κατασκευαστή Β και είναι όμοιες μεταξύ τους σε όρους χαρακτηριστικής απόδοσης, η ακριβότερη μορφή θα έπρεπε να προσαρμοστεί για να μπορεί να ανταγωνιστεί τη φθηνότερη μορφή.

4.7 Λογιστικές εγγραφές μεταφορικής εταιρείας.

Στην τελευταία ενότητα του 4^{ου} κεφαλαίου που αναφέρεται στην λογιστική προσέγγιση του ζητήματος των μεταφορικών γραφείων, χρήσιμο θεωρήθηκε από τον γραφών η παράθεση ορισμένων σημαντικών λογιστικών εγγραφών που αποτυπώνονται στα βιβλία Γ κατηγορίας του συγκεκριμένου κλάδου επιχειρήσεων.

Οι απεικόνιση στα βιβλία των μεταφορικών εταιρειών δεν διαφέρει ασφαλώς καθόλου σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους εταιρειών που υπάρχουν όσον αφορά τους λογαριασμούς και τις εγγραφές. Μοναδική ίσως αναφορά θα κάναμε στο γεγονός ότι λόγω του ότι τα μεταφορικά γραφεία παρέχουν υπηρεσίες και δεν εμπορεύονται προϊόντα σ' αυτό το σημείο διαφοροποιούνται αρκετά οι εγγραφές. π.χ

Έστω ότι ιδρύεται Ι.Μ.Ε με κεφάλαιο 3.000.000 μετρητά. Μόλις θεωρηθούν τα βιβλία της εταιρείας θα γίνουν δύο εγγραφές, από τις οποίες η μία θα εμφανίσει την απαίτησή της κατά των εταίρων (κάλυψη κεφαλαίου) και η άλλη την καταβολή αυτού. Και οι δύο εγγραφές θα γίνουν την ίδια ημερομηνία-αυτήν της θεώρησης των βιβλίων. Τούτο, επειδή-σύμφωνα με το νόμο-το κεφάλαιο πρέπει να έχει καταβληθεί από τους εταίρους κατά τη σύνταξη του ιδρυτικού συμβολαίου. Έστω, ότι οι εταίροι είναι δύο και μετέχουν στην εταιρεία κατά ποσοστό 50% ο καθένας. Ακολουθούν οι εγγραφές έναρξης:

33 ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		
33.03 <u>Εταίροι λογ. κάλυψης κεφαλ</u>		3.000.000
33.03.00 Εταίρος Α	1.500.000	
33.03.01 Εταίρος Β	1.500.000	
40 ΚΕΦΑΛΑΙΟ		
40.06 <u>Εταιρικό κεφάλαιο</u>		3.000.000

Εγγραφή κάλυψης εταιρικού κεφαλαίου σύμφωνα με το καταστατικό

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		
38.00 <u>Ταμείο</u>		3.000.000
33 ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		
33.03 <u>Εταίροι λογ. κάλυψης κεφαλαίου</u>		3.000.000
33.03.00 Εταίρος Α	1.500.000	
33.03.01 Εταίρος Β	1.500.000	

Καταβολή εισφορών των εταίρων σε μετρητά στο ταμείο της εταιρείας

Η μεταφορική αγοράζει από τον Β ένα οικόπεδο με σκοπό να κτίσει μία αποθήκη στην συγκεκριμένη αποθήκη ως υποκατάστημα καταβάλλοντας στον πωλητή μετρητά. Η αρμόδια Δ.Ο.Υ το εκτιμά σύμφωνα με την αντικειμενική αξία στο ποσό των 34.000.000δρχ και ορίζει το φόρο μεταβίβασης ακινήτων στο ποσό των 3.500.000δρχ, το οποίο η επιχείρηση επίσης πληρώνει μετρητοίς. Τέλος πληρώνονται για συμβολαιογραφικά 200.000δρχ και για παράσταση δικηγόρου 150.000δρχ. Όλες οι παραπάνω πράξεις μπορούν να απεικονισθούν συγκεντρωτικά με την ακόλουθη λογιστική εγγραφή.

10 ΕΛΑΦΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ		
10.00 <u>Γήπεδα-Οικόπεδα</u>		20.000.000
16 ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΟΛΥΕΤΟΥΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ		
16.14 <u>Έξοδα κτήσεως ακινητοποιήσεων</u>		3.850.000
Φόρος μεταβ. ακινήτων	3.500.000	
Συμβολαιογραφικά	200.000	
Αμοιβή δικηγόρου	150.000	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		
38.00 <u>Ταμείο</u>		23.850.000
Αγορά οικοπέδου στην θέση Καλοχωρίου από τον Β		

Έστω ότι μισθοδοτικά κατάσταση κάποιου μήνα έχει συνολικό ύψος ονομαστικών μισθών 1.000.000δρχ. Έχουμε λοιπόν, ασφαλιστικές επιβαρύνσεις 13,25% για τους ασφαλισμένους και 22,75% για τον εργοδότη. Επίσης, υπάρχει επιβάρυνση χαρτοσήμου 1,20% κατανεμόμενη 0,60% στους μισθωτούς και 0,60% στον εργοδότη. Τέλος, ως υποθέσουμε, ότι ο φόρος μισθωτών υπηρεσιών, που βαρύνει αποκλειστικά αυτούς, ανέρχεται συνολικά για όλους στο ποσό των 137.200δρχ. Το σύνολο του Φ.Μ.Υ και το μέρος του χαρτόσημου που βαρύνει τους μισθωτούς παρακρατούνται απ' αυτούς κατά την πληρωμή των μισθών και αποδίδονται ανα τρίμηνο στο δημόσιο μαζί με το χαρτόσημο του εργοδότη. Συνεπώς, πρέπει να εμφανισθούν και οι υποχρεώσεις της μεταφορικής στο ΙΚΑ.

<u>60 ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ</u>		
60.00	Αμοιβές προσωπικού	1.000.000
60.00.00	Τακτικές αποδοχές	
60.03	Εργοδοτικές εισφορές & επιβαρύνσεις	
60.03.00	Εργοδ. εισφορές ΙΚΑ-TEAM(1.000.000X22,75%)	227.500
60.03.04	Χαρτόσημο μισθοδοσίας(1.000.000X0,60%)	6.000
53 ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		
53.00	Αποδοχές προσωπικού πληρωτέες	724.300
54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΤΕΛΗ		
54.03	Φόροι-τέλη αμοιβών προσωπικού	
54.03.00	Φόρος μισθωτών υπηρεσιών	137.200
54.03.02	Χαρτόσημο μισθωτών υπηρεσιών	12.000
	Χαρτόσημο εργοδότη	6.000
	Χαρτόσημο μισθωτών	6.000
55 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ		
55.00 ΙΚΑ-TEAM		
55.00.00	Λογ/σμος τρέχουσας κίνησης	360.000
	Εργοδοτικές εισφορές	227.500
	Εισφορές ασφαλισμένων (1.000.000X13,25%)	132.500
		<hr/>
		1.233.500 1.233.500

Εξοφλεί το υπ.τιμολόγιο επισκευής του φορτηγού αυτοκινήτου της αξίας 132.000δρχ πλέον ΦΠΑ 23.760δρχ

<u>62 ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΡΙΤΩΝ</u>		
62.07	Επισκευές και συντηρήσεις	
62.07.03	Μεταφορικών μέσων	132.000
54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ		
54.00 Φ.Π.Α		
54.00.29	ΦΠΑ εισροών/εξόδων	23.760
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		
38.00	Ταμείο	155.760
		<hr/>

Η μεταφορική έχει στην κατοχή της δύο ΦΔΧ.. Στις 17/4/01 παίρνει τα ειδοποιητήρια για τα τέλη κυκλοφορίας των εν λόγω φορτηγών του έτους 2001, που είναι αντιστοίχως 20.000. και 50.000δρχ. Τα τέλη είναι πληρωτέα σε δύο ισόποσες δόσεις μέχρι 31/5/01 και 31/8/01, οπότε χορηγείται έκπτωση 10%. Με

τη λήψη των άνω ειδοποιητηρίων θα γίνει η ακόλουθη εγγραφή στο Αναλυτικό Ημερολόγιο Διαφόρων πράξεων.

63 ΦΟΡΟΙ ΤΕΛΗ

63.03 Φόροι-τέλη κυκλοφ.μεταφ.μέσων

63.03.01 Φορτηγών αυτοκινήτων 70.000

· 54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ-ΤΕΛΗ

54.05 Τέλη κυκλοφ.μεταφ.μέσων 70.000

Εάν τα άνω τέλη κυκλοφορίας πληρωθούν εφάπαξ-έστω την 29/4/01-θα γίνουν οι εξής δύο εγγραφές, η πρώτη στο Αναλυτικό Ημερολόγιο Ταμείου και η δεύτερη στο Αναλυτικό Ημερολόγιο Διαφόρων Πράξεων

54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΤΕΛΗ

54.05 Τέλη κυκλοφορίας μεταφ.μέσων 63.000

(Εκπτώση 70.000-10%)

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

38.00 Ταμείο 63.000

Εφάπαξ πληρωμή τελών κυκλοφορίας έτους 2001 των φορτηγών Δ.Χ

54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΤΕΛΗ

54.05 Τέλη κυκλοφ.ματαφ.μέσων 7.000

(Εκπρωτικό ποσό τελών κυκλοφορίας)

63 ΦΟΡΟΙ ΤΕΛΗ

63.03 Φόροι-τέλη κυκλ.μεταφ.μέσων

63.03.01 Φορτηγών αυτοκινήτων 7.000

Τακτοποίηση της διαφοράς που προκύπτει από την έκπτωση 10%,λόγω εφάπαξ πληρωμής των τελών κυκλοφορίας.

Εξοφλεί δύο τιμολόγια αγοράς καυσίμων, για τα δύο Δ.Χ που έχει η μεταφορική στην κατοχή της αξίας 78.000δρχ

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ

64.00 Έξοδα μεταφορών

64.00.00 Έξοδα κινήσεως ιδίων μεταφ.μέσων 63.960

54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΤΕΛΗ

54.00 ΦΠΑ

54.00.29 ΦΠΑ Εξόδων δαπανών 14.040

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

38.00 Ταμείο 78.000

Η μεταφορική εταιρεία πλήρωσε 120.000δρχ πρόστιμο στην εφορία όταν η τελευταία διαπίστωσε σε έλεγχο την απώλεια έκδοσης φορτωτικής στην μετακίνηση εμπορευμάτων.

81 ΕΚΤΑΚΤΑ ΚΑΙ ΑΝΟΡΓΑΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

81.00Εκτακα και ανόργανα έξοδα

81.00.00 Φορολογικά πρόστιμα και προσαυξήσεις 120.000

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

38.00.00 Ταμείο 120.000

Πλήρωσε ασφαλιστρα στην ασφαλιστική εταιρεία ΑΣΠΙΣ-ΠΡΟΝΕΙΑ
 Α)Πυρός για το διάστημα 30/06/01-30/06/02 80.000δρχ Β)Μεταφορικών μέσων
 για το διάστημα 30/06/01-30/06/02 130.000δρχ

62 ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΡΙΤΩΝ		
62.05 Ασφάλιστρα		105.000
62.05.00 Ασφάλιστρα πυρός	40.000	
62.05.01 Ασφάλιστρα μετ.μέσων	65.000	
36 ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		
36.00 Έξοδα επόμενων χρήσεων		105.000
36.00.01 Ασφάλιστρα πυρός	40.000	
36.00.05 Ασφάλιστρα μεταφ.μέσων	65.000	
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		
38.00.00 Ταμείο		210.000

Στις 30/06/01 τα ασφαλιστήρια του Α εξαμήνου 2001 έγιναν δεδουλευμένα

62 ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΡΙΤΩΝ		
62.05 Ασφαλιστήρια		50.000
62.05.01 Ασφάλιστρα μεταφ.μέσων	50.000	
36 ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		
36.00 Έξοδα επόμενων χρήσεων		50.000
36.00.01 Ασφαλιστρα μετ.μέσων	50.000	

Ο παλάτης X παραδίδει τα εμπορεύματα του στην μεταφορική η οποία με την σειρά της αναλαμβάνει την ευθύνη διανομής τους στους πελάτες αυτού. Τα κόμιστρα υπολογίζονται σε 100.000δρχ+ΦΠΑ. Το ποσό είναι με πίστωση:

30 ΠΕΛΑΤΕΣ		
30.00 Πελάτες εσωτερικού		
30.00.00 Πελάτης X		118.000
73 ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		
73.00 Πωλήσεις υπηρεσιών		
73.00.00 Πωλήσεις υπηρεσιών εσωτερικού		100.000
54 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ ΤΕΛΗ		
54.00 ΦΠΑ		
54.00.73.18 ΦΠΑ πωλήσεων υπηρεσιών		18.000

Πέντε ημέρες αργότερα ο πελάτης εξοφλεί την υποχρέωσή του προς την μεταφορική εταιρεία.

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ		
38.00 Χρηματικά διαθέσιμα		
38.00.00 Ταμείο		118.000
30 ΠΕΛΑΤΕΣ		
30.00.00 Πελάτης X		118.000

Η μεταφορική εταιρεία δίνει την αποστολή εμπορευμάτων σε κάποιον άλλο μεταφορέα πληρώνοντας κόμιστρα προς αυτόν 60.000δρχ. με ΦΠΑ.

64 ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ

64.00 Έξοδα μεταφορών

64.00.02 Έξοδα μεταφοράς αγαθών με μέσα τρίτων 60.000

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

38.00 Χρηματικά διαθέσιμα

38.00.00 Ταμείο 60.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο .Τα logistics και οι μεταφορές.

