



Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 στο πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών¹

ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ: Ο παρών οδηγός καταρτίστηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής και δεν δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μόνο το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να ερμηνεύει έγκυρα το δίκαιο της Ένωσης.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ προσδιορισμός του πότε ένας οδηγός έχει αποσπαστεί ή όχι βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057

Η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057² (στο εξής: οδηγία) θεσπίζει ειδικούς κανόνες όσον αφορά την οδηγία 96/71/ΕΚ³ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ⁴, αμφότερες αποτελούν νομοθετικές πράξεις που αφορούν την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών. Κάνει διάκριση μεταξύ των τύπων μεταφορών στους οποίους θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες σχετικά με την απόσπαση και εκείνων για τους οποίους δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης. Το γενικό κριτήριο για τη διάκριση αυτή είναι ο βαθμός σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής⁵.

Ειδικότερα, από την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 προκύπτει ότι οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένοι ο εργοδότης του οδηγού είναι **αποσπασμένοι** όταν εκτελούν τις ακόλουθες μεταφορές:

¹ Ο παρών οδηγός αναφέρεται μόνο σε ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών στο πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Για το ίδιο θέμα, όσον αφορά τους κανόνες για τη μεταφορά επιβατών, θα καταρτιστεί διαφορετικό σύνολο ερωτήσεων και απαντήσεων.

² Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 49).

³ Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1).

⁴ Οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

⁵ Αιτιολογική σκέψη 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057: «Οι ισορροπημένοι τομεακοί κανόνες για την απόσπαση θα πρέπει να βασίζονται στην ύπαρξη ενός επαρκούς δεσμού του οδηγού και της παρεχόμενης υπηρεσίας με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφορών, αναλόγως του βαθμού σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής.»

- 1) **διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές**⁶ — νοούνται ως μεταφορές που εκτελούνται μεταξύ δύο κρατών μελών ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, καμία από τις οποίες δεν αποτελεί τη χώρα εγκατάστασης⁷ του μεταφορέα που εκτελεί τις εν λόγω μεταφορές·
- 2) **ενδομεταφορές** — νοούνται ως εγχώριες μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση στο έδαφος κράτους μέλους από μεταφορέα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος⁸.

Ο οδηγός δεν θεωρείται **αποσπασμένος** όταν εκτελεί:

- 1) **διεθνείς διμερείς μεταφορές**⁹ — νοούνται ως μεταφορές με βάση σύμβαση μεταφοράς από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας (κράτος μέλος εγκατάστασης) σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα, ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα στο κράτος μέλος εγκατάστασης·
- 2) **περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης**¹⁰ (δηλαδή διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές όπως περιγράφονται ανωτέρω) που διεξάγονται στο πλαίσιο διμερών μεταφορών στα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός·
- 3) **διαμετακόμιση**¹¹ μέσω του εδάφους κράτους μέλους χωρίς την άσκηση οποιασδήποτε δραστηριότητας φόρτωσης ή εκφόρτωσης·
- 4) **αρχική ή τελική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς**¹², όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹³, σε περίπτωση που η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται σε διεθνή διμερή μεταφορά.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ του μεταφορέα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την απόσπαση

Στο άρθρο 1 παράγραφοι 11 και 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057, προσδιορίζονται οι διοικητικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι μεταφορείς για να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για την απόσπαση οδηγών.

Πριν από την απόσπαση, ο μεταφορέας:

- υποβάλλει δήλωση απόσπασης στις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι αποσπασμένος ο οδηγός·
- το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης·
- χρησιμοποιώντας την πολύγλωσση δημόσια διασύνδεση που συνδέεται με το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI).

⁶ Οι αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13 της οδηγίας αναφέρονται ως «μη διμερείς διεθνείς μεταφορές».

⁷ Το κράτος μέλος εγκατάστασης ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

⁸ Οι ενδομεταφορές όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

⁹ Αιτιολογική σκέψη 10 και άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

¹⁰ Άρθρο 1 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

¹¹ Αιτιολογική σκέψη 11 και άρθρο 1 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

¹² Αιτιολογική σκέψη 12 και άρθρο 1 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

¹³ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

Το περιεχόμενο της δήλωσης απόσπασης:

1. η ταυτότητα του μεταφορέα, τουλάχιστον με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας εφόσον ο αριθμός αυτός είναι διαθέσιμος·
2. τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου αρμόδιου επικοινωνίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης που λειτουργούν ως σύνδεσμοι με τις αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος υποδοχής όπου παρέχονται οι υπηρεσίες και αποστέλλουν και λαμβάνουν έγγραφα ή ειδοποιήσεις·
3. η ταυτότητα, η διεύθυνση κατοικίας και ο αριθμός της άδειας οδήγησης του οδηγού·
4. η ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο σε αυτή δίκαιο·
5. η προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης·
6. οι πινακίδες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων·
7. οι παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς (π.χ. μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές).

Κατά τη διάρκεια της απόσπασης, ο μεταφορέας:

- διασφαλίζει ότι οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους τα ακόλουθα έγγραφα:
 - τη δήλωση απόσπασης σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή·
 - αποδείξεις ως προς τις μεταφορές που λαμβάνουν χώρα στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR)·
 - τις καταγραφές του ταχογράφου (ιδίως τα σύμβολα της χώρας των κρατών μελών στα οποία ο οδηγός πραγματοποίησε μεταφορές).

Μετά την απόσπαση, ο μεταφορέας:

- το αργότερο οκτώ εβδομάδες από την παραλαβή του αιτήματος του κράτους μέλους υποδοχής, αποστέλλει μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης τα ζητηθέντα έγγραφα, όπως:
 - καταγραφές ταχογράφου·
 - φορτωτικές·
 - έγγραφα σχετικά με την αμοιβή του οδηγού για την περίοδο απόσπασης·
 - σύμβαση εργασίας·
 - δελτία καταγραφής χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού·
 - αποδείξεις πληρωμής της αμοιβής του οδηγού.











Οι αρχές των κρατών μελών δεν μπορούν να επιβάλλουν στους μεταφορείς πρόσθετες διοικητικές απαιτήσεις πέραν εκείνων που ορίζονται στην οδηγία, ώστε να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της.

ΣΕΝΑΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι ακόλουθες ενότητες εξηγούν και επεξηγούν τον τρόπο με τον οποίο οι κανόνες απόσπασης εφαρμόζονται σε διάφορα σενάρια μεταφορών:

- I. ΔΙΜΕΡΕΙΣ
- II. ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ
- III. ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- IV. ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
- V. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΤΙΟ

Υπόμνημα:

