**ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 στο πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών[[1]](#footnote-1)**

*Επιμέλεια Μετάφρασης:*

*οι Επιθεωρητές Εργασίας Γαβριήλ Σταυρούλα, Μπούζιος Αθανάσιος*

**ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ: Ο παρών οδηγός εκπονήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής και δεν δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μόνο το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο για την έγκυρη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης.**

**ΓΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ**

**που καθορίζουν πότε ένας οδηγός είναι αποσπασμένος ή όχι σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057**

Η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057[[2]](#footnote-2) (αναφερόμενη επίσης ως "η Οδηγία") θεσπίζει ειδικούς κανόνες σε σχέση με την οδηγία 96/71/ΕΚ[[3]](#footnote-3) και την οδηγία 2014/67/ΕΕ[[4]](#footnote-4), οι οποίες είναι νομοθετικές πράξεις σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών. Διακρίνει μεταξύ των τύπων των μεταφορών στις οποίες πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες για την απόσπαση και εκείνων στις οποίες δεν πρέπει να εφαρμόζονται. Το γενικό κριτήριο για τη διάκριση αυτή είναι ο βαθμός σύνδεσης με την επικράτεια του κράτους μέλους υποδοχής[[5]](#footnote-5).

Πιο συγκεκριμένα, από την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 προκύπτει ότι οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο έχει την εγκατάστασή του ο εργοδότης του οδηγού, θεωρούνται αποσπασμένοι όταν εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:

1. **διασυνοριακές** μεταφορές[[6]](#footnote-6) - νοούνται οι μεταφορές που εκτελούνται μεταξύ δύο κρατών μελών ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης[[7]](#footnote-7) της επιχείρησης που εκτελεί τις εν λόγω μεταφορές,

1. **ενδομεταφορές** - νοούνται ως εγχώριες μεταφορές με μίσθωση ή αμοιβή που πραγματοποιούνται προσωρινά στο έδαφος ενός κράτους μέλους από φορέα εκμετάλλευσης εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος[[8]](#footnote-8).

Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος όταν εκτελεί:

1) **διεθνείς διμερείς μεταφορές[[9]](#footnote-9)** - νοούνται οι μεταφορές που βασίζονται σε σύμβαση μεταφοράς από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο επιχειρηματίας (κράτος μέλος εγκατάστασης) προς άλλο κράτος μέλος ή προς τρίτη χώρα ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα προς το κράτος μέλος εγκατάστασης,

2) **περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης[[10]](#footnote-10)** (δηλαδή εργασίες διασυνοριακών συναλλαγών όπως περιγράφονται ανωτέρω) που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο διμερών μεταφορών στα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός,

3) **απλή** **διέλευση[[11]](#footnote-11)** από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς την εκτέλεση οποιασδήποτε δραστηριότητας φόρτωσης ή εκφόρτωσης,

4) **αρχική ή τελική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς[[12]](#footnote-12)**, όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ[[13]](#footnote-13) του Συμβουλίου, στην περίπτωση που η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται από διεθνή διμερή μεταφορά.

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

**του μεταφορέα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την απόσπαση**

Η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057, στο άρθρο 1, παράγραφοι 11 και 12, καθορίζει τις διοικητικές υποχρεώσεις που πρέπει να πληρούν οι μεταφορείς για να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες σχετικά με την απόσπαση οδηγών.

**Πριν από την απόσπαση, ο μεταφορέας οφείλει:**

* να υποβάλλει δήλωση απόσπασης στις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο αποσπάται ο οδηγός,
* το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης,
* χρησιμοποιώντας την πολύγλωσση δημόσια διεπαφή που είναι συνδεδεμένη με το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI).

**Το περιεχόμενο της δήλωσης απόσπασης:**

1. την ταυτότητα του μεταφορέα, τουλάχιστον με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας όπου ο αριθμός αυτός είναι διαθέσιμος,
2. τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου προσώπου επαφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης με σκοπό τη σύνδεση με τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής στο οποίο παρέχονται οι υπηρεσίες και για την αποστολή και παραλαβή εγγράφων ή ειδοποιήσεων,
3. την ταυτότητα του οδηγού, τη διεύθυνση της κατοικίας και τον αριθμό της άδειας οδήγησης,
4. την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο δίκαιο σε αυτή,
5. την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης
6. τον αριθμό κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων,
7. τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς (π.χ. μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές).

**Κατά τη διάρκεια της απόσπασης ο μεταφορέας πρέπει:**

* διασφαλίζει ότι οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους τα ακόλουθα έγγραφα:

➢ την δήλωση απόσπασης σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή,

➢ αποδεικτικά στοιχεία για τις μεταφορές που πραγματοποιήθηκαν στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR),

➢ τις καταγραφές του ταχογράφου (ιδίως τα σύμβολα των χωρών των Κρατών Μελών στα οποία ο οδηγός πραγματοποίησε μεταφορές).