Εισαγωγή

Με τον όρο logistics, αναφερόμαστε στο σύνολο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη διοίκηση κάθε μορφής, υλικού ή προϊόντος, από την αρχική πηγή τους μέχρι τον τελικό καταναλωτή (point of origin). Στόχος των ενεργειών logistics είναι ο πελάτης να λάβει τα επιθυμητά προϊόντα, στον ταχύτερο χρόνο, στην καλύτερη ποιότητα, στην κατάλληλη ποσότητα και στο χαμηλότερο κόστος.

Τα συστήματα logistics βρίσκουν εφαρμογή σε δύο κυρίως επίπεδα. Το πρώτο πεδίο είναι η επιχείρηση, η οποία πρέπει να οργανώνει την εισροή, την εσωτερική διακίνηση και την εκροή υλικών και προϊόντων κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζει την μέγιστη ικανοποίηση των πελατών της. Το δεύτερο πεδίο είναι η εφοδιαστική αλυσίδα, η οποία αποτελείται από τις μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι απαραίτητες έτι ώστε το προϊόν να καταλήξει στον τελικό πελάτη. Αυτή είναι η λειτουργία την οποία θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο αυτό.

Η αποτελεσματική οργάνωση και διοίκηση της ροής προϊόντων και πληροφοριών σ' αυτήν την αλυσίδα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη σε μία παγκοσμιοποιημένη και ψηφιακή οικονομία, όπου ο ανταγωνισμός από ατομικός γίνεται συλλογικός. Διάφοροι τομείς των logistics είναι οι εξής; Business logistics, systems logistics, defence logistics, crisis logistics, supply chain management, enviroment logistics, logistics in services, logistics information systems.

5.1 Έννοια των logistics.

Από την στιγμή της εμφάνισης των συστημάτων logistics, πολλοί οικονομολόγοι ήταν αυτοί που ασχολήθηκαν και μελέτησαν την θεωρητική στο συγκεκριμένο ζήτημα, αναλύοντας με τον δικό τους τρόπο ο καθένας την έννοια των συστημάτων αυτών.

Οι Julien Bramer και David Simch, σχολιάζουν αυτόν τον ορισμό στο βιβλίο τους, επισημαίνοντας ότι καταρχήν τα logistics λαμβάνουν υπόψη κάθε δραστηριότητα που έχει αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητα και παίζει ρόλο στην προσαρμογή του προϊόντος, στις απαιτήσεις του πελάτη, από τις διαδικασίες προμήθειας και παραγωγής, μέχρι τις διαδικασίες αποθήκευσης και διανομής. Σκοπό δηλ. αποτελεί η ελαχιστοποίηση του κόστους του συστήματος από την μεταφορά και την διανομή μέχρι το κόστος παραγωγής και παράδοσης των τελικών προϊόντων.

Ο ορισμός που έχει δώσει η SOLE(Society of logistics engineers), αναφέρει ότι "τα logistics είναι η τέχνη και η επιστήμη της διοίκησης, της τεχνικής της μεθοδολογίας και των τεχνικών δραστηριοτήτων, που

σχετίζονται με τις απαιτήσεις, το σχεδιασμό, την απόκτηση, διάθεση και διατήρηση των μέσων και πόρων για την υποστήριξη αντικειμένων, έργων και σχεδίων επιχειρήσεων".

Ο ορισμός που δίνουν οι Alan Rushton και John Oxley στο βιβλίο τους για τα logistics είναι ο ακόλουθος: "logistics, είναι η διαχείριση των υλικών και η διανομή των προϊόντων".

Χαρακτηριστικά σημειώνουν τον τύπο

Materials management+Distribution=Logistics

Παρουσιάζονται λοιπόν και αυτοί να έχουν την άποψη ότι τα logistics πρωταρχικά ασχολούνται με τις ροές υλικών και πληροφοριών από την αρχική αγορά των πρώτων υλών, μέχρι και την τελική διανομή των τελικών προϊόντων.

Ο ορισμός που δίνουν οι Benson, Bugg, Whitehead στο βιβλίο τους περιγράφουν τα logistics ως τη τέχνη της συντήρησης του ελέγχου πάνω σε παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες μέσω του συνδιασμού μεταφορών, αποθηκευτικών δυνατοτήτων και τεχνολογίας πληροφοριακών συστημάτων. Σύμφωνα με τους συγγραφείς η μεταφορά γεφυρώνει το γεωγραφικά χάσματα που παρουσιάζονται στο πολύπλοκο σχήμα των κέντρων παραγωγής, των πηγών πρώτων υλών και του τελικού σημείου των καταναλωτών. Η αποθήκευση κρατά κάθε είδους προϊόντα-που επιδέχονται φυσική αποθήκευση-φροντίζοντας να εξαλείφει χάσματα μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης. Τα κέντρα διανομών δέχονται και κρατούν αποθέματα και τα δρομολογούν προς όποιο σημείο τους ζητηθεί προς τα πάνω ή προς τα κάτω της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τέλος, η τεχνολογία της πληροφορικής κρατά κάθε στιγμή τα ίχνη και είναι σε θέση να απαντήσει στο που είναι το καθετί, σε όποιον έχει πρόσβαση σε συγκεκριμένες τράπεζες δεδομένων.

Σύμφωνα με άλλους ορισμούς το μίγμα logistics, αποτελείται από αγορές, επεξεργασία παραγγελιών, μεταφορές και διανομή, διαχείριση αποθεμάτων και προμηθειών, αποθήκευση και διαχείριση υλικών, πληροφοριακά συστήματα και εξυπηρέτηση πελατών. Όλα τα παραπάνω αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων και υπηρεσιών, στην ανταπόκριση των αυξανόμενων πιέσεων για συρρίκνωση του χρόνου παραγγελίας, καθώς επίσης και εναρμόνιση με το πολύπλοκο περιβάλλον. Ο στόχος είναι αναμφισβήτητα η μεγιστοποίηση του κέρδους, μέσω της αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας στην αγορά, πράγμα που επιτυγχάνεται με το χαμηλότερο κόστος τοποθέτησης, στο μικρότερο χρονικό πλαίσιο.

5.2 Η ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα τον 21^ο αιώνα.

Τα logistics την Ελλάδα ήλθαν πολύ καθυστερημένα και για να ακριβολογούμε η έννοια των ολοκληρωμένων logistics καθυστέρησε υπερβολικά, όπως άλλωστε όλες οι σύγχρονες επιστήμες και τάσεις. Η προσπάθεια ξεκίνησε όπως και σε άλλες χώρες από τις Ένοπλες Δυνάμεις, αφού σε αυτές η έννοια της υποστήριξης των οπλικών συστημάτων είναι μία

έννοια αναγκαστικά υποχρεωτική, αφού άλλωστε και το στοιχείο του κόστους δεν διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, τουλάχιστον ακόμη.

Τα στοιχεία που διαμόρφωσαν το σκηνικό ανόδου και εκτίναξης της επιστήμης των logistics και των επαγγελματικών της εφαρμογών ήταν τα ακόλουθα:

1. Η εισβολή στην Ελλάδα των μεγάλων πολυεθνικών κολοσσών, στων οποίων τα οργανογράμματα περιλαμβάνονταν θέσεις με δραστηριότητες και λειτουργίες logistics.
2. Η επέκταση- το μεγάλωμα-των ελληνικών επιχειρήσεων, οι οποίες αναγκάστηκαν να εφαρμόσουν αρχές και διαδικασίες logistics.
3. Η ανάπτυξη επιχειρήσεων που προσέφεραν "υπηρεσίες σε τρίτους".
4. Η εμφάνιση και δραστηριοποίηση εταιρειών μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που είχαν σαν στόχο την ανάπτυξη και διάδοση των logistics και των επιχειρηματικών τους εφαρμογών.
5. Η εμφάνιση εταιρειών πληροφορικής ου ανέπτυξαν ολοκληρωμένα συστήματα logistics.

Προς έκπληξη των απαισιόδοξων κερδήθηκε σημαντικό κομμάτι από το χαμένο έδαφος, παρ' όλο που τα τεράστια άλματα συνέβαλαν σε κάποια αταξία που σε ορισμένες περιπτώσεις άγγιζε τα όρια ης προχειρότητας.

5.2.1 Η σημερινή εικόνα των logistics στην χώρα μας.

Σήμερα η κατάσταση έχει διαμορφωθεί κατά τρόπο που να παρουσιάζεται η ακόλουθη εικόνα:

1. Οι μεγάλες εταιρείες του ιδιωτικού τομέα έχουν αντιληφθεί την αναγκαιότητα των logistics και κινούνται αποφασιστικά στην υλοποίηση οργανωτικόν μεταβολών και στη δημιουργία-εκπόνηση ολοκληρωμένων διαδικασιών logistics.
2. Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας αδυνατεί να συλλάβει την έννοια των logistics και γι το λόγο αυτό βλέπουμε τεράστιες δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς να λειτουργούν κατά τρόπο τελείως αντιπαραγωγικό σε θέματα και λειτουργίες logistics.
3. Στις ένοπλες δυνάμεις-αν και ξεκίνησαν πρώτες-υπάρχει μία σαφής καθίζηση και στασιμότητα που δημιουργούν θα λέγαμε σοβαρά προβλήματα στην επιχειρησιακή ετοιμότητά τους.
4. Στις μικρομεσαίες ιδιωτικές επιχειρήσεις η εικόνα είναι απογοητευτική με κάποιες ελάχιστες εξαιρέσεις.
5. Η κυβέρνηση και τα Υπουργεία αγνοούν τη λέξη logistics και πολύ περισσότερο τις επαγγελματικές της εφαρμογές.
6. Στην ακαδημαϊκή κοινότητα τα logistics αναφέρονται και διδάσκονται πρόχειρα και αποσπασματικά και κάποιες μικρές προσπάθειες που άρχισαν με σωστούς ποιοτικούς οραματισμούς εξελίχθηκαν σε κακέκτυπα διεθνών προτύπων.

Οι παράγοντες που θα διαμορφώσουν το μέλλον των logistics.

Το γεγονός είναι ένα. Το μέλλον των logistics θα εξαρτηθεί από:

- Τις υποδομές στην παιδεία σε όλα τα επίπεδα και την ανάπτυξη και λειτουργία ποιοτικών προγραμμάτων που θα καλύπτουν όλες τις εμφάνσεις των logistics σε δύο το δυνατόν περισσότερα πανεπιστήμια, για να υπάρξει ο σχετικός ανταγωνισμός που οδηγεί καταλυτικά στη βελτίωση της ποιότητας.
- Την ύπαρξη επιχειρηματιών με όραμα που θα είναι σε θέση να αντιληφθούν εγκαίρως τα πλεονεκτήματα των logistics και των ολοκληρωμένων- και όχι αποσπασματικών- εφαρμογών.
- Τη λειτουργία ιδιωτικών πανεπιστημιακών οργανισμών που θα προσδώσουν άλλη δυναμική εκπαίδευσης στην πανεπιστημιακή κοινότητα.
- Την περαιτέρω δραστηριοποίηση των επιστημονικών εταιρειών του κλάδου.
- Την αποδοχή της αναγκαιότητας εφαρμογής των logistics σε κυβερνητικούς και λοιπούς οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.
- Την αναβάθμιση των logistics στις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις και
- Την ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων logistics από ελληνικές επιχειρήσεις που θα εξασκούν πίεση για εφαρμογή τους στην επιχειρηματική κοινότητα.

5.2.2 Η εικόνα των logistics στην Ευρώπη.

Στατιστικά στοιχεία.

Ολοένα και περισσότερο αυξάνεται η χρήση νέων τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνίας στα logistics των κοινωτικών επιχειρήσεων, όπως προκύπτει από την έρευνα που πραγματοποίησε η TAYLOR NELSON SOFRES CONSULTING για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε δείγμα 180 εταιρειών. Το 68% έχουν ήδη υιοθετήσει 3-6 τεχνολογικές εφαρμογές, το 19% 7-9 εφαρμογές και το 2,1% πάνω από 10. Αντίθετα, το ποσοστό των επιχειρήσεων που περιορίζονται σε 1-2 εφαρμογές δεν ξεπερνά το 11%. Από κλαδικής πλευράς, καλύτερα οργανωμένες τεχνολογικά εμφανίζονται οι φαρμακευτικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα σε ότι αφορά τις εταιρείες logistics και τις μεταφορικές, το 75% δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τουλάχιστον 3 εφαρμογές και συγκεκριμένα συστήματα τηλεματικής(GSM,GPS κ.α), διαχείρισης αποθηκών (WMS) και EDI. Συστήματα τηλεματικής και διαχείρισης αποθηκών εφαρμόζει περισσότερο από το 60% των επιχειρήσεων του δείγματος συνολικά. Το 57% έχει υιοθετήσει το Internet και το EDI, ενώ το 52% έχει προχωρήσει στην εισαγωγή του ERP. Αντίθετα, το Web-EDI συγκεντρώνει το χαμηλότερο ποσοστό 1% με τη διαχείριση στόλου να ακολουθεί με 10%.

Επίσης το 59% των ερωτηθέντων επιχειρήσεων υπογραμμίζουν ότι οι νέες τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας, έχουν θετική

επίδραση στην ανταγωνιστικότητά τους, το 31% δεν γνωρίζει, ενώ μόλις το 19% υποστηρίζει ότι δεν πάρχει καμμία επίδραση. Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν κυρίως εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Νότιο Ευρώπη, όπου η άμεση επαφή με τους πελάτες δείχνει, μέχρι στιγμής, να αντικαθιστά την ανάγκη υιοθέτησης ορισμένων τεχνολογιών επικοινωνίας. Οι περισσότεροι, πάντως, συμφωνούν ότι οι ευεργετικές επιδράσεις των συστημάτων logistics στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων είναι πολλαπλές. Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις απάντησαν ότι επιτυγχάνεται • Μείωση των χρονικών καθυστερήσεων 54%, του κόστους 51% και των αποθεμάτων 45% • Μεγαλύτερη ακρίβεια προβλέψεων 35% • Περισσότερη ευελιξία στην παραγωγή 19%.