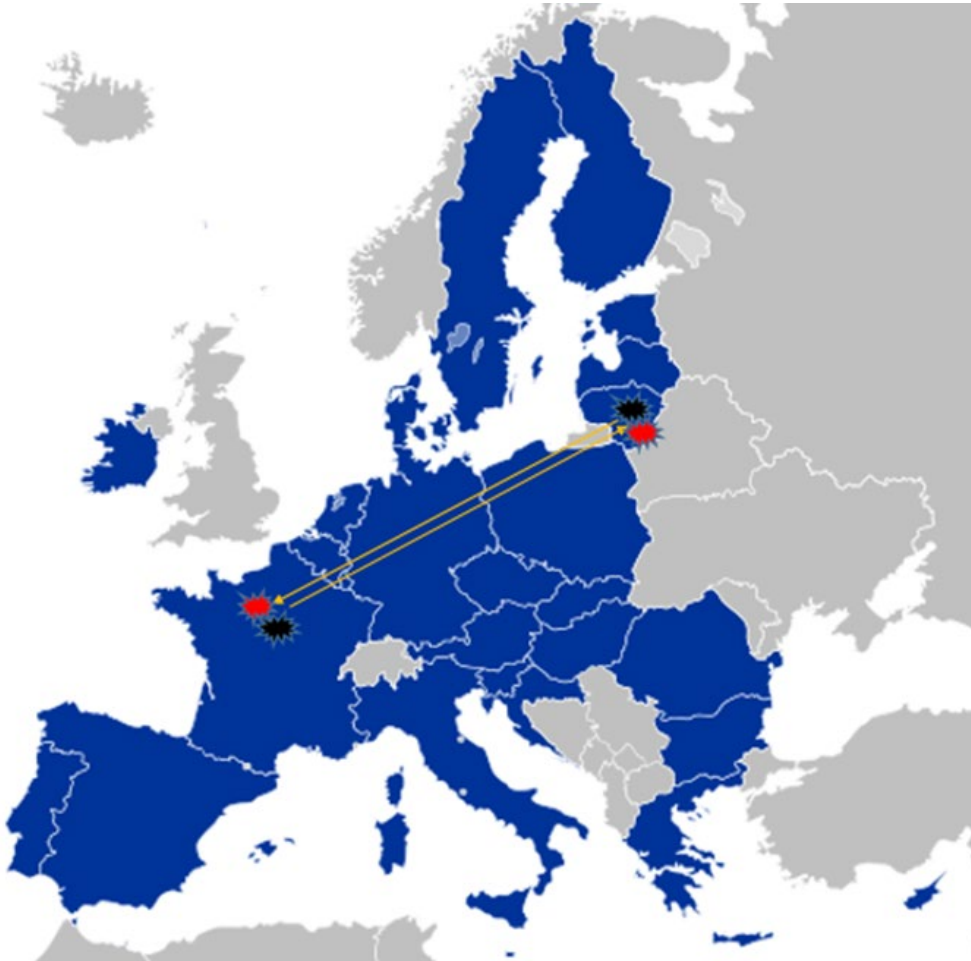
-  Έναρξη της μεταφοράς και φόρτωση
-  Εκφόρτωση και λήξη της μεταφοράς
-  Φόρτωση της πρώτης πρόσθετης μεταφοράς
-  Εκφόρτωση της πρώτης πρόσθετης μεταφοράς
-  Φόρτωση της δεύτερης πρόσθετης μεταφοράς
-  Εκφόρτωση της δεύτερης πρόσθετης μεταφοράς
-  Διμερής μεταφορά
-  Πρόσθετη απαλλασσόμενη μεταφορά
-  Μη απαλλασσόμενη μεταφορά
-  Διαμετακόμιση / Διαδρομή χωρίς φορτίο

I. ΔΙΜΕΡΕΙΣ

1. Ποιες διεθνείς διμερείς μεταφορές απαλλάσσονται από τους κανόνες απόσπασης;

Σενάριο 1: δύο διμερείς μεταφορές

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) οδηγεί φορτηγό πλήρως φορτωμένο με εμπορεύματα από το Βίλνιους (LT) προς το Παρίσι (FR). Ο οδηγός εκφορτώνει όλα τα εμπορεύματα στο Παρίσι. Στη συνέχεια, για τη διαδρομή επιστροφής, ο οδηγός φορτώνει εμπορεύματα στο Παρίσι για να τα παραδώσει στο Βίλνιους (LT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές: μία από τη Λιθουανία (κράτος μέλος εγκατάστασης) στη Γαλλία (χώρα υποδοχής), και μία άλλη από τη Γαλλία πίσω στη Λιθουανία. Ως εκ τούτου, ο οδηγός δεν υπόκειται σε κανόνες απόσπασης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής.

Σενάριο 2: διμερείς μεταφορές με τρία σημεία εκφόρτωσης

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT). Στη συνέχεια, ο οδηγός οδηγεί στο Βερολίνο (DE) και εκφορτώνει το 1/3 των εμπορευμάτων και έπειτα στην Αμβέρσα (BE) για να εκφορτώσει το άλλο 1/3 των εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει να οδηγεί προς τη Λυών (FR) όπου και εκφορτώνει το υπόλοιπο 1/3 των εμπορευμάτων.

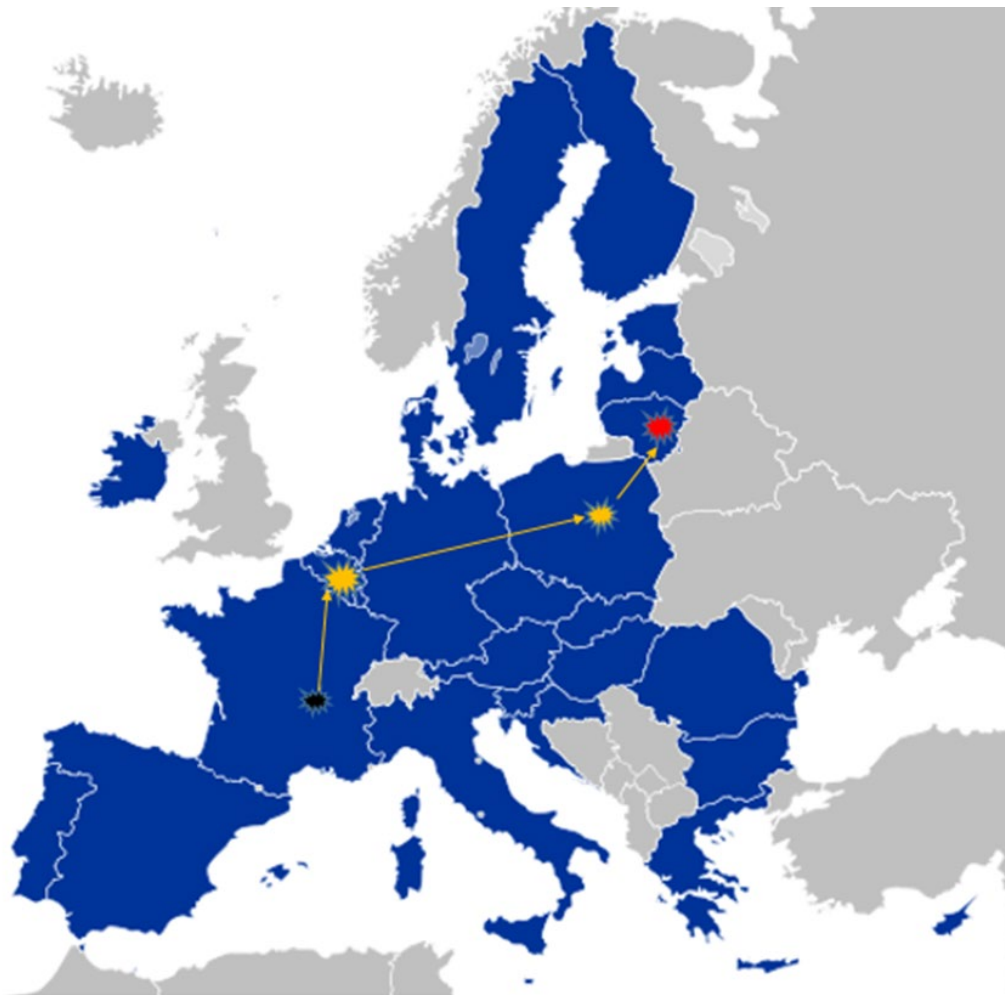


Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε 3 διμερείς μεταφορές στο πλαίσιο μίας διαδρομής. Η διαδρομή ξεκίνησε με πλήρη φόρτωση του φορτηγού με εμπορεύματα στη Λιθουανία (κράτος μέλος εγκατάστασης), τα οποία στη συνέχεια εκφορτώθηκαν σε 3 διαφορετικές χώρες (μερική εκφόρτωση εμπορευμάτων στη Γερμανία, στο Βέλγιο, στη Γαλλία). Δεδομένου ότι πολλές απαλλασσόμενες διμερείς μεταφορές (δηλαδή καθεμία από τις οποίες καλύπτεται από χωριστή φορτωτική) μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μίας διαδρομής¹⁴, ο οδηγός δεν υπόκειτο σε κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