**Μετά την απόσπαση ο μεταφορέας πρέπει:**

* το αργότερο εντός οκτώ εβδομάδων από την παραλαβή του αιτήματος του κράτους μέλους υποδοχής, να αποστείλει μέσω της δημόσιας διεπαφής που συνδέεται με το ΙΜΙ τα ζητούμενα έγγραφα, όπως:

➢ αρχεία ταχογράφων,

➢ φορτωτικές,

➢ έγγραφα σχετικά με την αμοιβή του οδηγού για την περίοδο της απόσπασης,

➢ τη σύμβαση εργασίας,

➢ δελτία απασχόλησης σχετικά με την εργασία του οδηγού,

➢ αποδεικτικά πληρωμής της αμοιβής του οδηγού.

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

**ΣΕΝΑΡΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

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

1. ΔΙΜΕΡΗΣ
2. ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ
3. ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
4. ΔΙΕΛΕΥΣΗ
5. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΩΡIΣ ΦΟΡΤΊΟ

**Υπόμνημα** (σύμβολα που χρησιμοποιούνται στους χάρτες)**:**

Έναρξη της μεταφοράς και φόρτωση

Εκφόρτωση και τέλος της μεταφοράς

Φόρτωση της πρώτης πρόσθετης ενέργειας

Εκφόρτωση της πρώτης πρόσθετης ενέργειας

Φόρτωση της δεύτερης πρόσθετης ενέργειας

Εκφόρτωση της δεύτερης πρόσθετης ενέργειας

Διμερής ενέργεια

Πρόσθετη εξαιρούμενη ενέργεια μεταφοράς

Μη εξαιρετέα ενέργεια μεταφοράς

Διέλευση / διαδρομή χωρίς φορτίο

**I. ΔΙΜΕΡΗΣ**

**1. Ποιες είναι οι διεθνείς διμερείς μεταφορές που εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης;**

**Σενάριο 1: Δύο διμερείς μεταφορές**

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

**ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 4 (στο έγγραφο 2 – English Version)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές: μία από την LT (κράτος μέλος εγκατάστασης) προς τη FR (χώρα υποδοχής) και μία άλλη από τη FR πίσω στην LT. Ως εκ τούτου, ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες της απόσπασης κατά τη διάρκεια ολόκληρης της διαδρομής.

**Σενάριο 2: διμερείς μεταφορές με τρία σημεία εκφόρτωσης**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT). Στη συνέχεια, ο οδηγός πηγαίνει στο Βερολίνο (DE) και ξεφορτώνει το 1/3 των εμπορευμάτων και στη συνέχεια στην Αμβέρσα (BE) για να ξεφορτώσει άλλο 1/3 των εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει τη πορεία του προς την Λυών (FR) και ξεφορτώνει το υπόλοιπο 1/3 των εμπορευμάτων.

**(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 5)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε 3 διμερείς μεταφορές σε μια διαδρομή. Η διαδρομή ξεκίνησε με τη φόρτωση του φορτηγού με εμπορεύματα στην LT (κράτος μέλος εγκατάστασης), τα οποία στη συνέχεια εκφορτώθηκαν σε 3 διαφορετικές χώρες (μερική εκφόρτωση εμπορευμάτων σε DE, BE, FR). Δεδομένου ότι κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού[[14]](#footnote-14) μπορούν να πραγματοποιηθούν πολλές εξαιρέσιμες διμερείς μεταφορές (δηλ. κάθε μία από τις οποίες καλύπτεται από ξεχωριστή φορτωτική), ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

**Σενάριο 3: διμερείς μεταφορές με τρία σημεία φόρτωσης**

Αφού εκτελέσει τις μεταφορές που περιγράφονται στο σενάριο 2, κατά την επιστροφή στην LT, ο οδηγός που απασχολείται από την εταιρεία με έδρα τη Λιθουανία (LT) φορτώνει το φορτηγό με το 1/3 των εμπορευμάτων στη Λυών (FR). Στη συνέχεια, ο οδηγός πηγαίνει στις Βρυξέλλες (BE) και φορτώνει άλλο 1/3 εμπορευμάτων και στη συνέχεια στη Βαρσοβία (PL) για να φορτώσει το υπόλοιπο 1/3 εμπορευμάτων. Κατόπιν, ο οδηγός συνεχίζει να οδηγεί στο Βίλνιους (LT), για να ξεφορτώσει όλο το εμπόρευμα.

**(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 6)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε 3 διμερείς μεταφορές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Δεδομένου ότι κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού μπορούν να πραγματοποιηθούν πολλές εξαιρέσιμες διμερείς μεταφορές (δηλ. η καθεμία με ξεχωριστή φορτωτική), ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.