Παράλληλα επηρεάζεται θετικά το μέγεθος των πωλήσεων 54%, η εικόνα της επιχείρησης 52%, η παραγωγικότητα 45% και η ποιότητα των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών 39%.

Οι logisticians και οι μεταφορικές συμφωνούν στο ότι οι νέες τεχνολογίες επιτρέπουν τη δημιουργία οικονομικών κλίμακος μέσω της εξοικονόμησης χρόνου, της απλοποίησης διοικητικών εργασιών και του αυτοματισμού πολλών διαδικασιών.



Εξελίξεις στην ευρωπαϊκή αγορά logistics

Δύο παράγοντες που συνδέονται με την ανάπτυξη των πληροφοριακών συστημάτων στην δυναμική της εννιαίας, ευρωπαϊκής αγοράς logistics είναι: α.η εξάλειψη περιφερειακών συστημάτων logistics για εφοδιασμό και διανομή σε συγκεκριμένες χώρες-μέλη, προς όφελος αντίστοιχων πανευρωπαϊκών συστημάτων(τα οποία τείνουν να διευρυνθούν ακόμη περισσότερο σε παγκόσμια κλίμακα). Β η ανάδειξη logisticians ικανών να διαχειρίζονται τη ροή των προϊόντων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, προσφέροντας πληθώρα σχετικών υπηρεσιών. Αυτοί οι δύο παράγοντες συμβάλλουν καθοριστικά στην αύξηση των ανταλλαγών των

αγαθών μεταξύ των κρατών-μελών, στο μέτρο που επιτρέπουν στους προμηθευτές να διευρύνουν την πελατειακή τους βάση και στους διανομείς να μεγαλώσουν τον κύκλο εφοδιασμού τους. Παράλληλα οδηγούν σε ακόμη πιο έντονο ανταγωνισμό μέσα στην εφοδιαστική αλυσίδα. Στο σημείο αυτό οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην έρευνα, παραθέτουν ένα πολύ σημαντικό συμπέρασμα: οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες logistics μπορεί μεν να θεωρούνται ως οι πλέον αναγνωρισμένες για την υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, ωστόσο οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές που συντελούνται την τελευταία 5ετία στον χώρο των logistics και των μεταφορών στην Ευρώπη, τις έχουν παρασύρει στην υποβάθμιση της ποιότητας. (μη σεβασμός των χρόνων παράδοσης, καταστροφή εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά κ.α)

Περισσότερα οφέλη στις οδικές μεταφορές.

Τα συστήματα διαχείρισης στόλου έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του ποσοστού των φορτηγών που κινούνται χωρίς φορτίο ή είναι μερικώς φορτωμένα. Όλες οι επιχειρήσεις συμφωνούν στο γεγονός ότι η χρήση αυτών των συστημάτων οδηγεί στην αύξηση του μέσου φορτίου των φορτηγών, κυρίως στις μεγάλες αποστάσεις (διαδρομές άνω των 500χλμ). Επιπλέον, η διαχείριση του στόλου σε πραγματικό χρόνο επιτρέπει την πρόληψη καθυστερήσεων, έγκαιρες αλλαγές στα δρομολόγια των φορτηγών, καλύτερη πληροφόρηση των πελατών και ακρίβεια στις ώρες παράδοσης.

Όσον αφορά στο είδος της μεταφοράς η έκθεση της οποίας ορισμένα αποτελέσματα είχαμε δει παραπάνω υπογραμίζει ότι τα συστήματα logistics έχουν ευνοήσει κυρίως τις οδικές μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πολύ λιγότερο τις σιδηροδρομικές, καθώς στη δεύτερη περίπτωση δεν υπάρχουν πολλές δυνατότητες αλλαγής της πορείας των δρομολογίων (σε σύγκριση με τις γραμμές των τραινών, οι οδικοί άξονες προσφέρουν περισσότερες πιθανότητες ελιγμών) και την ώρα παράδοσης (τα δρομολόγια των τραινών πραγματοποιούνται σε προκαθορισμένες ώρες, ενώ το φορτηγό μπορεί να ξεκινήσει όποτε αποφασίσει η εταιρεία). Ωστόσο οι επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα εκτιμούν ότι τα logistics θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στο ζήτημα των συνδιασμένων μεταφορών και καλούν την Ευρώπη να αναλάβει πρωτοβουλίες γι' αυτό.

Θετική επίδραση στις πωλήσεις.

Αν και η ποσοστική εκτίμηση συμβολής των logistics στην άνοδο των πωλήσεων εμφανίζει ιδιαίτερες δυσκολίες, καθώς ο τζίρος επηρεάζεται Από πλήθος άλλων παραγόντων, το 62% των εταιρειών εκτιμά ότι το ηλεκτρονικό εμπόριο έχει συμβάλει σε ποσοστό περίπου 5%. Ορισμένες επιχειρήσεις, μάλιστα, ανεβάζουν το ποσοστό στο 10%. Το 25% των οργανισμών αρνείται οποιαδήποτε επίδραση, ενώ το 13% δεν γνωρίζει. Σε παγκόσμιο επίπεδο, το αντίστοιχο ποσοστό υπολογίζεται στο 2%-3%.

Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Το 80% των εταιρειών εκτιμά ότι οι νέες τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας, δεν είχαν αρνητική επίδραση στις θέσεις εργασίας. Για το 40% μάλιστα, τα logistics οδήγησαν ακόμα και στη δημιουργία νέων θέσεων, καθώς ήταν πλέον απαραίτητες ειδικότητες σχετικές με την τεχνολογία, όπως π.χ αναλυτές-προγραμματιστές. Εντυπωσιακό είναι και το ποσοστό που δηλώνει την ανάγκη για περαιτέρω εκπαίδευση του προσωπικού 77%, προκειμένου να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης.

Βλέπουμε λοιπόν πόσο σημαντική είναι η συμβολή των συστημάτων logistics στις διάφορες οικονομικές μονάδες παροχής υπηρεσιών που τις εφαρμόζουν, καθώς επίσης και την γενικότερη κατάσταση που επικρατεί στην Ευρώπη. Βέβαια περιθώρια υπάρχουν ακόμη πολλά και στους Ευρωπαίους εταίρους μας, αφού οι αμερικανικές αντίστοιχες εταιρείες βρίσκονται 2 με 3 χρόνια μπροστά από τις ευρωπαϊκές στην εφαρμογή τους, ενώ οι βρετανικές έχουν το προβάδισμα στην Ευρώπη. Ακολουθούν οι Γερμανί, Βόρειος Γαλλία, Κάτω Χώρες και Σκανδιναβία, με μεγάλη όμως απόσταση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι μόνο το 30% των γαλλικών επιχειρήσεων εφαρμόζουν συστήματα Supply Chain Planning έναντι του 90% των αμερικανικών.

5.3 Η τεχνολογία των Η/Υ και η διακίνηση μεταφοράς.

Η χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών έχει γίνει πλέον συνήθης στα logistics, ειδικά στον τομέα της διοίκησης της διακίνησης.

Γενικά οι μηχανογραφημένες δραστηριότητες μεταφοράς μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις ομάδες που παρουσιάζονται παρακάτω μαζί με μία ανάλυση της Andersen Consulting, για τα προγράμματα ηλεκτρονικών υπολογιστών για logistics:

1. "Ανάλυση μεταφοράς". Το software επιτρέπει στη διοίκηση να παρακολουθεί και τις υπηρεσίες παρέχοντας ιστορική αναφορά απόδοσης του μεταφορέα, τρόπου αποστολής κ.α.
2. "Παρακολούθηση και προγραμματισμός κίνησης". Αυτός ο λειτουργικός τομέας παρέχει χαρακτηριστικά όπως η συνέχεια και ο χρόνος των σταυθμεύσεων των οχημάτων, η προετοιμασία των διαφόρων εγγραφών της αποστολής και η διαθεσιμότητα οχημάτων.
3. "Διατήρηση και έλεγχος ναύλων μεταφοράς". Αυτά τα συστήματα διατηρούν μία βάση δεδομένων για τις χρεώσεις ναύλων που χρησιμεύει για τον προσδιορισμό των ναύλων της αποστολής αλλά και για έλεγχο της τιμολόγησης της μεταφοράς.
4. "Συντήρηση οχημάτων". Άλλα στοιχεία που παρέχουν τέτοι πακέτα, είναι στοιχεία σχετικά με τον προγραμματισμό και τις αναφορές για τη συντήρηση των οχημάτων.

Ο βαθμός και η έκταση της χρήσης του ηλεκτρονικού υπολογιστή διαφέρει ανά επιχείρηση και ανά δραστηριότητα μεταφοράς, Αυτό πάντως

που είναι σαφές, είναι ότι ο ηλεκτρονικός υπολογιστής έχει σπουδαίες επιδράσεις στο τομέα της διοίκησης και ο ρόλος του θα γίνει σπουδαιότερος στο προσεχές μέλλον.

5.4 Τα logistics και τα μεταφορικά γραφεία.

5.4.1 Κόστος-πληροφορία.

Στην ουσία δύο πράγματα είναι σημαντικά για τις εμπορευματικές μεταφορές και τη διανομή, το κομμάτι αυτό δηλαδή της αλυσίδας μίας εταιρείας, που κάνει χρήση των συστημάτων logistics, η πληροφορία και το κόστος.

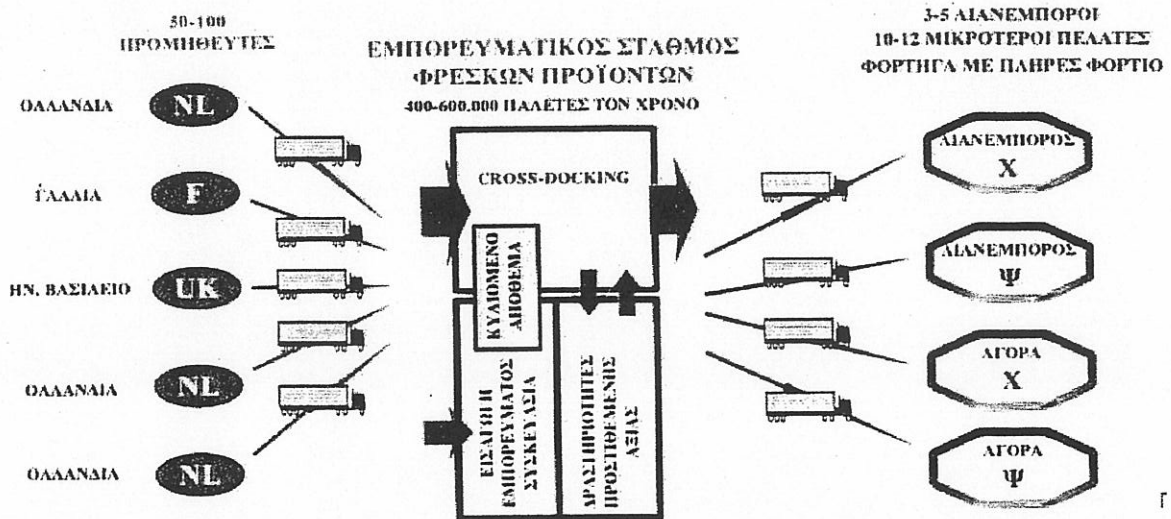
Η πληροφορία για τη μεταφορά σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή, συγκεκριμένου είδους εμπορευμάτων και όγκου, σε συγκεκριμένη τοποθεσία. Πληροφορία πολύπλοκη, εξειδικευμένη, που παράγεται μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Πληροφορία επαγωγική της μεταποιητικής και εμπορικής δραστηριότητας.

Στην ουσία το πόσο σημαντική είναι αυτή η πληροφορία αποδεικνύεται από τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύουν κατά καιρούς διάφοροι οργανισμοί όπως ο ICAP και τα οποία συγκλίνουν στο εξής. Το 30% των φορτηγών κυκλοφορούν άδεια, το 56% μισογεμάτα και μόνο το 14% κυκλοφορούν πλήρη, ενώ δεν γίνεται γνωστό πόσο παραμένουν ανενεργά και πόσα αχρησιμοποίητα. Θεωρείται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη χρήσης από τις μεγάλες εταιρείες μεταφοράς των συστημάτων logistics, προκειμένου να ενημερώνονται αμέσως για θέματα που αφορούν την επαρκή φόρτωση, τη διαδρομή έως και το ξεφόρτωμα των εμπορευμάτων στον τελικό παραλήπτη.

Το κόστος συνδέεται άμεσα με την πληρότητα του φορτηγού. Στην ουσία όταν ένα φορτηγό ξεκινάει για ταξίδι αποτελεί μία μοναδική "εταιρεία", με ένα νεκρό σημείο. Υπολογισμός του κόστους ταξιδιού(κόστους φορτηγού σε σχέση με την χιλιομετρική απόσταση και το είδος του μεταφερόμενου προϊόντος κ.λ.π), δηλαδή στην ουσία σταθερά και μεταβλητά έξοδα και υπολογισμός χρέωσης της μεταφοράς του φορτίου. Πολλές φορές τα μεταβλητά και το σταθερό κόστος, αν δεν υπάρχει πληρότητα, μετακλύεται στην τιμή μεταφοράς.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό, ότι αν υπήρχε ένας τρόπος εύκολης, γρήγορης, έγκαιρης διάχυσης της πληροφορίας, το πρώτο σημαντικό πρόβλημα μίας μεταφοράς δηλ.η πληρότητα του φορτηγού, θα αρχίσει να μειώνεται με γοργούς ρυθμούς. Παράλληλα εάν αυτός ο τρόπος συνδιάζε και εργαλεία ελέγχου και διαχείριση κόστους, θα συνιστούσε πράγματι μία λύση μοναδική, ίσως ιδανική για τους μεταφορείς.

Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα με τη χρήση συγκεκριμένων εργαλείων logistics στην αγγλική μεταφορική εταιρεία Wincanton, σύμφωνα με τον Andy Trane "Το μέγεθος των στόλων της εταιρείας μειώθηκε κατά 15%, η βελτίωση της διαχείρισης, ελέγχου των πελατών και



φορτίων, έφτασε πολλές φορές το 20%. Ο χρόνος εύρεσης του κατάλληλου φορτηγού για το κατάλληλο φορτίο μειώθηκε κατά το ήμισι, η διαδικασία εύρεσης νέου πελάτη και κλεισίματος δουλειάς έγινε οκτώ φορές πιο γρήγορη. Μείωση του κόστους από χρήση φορτηγών τρίτων λόγω καλύτερης οργάνωσης των δικών της 5% έως 10%" και όλα αυτά σε μία αγγλική εταιρεία, που είχε οργανωθεί μηχανογραφικά, με τα καλύτερα συστήματα και λογισμικά που κυκλοφορούν.

5.4.2 Η διοίκηση διακίνησης και μεταφορών.

Η πλήρης γνώση του συστήματος μεταφοράς είναι απαραίτητη προϋπόθεση για επιτυχή λήψη αποφάσεων στα συστήματα logistics. Η μεταφορά είναι ένα ουσιαστικό συστατικό κάθε συστήματος logistics και πρέπει να διοικηθεί αποτελεσματικά αν θέλει η επιχείρηση να ικανοποιήσει του πελάτες της και να επιτύχει έναν αποδεκτό δείκτη απόδοσης στην επένδυσή της, συνδέεται ολοκληρωτικά με όλα τα άλλα στοιχεία των logistics.

Οι αποτελεσματικές στρατηγικές αποφάσεων είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία των μεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς και των αποστολέων που τους χρησιμοποιούν. Στα μέσα της δεκαετίας του '90, οι μεταφορείς για να επιβιώσουν γίνονται ειδικοί σε τομείς όπως το marketing, η κατανόηση των επιχειρήσεων που είναι πελάτες, η τιμολόγηση, οι διαπραγματεύσεις, η χάραξη πορείας και ο προγραμματισμός και οι εργασιακές σχέσεις, την ίδια στιγμή οι αποστολείς πρέπει να ενημερωθούν για ευκαιρίες και απειλές σε τομείς όπως οι μεταφορές εντός και εκτός της επιχείρησης, η επιλογή τύπου μεταφοράς, η αξιολόγηση της απόδοσης του μεταφορέα και πολλοί άλλοι.

Οι μεταφορείς πρέπει να καταλάβουν το ρόλο της μεταφοράς στο συνολικό σύστημα logistics της κάθε επιχείρησης. Τα στελέχη των logistics πρέπει να γνωρίζουν με ποιο τρόπο οι μεταφορείς βοηθούν την επιχείρηση να ικανοποιήσει τις ανάγκες των πελατών, με κέρδος.

Με σκοπό να γίνει αποτελεσματικότερη η λειτουργία της κίνησης(που εποπτεύει τις μεταφορές), πρέπει να έρχεται σε επαφή με άλλα τμήματα εντός και εκτός του τομέα των logistics. Τέτοια τμήματα μπορούν να είναι το λογιστήριο, marketing, πωλήσεις, αποθήκευση κ.λ.π

Ο υπεύθυνος για τη μεταφορά έχει πολλά και ποικίλα καθήκοντα με το να διοικεί τη μετακίνηση των προϊόντων. Ειδικότερα οι λειτουργίες της διοίκησης μεταφορών είναι:

1. Η διατήρηση αρχείων σχετικά με τις χρεώσεις και τα δρομολόγια των μεταφορών.
2. Επιλογή του καλύτερου τύπου μεταφοράς, εναέρια, σιδηροδρομική, οδική ή θαλάσσια.
3. Επιλογή των συγκεκριμένων μεταφορέων ή συνδιασμού μεταφοράς.
4. Τυποποίηση
5. Προώθηση παραγγελιών.
6. Τεκμηρίωση (συλλογή εγγράφων) και συμφωνιών για τη πληρωμή των μεταφορέων.
7. Έλεγχος των τιμολογίων των μεταφορών.
8. Προετοιμασία στοιχείων για καταστροφές και απώλειες αγαθών.
9. Διαπραγματεύσεις με τους μεταφορείς.

Μία ακόμα δραστηριότητα που θα γίνει πολύ σημαντική τα επόμενα χρόνια είναι η διοίκηση των ενδοεπιχειρησιακών μεταφορών. Πολλές φορές, οι επιχειρήσεις δίνουν τιμές στον τόπο προορισμού(CIF). Με άλλα λόγια, η τιμή που πληρώνει μία επιχείρηση για ένα προϊόν περιλαμβάνει παράδοση στον αγοραστή. Όμως ούτε η ενδοεπιχειρησιακή μεταφορά δεν είναι δωρεάν. Ο πωλητής ενός προϊόντος περιλαμβάνει το κόστος μεταφοράς στην τιμή πώλησης. Από τη σκοπιά του αγοραστή, ο πωλητής ίσως δεν χρησιμοποιεί τον καλύτερο τρόπο μεταφοράς ή τον καλύτερο μεταφορέα και έτσι ο αγοραστής τελικά επιβαρύνεται το κόστος ενός ανεπιτυχούς συστήματος. Ότι είναι άριστο ή συμφέρει τον πωλητή ίσως δεν είναι το ίδιο για τον αγοραστή.

5.4.3 Παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά τη δρομολόγηση.

Έχουν ήδη αναφερθεί κάποιοι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία σχεδιασμού των δρομολογίων. Υπενθυμίζουμε τους κυριότερους παράγοντες οι οποίοι είναι: συντελεστές αποστάσεων, περιορισμοί και ανάγκες πελατών, περιορισμοί οχημάτων, περιορισμοί διαδρομών και τέλος περιορισμοί από το μεταφερόμενο είδος.

Όσο αφορά τις αποστάσεις εκ πρώτης όψεως είναι απολύτως κατανοητό ότι αυτές δεν είναι δυνατόν να υπολογιστούν με ακρίβεια. Ένας τρόπος θα ήταν να μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οι διανυόμενες αποστάσεις, είτε κατά τη δειάρκεια της διανομής είτε απεικονιζόμενες σε χάρτη. Ένας άλλος τρόπος εύρεσης τους θα ήταν να σημειώσει κανείς πάνω σε χάρτη την ακριβή τοποθεσία, των σταθμών ανεφοδιασμών και των σημείων παραδόσεων και κατόπιν να χαράζει ευθείες γραμμές οι οποίες να

τα συνδέουν και έτσι τελικά να μπορέσει να υπολογίσει κατ' εκτίμηση τα συνολικά διανυόμενα χιλιόμετρα. Είναι ολοφάνερο ότι και οι δύο αυτές μέθοδοι είναι ιδιαίτερα χρονοβόρες παρέχοντας αμφιλεγόμενα αποτελέσματα. Σήμερα η πιο ακριβής μέτρηση παρέχεται με τη βοήθεια προγραμμάτων δρομολόγησης μέσω υπολογιστών (computer scheduling), τα οποία παρέχουν πληροφορίες, όχι μόνο για την απόσταση, αλλά και για οτιδήποτε αφορά ένα οδικό δίκτυο.

Οι πελάτες επηρεάζουν τη δρομολόγηση αφού θέτουν περιορισμούς όπως: • Στην ημέρα παράδοσης • Στις ώρες υποδοχής των προϊόντων • Στο έργο των οδηγών εάν δεν έχουν προβλέψει την προσεγγισιμότητα στο κατάστημα • Γραφειοκρατικές διαδικασίες όπως π.χ ο έλεγχος των εμπορευμάτων από τους οδηγούς, συμπλήρωση εγγράφων κ.λ.π.

Όσο αφορά τα οχήματα πρέπει να εξεταστεί ο τύπος, το είδος και η μεταφορική ικανότητα των διαθέσιμων φορτηγών, το είδος του στόλου που θα πρέπει να υπάρχει για να καλύπτει τις ανάγκες της επιχείρησης και τέλος το ενδεχόμενο ενοικίασης οχημάτων σε περιόδους αιχμής.

Το είδος και το μήκος των διαδρομών πρέπει να καθορίζεται αφού προηγουμένως ληφθούν υπόψη:

I. Το ωράριο των οδηγών ii. Ο αριθμός των πελατών που μπορούν να εξυπηρετηθούν μέσα στο χρόνο αυτό III. Οι μέγιστες και ελάχιστες αποδόσεις. Iv. Επιστροφή ή όχι στο χώρο αποθήκευσης των προϊόντων.

Όσο αφορά τέλος τα διακινούμενα προϊόντα πρέπει να σκεφθεί κανείς εάν όλα τα προϊόντα μπορούν να εκφορτωθούν με τον ίδιο τόπο και κατά πόσο αυτό επηρεάζει το συνολικό χρόνο διανομής. Ακόμη πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν το ενδεχόμενο επιστροφής στα καταστήματα των πελατών για αποκομιδή κενών συσκευασιών μεταφοράς.

5.4.4 Σύγχρονες εμπορικές εφαρμογές δρομολόγησης.

Τα συστήματα logistics είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να λειτουργούν σαν επενδύσεις με μακροπρόθεσμα οφέλη για τους χρήστες τους. Έχουν τη δυνατότητα να χειρίζονται ποικιλία μεθόδων δρομολόγησης, από τις πιο απλές μορφές έως τις πιο σύνθετες δρομολογήσεις πραγματικού χρόνου.

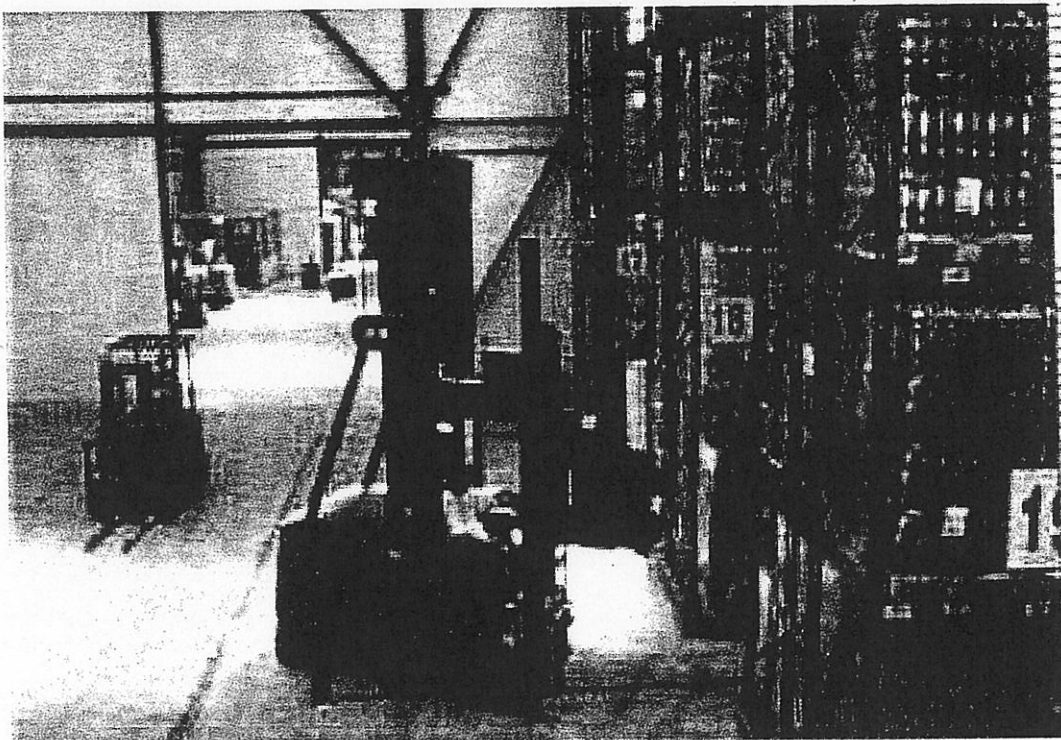
Κάθε μέθοδος παρέχει υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους καταναλωτές κάνοντας την ενδιαφερόμενη επιχείρηση να ξεχωρίζει από τον ανταγωνισμό και στις περισσότερες περιπτώσεις-ειδικά επιχειρήσεων που κάνουν χρήση δυναμικών δρομολογήσεων πραγματικού χρόνου-επιτυγχάνουν αξιοσημείωτα κέρδη τόσο σε αποτελεσματικότητα όσο και σε κόστος.

Εφαρμογές λογισμικού τέτοιου είδους κάνουν χρήση όλων των δυνατοτήτων των σύγχρονων εκδόσεων των Windows και είναι απολύτως συμβατά με αυτά, παρέχοντας έτσι ένα φιλικό και γνώριμο από την εμπειρία περιβάλλον εργασίας. Συνήθως τέτοιες εφαρμογές είναι εύχρηστες, ενώ παράλληλα μπορεί να διαμορφώσει με τέτοιο τρόπο την επιφάνεια

εργασίας του ώστε να του παρέχονται οι πληροφορίες που θέλει ανα πάσα στιγμή ή ακόμη και ο συνδυασμός τους.