¹⁴ Αιτιολογική σκέψη 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057: «Όταν ένας οδηγός εκτελεί διμερείς μεταφορές από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση (το «κράτος μέλος εγκατάστασης») στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας ή πίσω στο κράτος μέλος εγκατάστασης, η φύση της υπηρεσίας συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Είναι πιθανό ένας οδηγός να εκτελέσει σειρά διμερών μεταφορών κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού [διαδρομής].».

Σενάριο 3: διμερείς μεταφορές με τρία σημεία φόρτωσης

Μετά την εκτέλεση των μεταφορών που περιγράφονται στο σενάριο 2, κατά την επιστροφή στη Λιθουανία, ο οδηγός που απασχολείται από την εταιρεία που είναι εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει το 1/3 του φορτηγού με εμπορεύματα στη Λυών (FR). Στη συνέχεια, ο οδηγός κατευθύνεται στις Βρυξέλλες (BE) όπου και φορτώνει το άλλο 1/3 του φορτηγού με εμπορεύματα, και στη συνέχεια κατευθύνεται στη Βαρσοβία (PL) για να φορτώσει το υπόλοιπο 1/3 του φορτηγού με εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει να οδηγεί προς το Βίλνιους (LT), για να εκφορτώσει όλα τα εμπορεύματα.



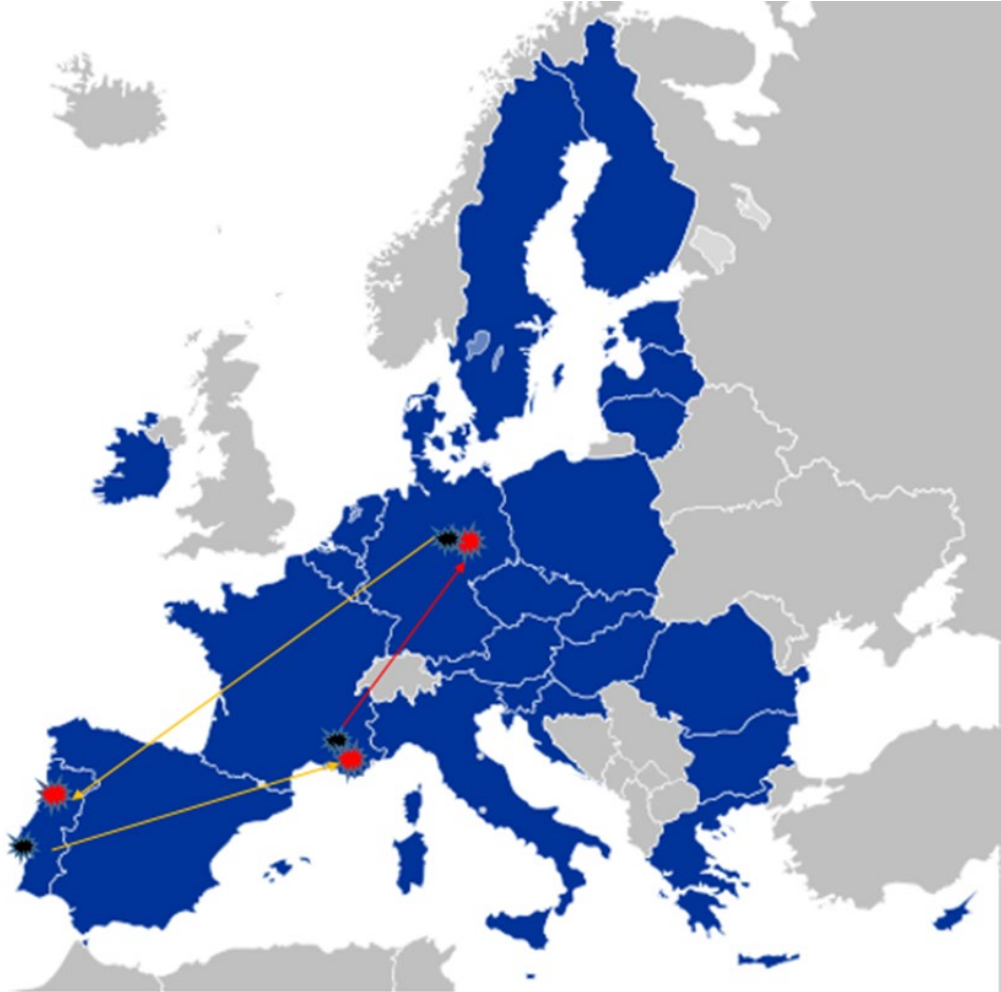
Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε 3 διμερείς μεταφορές κατά τη διάρκεια μίας διαδρομής επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Δεδομένου ότι πολλές απαλλασσόμενες διμερείς μεταφορές (δηλαδή καθεμία βάσει χωριστής φορτωτικής) μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια μίας διαδρομής, ο οδηγός δεν υπόκειται σε κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

II. ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ

2. Οι οδηγοί που εκτελούν διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές υπόκεινται στους κανόνες για την απόσπαση οδηγών;

Σενάριο 4: διασυνοριακή εμπορική μεταφορά μεταξύ δύο διμερών μεταφορών

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) οδηγεί φορτηγό πλήρως φορτωμένο με εμπορεύματα από τη Λισαβόνα (PT) προς το Παρίσι (FR). Ο οδηγός εκφορτώνει τα εμπορεύματα στη Μασσαλία. Στη Μασσαλία (FR), ο οδηγός στη συνέχεια φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στο Βερολίνο (DE). Στο Βερολίνο, ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στο Πόρτο (PT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διακριτές διμερείς μεταφορές και μία διασυνοριακή εμπορική μεταφορά. Η πρώτη διμερής μεταφορά ξεκίνησε στην Πορτογαλία (κράτος μέλος εγκατάστασης) με τη φόρτωση εμπορευμάτων και ολοκληρώθηκε στη Γαλλία με την εκφόρτωση των εν λόγω εμπορευμάτων. Η δεύτερη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στη Γερμανία έως την εκφόρτωσή τους στην Πορτογαλία (κράτος μέλος εγκατάστασης). Κατά τη διάρκεια των δύο διμερών μεταφορών, ο οδηγός δεν υπόκειτο σε κανόνες απόσπασης. Η μεταφορά που αφορούσε τη φόρτωση εμπορευμάτων στη Γαλλία και την εκφόρτωσή τους στη Γερμανία ήταν διασυνοριακή εμπορική μεταφορά η οποία δεν συνδεόταν με καμία από τις δύο διμερείς μεταφορές. Ως εκ τούτου, ο οδηγός ξεκινά ως αποσπώμενος στη Γαλλία μετά την ολοκλήρωση της διμερούς μεταφοράς όταν αρχίζει να οδηγεί προς το σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν στο πλαίσιο της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς. Η απόσπαση στη Γαλλία λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το γαλλικό έδαφος. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη

Γερμανία, από την είσοδο στο έδαφος της Γερμανίας έως την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο εν λόγω κράτος μέλος.