**II. ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ**

**2. Υπόκεινται οι οδηγοί που εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές στους κανόνες για την απόσπαση οδηγών;**

**Σενάριο 4: διασυνοριακή μεταφορά μεταξύ δύο διμερών μεταφορών**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) μεταφέρει ένα πλήρες φορτηγό με εμπορεύματα από τη Λισαβόνα (PT) στη Μασσαλία (FR). Ο οδηγός εκφορτώνει τα εμπορεύματα στη Μασσαλία. Στη Μασσαλία (FR), ο οδηγός στη συνέχεια φορτώνει ένα πλήρες φορτηγό με εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στο Βερολίνο (DE). Στο Βερολίνο, ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτηγό με εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στο Πόρτο (PT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 7)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο ξεχωριστές διμερείς μεταφορές και μία διασυνοριακή μεταφορά. Η πρώτη διμερής μεταφορά άρχισε στην PT (κράτος μέλος εγκατάστασης) με τη φόρτωση εμπορευμάτων και τελείωσε στη FR με την εκφόρτωση των εν λόγω εμπορευμάτων. Η δεύτερη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στη DE μέχρι την εκφόρτωσή τους στην PT (κράτος μέλος εγκατάστασης). Κατά τη διάρκεια των δύο διμερών μεταφορών, ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες της απόσπασης. Η πράξη της φόρτωσης των εμπορευμάτων στη Γαλλία και της εκφόρτωσής τους στην Γερμανία ήταν μια διασυνοριακή μεταφορά που δεν συνδεόταν με καμία από τις δύο διμερείς μεταφορές. Ως εκ τούτου, ο οδηγός αρχίζει να αποσπάται στη Γαλλία μετά το τέλος της διμερούς μεταφοράς όταν αρχίζει να κατευθύνεται στο σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα που πρέπει να μεταφέρει στο πλαίσιο της διασυνοριακής μεταφοράς. Η απόσπαση στην FR λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το γαλλικό έδαφος. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στην DE, από την είσοδο στο έδαφος της DE μέχρι την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο εν λόγω κράτος μέλος.

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

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) και οδηγεί στο Βερολίνο (DE), όπου τα εμπορεύματα αυτά εκφορτώνονται. Στο Βερολίνο (DE), ο οδηγός φορτώνει εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στη Μαδρίτη (ES). Στη συνέχεια, ο οδηγός επιστρέφει άδειος από τη Μαδρίτη (ES) στο κράτος μέλος εγκατάστασής του (PT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 8)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε μία διμερή μεταφορά από την PT στη DE, μία διασυνοριακή μεταφορά από την DE στην ES και μία επιστροφή χωρίς φορτίο από την ES πίσω στην PT. Ο οδηγός είναι αποσπασμένος στη DE μετά το τέλος της διμερούς μεταφοράς, όταν αρχίζει να οδηγεί στο σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα που πρέπει να μεταφέρει στο πλαίσιο της διασυνοριακής μεταφοράς από τη DE στην ES. Η απόσπαση στη DE λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το έδαφος της DE. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στην ES από τη στιγμή της εισόδου του στο έδαφος της ES έως ότου εκφορτωθούν τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν από τη DE στο πλαίσιο της διασυνοριακής μεταφοράς και ο οδηγός ολοκληρώσει τη διασυνοριακή μεταφορά. Το ταξίδι επιστροφής χωρίς φορτίο μέσω της επικράτειας της ES δεν θεωρείται απόσπαση. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στην FR που διέρχεται κατά τη διάρκεια του διμερούς ταξιδιού από την PT προς τη DE και κατά τη διάρκεια της διασυνοριακής μεταφοράς από τη DE προς την ES.

**3. Υπάρχουν περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης που εξαιρούνται από τους κανόνες της απόσπασης;**

Ο οδηγός εξαιρείται από τους κανόνες της απόσπασης όπου, στο πλαίσιο μιας τρέχουσας διμερούς μεταφοράς, εκτελεί επίσης μία "διασυνοριακή" δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης στο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα που διασχίζει 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 και, προκειμένου να χρησιμοποιήσει στο μέγιστο δυνατό βαθμό τη χωρητικότητα φόρτωσης του οχήματος, φορτώνει επιπλέον εμπορεύματα κατά τη διαδρομή. Ο οδηγός μπορεί να εκτελέσει μία εξαιρούμενη διασυνοριακή μεταφορά (δηλαδή μία πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης) κατά τη διάρκεια μιας διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης στο κράτος μέλος υποδοχής. Όταν πραγματοποιούνται δύο διαδοχικές διμερείς μεταφορές από και προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, κατά τη διάρκεια καθεμιάς από τις δύο μεταφορές μπορεί να εκτελεστεί μία εξαιρούμενη πρόσθετη διασυνοριακή μεταφορά. Αυτός είναι ο λεγόμενος **κανόνας** 1+1.

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

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει το ½ φορτηγό με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) για να παραδοθούν στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός σταματά στο Βερολίνο (DE) και φορτώνει το υπόλοιπο ½ φορτηγό με διαφορετικά εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός πηγαίνει στις Βρυξέλλες (BE) και ξεφορτώνει τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στο Βερολίνο (DE). Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει το ταξίδι και ξεφορτώνει στη Βαρκελώνη (ES) τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στο Βίλνιους (LT). Για τη διμερή μεταφορά επιστροφής, ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός σταματά στις Βρυξέλλες για να εκφορτώσει το ½ των εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει στο Βίλνιους (LT) για να εκφορτώσει το υπόλοιπο ½ των εμπορευμάτων.

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 10)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές με μία πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης (διασυνοριακή) κατά τη διάρκεια κάθε διμερούς μεταφοράς. Η πρώτη διμερής μεταφορά εκτελέστηκε από το LT στο ES, με μία εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα (δηλ. φόρτωση εμπορευμάτων στη DE και εκφόρτωσή τους στο BE). Η δεύτερη (επιστροφή) διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από την ES προς τη LT, επίσης με μία εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα (δηλαδή φόρτωση εμπορευμάτων στην ES και εκφόρτωση μέρους αυτών στο ΒΕ). Ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρο το ταξίδι.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μία και μόνο εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει:

-μια ενέργεια φόρτωσης

-μια ενέργεια εκφόρτωσης ή

-μια ενέργεια φόρτωσης και εκφόρτωσης,

όπως ορίζεται στο άρθρο 1.3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

**4. Είναι δυνατόν ο οδηγός να αναλαμβάνει δύο εξαιρέσιμες πρόσθετες δραστηριότητες κατά τη διάρκεια μιας διμερούς μεταφοράς μετ' επιστροφής προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, εάν δεν έχει εκτελέσει καμία πρόσθετη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης;**

Ναι, όταν ο οδηγός δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας εκτέλεσης μίας εξαιρούμενης πρόσθετης δραστηριότητας φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης (διασυνοριακής) 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 εξαιρούμενες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης (διασυνοριακές) κατά τη διάρκεια της εν λόγω διμερούς μεταφοράς επιστροφής. Πρόκειται για τον λεγόμενο **κανόνα** **0+2**.

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

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα παραδίδει στη Μαδρίτη (ES). Στη συνέχεια, ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στη Μαδρίτη (ES). Ο οδηγός σταματά στις Βρυξέλλες (BE) για να ξεφορτώσει το ¼ των εμπορευμάτων αυτών. Στη συνέχεια, ο οδηγός πηγαίνει στο Βερολίνο (DE) και ξεφορτώνει το ¼ των εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει στο Βίλνιους (LT) για να ξεφορτώσει το υπόλοιπο ½ των εμπορευμάτων.

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 11)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές με δύο πρόσθετες δραστηριότητες εκφόρτωσης (διασυνοριακές) κατά τη διμερή μεταφορά της επιστροφής. Η πρώτη διμερής πράξη εκτελέστηκε από το LT στο ES, χωρίς πρόσθετες δραστηριότητες ενδιάμεσα. Η δεύτερη διμερής πράξη (επιστροφής) εκτελέστηκε από το ES στο LT, με δύο εξαιρούμενες πρόσθετες δραστηριότητες (δηλ. διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ ES-BE και ES-DE, που συνίστανται σε δύο πρόσθετες δραστηριότητες εκφόρτωσης). Ο οδηγός δεν υπόκειται σε κανόνες απόσπασης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής.

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

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα παραδίδει στη Βαρκελώνη (ES). Ο οδηγός φορτώνει ½ φορτίου με εμπορεύματα στη Βαρκελώνη (ES) και στη συνέχεια σταματά στη Λυών (FR) και φορτώνει ½ φορτίου με άλλου είδους εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός κατευθύνεται στις Βρυξέλλες (BE) και ξεφορτώνει τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στη Λυών (FR). Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει στο Βερολίνο (DE) για να φορτώσει ½ φορτηγό με άλλα εμπορεύματα, τα οποία στη συνέχεια εκφορτώνονται στη Βαρσοβία (PL). Τέλος, ο οδηγός συνεχίζει στο Βίλνιους (LT) όπου ξεφορτώνει τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στη Βαρκελώνη (ES).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 12)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές με δύο πρόσθετες δραστηριότητες, καθεμία από τις οποίες συνίσταται σε μια δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης (διασυνοριακή), κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς κατά την επιστροφή. Η πρώτη διμερής μεταφορά εκτελέστηκε από το LT στο ES, χωρίς καμία πρόσθετη δραστηριότητα. Η δεύτερη διμερής μεταφορά (επιστροφής) εκτελέστηκε από το ES στο LT, με δύο εξαιρούμενες πρόσθετες δραστηριότητες (δηλαδή διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ FR-BE και DE-PL, οι οποίες και οι δύο συνίστανται σε μια πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης). Ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρο το ταξίδι.

**5. Σε περίπτωση περισσότερων της μιας πρόσθετης δραστηριότητας που εκτελείται στο πλαίσιο μιας διμερούς μεταφοράς, ποιες από τις δραστηριότητες αυτές εξαιρούνται και ποιες υπόκεινται στους κανόνες της απόσπασης;**

Στις περιπτώσεις όπου πραγματοποιούνται πολλαπλές διασυνοριακές μεταφορές στο πλαίσιο μιας εν εξελίξει διμερούς μεταφοράς, **η πρώτη δραστηριότητα** (στην περίπτωση του κανόνα 1+1) ή **οι δύο πρώτες δραστηριότητες** (στην περίπτωση του κανόνα 0+2) εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης. Συνεπώς, όταν ο μεταφορέας εκτελεί μια τρίτη πρόσθετη δραστηριότητα (στο σενάριο 1+1 ή στο σενάριο 0+2) ή περισσότερες, οι εν λόγω πρόσθετες δραστηριότητες δεν εξαιρούνται πλέον, οπότε εμπίπτουν στους κανόνες απόσπασης.

**Σενάριο 9: διμερής μεταφορά με μία εξαιρούμενη και μία μη εξαιρούμενη διασυνοριακή μεταφορά**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει το ½ του φορτίου με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT), τα οποία πρόκειται να παραδοθούν στη Μαδρίτη (ES). Κατά τη διαδρομή προς τη Μαδρίτη, ο οδηγός σταματά στη Βαρσοβία (PL) για να φορτώσει το ½ του φορτίου με άλλα εμπορεύματα για να τα παραδώσει στο Βερολίνο (DE). Αφού ξεφορτώσει τα εμπορεύματα από τη Βαρσοβία στο Βερολίνο, ο οδηγός στη συνέχεια φορτώνει το ½ του φορτίου με άλλου είδους εμπορεύματα στο Βερολίνο (DE) και τα ξεφορτώνει στις Βρυξέλλες (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός συνεχίζει προς τη Μαδρίτη (ES) και ξεφορτώνει τα εμπορεύματα που είχε φορτώσει στο Βίλνιους (LT).

**(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 13)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε μία διμερή μεταφορά (από τη LT στη ES) και δύο πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης (διασυνοριακές μεταφορές) κατά τη διάρκεια αυτής της διμερούς μεταφοράς. Η πρώτη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης εμπορευμάτων στην PL και εκφόρτωσής τους στη DE εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης, ενώ η δεύτερη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης εμπορευμάτων στη DE και εκφόρτωσής τους στη BE εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο οδηγός έχει ήδη κάνει χρήση της δυνατότητας για μία εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η κατάσταση απόσπασης αρχίζει να εφαρμόζεται με τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο Βερολίνο (DE) και τελειώνει όταν τα εν λόγω εμπορεύματα εκφορτώνονται στις Βρυξέλλες (BE) - καθώς ο οδηγός συνεχίζει τότε τη διμερή μεταφορά που εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης. Ως εκ τούτου, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη DE από τη στιγμή της φόρτωσης των εμπορευμάτων στο Βερολίνο και λήγει όταν εγκαταλείπει το έδαφος της DE. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη ΒΕ από την είσοδο στο έδαφος της ΒΕ μέχρι 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 της απόσπασης.

**III. ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**Σενάριο 10: Δύο διμερείς μεταφορές + ενδομεταφορές**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) και τα παραδίδει στο Αμβούργο (DE). Αφού ξεφορτώσει τα εμπορεύματα στο Αμβούργο (DE), ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με άλλα εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στο Μόναχο (DE). Στη συνέχεια, στο Μόναχο (DE), ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα που πρόκειται να παραδώσει στη Λισαβόνα (PT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 14)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές (μία από την PT στη DE και μία άλλη από την DE πίσω στην PT) και μία ενδομεταφορά στη DE. Ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη DE. Η κατάσταση απόσπασης αρχίζει μετά το τέλος της διμερούς μεταφοράς (εκφόρτωση εμπορευμάτων στο Αμβούργο), όταν αρχίζει να οδηγεί στο σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων για την ενδομεταφορά στη DE. Η απόσπαση συνεχίζεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της ενδομεταφοράς και λήγει όταν εκφορτωθούν τα εμπορεύματα και ολοκληρωθεί η ενδομεταφορά. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στη DE για το τμήμα της διαδρομής μετά το τέλος της ενδομεταφοράς και όταν αρχίζει να εργάζεται για τη διμερή μεταφορά επιστροφής (δηλαδή: οδηγεί στο σημείο φόρτωσης, φορτώνει εμπορεύματα για τη διμερή μεταφορά και τα μεταφέρει μέσω της επικράτειας της DE).

**IV. ΔΙΕΛΕΥΣΗ**

**6. Τι είναι η «διέλυση» και δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης;**

Η έννοια της διέλευσης χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από το έδαφος ενός κράτους μέλους χωρίς να φορτώνει ή να εκφορτώνει εμπορεύματα. Συνεπώς, η ικανότητα παρουσίας του οδηγού σε ένα κράτος μέλος με τη μορφή διέλευσης δεν επηρεάζεται από στάσεις, για παράδειγμα, για λόγους υγιεινής, ανεφοδιασμού, διαλειμμάτων ή περιόδων ανάπαυσης[[15]](#footnote-15). Αυτό σημαίνει ότι η κατάσταση διέλευσης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.

**Σενάριο 11: διέλευση + διμερής μεταφορά + διασυνοριακή + διέλευση**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην Πορτογαλία (PT) φορτώνει εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) για να παραδοθούν στη Μαδρίτη (ES). Στη Μαδρίτη (ES) ο οδηγός φορτώνει πλήρες φορτίο εμπορευμάτων που πρόκειται να παραδοθούν στο Ντόρτμουντ (DE). Μετά την παράδοση στο Ντόρτμουντ, ο οδηγός επιστρέφει χωρίς φορτίο στη Λισαβόνα (PT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 15)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε μία διμερή μεταφορά από την PT στην ES, μία διασυνοριακή μεταφορά από την ES στη DE και μία κενή διαδρομή από τη DE πίσω στην PT. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στην ES για το τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της διμερούς μεταφοράς. Ο οδηγός αρχίζει να είναι αποσπασμένος στην ES μετά το τέλος της διμερούς μεταφοράς (εκφόρτωση εμπορευμάτων στη Μαδρίτη) και όταν αρχίζει να οδηγεί προς το σημείο φόρτωσης για να φορτώσει τα εμπορεύματα για την διασυνοριακή μεταφορά από την ES στην DE. Η απόσπαση στην ES λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το έδαφος της ES. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στην DE από τη στιγμή της εισόδου του στο έδαφος της DE μέχρι να ολοκληρωθεί η διασυνοριακή μεταφορά στην DE. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στην DE κατά τη διάρκεια του ταξιδιού επιστροφής χωρίς φορτίο στην PT, μετά το τέλος της διασυνοριακής μεταφοράς. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος ούτε στη FR ούτε στην ΒΕ, επειδή απλά διέρχεται από το έδαφος των χωρών αυτών καθώς εκτελεί διασυνοριακή μεταφορά.

**V. ΤΑΞΙΔΙΑ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΤΊΟ**

**7. Ταυτίζεται το ταξίδι χωρίς φορτίο με τη «διέλευση»;**

Όχι. Μια κατάσταση διέλευσης εξαιρείται πάντα από τους κανόνες της απόσπασης ενώ ένα ταξίδι χωρίς φορτίο[[16]](#footnote-16) εξαιρείται εάν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς και δεν εξαιρείται όταν εκτελείται στο πλαίσιο ενδομεταφοράς ή μη διμερούς διεθνούς μεταφοράς που εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης (διασυνοριακή μεταφορά).

Κατ' αρχήν, η απόσπαση λήγει με την εκφόρτωση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της μεταφοράς που υπάγεται σε κανόνες απόσπασης (π.χ. ενδομεταφορά ή διασυνοριακές μεταφορές). Ο χαρακτηρισμός της επόμενης διαδρομής χωρίς φορτίο ως απόσπασης ή ως εξαίρεσης από την απόσπαση εξαρτάται από το αν η νέα μεταφορά, η οποία ενεργοποιεί την εν λόγω διαδρομή χωρίς φορτίο, καλύπτεται από τους κανόνες απόσπασης 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, πραγματοποιεί ταξίδι χωρίς φορτίο πίσω στο ΚΜ της εγκατάστασής του.

**Σενάριο 12: διμερής μεταφορά + ταξίδι χωρίς φορτίο**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα ξεφορτώνει στο Παρίσι (FR). Κατά την επιστροφή, ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο από τη Γαλλία (FR) στη Λιθουανία (LT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 17)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε μία διμερή μεταφορά από την LT στην FR, ακολουθούμενη από ένα ταξίδι χωρίς φορτίο από την FR πίσω στην LT. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος για ολόκληρο το ταξίδι: ούτε κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς προς τη Γαλλία ούτε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού χωρίς φορτίο που πραγματοποιήθηκε μετά το τέλος της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης, για να επιστρέψει στο εν λόγω κράτος μέλος.

**Σενάριο 13: Δύο διμερείς μεταφορές + ένα ταξίδι χωρίς φορτίο**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Λιθουανία (LT) φορτώνει εμπορεύματα στο Βίλνιους (LT) και τα ξεφορτώνει στο Παρίσι (FR). Ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο από το Παρίσι (FR) στην Αμβέρσα (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός φορτώνει εμπορεύματα στην Αμβέρσα (BE) και τα ξεφορτώνει στο Βίλνιους (LT).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 18)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές και ένα ταξίδι χωρίς φορτίο μεταξύ αυτών. Η πρώτη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από το LT στο FR, ενώ η δεύτερη διμερής μεταφορά πραγματοποιήθηκε από το BE στο LT. Το ταξίδι χωρίς φορτίο μεταξύ FR και BE θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πραγματοποιήθηκε σε συνδυασμό με τη δεύτερη διμερή μεταφορά με αφετηρία το BE, πράγμα που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης. Ως εκ τούτου, ο οδηγός δεν πρέπει να θεωρηθεί αποσπασμένος κατά τη διάρκεια όλων των μεταφορών.

**Σενάριο 14: δύο ταξίδια χωρίς φορτίο + μία διασυνοριακή μεταφορά**

Ένας οδηγός του οποίου η εταιρεία εδρεύει στην Πολωνία (PL) πραγματοποιεί ένα ταξίδι χωρίς φορτίο από τη Βαρσοβία (PL) στο Βερολίνο (DE). Στο Βερολίνο (DE), ο οδηγός λαμβάνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στις Βρυξέλλες (BE). Στη συνέχεια, ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο από τις Βρυξέλλες (BE) στη Βαρσοβία (PL).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 19)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διαφορετικές διαδρομές χωρίς φορτίο και μία διασυνοριακή μεταφορά μεταξύ αυτών. Το πρώτο ταξίδι χωρίς φορτίο μεταξύ PL και DE ακολουθήθηκε από μια διασυνοριακή μεταφορά μεταξύ DE και BE, η οποία στη συνέχεια ακολουθήθηκε από ένα ταξίδι χωρίς φορτίο από BE πίσω στην PL. Το ταξίδι χωρίς φορτίο από PL προς DE πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την διασυνοριακή μεταφορά με αφετηρία την DE. Ως εκ τούτου, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη DΕ από τη στιγμή της εισόδου στο έδαφος της DΕ έως την έξοδο από το έδαφος της DΕ. Η περίοδος αυτή καλύπτει την μετακίνηση με άδειο φορτίο στο σημείο φόρτωσης στη DΕ, τη φόρτωση εμπορευμάτων στη DΕ και τη μεταφορά τους μέσω της επικράτειας της DΕ. Στη συνέχεια, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη ΒΕ από τη στιγμή της εισόδου στην επικράτεια της ΒΕ έως το τέλος της διασυνοριακής μεταφοράς στη ΒΕ. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στη ΒΕ κατά τη διάρκεια του ταξιδιού χωρίς φορτίο μετά το τέλος της διασυνοριακής μεταφοράς κατά την επιστροφή στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος στην Ολλανδία όταν εκτελεί διασυνοριακή μεταφορά μεταξύ DE και BE, επειδή διέρχεται μόνο από το έδαφος της Ολλανδίας χωρίς να φορτώνει ή να εκφορτώνει.

**Σενάριο 15: δύο διμερείς μεταφορές + ενδομεταφορά + δύο ταξίδια χωρίς φορτίο**

Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη Γερμανία (DE) φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στο Βερολίνο (DE), πηγαίνει στο Παρίσι (FR) και ξεφορτώνει όλα τα εμπορεύματα. Στη συνέχεια, ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο στη Λυών (FR) για να φορτώσει εμπορεύματα και τα ξεφορτώνει στη Μασσαλία (FR). Στη συνέχεια, ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο από τη Μασσαλία (FR) στη Νάντη (FR). Κατά την επιστροφή στη Γερμανία (DE), ο οδηγός φορτώνει ένα πλήρες φορτίο με εμπορεύματα στη Νάντη (FR) και τα ξεφορτώνει στο Βερολίνο (DE).

 **(ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΛ: 20)**

Συμπέρασμα: Ο οδηγός πραγματοποίησε δύο διμερείς μεταφορές (από DE προς FR και από FR προς DE), μία ενδομεταφορά στη FR και δύο ταξίδια χωρίς φορτίο στη FR. Η πρώτη διμερής μεταφορά από τη DΕ έληξε με εκφόρτωση εμπορευμάτων στο Παρίσι (Γαλλία). Ο οδηγός αρχίζει να αποσπάται στη Γαλλία μετά το τέλος αυτής της διμερούς μεταφοράς, όταν αρχίζει να οδηγεί (ταξίδι χωρίς φορτίο) προς το σημείο φόρτωσης όπου φορτώνει τα εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν στο πλαίσιο ενδομεταφορών στη Γαλλία. Η απόσπαση στη Γαλλία λήγει όταν τελειώσει η επιχείρηση ενδομεταφορών, καθώς μετά από αυτό ο οδηγός μεταφέρει κενό φορτίο με σκοπό να φορτώσει εμπορεύματα που πρόκειται να παραδοθούν στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς από τη Γαλλία στη Γερμανία. Ως εκ τούτου, το πρώτο ταξίδι χωρίς φορτίο μεταξύ Παρισιού και Λυών εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης, δεδομένου ότι το ταξίδι αυτό συνδέεται με την ενδομεταφορά μεταξύ Λυών και Μασσαλίας. Το δεύτερο ταξίδι χωρίς φορτίο μεταξύ Μασσαλίας και Νάντης εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης, καθώς το ταξίδι αυτό συνδέεται με τη διμερή μεταφορά επιστροφής από τη Νάντη (FR) προς το Βερολίνο (DE), η οποία εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης.

1. Ο οδηγός αυτός αναφέρεται μόνο σε ερωτήσεις και απαντήσεις για την απόσπαση οδηγών στο πλαίσιο της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Μια διαφορετική ομάδα ερωτήσεων και απαντήσεων θα ετοιμαστεί για το ίδιο θέμα, στο πλαίσιο των κανόνων για την μεταφορά επιβατών. [↑](#footnote-ref-1)
2. Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2020 για την 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) αρ. 1024/2012 (OJ L 249, 31.7.2020, p. 49). [↑](#footnote-ref-2)
3. Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 για την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών (OJ L 18, 21.1.1997, p. 1). [↑](#footnote-ref-3)
4. Οδηγία 2014/67/EU 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 (IMI) (OJ L 159, 28.5.2014, p. 11).

 [↑](#footnote-ref-4)
5. Σημείο 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.»* [↑](#footnote-ref-5)
6. Αναφέρεται στα σημεία 12 και 13 της Οδηγίας ως «μη διμερείς διεθνείς μεταφορές». [↑](#footnote-ref-6)
7. Το κράτος μέλος εγκατάστασης ορίζεται στο Άρθρο 2 (8) του Κανονισμού (ΕΕ) Αριθ. 1071/2009. [↑](#footnote-ref-7)
8. Οι ενδομεταφορές σε σχέση με την μεταφορά εμπορευμάτων ορίζονται στην Οδηγία, με αναφορά στον Κανονισμό (ΕΕ) Αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 με κοινούς κανόνες πρόσβασης στη διεθνή οδική αγορά μεταφοράς φορτίου (OJ L 300, 14.11.2009, p. 72). [↑](#footnote-ref-8)
9. Σημείο (10) και Άρθρο 1, παράγραφοι 3 και 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057. [↑](#footnote-ref-9)
10. Άρθρο 1, παράγραφος 3, τρίτη υποπαράγραφος της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057. [↑](#footnote-ref-10)
11. Σημείο (11) και Άρθρο 1, παράγραφος 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057. [↑](#footnote-ref-11)
12. Σημείο (12) και Άρθρο 1, παράγραφος 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057. [↑](#footnote-ref-12)
13. Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την θέσπιση κοινών κανόνων που αφορούν συγκεκριμένες μορφές συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των Κρατών Μελών (OJ L 368, 17.12.1992, p. 38). [↑](#footnote-ref-13)
14. Σημείο 10 της (ΕΕ) Οδηγίας 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». [↑](#footnote-ref-14)
15. Σημείο 11 της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 [↑](#footnote-ref-15)
16. Άρθρο 2.2 του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 1072/2009 ορίζει ότι «διεθνής μεταφορά» σημαίνει:

(α) ταξίδι με φορτίο που πραγματοποιείται από όχημα του οποίου το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη Μέλη, με ή χωρίς διέλευση από ένα ή περισσότερα Κράτη Μέλη ή τρίτες χώρες,,

(β) ταξίδι με φορτίο που πραγματοποιείται με όχημα από Κράτος Μέλος προς τρίτη χώρα ή αντίστροφα, με ή χωρίς διέλευση από ένα ή περισσότερα Κράτη Μέλη ή τρίτες χώρες,

(γ) ταξίδι με φορτίο που πραγματοποιείται από όχημα μεταξύ τρίτων χωρών, με διέλευση από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, ή

(δ) ταξίδι χωρίς φορτίο σε συνδυασμό με τη μεταφορά που αναφέρεται στα στοιχεία α), β) και γ). [↑](#footnote-ref-16)