Για παράδειγμα μπορεί κανείς να διαχωρίσει τα "παράθυρα" εργασίας με τέτοιο τρόπο ώστε να παρακολουθεί διαφόρων ειδών πληροφορίες, να μετακινεί διάφορα γραφικά διαδρομών και να προσαρμόζει σε πλήρεις εμπορικούς χάρτες.

Τέτοιου είδους εμπορικές εφαρμογές οργανώνουν όλες τις πληροφορίες του χρήστη σε εννιαία βάση δεδομένων η οποία απαρτίζεται από πληροφορίες για:



- Το οδικό δίκτυο που θα χρησιμοποιήσει ο οδηγός προκειμένου να πραγματοποιήσει τη μεταφορά. Σε αυτή την περίπτωση η εφαρμογή τροφοδοτεί με πληροφορίες που αφορούν πραγματικά κυκλοφοριακά δεδομένα και ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου οδικού δικτύου, όπως: μονοδρομήσεις, όρια ταχύτητας, ώρες αιχμής, έργα αποκατάστασης οδικού δικτύου, διανυόμενες αποστάσεις κ.λ.π
- Τους σταθμούς φόρτωσης και πώλησης όπως: ακριβείς τοποθεσίες σταθμών φόρτωσης και συσχετισμό τους με τις τοποθεσίες των σημείων πώλησης, ώρες υποδοχής στα καταστήματα των πελατών, προτιμώμενες ώρες παράδοσης και πολλά άλλα. Είναι προφανές ότι κάνοντας χρήση τόσων παραμέτρων και ποικίλων πληροφοριών επιτυγχάνεται το επιθυμώμενο επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών.
- Τα προϊόντα που επιτρέπουν στο χρήστη να προγραμματίζει τα φορτία που θα δεχθούν τα φορτηγά και επιπρόσθετες πληροφορίες όπως χρόνος εκφόρτωσης στο κατάστημα πώλησης κ.α τα οποία ενδεχομένως να επηρεάσουν το χρόνο παράδοσης, αλλά και τις εργάσιμες ώρες του οδηγού.

- Τις παραγγελίες που εισάγονται από το τμήμα πωλήσεων του χρήστη και τα στοιχεία των οποίων επιτρέπουν στην εμπορική εφαρμογή να καθορίζει τη σειρά με την οποία θα εκτελεστούν οι παραγγελίες, καθώς επίσης και το ποιες πρέπει να παραληφθούν, από πού και πότε και όλα αυτά πάντοτε εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος.

- Τα οχήματα που επιτρέπουν στην επιχείρηση να καθορίζει το στόλο των οχημάτων της ανάλογα με τις συνθήκες φόρτωσης-βάρους και όγκου προσθέτοντας κατόπιν δεδομένα για το τι πραγματικά κοστίζει το κάθε φορτηγό του στόλου ανά ώρα και ανά χιλιόμετρο. Η εμπορική εφαρμογή υπολογίζει αυτόματα τις πιο συμφέρουσες διαδρομές για κάθε δρομολόγιο.

- Τους οδηγούς όπως: όνομα, στοιχεία ταυτότητας, κανονικό ωράριο και υπερωρίες, μισθός επίπεδο εμπειρίας, καθώς και άλλες προσωπικές πληροφορίες οι οποίες πρέπει να εμπεριέχονται στα σχέδια του χρονοπρογραμματισμού των δρομολογίων.

Εμπορικές εφαρμογές σαν κι αυτές αποτελούνται από πλήθος στοιχείων και οθονών μέσα από τα οποία μπορεί κανείς να προγραμματίσει όλες τις δραστηριότητες της δρομολόγησης. Κάθε ένα από αυτά τα στοιχεία είναι ευκόλως προσβάσιμο μέσω εύχρηστων μενού όπως:

- Δίκτυο και πελάτες.** Μέσα από αυτό το μενού προετοιμάζονται και ταξινομούνται όλα τα δεδομένα για το οδικό δίκτυο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των πελατών, στοιχεία τα οποία χρησιμοποιούνται στην επίλυση προβλημάτων δρομολόγησης.

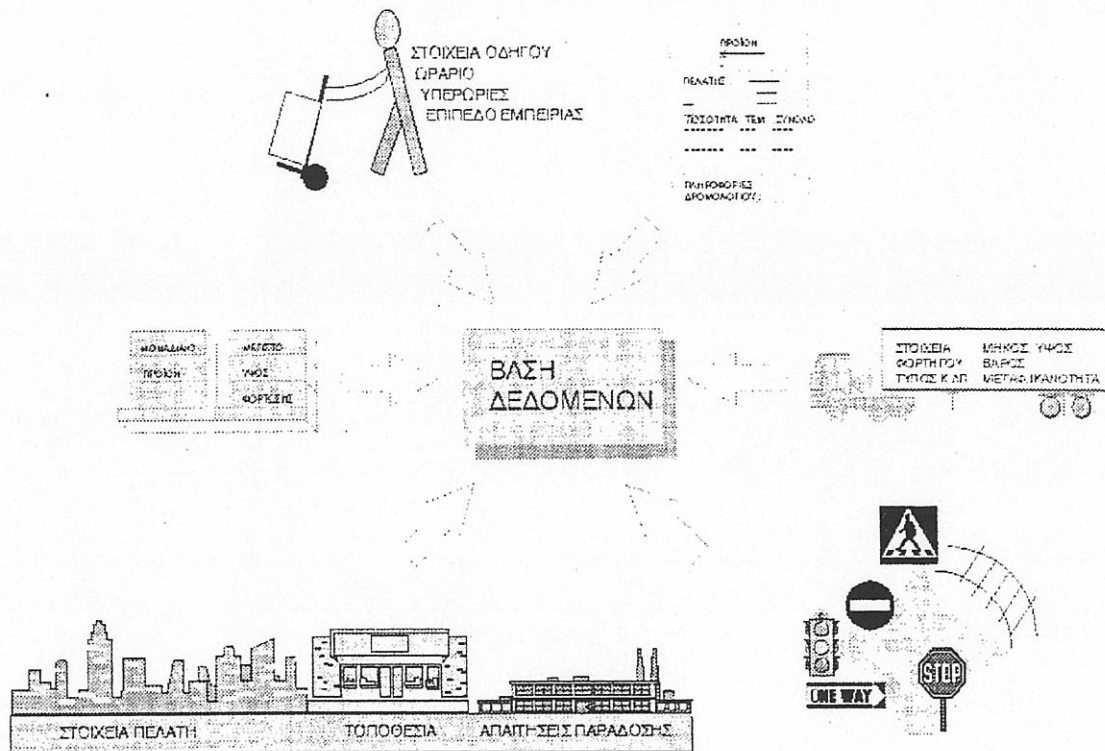
- Πλάνα διαδρομής.** Χρησιμοποιώντας αυτή τη δυνατότητα της εμπορικής εφαρμογής δημιουργούνται βέλτιστες διαδρομές με χαμηλό κόστος οι οποίες έχουν βασιστεί στις παραμέτρους της εκάστοτε διαδρομής όπως επίσης και τους στόχους που θέτει η επιχείρηση για τις υπηρεσίες που θέλει να παρέχει.

- Εισαγωγές-εξαγωγές δεδομένων.** Σ' αυτό το μενού δίνεται η δυνατότητα της τάχιστα εισαγωγής δεδομένων από άλλα συστήματα της επιχείρησης. Για παράδειγμα, η υπάρχουσα βάση δεδομένων συνεργάζεται άμεσα με πληροφορίες από εφαρμογές άλλου είδους όπως αρχεία ASCII, διασυνδέσεις ODBC έτσι ώστε να ανανεώνονται εγκαίρως οι καθημερινές παραγγελίες.

- Διαχείριση πληροφοριών.** Από το μενού αυτό παρέχονται πληροφορίες που αφορούν τα προϊόντα, τις παραγγελίες, τα οχήματα και τους οδηγούς της επιχείρησης.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία επεξεργάζονται με ταχύτητα και ακρίβεια την εμπορική εφαρμογή και στη συνέχεια απεικονίζονται σε ψηφιακούς χάρτες ώστε να παρέχουν την ευκολία στο χρήστη να βλέπει οπτικοποιημένα όλα τα δεδομένα που αφορούν το μεταφορικό έργο.

Τα παραπάνω αποδίδονται παραστατικά στο σχήμα που ακολουθεί και αφορά τον εμπλουτισμό της βάσης δεδομένων με όλα τα στοιχεία που αφορούν το μεταφορικό έργο.



5.4.5 Ποιες είναι οι βασικές λειτουργίες ενός συστήματος αποθήκης.

Ξεκινάμε με την εισαγωγή ειδών στην αποθήκη. Η παραλαβή μπορεί να γίνει από τις ράμπες φόρτωσης ή από την παραγωγή. Στο σημείο αυτό ταυτοποιούνται από το σύστημα οι Μ.Α και εκτυπώνονται ετικέτες με barcode. Στη συνέχεια με τη χρήση ασύρματου τερματικού ο χειριστής σαρώνει τη μονάδα αποθήκευσης και το σύστημα τρέχοντας ειδικούς αλγόριθμους, προτείνει τη θέση στην οποία θα αποθηκευτεί το είδος. Ο χειριστής αφού τοποθετήσει την μονάδα αποθήκευσης στην προτεινόμενη θέση σαρώνει πάλι το barcode της θέσης και επιβεβαιώνει τη συναλλαγή. Το σύστημα εκτός των άλλων, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προτείνει εναλλακτικές θέσεις, να δέχεται και να καταγράφει τις παραβάσεις, να μπορεί να διαχειριστεί περιπτώσεις παραλαβής στην προαποθήκη ή παραλαβής επιστροφών και να δίνει τη δυνατότητα για δέσμευση και αποδέσμευση μονάδων αποθήκευσης, για ποιοτικό έλεγχο, συγκεκριμένο πελάτη, παρτίδα κ.α. Ακόμα το πληροφοριακό σύστημα πρέπει να αναλαμβάνει την έκδοση εντύπων που αφορούν την παραλαβή, να δίνει τη δυνατότητα για προεκτύπωση ετικετών barcode και για διαχείριση εντολών παραλαβής και έκδοση δελτίων εισαγωγής.

Ένα άλλο βασικό στάδιο στον κύκλο εργασιών της αποθήκης είναι η προετοιμασία και κατασκευή των λιστών συλλογής και η διαχείριση αυτών. Απαραίτητη προϋπόθεση για το κύκλωμα συλλογής είναι η ύπαρξη κυκλώματος παραγγελιοληψίας. Οι παραγγελίες τροφοδοτούνται στο πληροφοριακό σύστημα αποθήκης από το κεντρικό σύστημα. Παρ' όλα αυτά πρέπει να έχει και το ίδιο τη δυνατότητα διαχείρισης και εισαγωγής νέων παραγγελιών για λόγους ασφαλείας ή για περισσότερη ευελιξία. Αφού καταχωρηθούν οι παραγγελίες τότε μέσω ειδικών λειτουργιών του πληροφοριακού συστήματος της αποθήκης και ειδικών αλγόριθμων κατασκευάζονται οι λίστες συλλογής. Το σύστημα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα να δημιουργούνται λίστες συλλογής συγκεντρωτικά ή για κάθε παραγγελία ξεχωριστά ή για κάθε δρομολόγιο το οποίο εξυπηρετεί περισσότερες από μία παραγγελίες. Επίσης πρέπει να υπάρχει πλήρης διαχείριση και παρακολούθηση του βαθμού εξυπηρέτησης των λιστών συλλογής και να δίνεται δυνατότητα στα ασύρματα τερματικά να εξυπηρετούν σε πραγματικό χρόνο κάθε φορά και διαφορετική εντολή.

Η διαδικασία της συλλογής γίνεται και αυτή μέσω ασύρματων τερματικών. Το πληροφοριακό σύστημα της αποθήκης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εκχωρεί μία ή περισσότερες λίστες συλλογής σε κάθε τερματικό. Ο χειριστής αφού λάβει στην οθόνη του τερματικού του, πληροφορία για τη θέση και τη μονάδα αποθήκευσης. Και σε αυτή την περίπτωση πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ζητήσει εναλλακτική μονάδα αποθήκευσης.

Άλλες βασικές συναλλαγές που πρέπει να εξυπηρετήσει το σύστημα είναι η απογραφή και η τακτοποίηση της αποθήκης ώστε να διασφαλιστεί ότι η απόκλιση ανάμεσα στη φυσική και την μηχανογραφική αποθήκη είναι πάντα μηδενική. Το πληροφοριακό σύστημα πρέπει για κάθε συναλλαγή πέρα από την λειτουργία της τακτοποίησης, να μπορεί να ελέγχει πάντα τη σχέση των μονάδων αποθήκευσης και θέσεων και να αυτοδιορθώνεται ή να στέλνει κατάλληλα μηνύματα, ώστε η φυσική με τη μηχανογραφική αποθήκη να βρίσκονται πάντα σε ταύτιση.

Για την υλοποίηση των λειτουργιών της αποθήκης και της δημιουργίας των λιστών συλλογής πρέπει να χρησιμοποιούνται αλγόριθμοι με κριτήρια όπως η υπάρχουσα κατάσταση της θέσης και της μονάδας αποθήκευσης, η χωριτικότητα των αποθηκευτικών χώρων, οι προτεραιότητες, το κόστος αλλαγής διαδρόμου, η ταχυκίνησία των ειδών, οι δεσμεύσεις για συγκεκριμένες θέσεις, παρτίδες και είδη, η ευκολία πρόσβασης της θέσης κ.α. Επίσης πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στον προϊστάμενο αποθήκης ή στον logistic manager της επιχείρησης να χρησιμοποιεί συνδιασμούς κριτηρίων ώστε να εφαρμόζει κάθε φορά διαφορετικές πολιτικές απόθεσης και συλλογής, αν το επιθυμεί.