Σενάριο 5: διασυνοριακή εμπορική μεταφορά μεταξύ διμερούς μεταφοράς και διαδρομής χωρίς φορτίο

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) και κατευθύνεται προς το Βερολίνο (DE), όπου εκφορτώνονται τα εν λόγω εμπορεύματα. Στο Βερολίνο (DE), ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στη Μαδρίτη (ES). Στη συνέχεια, ο οδηγός οδηγεί με άδειο φορτηγό από τη Μαδρίτη (ES) πίσω στο κράτος μέλος εγκατάστασής του (PT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε μία διμερή μεταφορά από την Πορτογαλία στη Γερμανία, μία διασυνοριακή εμπορική μεταφορά από τη Γερμανία στην Ισπανία και μία διαδρομή επιστροφής χωρίς φορτίο από την Ισπανία πίσω στην Πορτογαλία. Ο οδηγός ξεκινά ως αποσπώμενος στη Γερμανία μετά την ολοκλήρωση της διμερούς μεταφοράς όταν αρχίζει να οδηγεί προς το σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν στο πλαίσιο της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς από τη Γερμανία στην Ισπανία. Η απόσπαση στη Γερμανία λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το γερμανικό έδαφος. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στην Ισπανία από τη στιγμή της εισόδου του στο ισπανικό έδαφος έως ότου εκφορτωθούν τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν από τη Γερμανία στο πλαίσιο της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς και ο οδηγός ολοκληρώσει τη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά. Η διαδρομή επιστροφής χωρίς φορτίο μέσω του εδάφους της Ισπανίας δεν θεωρείται απόσπαση. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στη Γαλλία, από την οποία διέρχεται κατά τη διάρκεια της διμερούς διαδρομής από την Πορτογαλία στη Γερμανία και κατά τη διάρκεια της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς από τη Γερμανία στην Ισπανία.

3. Ποιες είναι οι περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης που εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης;

Ο οδηγός εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης όταν, στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς που βρίσκεται υπό εξέλιξη, εκτελεί επίσης **μία «διασυνοριακή εμπορική» δραστηριότητα** φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης στο κράτος μέλος ή στην τρίτη χώρα από την οποία διέρχεται ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν φορτώνει εμπορεύματα και δεν τα εκφορτώνει στο ίδιο κράτος μέλος.

Αυτό είναι δυνατό, για παράδειγμα, όταν ο οδηγός εκτελεί διμερή μεταφορά χωρίς πλήρες φορτίο φορτηγού και προκειμένου να χρησιμοποιηθεί η ικανότητα φόρτωσης του οχήματος στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ο οδηγός φορτώνει πρόσθετα εμπορεύματα κατά τη διαδρομή. Ο οδηγός μπορεί να εκτελέσει μία απαλλασσόμενη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά (δηλαδή μία πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης) κατά τη διάρκεια διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης στο κράτος μέλος υποδοχής. Όταν εκτελούνται δύο διαδοχικές διμερείς μεταφορές από και προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, κατά τη διάρκεια καθεμίας από τις δύο μεταφορές, μπορεί να πραγματοποιηθεί πρόσθετη απαλλασσόμενη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά. Πρόκειται για τον λεγόμενο **κανόνα 1+1**.

Σενάριο 6: δύο διμερείς μεταφορές με δύο διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές (1+1)

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει το ½ του φορτηγού με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) τα οποία πρόκειται να παραδοθούν στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός σταματά στο Βερολίνο (DE) και φορτώνει το υπόλοιπο ½ του φορτηγού με διαφορετικά εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός μεταβαίνει στις Βρυξέλλες (BE) και εκφορτώνει τα εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στο Βερολίνο (DE). Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει τη διαδρομή και εκφορτώνει στη Βαρκελώνη (ES) τα εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στο Βίλνιους (LT). Για τη διμερή μεταφορά επιστροφής, ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός σταματά στις Βρυξέλλες για να εκφορτώσει το ½ των εμπορευμάτων. Έπειτα, ο οδηγός συνεχίζει στο Βίλνιους (LT) για να εκφορτώσει το υπόλοιπο ½ των εμπορευμάτων.



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές με μία πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης (διασυνοριακή εμπορική μεταφορά) κατά τη διάρκεια κάθε διμερούς μεταφοράς. Η πρώτη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη Λιθουανία στην Ισπανία, με μία απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα (δηλαδή τη φόρτωση εμπορευμάτων στη Γερμανία και την εκφόρτωσή τους στο Βέλγιο). Η δεύτερη διμερής μεταφορά (επιστροφή) πραγματοποιήθηκε από την Ισπανία στη Λιθουανία, επίσης με μία απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα (δηλαδή τη φόρτωση εμπορευμάτων στην Ισπανία και την εκφόρτωση μέρους αυτών στο Βέλγιο). Ο οδηγός δεν υπόκειται σε κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μία μόνο απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει:

- πράξη φόρτωσης·
- πράξη εκφόρτωσης· ή
- μια πράξη φόρτωσης και εκφόρτωσης

όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

4. Μπορεί ο οδηγός να αναλάβει δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες κατά τη διάρκεια διμερούς μεταφοράς επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης, εάν κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς δεν πραγματοποιήθηκε καμία πρόσθετη δραστηριότητα από το κράτος μέλος εγκατάστασης;

Ναι, όταν ο οδηγός δεν έχει χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα να εκτελέσει μία απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης (διασυνοριακή εμπορική μεταφορά) κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης και η εν λόγω μεταφορά ακολουθείται από διμερή μεταφορά επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης, μπορούν να εκτελεστούν δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης (διασυνοριακή εμπορική μεταφορά) κατά τη διάρκεια της εν λόγω διμερούς μεταφοράς επιστροφής. Πρόκειται για τον λεγόμενο **κανόνα 0+2**.

Σενάριο 7: μία διμερής μεταφορά με δύο διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές (0+2)

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα παραδίδει στη Μαδρίτη (ES). Στη συνέχεια, ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στη Μαδρίτη (ES). Ο οδηγός σταματά στις Βρυξέλλες (BE) για να εκφορτώσει το ¼ των εμπορευμάτων αυτών. Στη συνέχεια, ο οδηγός κατευθύνεται προς το Βερολίνο (DE) όπου και εκφορτώνει το ¼ των εμπορευμάτων. Έπειτα, ο οδηγός συνεχίζει προς το Βίλνιους (LT) για να εκφορτώσει το υπόλοιπο ½ των εμπορευμάτων.