Στο τελευταίο στάδιο του κύκλου εργασιών της αποθήκης, δηλαδή την φόρτωση και αποστολή, το πληροφοριακό σύστημα της αποθήκης πρέπει να έχει τη δυνατότητα για διαχείριση εντολών παράδοσης, για έκδοση δελτίων αποστολής, κιβωτολογίων, ετικέτας πελάτη καθώς και για αποπαλετοποίηση.

5.5 Προϊόντα/Υπηρεσίες logistics.

Στην παράγραφο αυτή, παραθέτουμε ορισμένα από τα λογισμικά που εφαρμόζονται στην Ελλάδα, καθώς και οι υπηρεσίες ορισμένων εταιρειών logistics.

.α) B2B Transportation Marketplace.

Πρόκειται για ένα μοναδικό εργαλείο όχι μόνο από άποψη ευχρηστίας ή αυτοματοποίησης, αλλά κυρίως λόγω των ολοκληρωμένων λύσεων που προσφέρει, εργαλείο διαχείρισης διευθύνσεων και σημείων παραλαβής και παράδοσης-μηχανισμός αυτόματου υπολοισμού χρόνου ταξιδιού και χιλιομετρικών αποστάσεων-μηχανισμός πλήρους διαχείρισης στόλου με εργαλεία βελτιστοποίησης του στόλου-εργαλεία ιχνηλασιμότητας για να ξέρουν οι πελάτες ανα πάσα στιγμή που βρίσκονται τα προϊόντα τους.

.β) Promodel. Πρόκειται για την πρωτοπόρο εταιρεία στο χώρο της προσομείωσης των logistics και σύμφωνα με το ομώνυμο σύστημα, αυτό περιλαμβάνει: Εφαρμογή του lean manufacturing- μείωση του cycle time- Κατανομή πόρων- σχεδιασμός και ανάλυση δικτύων διανομής- call centers- αποφάσεις για εγκαταστάσεις και εφαρμογές νέων εξοπλισμών. Ορισμένοι από τους πελάτες του συστήματος αυτού παγκοσμίως είναι: η General Motors, Ford, Kodak, IBM, Delta Airlines, Motorola.

.γ) Mobile messaging terminal

Το συγκεκριμένο τερματικό, συνιστά ένα κινητό σύστημα διαχείρισης πόρων. Συνδέεται με το GPS σύστημα T GSM στο φορητό και λαμβάνει ή αποστέλει προκαθορισμένα μηνύματα ενώ παράλληλα αναφέρει τη θέση του φορητού, γρήγορα και εύκολα χωρίς τη χρήση φωνητικής επικοινωνίας.

.δ) Crosscheck GSM

Μία έξυπνη, λειτουργική εφαρμογή GPS/GSM. Μπορεί συνεχώς να βρίσκει και δείχνει τη θέση του φορητού, η οποία πληροφορία, μπορεί να σταλεί σε πραγματικούς χρόνους ή να αποθηκευτεί και "διαβαστεί" αργότερα. Βάσει των πληροφοριών αυτών το σύστημα, μπορεί να ξεχωρίσει τις όποιες αποκλίσεις από τον προγραμματισμό, να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της διαδρομής, να βελτιώσει επομένως την εξυπηρέτηση των πελατών, βοηθώντας τη γενικότερη αποδοτικότητα του συστήματος.

Το CROSSCHECK IQ Event Engine, το οποίο υποστηρίζει γραφικές απεικονίσεις, αποτελεί μία απλή μέθοδο για διαμόρφωση και παραμετροποίηση του συστήματος, έτσι ώστε να υποστηρίζει τα πιο βασικά λειτουργικά σενάρια.

.ε) Telvisant

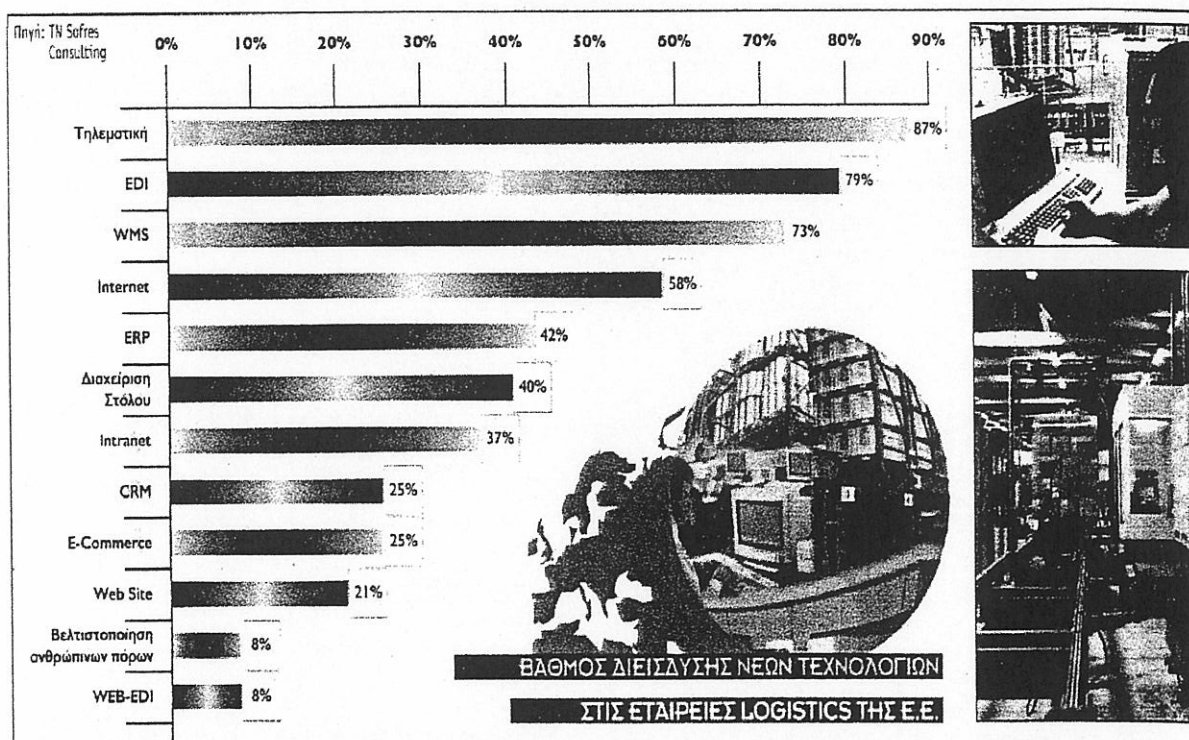
Το μόνο πράγμα που χρειάζεται είναι ένας Η/Υ, μία σύνδεση INTERNET και ένας Browser. Το Telvisant διαχειρίζεται ότι κινείται! Ελαχιστοποιεί τη μη ύπαρξη γνώσης της τοποθεσίας των οχημάτων, βελτιώνει σημαντικά και επαναστατικά την "ορατότητα" του στόλου και την ικανοποίηση των πελατών. Είναι ένα μοναδικό σύστημα τηλεματικής με εκατοντάδες

πελάτες που το εμπιστεύονται και διαχειρίζονται αποκλειστικά για τους δικούς τους στόλους.

.στ) The pricer system.

Πρόκειται για ένα ασύρματο λογισμικό που διατίθεται από την εταιρεία NETWAVE. Αφορά κυρίως τη χρήση των logistics επάνω στη διαχείριση καταστημάτων.

Με το Pricer System, οι τιμές διαχειρίζονται από το κεντρικό server του καταστήματος ενημερώνοντας ταυτόχρονα τόσο τις ηλεκτρονικές ετικέτες στο ράφι όσο και τα τερματικά στο σημείο πώλησης, επιτυγχάνοντας έτσι δυναμική τιμολογιακή πολιτική, με ταυτόχρονα εξασφαλισμένη ομοιογένεια τιμών-τόσο της αρχικής όσο και της διπλανής αναγραφόμενης τιμής προσφοράς.



Ποια συστήματα προτιμούν στην Ευρώπη οι εταιρείες logistics

5.6 Διαμεταφορικές εταιρείες-logistics

Ως συνέπεια των ανωτέρω εξελίξεων ορισμένες από τις διαμεταφορικές εταιρείες ουσιαστικά μετατρέπονται σε εταιρείες logistics. Δηλαδή σε εταιρείες που όντας συνδεδεμένες μέσω δικτύου πληροφορικής με τους πελάτες/εντολείς, δύνανται να διαχειρίζονται και να παρακολουθούν όλο το σύστημα διακίνησης και διανομής. Κατ' αυτό τον τρόπο περιορίζονται αισθητά οι πρόσθετες ενδιάμεσες αποθηκεύσεις και παρεμβάσεις μεταξύ πωλητή και αγοράστή που επιβαρύνουν τη διαμόρφωση του τελικού κόστους του προϊόντος.

Τα χαρακτηριστικά των ουσιαστικά νέων αυτών εταιρειών logistics είναι:

- η δημιουργία μεγαλύτερων αλλά ευέλικτων μονάδων μεταφοράς με εξειδικευμένο προσωπικό,
- η επένδυση σε σύγχρονες εγκαταστάσεις, terminals, αποθήκες και συστήματα διανομής και υποστήριξης με σύγχρονο μηχανογραφικό εξοπλισμό,
- η υιοθέτηση και ανάπτυξη συστημάτων logistics, τόσοστη διεθνή όσο και στην εσωτερική μεταφορά, στην αναπόθεση, αποθήκευση και διανομή των προϊόντων "door to door",
- τη μείωση του κόστους μεταφοράς, μέσω ορθολογικών μεθόδων και της ευκρινούς διαφανούς και μοναδοποιημένης κοστολόγησης της μεταφοράς προς όφελος των παραγωγικών τάξεων και των καταναλωτών,
- την παρέμβαση στο σχεδιασμό και την υλοποίηση σύγχρονων συστημάτων διακίνησης, με αποτέλεσμα την απελευθέρωση κεφαλαίων από τη βιομηχανία και κατεύθυνσή τους σε παραγωγικότερες επενδύσεις. Τα στρατηγικά αποθέματα της βιομηχανίας είναι πλέον αποθέματα ωρών και όχι μηνών, όπως συνέβαινε πριν από μερικά χρόνια.

Οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις, με σύγχρονες εγκαταστάσεις και μηχανογραφική σύνδεση με τον πελάτη, αναλαμβάνουν εκτός της διεθνούς μεταφοράς και τη διακίνηση εμπορευμάτων στο εσωτερικό:

- αποθήκευση, λογιστική τήρηση και παρακολούθηση αποθήκης
- εισαγωγή των εμπορευμάτων στη μηχανογράφηση με on line σύνδεση με τον πελάτη/εντολέα,
- τήρηση stock,
- αποσυσκευασία
- picking και labeling,
- έκδοση εγγράφων εισαγωγής, stocking και άλλων(τιμολογίων, ζυγολογίων κ.α),
- λήψη παραγγελίας για διανομή, προετοιμασία και έκδοση σελτίων αποστολής,
- μεταφορά, διανομή και παράδοση σε έναν ή περισσότερους πελάτες σε όλη τη χώρα.

Η οικονομική προφορά για τις παραπάνω υπηρεσίες γίνεται με όρους διαφανείς και μοναδοποιημένους, το δε κόστος διακίνησης ενσωματώνεται ωρίς αποκλίσεις στο κόστος των προϊόντων που είναι πλέον σαφές και συμπαγές.

Αντίθετα, όταν οι ίδιες εργασίες εκτελούντο από τον πελάτη, τα κόστη αυτά είναι ρευστά και σχετικά απροσδιόριστα, διότι ανεξάρτητα από την πληρότητα της αποθήκης του, τα σταθερά έξοδα όπως ενοίκιο ποθήκης, Ι.Χ μεταφορικά μέσα, προσωπικά κ.λ.π, επιμερίζοντο στο προϊόν ανάλογα με την κυμαινόμενη παραγωγή και απορρόφησή του. Τα Δε διοικητικά έξοδα εξελίσσονται τελικά, αρκετά διάφορα από τις αρικές προβλέψεις τους στο κόστος των προϊόντων.

Οι διαμεταφορικές λοιπόν επιχειρήσεις, που κάνουν χρήση των συστημάτων του μέλλοντος όπως τα χαρακτηρίζουν πολλοί των logistics, αποτελούν επιχειρήσεις όχι απλώς βιώσιμες, αλλά δυναμικές και

αναπτυσσόμενες, που επενδύουν συνεχώς σε νέα συστήματα μεταφοράς-διακίνησης και στις νέες τεχνολογίες(πληροφορική/τηλεπικοινωνίες).Ως αποτέλεσμα των επενδύσεων που πραγματοποιούν η μεταφορά των προϊόντων γίνεται ταχύτερα, ασφαλέστερα και οικονομικότερα. Το συνολικό δε κόστος των προϊόντων που μεταφέρουν βαίνει μειούμενο, προς όφελος των παραγωγών αλλά και των καταναλωτών.

Τέλος λόγω του ότι ορισμένες από αυτές είναι ταιρείες με έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό, υποβοηθούν την εγχώρια βιομηχανία να μειώσει τα λειτουργικά της έξοδα και καθιστούν το εγχώριο βιομηχανικό προϊόν προς εξαγωγή ανταγωνιστικότερο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο. Νέο νομοθετικό πλαίσιο.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3887

Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο 1

Σκοπός και αρχές οργάνωσης

1. Το κράτος χαράσσει την πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας με σκοπό την προστασία του γενικού συμφέροντος, την παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα αυτόν, και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.
2. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.

Άρθρο 2

Ορισμοί και Κατηγορίες

1. «Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.)» είναι ένα όχημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
2. «Άδεια Οδικών Μεταφορών» είναι η άδεια που χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
3. «Διαχειριστής μεταφορών» είναι το φυσικό πρόσωπο, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 2 του Κανονισμού 1071/2009 (L 300).
4. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.
5. Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται μέσα στη χώρα, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα.
6. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14, οι κατηγορίες για τις δημόσιες οδικές μεταφορές καθορίζονται ως εξής:
 - α. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.
 - β. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.
 Οι εταιρείες που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια.
7. Μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν:
 - α. Οι εμπορικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α'), οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και στις οποίες έχει εισφερθεί η κυριότητα ή η χρήση Φ.Δ.Χ.
 - β. Οι ατομικές επιχειρήσεις, καθώς και οι εν κοινωνία δικαιώματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς, κατά τις διατάξεις της περίπτωσης γγ' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (ΦΕΚ183 Α').
 - γ. Οι εταιρείες που περιγράφονται στο άρθρο 3.

8. Ως οδικός μεταφορέας νοείται η επιχείρηση, που πληροί τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).

9. Οι εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται αποκλειστικά από τις μεταφορικές επιχειρήσεις, που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και από τις μεταφορικές εταιρείες, που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 3

Μεταφορικές εταιρείες

1. Επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας (Α.Ε.) ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές. Όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 (ΦΕΚ 37 Α΄) και του ν. 3190/1955 (ΦΕΚ 91 Α΄), αντιστοίχως.

2. Οι εταιρείες της παραγράφου 1 επιτρέπεται να συσταθούν με τους ακόλουθους τρόπους:

α) Με εισφορά της κυριότητας Φ.Δ.Χ.. Στην περίπτωση αυτή, κεφάλαιο της εταιρείας, εκτός από εκείνο που καταβάλλεται σε χρήμα, αποτελεί η αξία των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας, καθώς και η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ. Η εκτίμηση της αξίας των οχημάτων και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ. γίνεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, από την Εκτιμητική Επιτροπή του άρθρου 7.

β) Με μίσθωση των Φ.Δ.Χ.. Στην περίπτωση αυτή, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται σε χρήμα και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από εκείνο που προβλέπεται ως ελάχιστο καταβαλλόμενο για τις Α.Ε. ή τις Ε.Π.Ε.. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες που έχουν εκμισθώσει το όχημά τους, υποχρεούνται να διαθέτουν αυτό κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρεία και για το έργο αυτής έναντι μισθώματος χωρίς οδηγό σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 91/1988 (ΦΕΚ 42 Α΄). Με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπει το π.δ. 91/1988, επιτρέπεται η μίσθωση φορτηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου και με οδηγό έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η συνιστώμενη μεταφορική εταιρεία. Εάν ο ιδιοκτήτης του μισθωμένου οχήματος είναι και οδηγός του αυτοκινήτου αυτού, η εταιρεία αποζημιώνει τις υπηρεσίες του και ως οδηγού, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

γ) Με εισφορά της κυριότητας των Φ.Δ.Χ. και μίσθωση άλλων, σύμφωνα με τα εδάφια α΄ και β΄ της παραγράφου 2.

δ) Με ίδρυση επιχείρησης, σύμφωνα με την παράγραφο 1, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.

3. Οι μετοχές των εταιρειών είναι ονομαστικές, μπορούν δε να μεταβιβαστούν σε φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 και του Κανονισμού 1071/ 2009.

4. Η σύσταση μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι εισφορές των εταίρων ή μετόχων, η μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και οι συμβάσεις μίσθωσης των φορτηγών αυτοκινήτων απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και φόρου ή τέλους, με την εξαίρεση του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή και στις περιπτώσεις

μετατροπής ή συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών που λειτουργούσαν πριν από την ισχύ του παρόντος, εφόσον ολοκληρώσουν τη διαδικασία μετατροπής μέσα σε τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

5. Επιτρέπεται η συγχώνευση μεταφορικών εταιρειών, ανεξαρτήτως εάν αυτές λειτούργησαν πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

6. Οι Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., που έχουν συσταθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθώς και αυτές που θα συσταθούν ή θα μετατραπούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού, εντάσσονται στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου 3299/2004 (ΦΕΚ 261 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά, για τη δημιουργία ή εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών τους, την αγορά γηπέδων για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνιών, τη δημιουργία εγκαταστάσεων εφαρμογών εφοδιαστικής αλυσίδας, την προμήθεια μηχανημάτων, ιδίως ανυψωτικών, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, καθώς και την αντικατάσταση των οχημάτων τους με οχήματα νέας τεχνολογίας.

Άρθρο 4

Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ.

1. Η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. επιτρέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 σε μεταφορικές εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το άρθρο 3, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.

β) Η εταιρεία διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική επιφάνεια κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.

γ) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας Π.Ε.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.

δ) Η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Στις εγκαταστάσεις αυτές επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

2. Οι άδειες κυκλοφορίας φορτηγών δημόσιας χρήσης χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά, τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και δεν επιτρέπεται η αντικατάστασή τους με άλλα φορτηγά αυτοκίνητα μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους.

Άρθρο 5

Χορήγηση αδειών

1. Για τη χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ. ή Άδειας Οδικών Μεταφορών οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες του άρθρου 3 υποβάλλουν αίτηση στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία του φακέλου. Με την αίτηση υποβάλλονται και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- α) Καταστατικό σύστασης μεταφορικής εταιρείας με μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε..
- β) Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα.
- γ) Πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (Π.Ε.Ε.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.
- δ) Δικαιολογητικά οικονομικής επιφάνειας σύμφωνα με το π.δ. 346/2001.
- ε) Αντίγραφο Ποινικού Μητρώου των μετόχων ή των εταίρων.
- στ) Αντίγραφο συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009.

2. Μέσα σε τρεις μήνες από την κατάθεση του πλήρους φακέλου δικαιολογητικών και μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου χορηγεί την αιτούμενη άδεια. Η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης βασίζεται αποκλειστικά στην ύπαρξη των δικαιολογητικών που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

3. Η άδεια Φ.Δ.Χ. ισχύει για έξι μήνες από την έκδοσή της. Σε περίπτωση μη υλοποίησής της, αυτή παύει να ισχύει, η δε αιτούσα εταιρεία υποβάλλει εκ νέου πλήρη

δικαιολογητικά. Η άδεια που είχε εγκριθεί, μαζί με τη βεβαίωση της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. περί καταβολής της εισφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 7, υποβάλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών των Αυτοδιοικήσεων της χώρας, η οποία υποχρεούται να εκδώσει νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

4. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, χορηγούνται Άδειες Οδικών Μεταφορών με τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2. Από την ημερομηνία αυτή δεν χορηγούνται άδειες Φ.Δ.Χ.

5. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, η εισφορά που απαιτείται υπέρ του Δημοσίου, για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών δεν ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και επιβάλλεται με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του οδικού μεταφορέα που αιτείται την άδεια. Η μέθοδος υπολογισμού των εισφορών χαρακτηρίζεται από αντικειμενικότητα και το ύψος της εισφοράς δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος.

Άρθρο 6

Φορέας αδειοδότησης

Η παράγραφος 2α του άρθρου 8 του π.δ. 293/1999 «Οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 236 Α') συμπληρώνεται ως εξής:

- α) Εξετάζει αιτήματα για χορήγηση νέων αδειών και καταθέτει τη σύμφωνη γνώμη της για την έκδοση της άδειας στον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
- β) Φροντίζει για το σχηματισμό, την τήρηση και δημοσίευση του Εθνικού Μητρώου των Μεταφορικών Εταιρειών.
- γ) Συμβάλλει στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών της οδικής μεταφοράς.
- δ) Εκφέρει, όταν της ζητηθεί, γνωμοδοτήσεις για διοικητικά θέματα που αφορούν τις μεταφορές.

ε) Συμβάλλει στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των μεταφορών στην ελληνική κοινωνία.

Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων επιτρέπεται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να συμβουλευέται ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.

Άρθρο 7

Σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τριμελής Εκτιμητική Επιτροπή, η οποία απαρτίζεται:

α) Από έναν Διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, κλάδου ΠΕ Μηχανικών, ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του.

β) Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ειδικό σε θέματα εκτίμησης εισφερομένων κεφαλαίων Α.Ε., με τον αναπληρωτή του.

γ) Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών με τον αναπληρωτή του. Καθήκοντα γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Έργο της Εκτιμητικής Επιτροπής είναι η αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες εταιρείες του άρθρου 3, με τη μορφή των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, της αξίας των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών. Κατά την αποτίμηση της αξίας των εισφερομένων οχημάτων, υπολογίζεται η χρονολογία και η αξία κτήσης των οχημάτων, ο βαθμός χρησιμοποίησης, συντήρησης και εμπορευσιμότητάς τους, η ενδεχόμενη τεχνολογική απαξίωσή τους και οι τρέχουσες τιμές για τα ίδια ή παρεμφερή μεταφορικά μέσα. Κατά την αποτίμηση της άυλης υπεραξίας των αδειών Φ.Δ.Χ., η υπεραξία κάθε άδειας υπολογίζεται με βάση την εισφορά που πρέπει να πληρωθεί για την απόκτηση μίας αντίστοιχης νέας άδειας και είναι ίση με αυτήν.

3. Η Εκτιμητική Επιτροπή, για την υποβοήθηση του έργου της, επιτρέπεται να ζητεί οικονομικά ή τεχνικά στοιχεία από τους φορείς της αγοράς, προκειμένου να εκτιμήσει τα εισφερόμενα οχήματα και να καλεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, εμπειρογνώμονες.

4. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη επιτρέπεται να συνιστώνται τριμελείς εκτιμητικές επιτροπές στις Περιφέρειες της χώρας, οι οποίες απαρτίζονται:

α) Από έναν υπάλληλο της Υπηρεσίας Μεταφορών κλάδου ΠΕ ή ΤΕ Μηχανικών, ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του.

β) Από έναν εκπρόσωπο Δ.Ο.Υ. με τον αναπληρωτή.

γ) Από έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Ανωνύμων Εταιρειών με τον αναπληρωτή του.

Καθήκοντα Γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Περιφέρειας.

Οι παραπάνω εκτιμητικές επιτροπές λειτουργούν σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 2 και 3.

Άρθρο 8

Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση λύσης μεταφορικών εταιρειών

Σε περίπτωση λύσης για οποιαδήποτε αιτία των μεταφορικών εταιρειών που ιδρύθηκαν δυνάμει του άρθρου 3, τα Φ.Δ.Χ. που ανήκουν σε αυτές κατά κυριότητα με

την άδεια κυκλοφορίας τους, μεταβιβάζονται στους μετόχους ή εταίρους της εταιρίας χωρίς την καταβολή του φόρου που προβλέπεται στο άρθρο 10 παρ. 1. Σε κάθε περίπτωση, οι άδειες Φ.Δ.Χ. μεταβιβάζονται μόνο σε πρόσωπα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.

Άρθρο 9

Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών

1. Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργείται ηλεκτρονικό Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.») των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009. Το Μητρώο αυτό τηρείται με ευθύνη της Διεύθυνσης Πληροφορικής του Υπουργείου και περιέχει τουλάχιστον τα δεδομένα της παραγράφου 2 του άρθρου 16 του κοινοτικού Κανονισμού 1076/2009.

2. Τα δεδομένα που αφορούν επιχειρήσεις των οποίων η άδεια έχει αφαιρεθεί ή ανασταλεί παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο επί δύο χρόνια από την ημερομηνία εκπομπής της αναστολής ή της αφαίρεσης της άδειας και στη συνέχεια διαγράφονται αμέσως. Τα δεδομένα που αφορούν πρόσωπο το οποίο έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο εφόσον δεν αποκατασταθεί η αξιοπιστία του εν λόγω προσώπου. Σε περίπτωση που λαμβάνεται μέτρο αποκατάστασης ή μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος, τα δεδομένα διαγράφονται αμέσως.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος εγγραφής στο Ε.Μ.Μ.Ε. των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων και των μεταφορικών εταιρειών που υφίστανται κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, πρόσθετα δεδομένα που τηρούνται στο Ε.Μ.Μ.Ε. και αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 10

Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ.

1. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009, με την καταβολή φόρου πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της άδειας, ως ακολούθως:

α) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος.

β) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος.

2. Ο φόρος της παραγράφου 1 δεν καταβάλλεται σε περίπτωση μεταβιβάσεων Φ.Δ.Χ. που γίνονται λόγω συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών ή μετατροπής της εταιρικής μορφής των μεταφορικών εταιρειών.

Άρθρο 11

Κόμιστρα Εμπορευματικών Μεταφορών

1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα.

2. Κατ' εξαίρεση, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, το κόμιστρο μπορεί να καθορίζεται ως προς την ανώτατη τιμή με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3. Αυτή η ανώτατη τιμή πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά, απομονωμένες και ορεινές περιοχές, όταν περιορίζεται η πρόσβαση Φ.Δ.Χ. στην αγορά.

Άρθρο 12

Κωδικός Οδικής Ασφάλειας

1. Η εισφορά που καταβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 7, αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό Κωδικό Οδικής Ασφάλειας που ορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών. Από το ποσό αυτό, ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον. Στον ίδιο κωδικό κατατίθεται η εισφορά του άρθρου 5 παρ. 5.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα κριτήρια διάθεσης του ποσού του ειδικού Κωδικού Οδικής Ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 13

Εξασφάλιση αποκατάστασης ζημιών των εμπορευμάτων

Για την αποκατάσταση ζημιάς που επήλθε στον φορτωτή από ευθύνη του μεταφορέα, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημιάς είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντίστοιχων κινδύνων. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του παρόντος άρθρου από μεταφορική επιχείρηση συνεπάγεται τη στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων τόσο της επιχείρησης όσο και των μετόχων/εταίρων της για ένα έτος και σε περίπτωση υποτροπής, δια παντός. Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής εκδίδεται απόφαση ανάκλησης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων της μεταφορικής επιχείρησης και των μετόχων/εταίρων της, για ορισμένο χρονικό διάστημα ή οριστικά, από τα όργανα που τις έχουν εκδώσει.

Άρθρο 14

Τελικές και μεταβατικές διατάξεις

1. Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού ως μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει στις 30 Ιουνίου 2013.

2. Μέσα σε δέκα έτη από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1, οι υφιστάμενες άδειες Φ.Δ.Χ. μετατρέπονται σε Άδειες Οδικών Μεταφορών.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι άδειες Φ.Δ.Χ. που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σε περίπτωση μεταβίβασης, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεότερης τεχνολογίας κατηγορίας εκπομπών τουλάχιστον EURO IV. Από την ανωτέρω υποχρέωση εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια.

4. Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι 10 τόνους, μέσα στο νομό όπου αυτά έχουν έδρα και τους γειτονικούς του νομούς.
5. Ειδικές μεταφορές καυσίμων διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους, για εθνικές και διεθνείς μεταφορές και μικτού βάρους μέχρι 8 τόνους για νομαρχιακές μεταφορές. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει μεταφορές υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου.
6. Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση έχει ισχύ μέχρι το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Μετά την περίοδο αυτή, οι κατηγορίες είναι σύμφωνα με αυτές του άρθρου 2 παρ. 6.
7. Για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες καταβάλλουν εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος ως εξής:
 - α. Δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ για τον πρώτο τόνο.
 - β. Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι επτά τόνους.
 - γ. Χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα τόνους. Εάν οι αιτούμενες άδειες είναι κατηγορίας ειδικής μεταφοράς πετρελαιοειδών, τα ποσά της ειδικής εισφοράς διαμορφώνονται ως εξής:
 - α. Είκοσι επτά χιλιάδες (27.000) ευρώ για τον πρώτο τόνο.
 - β. Τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δύο τόνους. Το ποσό που καταβάλλεται για τη λήψη της άδειας Φ.Δ.Χ. λογίζεται ως έξοδο και εκπίπτει του εισοδήματος, επιμεριζόμενο κατά το ένα τρίτο για τα τρία επόμενα έτη από τη λήψη της άδειας.
8. Τα ποσά της ειδικής εισφοράς που περιγράφονται στην παράγραφο 7 μειώνονται σταδιακά μέσα στη μεταβατική περίοδο. Η μείωση λαμβάνει χώρα στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους κατά 30% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2011, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2012, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2013
9. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14 του ν.1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α') επιτρέπεται οι μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές να θέτουν σε κυκλοφορία, για κάθε ρυμουλκό όχημα Δ.Χ. που κατέχουν, μέχρι τρία ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα οχήματα. Για τα οχήματα αυτά εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας. Οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης αυτών, καθώς και οι όροι έλξης αυτών από τα ρυμουλκά ή τους ελκυστήρες, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
10. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδονται μέσα στη μεταβατική περίοδο της παραγράφου 1 του άρθρου 14, καθορίζονται:
 - α) Κάθε θέμα σχετικό με την ίδρυση, οργάνωση, συγχώνευση, μετατροπή και λειτουργία των μεταφορικών εταιρειών, καθώς και την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου από την ειδική εκτιμητική επιτροπή του άρθρου 7.
 - β) Κάθε θέμα σχετικό και τα ειδικότερα κριτήρια για τις προϋποθέσεις χορήγησης Αδειών Οδικών Μεταφορών και οι επί μέρους διαδικασίες για τη χορήγησή τους, καθώς και η οργάνωση και λειτουργία της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως προς την αρμοδιότητα αυτή.
 - γ) Οι λεπτομέρειες για τη διάθεση των αδειών Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση λύσης μεταφορικών εταιρειών.
11. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η εισφορά της παραγράφου 5 του άρθρου 5.

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα, ιδίως οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την υπαγωγή των μεταφορικών εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 3.

Άρθρο 15

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

- α) οι διατάξεις του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 182 Α'),
- β) Οι υπ' αριθμ. Κ/24241/2045/12.5.2008 και Κ/26147/ 2169/12.5.2008 (ΦΕΚ 856 Β') κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών.
- γ) Κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/1976 και αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 16

Ειδικά για το τετράμηνο από 1.9.2010 έως 31.12.2010, η μεταφορά των μαθητών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, εφόσον με πράξη του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας διαπιστώνεται ότι δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικοί διαγωνισμοί μέχρι 13.9.2010, θα πραγματοποιείται από τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις κατόπιν παράτασης των συμβάσεων που είχαν συναφθεί για το σχολικό έτος 2009-2010, ύστερα από διαπραγμάτευση προς απομείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με την ανάδειξη των νέων μειοδοτών λύνονται αυτομάτως και αζημίως οι υπάρχουσες συμβάσεις. Στις σχολικές μονάδες που θα λειτουργήσουν για πρώτη φορά κατά το σχολικό έτος 2010-2011, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν υφίστανται συμβάσεις μεταφοράς μαθητών σύμφωνα με αντίστοιχες διαπιστωτικές πράξεις του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας, η μεταφορά των μαθητών ανατίθεται απευθείας με απόφαση της οικείας Νομαρχιακής Επιτροπής και μόνο για το χρονικό διάστημα από 13.9.2010 μέχρι την ολοκλήρωση των διαγωνισμών που βρίσκονται σε εξέλιξη και την ανάδειξη των νέων μειοδοτών. Με την ανάδειξη των νέων μειοδοτών οι συμβάσεις αυτές λύνονται αυτομάτως και αζημίως.

Άρθρο 17

Επί συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με πλοίο έναντι μισθώματος, οι οποίες καταρτίστηκαν κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου ογδού του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145 Α') πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου και δεν έχουν λυθεί με οποιονδήποτε τρόπο μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο χρόνος για την εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας, καθώς και η χρονική διάρκεια της σύμβασης, παρατείνεται επί μία διετία από την επομένη ημέρα λήξης της σύμβασης, που δεν μπορεί πάντως να εκτείνεται πέραν της 31.12.2014. Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου ισχύουν και για συμβάσεις που έληξαν μετά την 1η Μαΐου 2010.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Ο παρών νόμος τίθεται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Υπο τις σημερινές συνθήκες παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και της οικονομίας και ελεύθερης διακίνησης προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών, οι μεταφορές μαζί με τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια αποτελούν στρατηγικής σημασίας παραμέτρους στην αναπτυξιακή διαδικασία. Ειδικότερα για το τομέα των μεταφορών, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές φορές δίνεται ιδιαίτερη σημασία και δημοσιότητα αποκλειστικά και μόνο στην ίδια την υποδομή(δρόμοι, σιδηροδρομικές γραμμές, λιμάνια, αεροδρόμια) και αγνοούνται όλες οι άλλες παράμετροι.

Βέβαια, η υποδομή είναι το απαραίτητο υπόβαθρο βάσει του οποίου θα εκτελεστούν οι λειτουργίες των μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα προσελκύει το πολιτικό, δημοσιογραφικό και κοινωνικό ενδιαφέρον, επειδή είναι κάθε στιγμή ορατή και η πορεία εξέλιξής της μπορεί με ευκρίνεια να παρακολουθηθεί και να αξιολογηθεί.

Οι μεταφορές όμως δεν είναι μόνο υποδομή, αλλά ένα ολοκληρωμένο σύστημα αλληλοεξαρτώμενων παραμέτρων, όπου περιλαμβάνονται οι λειτουργικές διαδικασίες που εκτελούνται τα οχήματα που χρησιμοποιούν την υποδομή, το ευρύτερο φυσικό και οικονομικό περιβάλλον και φυσικά, ο ίδιος ο άνθρωπος.

Ενώ λοιπόν στην χώρα μας γίνεται τα τελευταία χρόνια μία σοβαρή προσπάθεια να επιλυθούν προβλήματα κυκλοφοριακής φύσεως με την κατασκευή μεγάλων οδικών δικτύων που θα μικρύνουν ακόμη περισσότερο την απόσταση από την μία μεριά της Ελλάδος ως την άλλη, ο νευραλγικός τομέας των οδικών μεταφορών μένει παραγκονισμένος σε ζητήματα ζωτικής σημασίας για το συγκεκριμένο κλάδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι νομικό πλαίσιο όπως προαναφέραμε στο δεύτερο κεφάλαιο όσον αφορά την ασφάλιση εμπορευμάτων δεν υπάρχει, χώροι ειδικοί στους οποίους οι μεταφορικές εταιρείες να μπορούν να δρουν ευέλικτα δεν έχει προνοήσει το Υπουργείο Συγκοινωνιών(είναι γνωστό το πρόβλημα ιδίως στην Θεσσαλονίκη στην περιοχή Ξυλάδικα), ενώ τέλος το κράτος δεν έχει κάνει τίποτα ούτως ώστε να δραστηριοποιηθεί σε περιβαλλοντολογικούς σκοπούς. Ειδικά για το τελευταίο στόχο, αν σε λίγα χρόνια δεν προσέξει το πρόβλημα αυτό το αρμόδιο Υπουργείο γρήγορα θα αναγκαστεί η αγορά να μεταθέσει το ενδιαφέρον της στην ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών εξαιτίας της υψηλής ρύπανσης και όχλησης που εμπεριέχει η οδική μεταφορά, ώστε να μετατρέψει ένα μέρος του μεταφορικού έργου από οδικό σε σιδηροδρομικό.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές βρίσκονται σε άνοδο λοιπόν τα τελευταία χρόνια, είτε αναφερόμαστε σε εγχώριες ή σε διεθνείς, κρίνεται λοιπόν αναγκαίο σε έναν τόσο σημαντικό οικονομικό τομέα για την Ελλάδα, επιτακτική η ανάγκη στήριξης από το κράτος, σε παράλληλες δραστηριότητες ώστε να μιλάμε για ραγδαία ανάπτυξη εφάμιλη με αυτή των χωρών της Ε.Ε, διότι οι μεταφορές ως λειτουργία της εμπορικής συναλλαγής έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν ανάλογα με την κατάστασή τους την γενικότερη κατάσταση της αγοράς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Σχολή Ηλιάδη "Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές", Θεσ/νικη, 1992
- "Logistics-Μεταφορές-διανομή", Γ.Γιαννάτος-Σ.Ανδριανόπουλος, Αθήνα 2000
- "Διοίκηση logistics", Π.Κυριαζόπουλος, εκδ.Συγχ.εκδοτική, Αθήνα, 2000
- "Κ.Β.Σ", Ι.Μαρίνης-Ι.Τζήμας, εκδ.Σακκούλα, Αθήνα, 2000
- "Πρακτικά 1^ο Συνεδρίου για την έρευνα των μεταφορών", Ινς.Μεταφορών
- "Προσωπικές εταιρείες, ΕΠΕ, Κοινοπραξίες", Μ.Λεοντάρη, εκδ.Παμισσος, Αθήνα 2000
- "Κ.Β.Σ", Δ.Σταματόπουλου, εκδ.Σακκούλα, Αθήνα, 1993
- "Η εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών", Θ.Τεροβίτης, ΙΟΒΕ, Αθήνα
- "Η εφαρμογή των logistics στις υπηρεσίες", Β.Κοεμτζοπούλου, εργασία ΜΒΑ, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη 2000.
- "Οικονομική των μεταφορών", Β.Προφυλλίδης, εκδ.Παπασωτηρίου, Αθήνα 2001
- "Η διαμεταφορική και ο ρόλος της", Ν.Κούμογλου, περιοδ. Logistics & Management, τευχ Ιαν-Φεβ 2001.
- "Νέες τεχνολογίες και logistics", Μ.Αργυρού, περιοδ.Αποθήκη, τεύχος 5, Αθήνα
- "Η ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα στον 21^ο αιώνα", Ι.Γεωργιάδης, περιοδ.Plant & management, τεύχος 157
- "Ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα αποθήκευσης και διανομής", www.logistics.gr/forum23.htm
- "Η ε-λύση του μεταφορικού κόστους", Κ.Αλεξόπουλου, περιοδ.Know-how τεύχος Μαιου 2002
- "Προϊόντα- Υπηρεσίες logistic" www.elogistics.gr/productsSub.trimble.asp
- "Αγορά χωρίς σύνορα", www.idec.gr/iier/tsagalidiw.htm
- "Αυτοματοποιημένη λειτουργία logistics", www.netwave.gr/news028.htm
- "Στα 250δισεκ. Ο τζίρος των φορτηγών το 2000", Σ.Σιάσσου, ενθ.Οικονομικός Ταχυδρόμος, Μεταφορές.
- "Το αύριο των μεταφορών", Ι.Μανιάτη, Οικον.Ταχυδρόμος, φ.34, σελ 36