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές με δύο πρόσθετες δραστηριότητες εκφόρτωσης (διασυνοριακή εμπορική μεταφορά) κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς επιστροφής. Η πρώτη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη

Λιθουανία στην Ισπανία, χωρίς να μεσολαβήσουν πρόσθετες δραστηριότητες. Η δεύτερη διμερής μεταφορά (επιστροφής) πραγματοποιήθηκε από την Ισπανία στη Λιθουανία, με δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες (δηλαδή διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές μεταξύ Ισπανίας-Βελγίου και Ισπανίας-Γερμανίας, οι οποίες συνίστανται σε δύο πρόσθετες δραστηριότητες εκφόρτωσης). Ο οδηγός δεν υπόκειτο σε κανόνες απόσπασης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής

Σενάριο 8: μία διμερής μεταφορά με δύο διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές (0+2)

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα παραδίδει στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός φορτώνει το 1/2 του φορτηγού με εμπορεύματα στη Βαρκελώνη (ES) και στη συνέχεια σταματά στη Λυών (FR) και φορτώνει το 1/2 του φορτηγού με άλλο είδος εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, ο οδηγός μεταβαίνει στις Βρυξέλλες (BE) και εκφορτώνει τα εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στη Λυών (FR). Έπειτα, ο οδηγός συνεχίζει προς το Βερολίνο (DE) για να φορτώσει το 1/2 του φορτηγού με άλλα εμπορεύματα, τα οποία στη συνέχεια εκφορτώνονται στη Βαρσοβία (PL). Τέλος, ο οδηγός συνεχίζει προς το Βίλνιους (LT) όπου εκφορτώνει τα εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στη Βαρκελώνη (ES).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές με δύο πρόσθετες δραστηριότητες καθμία από τις οποίες συνίσταται σε δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης (διασυνοριακή εμπορική μεταφορά) κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς επιστροφής. Η πρώτη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη Λιθουανία στην Ισπανία, χωρίς πρόσθετη δραστηριότητα. Η δεύτερη διμερής μεταφορά (επιστροφής) πραγματοποιήθηκε από την Ισπανία στη Λιθουανία, με δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες (δηλαδή διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές μεταξύ Γαλλίας-Βελγίου και Γερμανίας-Πολωνίας, οι οποίες και οι δύο συνίστανται σε πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης). Ο οδηγός δεν υπόκειται σε κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

5. Σε περίπτωση περισσότερων της μίας πρόσθετων δραστηριοτήτων που εκτελούνται στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς, ποιες από τις δραστηριότητες αυτές απαλλάσσονται και ποιες υπόκεινται στους κανόνες απόσπασης;

Όταν πραγματοποιούνται πολλαπλές διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς που βρίσκεται υπό εξέλιξη, η **πρώτη δραστηριότητα** (στην περίπτωση του κανόνα 1+1) ή οι **πρώτες δύο δραστηριότητες** (στην περίπτωση του κανόνα 0+2) εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης. Ως εκ τούτου, όταν ο μεταφορέας ασκεί τρίτη πρόσθετη δραστηριότητα (στο σενάριο 1+1 ή στο σενάριο 0+2) ή περισσότερες, οι εν λόγω πρόσθετες δραστηριότητες δεν εξαιρούνται πλέον και, συνεπώς, εμπίπτουν στους κανόνες απόσπασης.

Σενάριο 9: διμερής μεταφορά με μία απαλλασσόμενη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά και μία μη απαλλασσόμενη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει το ½ του φορτηγού με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT), τα οποία πρόκειται να παραδοθούν στη Μαδρίτη (ES). Κατά την οδήγηση προς τη Μαδρίτη, ο οδηγός σταματά στη Βαρσοβία (PL), για να φορτώσει το ½ του φορτηγού με άλλα εμπορεύματα, για να τα παραδώσει στο Βερολίνο (DE). Μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων από τη Βαρσοβία στο Βερολίνο, ο οδηγός φορτώνει το ½ του φορτηγού με άλλου είδους εμπορεύματα στο Βερολίνο (DE) και τα εκφορτώνει στις Βρυξέλλες (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει προς τη Μαδρίτη (ES) όπου και εκφορτώνει τα εμπορεύματα που είχαν φορτωθεί στο Βίλνιους (LT).



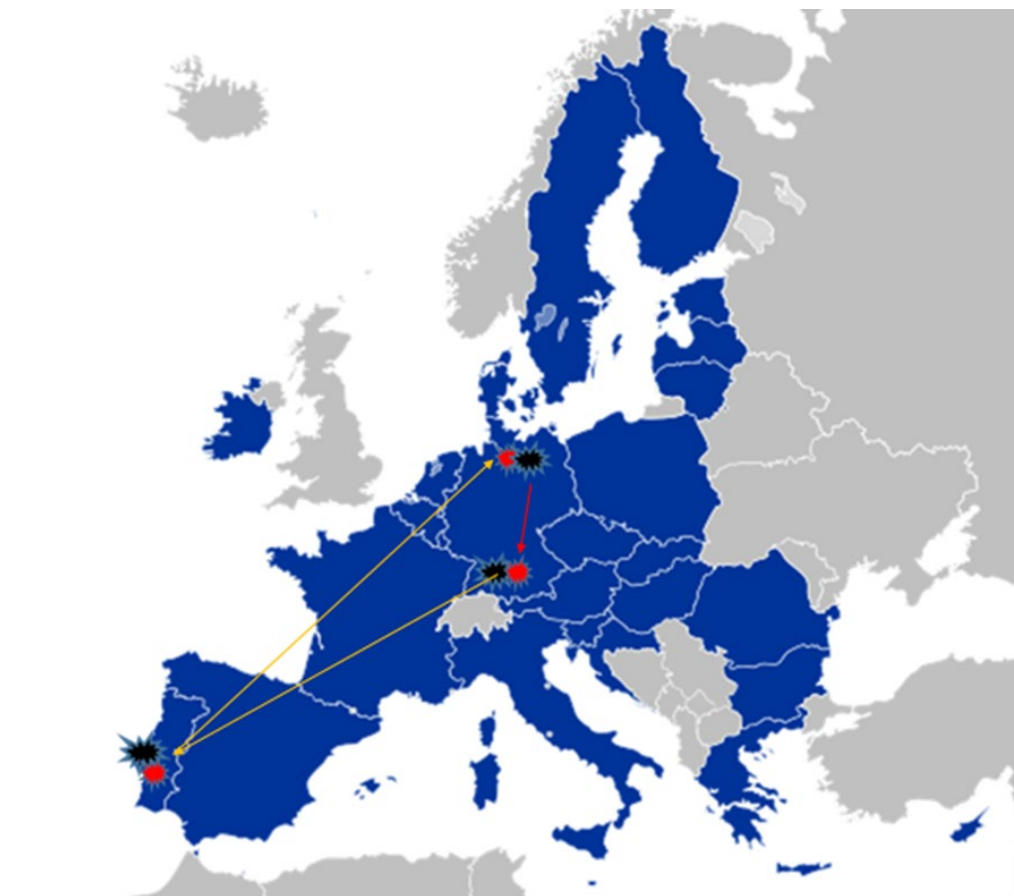
Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε μία διμερή μεταφορά (από τη Λιθουανία στην Ισπανία) και δύο πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης (διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές) κατά τη διάρκεια της εν λόγω διμερούς μεταφοράς. Η πρώτη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης εμπορευμάτων στην Πολωνία και εκφόρτωσής τους στη Γερμανία εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης, ενώ η δεύτερη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης εμπορευμάτων στη Γερμανία και εκφόρτωσής τους στο Βέλγιο εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο οδηγός έχει ήδη χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα για μία απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η κατάσταση της απόσπασης αρχίζει να ισχύει με τη φόρτωση εμπορευμάτων στο Βερολίνο (DE) και λήγει όταν τα εν λόγω

εμπορεύματα εκφορτώνονται στις Βρυξέλλες (BE) — καθώς ο οδηγός συνεχίζει στη συνέχεια τη διμερή μεταφορά που εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης. Ως εκ τούτου, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία από τη στιγμή της φόρτωσης εμπορευμάτων στο Βερολίνο, ενώ η απόσπαση λήγει όταν εγκαταλείπει το έδαφος της Γερμανίας. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στο Βέλγιο, από την είσοδο στο έδαφος του Βελγίου έως την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στις Βρυξέλλες. Μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στις Βρυξέλλες, ο οδηγός συνεχίζει τη διμερή μεταφορά, η οποία εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης.

III. ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σενάριο 10: δύο διμερείς μεταφορές + ενδομεταφορά

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) και τα παραδίδει στο Αμβούργο (DE). Μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο Αμβούργο (DE), ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με άλλα εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στο Μόναχο (DE). Στη συνέχεια, στο Μόναχο (DE), ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στη Λισαβόνα (PT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές (μία από την Πορτογαλία στη Γερμανία και άλλη μία από τη Γερμανία πίσω στην Πορτογαλία) και μία ενδομεταφορά στη Γερμανία. Ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία. Η κατάσταση της απόσπασης αρχίζει μετά το πέρας της διμερούς μεταφοράς (εκφόρτωση εμπορευμάτων στο Αμβούργο) όταν αρχίζει να οδηγεί στο σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα για την ενδομεταφορά στη Γερμανία. Η απόσπαση συνεχίζεται με την εκτέλεση της ενδομεταφοράς και λήγει με την εκφόρτωση των εμπορευμάτων και την ολοκλήρωση της ενδομεταφοράς. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία για το τμήμα της διαδρομής μετά το τέλος της ενδομεταφοράς και όταν αρχίζει να εργάζεται για τη διμερή μεταφορά επιστροφής (δηλαδή: οδηγεί προς το σημείο φόρτωσης, φορτώνει τα εμπορεύματα για τη διμερή μεταφορά και τα μεταφέρει μέσω του εδάφους της Γερμανίας).

IV. ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ

6. Τι είναι η «διαμετακόμιση» και γιατί δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για την απόσπαση;

Η έννοια της διαμετακόμισης χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς να φορτώσει ή να εκφορτώσει εμπορεύματα. Συνεπώς, η παρουσία του οδηγού σε κράτος μέλος θεωρείται διαμετακόμιση μη επηρεαζόμενη από στάσεις που πραγματοποιεί, παραδείγματος χάριν, για λόγους υγιεινής, ανεφοδιασμό, διάλειμμα ή περιόδους ανάπαυσης¹⁵. Αυτό σημαίνει ότι μια κατάσταση διαμετακόμισης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.

Σενάριο 11: διαμετακόμιση + διμερής μεταφορά + διασυνοριακή εμπορική μεταφορά + διαμετακόμιση

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) τα οποία πρόκειται να παραδοθούν στη Μαδρίτη (ES). Στη Μαδρίτη (ES) ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα που πρόκειται να παραδοθούν στο Ντόρτμουντ (DE). Μετά την παράδοση στο Ντόρτμουντ, ο οδηγός επιστρέφει με άδειο φορτηγό στη Λισαβόνα (PT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε μία διμερή μεταφορά από την Πορτογαλία στην Ισπανία, μία διασυνοριακή εμπορική μεταφορά από την Ισπανία στη Γερμανία και μία διαδρομή χωρίς φορτίο από τη Γερμανία πίσω στην Πορτογαλία. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στην Ισπανία για το τμήμα της διαδρομής που εκτελείται στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς. Ο οδηγός ξεκινά ως αποσπώμενος στην Ισπανία μετά την ολοκλήρωση της διμερούς μεταφοράς (εκφόρτωση εμπορευμάτων στη Μαδρίτη) και όταν αρχίζει να οδηγεί προς το σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα για τη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά από την Ισπανία στη Γερμανία. Η απόσπαση στην Ισπανία λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το έδαφος της Ισπανίας. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία από τη στιγμή της εισόδου του στο έδαφος της Γερμανίας έως την αναχώρησή του στο τέλος της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς στη Γερμανία. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία κατά τη διάρκεια της διαδρομής χωρίς φορτίο που επιστρέφει στην Πορτογαλία, μετά το τέλος της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος ούτε στη Γαλλία ούτε στο Βέλγιο, διότι μόνο διέρχεται από τα εδάφη των χωρών αυτών όταν εκτελεί διασυνοριακή εμπορική μεταφορά.

¹⁵ Αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

V. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΤΙΟ

7. Η διαδρομή χωρίς φορτίο είναι η ίδια με τη «διαμετακόμιση»;

Όχι. Η περίπτωση της διαμετακόμισης εξαιρείται πάντα από τους κανόνες απόσπασης, ενώ μια διαδρομή χωρίς φορτίο¹⁶ εξαιρείται, όταν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς, και δεν εξαιρείται, όταν πραγματοποιείται στο πλαίσιο ενδομεταφορών ή μη διμερούς διεθνούς μεταφοράς που εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης (διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές).

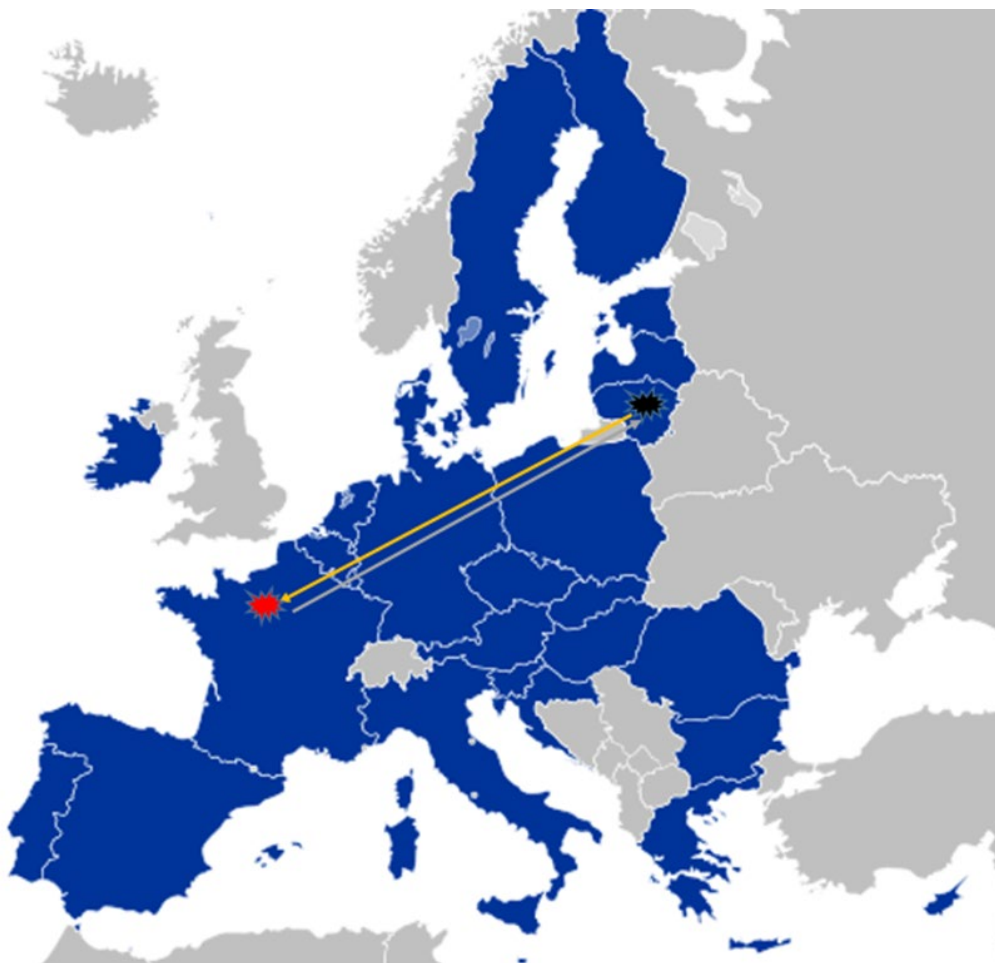
Καταρχήν, η απόσπαση λήγει με την εκφόρτωση εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της μεταφοράς που εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης (π.χ. ενδομεταφορές ή διασυνοριακές εμπορικές μεταφορές). Ο χαρακτηρισμός της επόμενης διαδρομής χωρίς φορτίο ως απόσπασης ή ως απαλλασσόμενης από την απόσπαση εξαρτάται από το αν η νέα μεταφορά, η οποία ενεργοποιεί αυτήν τη διαδρομή χωρίς φορτίο, καλύπτεται από τους κανόνες για την απόσπαση ή όχι. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος εάν, μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο πλαίσιο της μεταφοράς που καλύπτεται από τους κανόνες απόσπασης, εκτελεί διαδρομή χωρίς φορτίο στο κράτος μέλος εγκατάστασής του.

¹⁶ Το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ορίζει: «διεθνείς μεταφορές»:

- α) οι μετακινήσεις ενός οχήματος με φορτίο, με σημείο αφετηρίας και σημείο άφιξης σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες·
- β) οι μετακινήσεις οχήματος με φορτίο από κράτος μέλος προς τρίτη χώρα και αντίστροφα, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες·
- γ) οι μετακινήσεις ενός οχήματος με φορτίο μεταξύ τρίτων χωρών, με διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών· ή
- δ) οι μετακινήσεις χωρίς φορτίο σε συνδυασμό με τις μεταφορές στις οποίες αναφέρονται τα στοιχεία α), β) και γ·

Σενάριο 12: διμερής μεταφορά + διαδρομή χωρίς φορτίο

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα εκφορτώνει στο Παρίσι (FR). Κατά την επιστροφή, ο οδηγός οδηγεί με άδειο φορτηγό από τη Γαλλία (FR) στη Λιθουανία (LT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε μία διμερή μεταφορά από τη Λιθουανία στη Γαλλία, ακολουθούμενη από μία διαδρομή χωρίς φορτίο από τη Γαλλία πίσω στη Λιθουανία. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος για ολόκληρη τη διαδρομή: ούτε κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς προς τη Γαλλία ούτε κατά τη διάρκεια της διαδρομής χωρίς φορτίο, που πραγματοποιήθηκε μετά το πέρας της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης, με σκοπό την επιστροφή στο εν λόγω κράτος μέλος.

Σενάριο 13: δύο διμερείς μεταφορές + μία διαδρομή χωρίς φορτίο

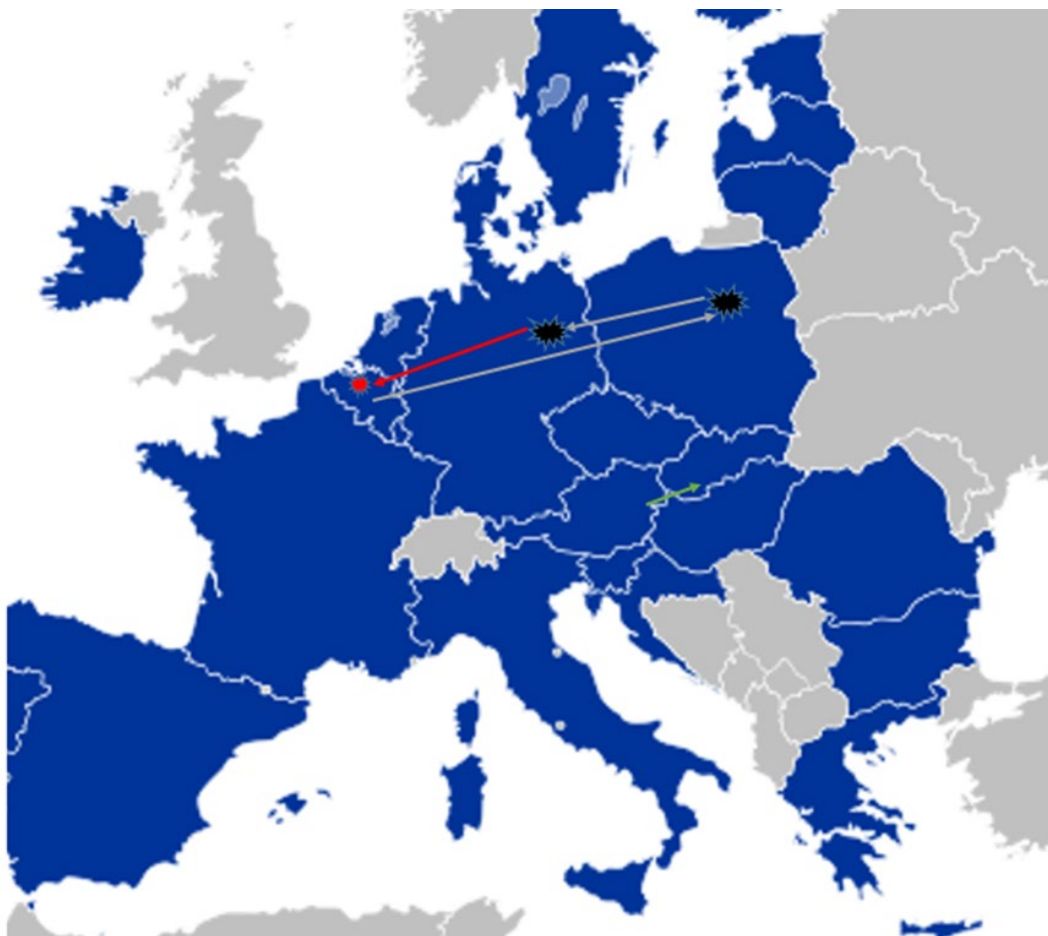
Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα εκφορτώνει στο Παρίσι (FR). Ο οδηγός οδηγεί με άδειο φορτηγό από το Παρίσι (FR) στην Αμβέρσα (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός φορτώνει εμπορεύματα στην Αμβέρσα (BE) και τα εκφορτώνει στο Βίλνιους (LT).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές και μία διαδρομή χωρίς φορτίο μεταξύ των μεταφορών αυτών. Η πρώτη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη Λιθουανία στη Γαλλία, ενώ η δεύτερη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από το Βέλγιο στη Λιθουανία. Η διαδρομή χωρίς φορτίο μεταξύ Γαλλίας και Βελγίου θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πραγματοποιείται σε συνδυασμό με τη δεύτερη διμερή μεταφορά που αρχίζει στο Βέλγιο, πράγμα που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης. Ως εκ τούτου, ο οδηγός δεν πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος κατά τη διάρκεια όλων αυτών των μεταφορών.

Σενάριο 14: δύο διαδρομές χωρίς φορτίο + μία διασυνοριακή εμπορική μεταφορά

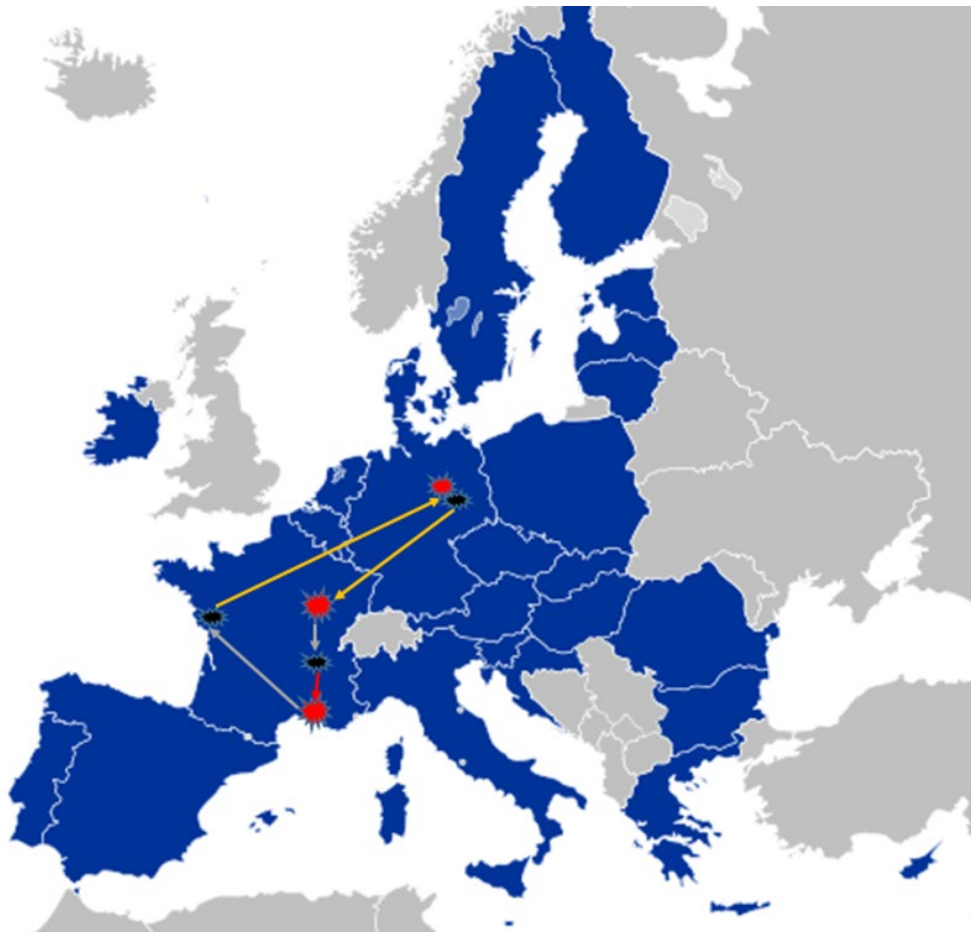
Οδηγός του οποίου η εταιρεία είναι εγκατεστημένη στην Πολωνία (PL) πραγματοποιεί διαδρομή χωρίς φορτίο από τη Βαρσοβία (PL) στο Βερολίνο (DE). Στο Βερολίνο (DE), ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στις Βρυξέλλες (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός οδηγεί με άδειο φορτηγό από τις Βρυξέλλες (BE) στη Βαρσοβία (PL).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διακριτές διαδρομές χωρίς φορτίο και μία διασυνοριακή εμπορική μεταφορά μεταξύ των διαδρομών αυτών. Η πρώτη διαδρομή χωρίς φορτίο μεταξύ Πολωνίας και Γερμανίας ακολουθήθηκε από μια διασυνοριακή εμπορική μεταφορά μεταξύ Γερμανίας και Βελγίου, την οποία στη συνέχεια ακολούθησε μια διαδρομή χωρίς φορτίο από το Βέλγιο πίσω στην Πολωνία. Η διαδρομή χωρίς φορτίο από την Πολωνία στη Γερμανία πραγματοποιείται σε συνδυασμό με τη διασυνοριακή εμπορική μεταφορά που αρχίζει στη Γερμανία. Ως εκ τούτου, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη Γερμανία από τη στιγμή της εισόδου του στο έδαφος της Γερμανίας έως την αναχώρησή του από το έδαφος της Γερμανίας. Η περίοδος αυτή καλύπτει την οδήγηση με άδειο φορτηγό στο σημείο φόρτωσης στη Γερμανία, τη φόρτωση εμπορευμάτων στη Γερμανία και τη μεταφορά τους μέσω του εδάφους της Γερμανίας. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στο Βέλγιο από τη στιγμή της εισόδου του στο έδαφος του Βελγίου μέχρι την αναχώρησή του στο τέλος της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς στο Βέλγιο. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στο Βέλγιο κατά τη διάρκεια διαδρομής χωρίς φορτίο μετά το τέλος της διασυνοριακής εμπορικής μεταφοράς κατά την επιστροφή του στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στις Κάτω Χώρες όταν εκτελεί διασυνοριακή εμπορική μεταφορά μεταξύ Γερμανίας και Βελγίου, διότι μόνο διέρχεται από το έδαφος των Κάτω Χωρών χωρίς να φορτώνει ή να εκφορτώνει.

Σενάριο 15: δύο διμερείς μεταφορές + ενδομεταφορά + δύο διαδρομές χωρίς φορτίο

Οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Γερμανία (DE) φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στο Βερολίνο (DE), οδηγεί στο Παρίσι (FR) όπου και εκφορτώνει όλα τα εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός κατευθύνεται με άδειο φορτηγό προς τη Λυών (FR) για να φορτώσει εμπορεύματα και τα εκφορτώνει στη Μασσαλία (FR). Έπειτα, ο οδηγός κατευθύνεται με άδειο φορτηγό από τη Μασσαλία (FR) προς τη Ναντ (FR). Κατά την επιστροφή στη Γερμανία (DE), ο οδηγός φορτώνει πλήρως το φορτηγό με εμπορεύματα στη Ναντ (FR) και τα εκφορτώνει στο Βερολίνο (DE).



Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτέλεσε δύο διμερείς μεταφορές (από τη Γερμανία στη Γαλλία και από τη Γαλλία στη Γερμανία), μία ενδομεταφορά στη Γαλλία και δύο διαδρομές χωρίς φορτίο στη Γαλλία. Η πρώτη διμερής μεταφορά από τη Γερμανία ολοκληρώθηκε με την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο Παρίσι (FR). Ο οδηγός αρχίζει ως αποσπώμενος στη Γαλλία, μετά το πέρας της εν λόγω διμερούς μεταφοράς, όταν αρχίζει να οδηγεί (διαδρομή χωρίς φορτίο) στο σημείο φόρτωσης, όπου φορτώνει εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν στο πλαίσιο ενδομεταφοράς στη Γαλλία. Η απόσπαση στη Γαλλία λήγει με την ολοκλήρωση της ενδομεταφοράς, καθώς, στη συνέχεια, ο οδηγός οδηγεί με άδειο φορτηγό για να φορτώσει εμπορεύματα που πρόκειται να παραδοθούν στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς από τη Γαλλία στη Γερμανία. Ως εκ τούτου, η πρώτη διαδρομή χωρίς φορτίο μεταξύ Παρισιού και Λυών εμπίπτει στους κανόνες για την απόσπαση, δεδομένου ότι η διαδρομή αυτή συνδέεται με την ενδομεταφορά που εκτελείται μεταξύ Λυών και Μασσαλίας. Η δεύτερη διαδρομή χωρίς φορτίο μεταξύ Μασσαλίας και Ναντ εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης, καθώς η διαδρομή αυτή συνδέεται με τη διμερή μεταφορά επιστροφής από τη Ναντ (FR) στο Βερολίνο (DE), η οποία εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης.