



Trace 2

**Αποτελεσματική και εναρμονισμένη
επιβολή της δέσμης μέτρων κινητικότητας 1**

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ: Σύμβουλοι CORTE, ETF, IRU και SQUARIS



Με την υποστήριξη των: Severine Piccard

Τελική έκδοση
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

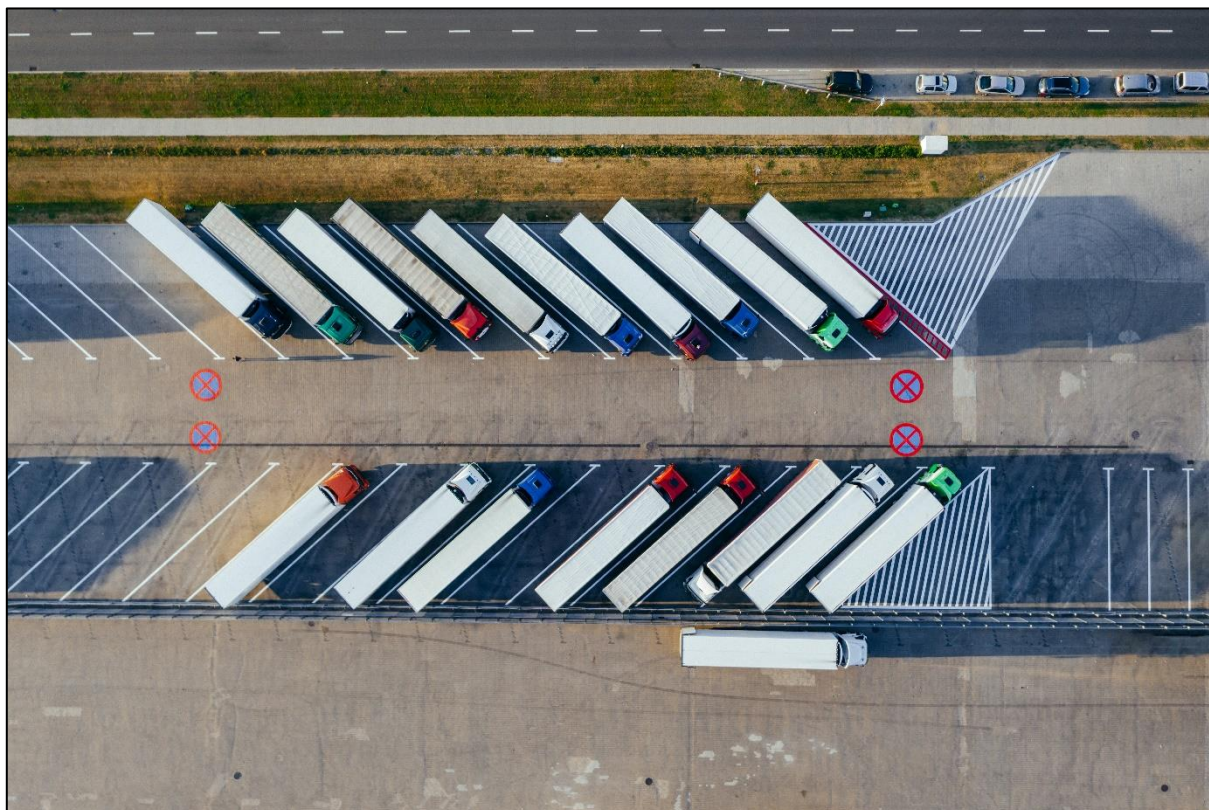
**ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
Διεύθυνση Γ - Γη
Ενότητα Γ.1 - Οδικές μεταφορές
1049 Βρυξέλλες
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ - Το παρόν έγγραφο αποτελεί κατευθυντήριο σημείωμα και οι συστάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό δεν είναι δεσμευτικές. Δημιουργήθηκε από τους συγγραφείς σύμφωνα με τον αριθμό σύμβασης: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι απόψεις που εκφράζονται είναι μόνο αυτές του αναδόχου και δεν αντιπροσωπεύουν την επίσημη θέση της αναθέτουσας αρχής.

Η πρωτότυπη αγγλική έκδοση του παρόντος εγγράφου έχει μεταφραστεί στη γλώσσα σας χρησιμοποιώντας ένα λογισμικό. Δεν πρόκειται για επίσημη μετάφραση. Σε περίπτωση οποιασδήποτε ασυμφωνίας, υπερισχύει η πρωτότυπη αγγλική έκδοση του εγγράφου.

**Έγγραφο καθοδήγησης για την επιβολή της
TRACE2 σχετικά με την οδηγία 2020/1057 -
Απόσπαση οδηγών**



Πίνακας περιεχομένων

1. Εισαγωγή.....	1
2. Κατανόηση των κανόνων.....	3
2.1 Η αλληλεπίδραση μεταξύ της <i>lex specialis</i> και των σχετικών κανόνων της ΕΕ	3
2.2 Οδικές μεταφορές - εντός ή εκτός απόσπασης;	4
2.2.1 Κανόνες που εφαρμόζονται στις εμπορευματικές μεταφορές.....	4
2.2.2 Κανόνες που ισχύουν για τη μεταφορά επιβατών	8
2.3 Εντός ή εκτός απόσπασης - ισχύοντες όροι και προϋποθέσεις απασχόλησης.....	11
2.3.1 Αποδοχές και επιδόματα.....	12
2.3.2 Υπολογισμός της διάρκειας απόσπασης.....	14
2.4 Άλλες περιπτώσεις	14
2.4.1 Οδηγοί που προσλαμβάνονται μέσω εταιρειών προσωρινής απασχόλησης	14
2.4.2 Ενδοεταιρική μεταφορά.....	15
2.4.3 Πράξεις με τρίτες χώρες	15
2.4.4 Αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί.....	15
3. Εφαρμογή των κανόνων	18
3.1 Διοικητικοί κανόνες και μέτρα ελέγχου.....	18
3.2 Οδικές επιθεωρήσεις	20
3.2.1 Στόχος	20
3.2.2 Έγγραφα που πρέπει να ζητούνται και τι πρέπει να αναζητούνται	21
3.2.3 Κόκκινες σημαίες.....	29
3.2.4 Πιθανοί τρόποι διεξαγωγής οδικών ελέγχων: Σειρά και κατάλογος ερωτήσεων. .	31
3.3 Επιθεωρήσεις IMI	38
3.3.1 Επισκόπηση των ενοτήτων IMI.....	38
3.3.2 Στόχοι.....	40
3.3.3 Έγγραφα που μπορούν να ζητηθούν.....	40
3.4 Συνεργασία μεταξύ των αρχών	42
3.4.1 Αμοιβαία συνδρομή με το κράτος μέλος εγκατάστασης.....	42
3.4.2 Ο ρόλος των κοινωνικών εταίρων	42
Παράρτημα 1: Πότε ένας οδηγός emπίπτει ή δεν emπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης: επεξήγηση για τις εμπορευματικές μεταφορές.	44
Παράρτημα 2: Πότε ένας οδηγός emπίπτει ή δεν emπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης: επεξηγήσεις για τις μεταφορές επιβατών.....	69
Παράρτημα 3: Καθορισμός του εφαρμοστέου εργατικού δικαίου - ο κανονισμός Ρώμη I.....	80

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ΔΕΕ	Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
DG MOVE	Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών
IMI	Πληροφορίες για την εσωτερική αγορά (σύστημα)
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ	Ερωτήσεις και απαντήσεις
RTPD	Δήλωση απόσπασης οδικών μεταφορών

Κατάλογος πλαισίων, σχημάτων, πινάκων

Πλαίσιο 1 - Απόσπαση - εφαρμοστέοι όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας υποδοχής	12
Πλαίσιο 2 - Η σημασία των διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των αρχών επιβολής της νομοθεσίας	20
Πλαίσιο 3 - Παράδειγμα δήλωσης απόσπασης	22
Πλαίσιο 4 Σάρωση στο δρόμο βήμα προς βήμα	27
Πλαίσιο 5 - Κατάλογος ερωτήσεων για τους οδικούς ελέγχους κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων	34
Πλαίσιο 6 - Κατάλογος ερωτήσεων για τον οδικό έλεγχο της μεταφοράς επιβατών	35
Πλαίσιο 7 - Ενδείξεις για τον προσδιορισμό του συνήθους τύπου εργασίας των οδηγών	82
Σχήμα 1 Βήμα προς βήμα προσέγγιση των οδικών ελέγχων	33
Σχήμα 2 - Βήμα προς βήμα προσέγγιση για τη μεταφορά εμπορευμάτων	36
Σχήμα 3 - Βήμα προς βήμα προσέγγιση για τη μεταφορά επιβατών	37
Πίνακας 1 - Κανόνες που εφαρμόζονται στις εμπορευματικές μεταφορές - επισκόπηση.....	8
Πίνακας 2 - Επισκόπηση της lex specialis όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών	11

1. Εισαγωγή

Το παρόν έγγραφο αφορά την επιβολή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε από τον κοινωνικό πυλώνα της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα I¹. Η επιτυχής επιβολή² θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την κοινή και εμπειριστατωμένη κατανόηση των εφαρμοστέων κανόνων και από την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων αρχών σε κάθε κράτος μέλος καθώς και μεταξύ όλων των κρατών μελών.

Νέες διατάξεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στους οδηγούς οδικών μεταφορών εισήχθησαν με την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057³ ως *lex specialis* στους γενικούς κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων που προβλέπονται στην οδηγία 96/71/ΕΚ⁴ (εφεξής "οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους") και στην οδηγία 2014/67/ΕΕ⁵ (εφεξής "οδηγία για την επιβολή της εφαρμογής").

Ως *lex specialis*, η οδηγία 2020/1057 προβλέπει ειδικούς κανόνες για τον προσδιορισμό ιδίως:

- πότε ένας οδηγός πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος και πότε ο οδηγός δεν πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος με βάση τη φύση των εργασιών μεταφοράς που εκτελεί ο εν λόγω οδηγός.
- τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου που εφαρμόζονται πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την απόσπαση.

Τα κράτη μέλη της ΕΕ όφειλαν να μεταφέρουν την εν λόγω οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία έως τις 2 Φεβρουαρίου 2022.

Για όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών, η απόσπαση είναι μια προσωρινή τοποθέτηση εκτός του συνήθους τόπου εργασίας. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (γνωστός και ως "*Ρώμη Ι*")⁶ είναι το δίκαιο της ΕΕ που συμβάλλει στον καθορισμό του εθνικού εργατικού δικαίου που διέπει τη σύμβαση εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τον τόπο συνήθους εργασίας.

¹ Η δέση μέτρων κινητικότητας I αποτελείται από δύο κανονισμούς (ΕΕ) 2020/1054, (ΕΕ) 2020/1055 και μια οδηγία (ΕΕ) 2020/1057.

² Για τους σκοπούς της παρούσας καθοδήγησης, ο όρος "επιβολή" θα πρέπει να νοείται ως έλεγχος της συμμόρφωσης. Ο καθορισμός των κυρώσεων και η εκτέλεσή τους δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου. Σε περίπτωση παραβάσεων, οι κυρώσεις πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της ΕΕ περί αναλογικότητας, αποτελεσματικότητας και αποτρεπτικότητας.

³ Οδηγία 2020/1057 για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σε σχέση με την οδηγία 96/71 και την οδηγία 2014/67 για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22 όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Το παρόν έγγραφο καθοδήγησης εστιάζει στη *lex specialis* και επιδιώκει τον ακόλουθο διπλό στόχο:

- να αναπτύξουν μια σαφή και κοινή κατανόηση των νέων κανόνων που εισήγαγε η δέσμη μέτρων κινητικότητας I σε σχέση με την απόσπαση οδηγών, και
- να παρέχει καθοδήγηση στους φορείς επιβολής του νόμου σχετικά με τον τρόπο ελέγχου των κανόνων ανάρτησης.

Η παρούσα καθοδήγηση είναι το αποτέλεσμα των συζητήσεων με τα μέλη μιας ομάδας εστίασης που συστάθηκε στο πλαίσιο του TRACE 2 σχετικά με την απόσπαση οδηγών. Στην ομάδα συμμετείχαν εθνικές αρχές μεταφορών και κοινωνικοί εταίροι με εμπειρία στην επιβολή της νομοθεσίας.

Το πρώτο μέρος του παρόντος εγγράφου περιγράφει τους ουσιαστικούς κανόνες: το *lex specialis* και πώς πρέπει να διαβάζεται σε συνδυασμό με τις σχετικές νομικές πράξεις. Με βάση αυτή την κατανόηση, το δεύτερο μέρος επιδιώκει να προσδιορίσει τις βασικές προκλήσεις για την επιβολή και τις βέλτιστες πρακτικές για την αντιμετώπισή τους. Λεπτομερής επεξήγηση της *lex specialis* σε σχέση με τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων βρίσκεται στα παραρτήματα 1 και 2 αντίστοιχα. Συναφείς πληροφορίες σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβάσεις εργασίας παρέχονται στο παράρτημα 3.

2. Κατανόηση των κανόνων

2.1 Η αλληλεπίδραση μεταξύ της *lex specialis* και των σχετικών κανόνων της ΕΕ

Ο αποσπασμένος εργαζόμενος είναι "εργαζόμενος ο οποίος, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, εκτελεί την εργασία του στο έδαφος κράτους μέλους διαφορετικού από το κράτος στο οποίο εργάζεται κανονικά"⁷. Συνεπώς, η απόσπαση συνεπάγεται την ύπαρξη σταθερής σχέσης εργασίας σε ένα κράτος μέλος, στο οποίο ο εργαζόμενος αναμένεται να επιστρέψει, μετά την ολοκλήρωση της περιόδου απόσπασης σε άλλο κράτος μέλος. Οι δηλώσεις απόσπασης σύμφωνα με την οδηγία 2020/1057 πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση εργασίας. Συναφείς πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο προσδιορισμού του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβάσεις εργασίας με γνώμονα τον συνήθη τόπο εργασίας των οδηγών βρίσκονται στο παράρτημα 3 της παρούσας καθοδήγησης.

Η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζόμενους απαριθμεί μια σειρά βασικών όρων και προϋποθέσεων εργασίας που περιέχονται στο νόμο ή/και στις συλλογικές συμβάσεις και θα ισχύουν για τον οδηγό κατά τη διάρκεια της απόσπασης.

Όπως περιγράφεται στην επόμενη ενότητα 2.2 Εργασίες οδικών μεταφορών - εντός ή εκτός απόσπασης;, η *lex specialis* ορίζει τα είδη των εργασιών οδικών μεταφορών που ενεργοποιούν την εφαρμογή της οδηγίας για τους αποσπασμένους εργαζομένους και εκείνα που δεν την ενεργοποιούν, ανάλογα με τον βαθμό σύνδεσης που υποτίθεται ότι υπάρχει με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 9 της *lex specialis*, η βασική αρχή για τον προσδιορισμό της απόσπασης είναι η ύπαρξη επαρκούς σύνδεσης μεταξύ του οδηγού και της παρεχόμενης υπηρεσίας και του εδάφους του κράτους μέλους υποδοχής.

Η εκτελεστική οδηγία για την απόσπαση που εκδόθηκε το 2014 επιδιώκει να ενισχύσει την πρακτική εφαρμογή των κανόνων απόσπασης, αντιμετωπίζοντας θέματα απάτης, καταστρατήγησης των κανόνων, επιθεώρησης και παρακολούθησης, υπεργολαβίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Η οδηγία για την επιβολή της εφαρμογής καθορίζει τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου. Σύμφωνα με την οδηγία για την επιβολή της εφαρμογής, τα κράτη μέλη έχουν επίσης τη δυνατότητα να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις και μέτρα όταν αυτά είναι δικαιολογημένα και αναλογικά. Αυτό απαγορεύεται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057, η οποία προβλέπει κλειστό και εναρμονισμένο κατάλογο διοικητικών απαιτήσεων για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες απόσπασης των οδηγών. Το τμήμα 3 της παρούσας καθοδήγησης παρέχει μια γενική περιγραφή αυτών των ειδικών κανόνων επιβολής.

Η *lex specialis* δεν αντιμετωπίζει τις ειδικές καταστάσεις των αποσπασμένων εργαζομένων που απασχολούνται από εταιρείες προσωρινής απασχόλησης⁸. Συνεπώς, οι οδηγοί από γραφεία προσωρινής απασχόλησης καλύπτονται από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους όταν εκτελούν διασυνοριακά καθήκοντα.

⁷ Άρθρο 2.1 Οδηγία 96/71

⁸ Άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 2020/1057

Ομοίως, το *lex specialis* δεν αντιμετωπίζει την περίπτωση των ενδοεταρικών μεταθέσεων, δηλαδή των οδηγιών που αποσπώνται σε θυγατρική ή εγκατάσταση που ανήκει στον οδικό φορέα εκμετάλλευσης. Και πάλι, οι ρυθμίσεις αυτές καλύπτονται εξ ολοκλήρου από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους.

Συνοπτικά

- Αποσπασμένος εργαζόμενος είναι ο εργαζόμενος που, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, ασκεί την εργασία του στο έδαφος κράτους μέλους διαφορετικού από το κράτος στο οποίο εργάζεται κανονικά.
- Ενώ η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους και η οδηγία για την εφαρμογή της παρέχουν τους γενικούς κανόνες για την "απόσπαση εργαζομένων" σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οδικών μεταφορών, το *lex specialis* παρέχει ειδικούς κανόνες για την "απόσπαση οδηγών" στον τομέα των οδικών μεταφορών.

2.2 Εργασίες οδικών μεταφορών - εντός ή εκτός απόσπασης;

Η *lex specialis* παρέχει ένα σύνολο ειδικών κανόνων για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Οι ακόλουθες παράγραφοι παρέχουν μια επισκόπηση των εφαρμοστέων κανόνων. Παραδείγματα σύνθετων πράξεων και σχετικές επεξηγήσεις υπάρχουν στα *παραρτήματα 1 και 2*.

Είναι σημαντικό ότι οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί, οι οδηγοί που προσλαμβάνονται μέσω γραφείων προσωρινής απασχόλησης και οι ενδοεταρικά μετατιθέμενοι δεν καλύπτονται από τη *lex specialis*. Οι κανόνες που ισχύουν για αυτές τις ειδικές κατηγορίες περιγράφονται στο *τμήμα 2.4 - Ειδικές περιπτώσεις*.

2.2.1 Κανόνες που εφαρμόζονται στις εμπορευματικές μεταφορές

Η *lex specialis* κάνει διάκριση μεταξύ διαφόρων τύπων μεταφορών όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων: ενδομεταφορές, μη διμερείς διεθνείς μεταφορές, διμερείς διεθνείς μεταφορές, διμερείς διεθνείς μεταφορές με περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, αρχικό/τελικό οδικό σκέλος συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακόμιση.

A. Οι οδηγοί θεωρούνται αναρτημένοι όταν εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:

2.2.1.1 Cabotage

Ως ενδομεταφορές νοούνται οι εγχώριες εργασίες με μίσθωση ή αμοιβή που εκτελούνται σε προσωρινή βάση στο έδαφος ενός κράτους μέλους από φορέα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος. Οι ενδομεταφορές αναφέρονται σε μεταφορείς μη κατοίκους που, αντί να επιστρέφουν άδειοι μετά από ένα διεθνές ταξίδι, παραλαμβάνουν και παραδίδουν περαιτέρω φορτίο στη χώρα υποδοχής πριν επιστρέψουν στα σύνορα.

- Οι οδηγοί που εκτελούν ενδομεταφορές θεωρούνται πάντοτε αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

2.2.1.2 Μη διμερείς διεθνείς μεταφορές

Οι πράξεις αυτές αναφέρονται από τη *lex specialis* ως "μη διμερείς διεθνείς μεταφορές"⁹ ή, με άλλα λόγια, ως "διασταυρούμενες εμπορικές πράξεις"¹⁰.

Παραδείγματα μη διμερών/διασταυρούμενων συναλλαγών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης περιλαμβάνουν:

- Διεθνείς μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών, κανένα από τα οποία δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του οδικού μεταφορέα.
 - Στο πλαίσιο μιας διεθνούς μεταφοράς πραγματοποιούνται πολλαπλές εργασίες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης (δηλαδή περισσότερες από αυτές που επιτρέπονται από τους κανόνες $I+I$ και $0+2$).
- Οι οδηγοί που εκτελούν μη διμερείς διεθνείς μεταφορές θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

B. Οι οδηγοί θεωρούνται ότι δεν έχουν τοποθετηθεί όταν εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:

2.2.1.3 Διεθνείς διμερείς πράξεις

Μια διεθνής διμερής πράξη περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων βάσει σύμβασης μεταφοράς μεταξύ του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα και μιας άλλης χώρας (κράτος μέλος της ΕΕ ή τρίτη χώρα).

- Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς διμερείς εργασίες δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

2.2.1.4 Διμερείς δραστηριότητες + μία δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης σε κράτη μέλη διέλευσης (1+1)

Η λειτουργία που αναφέρεται ως λειτουργία $I+I$ νοείται ως διμερής λειτουργία κατά την οποία πραγματοποιείται μία περιορισμένη πρόσθετη δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης. Το "και/ή" σημαίνει ότι μπορεί να υπάρχει είτε μία φόρτωση είτε μία εκφόρτωση αλλά και μία φόρτωση και μία εκφόρτωση κατά τη διάρκεια μιας διμερούς διαδρομής. Σε περίπτωση που υπάρχει μία φόρτωση και μία εκφόρτωση, οι δύο αυτές δραστηριότητες δεν πρέπει να πραγματοποιούνται στο ίδιο κράτος μέλος (αυτό θα συνιστούσε καμποτάζ).

- Οι οδηγοί που εκτελούν εργασίες $I+I$ δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

⁹ Ρεσιτάλ 13

¹⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2022), *Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών σύμφωνα με την οδηγία 2020/1057 στο πλαίσιο της μεταφοράς εμπορευμάτων*.

2.2.1.5 Διμερείς εργασίες + δύο δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης κατά την επιστροφή (0+2)

Ως λειτουργία 0+2 νοείται η διμερής λειτουργία επιστροφής κατά την οποία πραγματοποιούνται δύο πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης. Μπορεί να υπάρξει 0+2 μόνο εάν δεν έχει πραγματοποιηθεί καμία πρόσθετη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της εξερχόμενης διαδρομής.

- *Οι οδηγοί που εκτελούν διμερείς εργασίες 0+2 δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.*

2.2.1.6 Διαμετακόμιση

Ως διαμετακόμιση νοείται η διακίνηση μέσω της επικράτειας ενός κράτους μέλους χωρίς καμία δραστηριότητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 11 της *lex specialis*, οι πράξεις διαμετακόμισης δεν συνεπάγονται σημαντική σύνδεση μεταξύ των δραστηριοτήτων του οδηγού και του κράτους μέλους που διακινείται. Αυτό θα περιλάμβανε, για παράδειγμα, στάσεις για λόγους υγιεινής.

- *Οι οδηγοί που διέρχονται από κράτη μέλη δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.*

2.2.1.7 Το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος μιας επιχείρησης συνδυασμένων μεταφορών

Οι οδηγοί που εκτελούν ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος το οποίο συνίσταται από μόνο του σε διεθνή διμερή εργασία δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

Αντίθετα, οι οδηγοί που εκτελούν ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος το οποίο συνίσταται από μόνο του σε μια μη αμφίπλευρη πράξη είναι αποσπασμένοι οδηγοί.

2.2.1.8 Άλλες εργασίες

Ως ταξίδια χωρίς φορτίο νοούνται τα κενά δρομολόγια, χωρίς εμπορεύματα επί του οχήματος, τα οποία πραγματοποιούνται σε συνδυασμό με ταξίδι με φορτίο¹¹. Η ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, με την υποστήριξη της Νομικής Υπηρεσίας της Επιτροπής, συνέταξε ένα έγγραφο ερωτήσεων και απαντήσεων με στόχο την αποσαφήνιση της κατανόησης της *lex specialis* (βλέπε παράρτημα I).

Σύμφωνα με τις ερωτήσεις και απαντήσεις, οι κανόνες που ισχύουν για ένα φορτωμένο ταξίδι επεκτείνονται και στο συνδεδεμένο ταξίδι χωρίς φορτίο. Για παράδειγμα, ένα ταξίδι χωρίς φορτίο μετά από επιχείρηση ενδομεταφορών ή ένα μη διμερές διεθνές ταξίδι θα αποτελούσε κατάσταση απόσπασης. Αντίθετα, ένα ταξίδι χωρίς φορτίο μετά από διμερή επιχείρηση δεν θα αποτελούσε απόσπαση.

¹¹ Άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού 1072/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στη διεθνή αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

2.2.1.9 Επισκόπηση

Με βάση την ανωτέρω επεξήγηση, ο ακόλουθος πίνακας παρέχει μια επισκόπηση των εργασιών μεταφοράς που εμπίπτουν ή δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης. Λεπτομερέστερες επεξηγήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων για τον προσδιορισμό των σχετικών εργασιών και παραδειγμάτων, μπορείτε να βρείτε στο παράρτημα.

Τύπος λειτουργίας	Σε ανάρτηση	Εκτός αποστολής
Cabotage	✓	
Διμερής επιχείρηση		✓
Διμερής λειτουργία + μία δραστηριότητα φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης (1+1)		✓
Διμερής λειτουργία + δύο δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης κατά την επιστροφή (0+2)		✓
Διμερής επιχείρηση στο πλαίσιο αρχικού ή τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης επιχείρησης		✓
Μη διμερής επιχείρηση στο πλαίσιο αρχικού ή τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης επιχείρησης	✓	
Διαμετακόμιση		✓

Διασυνοριακές/Μη διμερείς πράξεις	✓	
-----------------------------------	---	--

Πίνακας 1 - Κανόνες που εφαρμόζονται στις εμπορευματικές μεταφορές - επισκόπηση

2.2.2 Κανόνες που εφαρμόζονται στη μεταφορά επιβατών

Η *lex specialis* διακρίνει μεταξύ των ακόλουθων μεταφορών επιβατών: ενδομεταφορές, μη διμερείς διεθνείς μεταφορές, διμερείς διεθνείς μεταφορές, μη διμερείς διεθνείς μεταφορές με περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, αρχικό/τελικό οδικό σκέλος συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακόμιση. Μια απλουστευμένη επεξήγηση των κανόνων που εφαρμόζονται στις μεταφορές επιβατών μπορεί να βρεθεί στα παραρτήματα.

A. Οι οδηγοί θεωρούνται αναρτημένοι όταν εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:

2.2.2.1 Cabotage

Ως *ενδομεταφορές* νοούνται οι εργασίες που εκτελούνται προσωρινά σε ένα κράτος μέλος από φορέα εκμετάλλευσης εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος. Οι *ενδομεταφορές* μπορούν να συνίστανται είτε σε:

- Εθνικές οδικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με μίσθωση και αμοιβή, εφόσον μεταφέρονται προσωρινά- ή
- Παραλαβή και αποβίβαση επιβατών εντός του ίδιου κράτους μέλους κατά τη διάρκεια διεθνούς υπηρεσίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί τον κύριο σκοπό της υπηρεσίας.

Πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ καμποτάζ και τοπικών εκδρομών. Οι ενδομεταφορές συνεπάγονται την παραλαβή και την αποβίβαση διαφόρων ομάδων επιβατών στο κράτος μέλος υποδοχής. Αντίθετα, οι τοπικές εκδρομές συνεπάγονται περιοδεία με την ίδια ομάδα επιβατών που θα επιστρέψουν επίσης στη χώρα διαμονής τους με το ίδιο όχημα ή με άλλο όχημα του ίδιου μεταφορέα.

➤ Οι οδηγοί που εκτελούν ενδομεταφορές θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

2.2.2.2 Μη διμερείς διεθνείς μεταφορές

Οι πράξεις αυτές αναφέρονται από τη *lex specialis* ως "μη διμερείς διεθνείς μεταφορές"¹² και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως "διασταυρούμενες εμπορικές πράξεις"¹³.

Μια μη διμερής πράξη που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης περιλαμβάνει:

¹² Ρεσιτάλ 13

¹³ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2022), *Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών σύμφωνα με την οδηγία 2020/1057 στο πλαίσιο της μεταφοράς επιβατών*.

- Παραλαβή και αποβίβαση επιβατών μεταξύ δύο κρατών μελών, κανένα από τα οποία δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του αερομεταφορέα.
 - Τοπικές εκδρομές της ίδιας ομάδας επιβατών, εφόσον δεν προηγείται διεθνής μεταφορά από το κράτος μέλος εγκατάστασης.
- *Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς διμερείς εργασίες θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.*

B. Οι οδηγοί θεωρούνται μη αποσπασμένοι όταν εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες

2.2.2.3 Διμερείς μεταφορές σε διεθνείς περιστασιακές ή τακτικές μεταφορές επιβατών

Η διμερής μεταφορά επιβατών μπορεί να συνίσταται σε:

- παραλαβή επιβατών στο κράτος μέλος εγκατάστασης του φορέα εκμετάλλευσης και αποβίβασή τους σε άλλη χώρα ή αντίστροφα- ή
- παραλαβή και αποβίβαση επιβατών στο κράτος μέλος εγκατάστασης του αερομεταφορέα με σκοπό την πραγματοποίηση τοπικών εκδρομών σε άλλη χώρα.

Για να χαρακτηριστεί ως διμερής μεταφορά, η τοπική εκδρομή πρέπει: i) να προορίζεται για επιβάτες μη κατοίκους, ii) να έχει προηγηθεί διεθνής μεταφορά με τους ίδιους επιβάτες, iii) με το ίδιο όχημα ή άλλο όχημα του ίδιου μεταφορέα¹⁴.

- *Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς διμερείς εργασίες δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.*

2.2.2.4 Διμερής πράξη + μία δραστηριότητα παραλαβής ή/και αποβίβασης επιβατών στα κράτη μέλη διέλευσης

Η λειτουργία αυτή νοείται ως διμερής λειτουργία κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιείται μία επιπλέον δραστηριότητα παραλαβής ή/και αποβίβασης επιβατών. "Και/ή" σημαίνει ότι μπορεί να υπάρχει είτε μία παραλαβή είτε μία αποβίβαση αλλά και μία παραλαβή και μία αποβίβαση. Στην τελευταία περίπτωση, οι δύο αυτές δραστηριότητες δεν πρέπει να πραγματοποιούνται στο ίδιο κράτος μέλος (αυτό θα συνιστούσε καμποτάζ).

- *Οι οδηγοί που εκτελούν διμερείς εργασίες με μία πρόσθετη δραστηριότητα δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.*

2.2.2.5 Διαμετακόμιση

Ως διαμετακόμιση νοείται η μετακίνηση μέσω της επικράτειας ενός κράτους μέλους χωρίς καμία δραστηριότητα παραλαβής ή εκφόρτωσης επιβατών.

¹⁴ Άρθρο 13 του κανονισμού 1073/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στη διεθνή αγορά υπηρεσιών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού 561/2006.

- Οι οδηγοί που διέρχονται από κράτη μέλη δεν είναι αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

2.2.2.6 Το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος μιας επιχείρησης συνδυασμένων μεταφορών

Οι οδηγοί που εκτελούν ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος το οποίο συνίσταται από μόνο του σε διεθνή διμερή εργασία δεν θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι.

Αντίθετα, οι οδηγοί που εκτελούν ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος το οποίο συνίσταται από μόνο του σε μια μη αμφίπλευρη πράξη είναι αποσπασμένοι οδηγοί.

2.2.2.7 Άλλες εργασίες

Ένας άλλος τύπος οδικών μεταφορών είναι το ταξίδι χωρίς επιβάτες. Σύμφωνα με τις ερωτήσεις και απαντήσεις¹⁵, οι κανόνες που ισχύουν για το ταξίδι χωρίς επιβάτες επεκτείνονται και στο συνδεδεμένο ταξίδι. Για παράδειγμα, ένα ταξίδι μετά από επιχείρηση ενδομεταφορών ή ένα μη διμερές διεθνές ταξίδι θα αποτελούσε κατάσταση απόσπασης. Αντίθετα, ένα ταξίδι χωρίς επιβάτες μετά από διμερή επιχείρηση δεν θα αποτελούσε απόσπαση.

2.2.2.8 Επισκόπηση

Τύπος λειτουργίας	Σε ανάρτηση	Εκτός αποστολής
Cabotage	✓	
Τοπική εκδρομή χωρίς εξερχόμενο ταξίδι	✓	
Διμερής μεταφορά, ακολουθούμενη ή όχι από τοπική εκδρομή		✓
Διμερείς μεταφορές + 1 δραστηριότητα παραλαβής ή/και αποβίβασης επιβατών		✓
Διμερής επιχείρηση στο πλαίσιο αρχικού/τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης επιχείρησης		✓
Μη διμερής επιχείρηση στο πλαίσιο αρχικού/τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης επιχείρησης	✓	

¹⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2022), *Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών σύμφωνα με την οδηγία 2020/1057 στο πλαίσιο της μεταφοράς επιβατών*.

Διαμετακόμιση		✓
---------------	--	---

Πίνακας 2 - Επισκόπηση της *lex specialis* όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών

Συνοπτικά

- Στις οδικές μεταφορές, η απόσπαση ή μη ενός οδηγού εξαρτάται από τον βαθμό σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Η ειδική νομοθεσία διακρίνει μεταξύ των τύπων μεταφορών στις οποίες πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης και εκείνων στις οποίες δεν πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης.
- **Για τη μεταφορά εμπορευμάτων** - "Καμποτάζ", "μη διμερής λειτουργία ως μέρος του αρχικού ή του τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης λειτουργίας" και "διασταυρούμενες/μη διμερείς λειτουργίες" εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης.
- **Για τη μεταφορά επιβατών** - "Καμποτάζ", "τοπική εκδρομή χωρίς εξερχόμενο ταξίδι" και "μη διμερής μεταφορά ως μέρος του αρχικού/τελικού οδικού σκέλους συνδυασμένης μεταφοράς" εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης.
- Περαιτέρω λεπτομερείς περιγραφές των διαφόρων μεταφορικών πράξεων μπορούν να βρεθούν στα παραρτήματα 1 και 2. Το παράρτημα 3 υπενθυμίζει τους κανόνες που καθορίζουν το εφαρμοστέο δίκαιο σε μια σχέση εργασίας.

2.3 Εντός ή εκτός απόσπασης - ισχύοντες όροι και προϋποθέσεις απασχόλησης

Οι οδικές εργασίες που δεν συνιστούν κατάσταση απόσπασης διέπονται μόνο από το εργατικό δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση εργασίας. Όπως περιγράφεται λεπτομερέστερα στο παράρτημα 3 των παρουσών οδηγιών, ο κανονισμός Ρώμη I καθορίζει ποιο εθνικό δίκαιο είναι εφαρμοστέο στη σχέση εργασίας. Κατ' αρχήν, μια ρήτρα επιλογής δικαίου στη σύμβαση εργασίας θα υποδεικνύει το εφαρμοστέο δίκαιο. Το δίκαιο αυτό αναφέρεται στη δήλωση απόσπασης στη γραμμή γ.7 (βλ. Κουτί 3 - Παράδειγμα δήλωσης απόσπασης). Ελλείψει τέτοιας ρητής επιλογής δικαίου, στη σύμβαση εργασίας εφαρμόζεται ο συνήθης τόπος εργασίας του οδηγού. Σε κάθε περίπτωση, η επιλογή δικαίου δεν μπορεί να παρεκκλίνει από τις υποχρεωτικές διατάξεις του συνήθους τόπου εργασίας των οδηγών.

Σε περίπτωση που η επιχείρηση οδικών μεταφορών συνιστά κατάσταση απόσπασης, το κράτος μέλος υποδοχής υποχρεούται να εφαρμόζει έναν βασικό κατάλογο κανόνων απασχόλησης στους αποσπασμένους οδηγούς κατά τη διάρκεια της απόσπασής τους, πέραν του δικαίου που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη σύμβαση εργασίας.

Ο πυρήνας των κανόνων που πρέπει να εγγυάται το κράτος μέλος υποδοχής καλύπτει βασικές πτυχές της σχέσης εργασίας, συμπεριλαμβανομένων της αμοιβής, του χρόνου εργασίας, της

υγείας και της ασφάλειας και των επιδομάτων (βλ. Κουτί 1 - Απόσπαση - εφαρμοστέοι όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας υποδοχής).

Στις επόμενες παραγράφους εξετάζονται οι έννοιες της αμοιβής και των αποζημιώσεων, που αποτελούν βασικά στοιχεία της δέσμης αποδοχών των αποσπασμένων εργαζομένων, καθώς και ζητήματα που συνδέονται με τη διάρκεια της απόσπασης.

- Μέγιστες περίοδοι εργασίας και ελάχιστες περίοδοι ανάπαυσης
- Ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών
- Αποδοχές
- Οι όροι για την εκμίσθωση εργαζομένων, ιδίως από επιχειρήσεις προσωρινής απασχόλησης
- Υγεία και ασφάλεια
- Μέτρα προστασίας για έγκυες γυναίκες και νεαρές μητέρες
- Ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών και άλλες διατάξεις για την απαγόρευση των διακρίσεων
- Οι συνθήκες στέγασης των εργαζομένων, όταν αυτές παρέχονται από τον εργοδότη εκτός του κανονικού τόπου εργασίας τους
- Επιδόματα ή επιστροφή δαπανών για ταξίδια, διατροφή και στέγαση.

Κουτί 1 - Απόσπαση - εφαρμοστέοι όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας υποδοχής

2.3.1 Αμοιβές και επιδόματα

Η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους θεσπίζει την αρχή της ίσης αμοιβής τόσο για τους αποσπασμένους όσο και για τους τοπικούς οδηγούς. Τα συστατικά στοιχεία της αμοιβής καθορίζονται αποκλειστικά από το κράτος μέλος υποδοχής.

Κατά τον υπολογισμό και τη σύγκριση του οφειλόμενου στον οδηγό ποσού με το πράγματι καταβληθέν ποσό, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ακαθάριστο ποσό της αμοιβής¹⁶.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια, όλα τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών θα πρέπει να προσδιορίζονται με επαρκείς λεπτομέρειες στη σχετική τεκμηρίωση. Επιδόματα "ειδικά για την απόσπαση"¹⁷ μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό στοιχείο των ποσών που οφείλονται στον αποσπασμένο εργαζόμενο.

2.3.1.1 Υπολογισμός των αποδοχών: επιδόματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ως μέρος των αποδοχών.

Τα επιδόματα, όπως οι ημερήσιες αποζημιώσεις για εργασία στο εξωτερικό, το ύψος των οποίων ποικίλλει ανάλογα με τη διάρκεια της απόσπασης του εργαζομένου, ή για τη μεταφορά ορισμένων τύπων φορτίου, τα οποία **δεν** καταβάλλονται για την επιστροφή των δαπανών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν λόγω της απόσπασης, όπως οι δαπάνες ταξιδιού, διατροφής και

¹⁶ Αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 2018/957 για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

¹⁷ Αιτιολογικές σκέψεις 19 και 20 της οδηγίας 2018/957 για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

στέγασης, θα πρέπει να θεωρούνται μέρος της αμοιβής¹⁸. Συνεπώς, τα εν λόγω επιδόματα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τη σύγκριση των ακαθάριστων ποσών των αποδοχών.¹⁹

2.3.1.2 Υπολογισμός των αποδοχών: επιδόματα που δεν αποτελούν μέρος των αποδοχών.

Τα ειδικά επιδόματα που αφορούν την απόσπαση δεν θεωρούνται μέρος των αποδοχών, εάν καταβάλλονται για την επιστροφή των δαπανών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν λόγω της απόσπασης, όπως τα έξοδα ταξιδιού, διατροφής και διαμονής. Τα έξοδα αυτά πρέπει να καταβάλλονται από τον εργοδότη επιπλέον της αμοιβής. Συνεπώς, τα έξοδα αυτά δεν μπορούν να αφαιρεθούν από την αμοιβή που καταβάλλεται στον εργαζόμενο²⁰. Η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους εκφράζει την αρχή ότι τα εν λόγω έξοδα πρέπει να υποστηρίζονται από τον εργοδότη σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή/και πρακτική που εφαρμόζεται στη σχέση εργασίας.

Όταν οι όροι και οι προϋποθέσεις απασχόλησης που ισχύουν για τη σχέση εργασίας δεν καθορίζουν εάν και, εάν ναι, ποια στοιχεία του επιδόματος που αφορά ειδικά την απόσπαση καταβάλλονται ως επιστροφή των δαπανών που πράγματι πραγματοποιήθηκαν λόγω της απόσπασης ή αποτελούν μέρος της αμοιβής, τότε ολόκληρο το επίδομα θεωρείται ότι καταβάλλεται ως επιστροφή των δαπανών²¹.

2.3.1.3 Επιδόματα ή επιστροφή δαπανών για την κάλυψη των εξόδων ταξιδιού, διατροφής και στέγασης των εργαζομένων που βρίσκονται εκτός κατοικίας για επαγγελματικούς λόγους κατά τη διάρκεια της απόσπασης στο κράτος μέλος υποδοχής

Ο αποσπασμένος εργαζόμενος ο οποίος, κατά τη διάρκεια της απόσπασης, υποχρεούται να ταξιδεύει από και προς τον κανονικό τόπο εργασίας στο κράτος μέλος υποδοχής ή αποστέλλεται προσωρινά από τον εργοδότη από τον κανονικό τόπο εργασίας σε άλλο τόπο εργασίας εντός του κράτους μέλους υποδοχής, δικαιούται κάθε επίδομα ή επιστροφή εξόδων για την κάλυψη των εξόδων ταξιδιού, διατροφής και διαμονής των εργαζομένων που βρίσκονται εκτός κατοικίας για επαγγελματικούς λόγους, εφόσον προβλέπεται για τους ημεδαπούς εργαζομένους, στο κράτος μέλος υποδοχής²². Αυτό σημαίνει ότι η διάταξη αυτή ισχύει για τους αποσπασμένους εργαζομένους στο βαθμό που ισχύει για τους ημεδαπούς εργαζομένους στο κράτος μέλος υποδοχής. Συνεπώς, εάν υπάρχει τέτοια πρόβλεψη στο κράτος μέλος υποδοχής, τότε η επιστροφή των εν λόγω δαπανών πρέπει να προστεθεί στην αμοιβή, όπως εξηγείται στο τμήμα 2.3.1.2 ανωτέρω.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κατ' αρχήν, τα δικαιώματα που καθορίζονται στο τμήμα **2.3.1.3** ισχύουν για τους αποσπασμένους οδηγούς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057. Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις, καταστάσεις στις οποίες οι εν λόγω οδηγοί θα

¹⁸ C-428/19 Rapidsped της 8ης Ιουλίου 2021.

¹⁹ Αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 2018/957.

²⁰ Αιτιολογική σκέψη 18, 19 και άρθρο 1.2 γ) της οδηγίας 2018/957 για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

²¹ Αιτιολογική σκέψη 20 και άρθρο 3. 7 της οδηγίας 96/71.

²² Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2019), *Πρακτικός οδηγός για την απόσπαση*, σ. 24.

μπορούσαν να επωφεληθούν από τα εν λόγω επιδόματα μπορεί να προκύψουν μόνο κατ' εξαίρεση.

2.3.2 Υπολογισμός της διάρκειας απόσπασης

Η *lex specialis* διευκρινίζει ότι για τον υπολογισμό της διάρκειας μιας κατάστασης απόσπασης, η απόσπαση θα πρέπει να θεωρείται ότι λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείπει το κράτος μέλος υποδοχής στο πλαίσιο της εκτέλεσης της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών²³. Ωστόσο, το ειδικό νομοθέτημα δεν διευκρινίζει από ποια στιγμή θα πρέπει να θεωρείται ότι αρχίζει η περίοδος απόσπασης.

Η ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, με την υποστήριξη της Νομικής Υπηρεσίας της Επιτροπής της ΕΕ, συνέταξε ένα έγγραφο ερωτήσεων και απαντήσεων που παρέχει καθοδήγηση σχετικά με το πότε αρχίζουν οι καταστάσεις απόσπασης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Οι πίνακες που περιέχονται στα παραρτήματα 1 και 2 (που παρουσιάζουν μια απλουστευμένη επεξήγηση των κανόνων, εξηγώντας ποιες πράξεις εμπίπτουν και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της *lex specialis*, καθώς και πότε αρχίζει και πότε τελειώνει η απόσπαση) βασίζονται σε αυτές τις ερωτήσεις και απαντήσεις.

Συνοπτικά

Οι ισχύουσες συνθήκες απασχόλησης μπορεί να μην είναι πάντα δυνατό να διαπιστωθούν κατά τη διάρκεια των οδικών επιθεωρήσεων. Ωστόσο, οι οδικές επιθεωρήσεις μπορούν να είναι χρήσιμες για τον εντοπισμό πραγματικών αποκλίσεων, οι οποίες στη συνέχεια θα αποτελέσουν τη βάση για περαιτέρω ελέγχους.

2.4 Άλλες περιπτώσεις

2.4.1 Οδηγοί που προσλαμβάνονται μέσω γραφείων προσωρινής εργασίας

Οι ειδικοί κανόνες σχετικά με την απόσπαση οδηγών που περιέχονται στο *lex specialis* εφαρμόζονται αποκλειστικά στους οδηγούς που απασχολούνται απευθείας από εταιρεία η οποία αποσπά τους οδηγούς σε άλλο κράτος μέλος για λογαριασμό της και υπό την καθοδήγησή της²⁴. Οι οδηγοί που προσλαμβάνονται από γραφεία προσωρινής απασχόλησης δεν καλύπτονται από το *lex specialis*. Συνεπώς, καλύπτονται κατ' αρχήν από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους όταν πραγματοποιούν οποιοδήποτε διασυνοριακό ταξίδι.

Παράδειγμα: ένα γραφείο προσωρινής απασχόλησης παρέχει έναν οδηγό σε ισπανική επιχείρηση με σκοπό την παράδοση ενός πλήρους φορτηγού με εμπορεύματα από την Ισπανία

²³ Άρθρο 1.8

²⁴ Βλέπε άρθρο 1.2 της οδηγίας 2020/1057 και άρθρο 1.3α της οδηγίας 96/71.

στην Πορτογαλία. Ενώ το φορτηγό ανήκει στην ισπανική επιχείρηση, ο οδηγός απασχολείται απευθείας από το γραφείο προσωρινής απασχόλησης. Η *lex specialis* δεν εφαρμόζεται και ολόκληρο το ταξίδι διέπεται από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους.

2.4.2 Ενδοεταιρική μεταφορά

Το *lex specialis* δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς που ο εργοδότης τους έχει αναθέσει να εργαστούν για μια οντότητα που βρίσκεται σε διαφορετικό κράτος μέλος αλλά ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών. Οι καταστάσεις αυτές διέπονται αποκλειστικά από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους.

Παράδειγμα: Μια σλοβακική θυγατρική αναθέτει τους οδηγούς της στα κεντρικά γραφεία που βρίσκονται στις Κάτω Χώρες. Ο σλοβακικός εργοδότης και η ολλανδική εταιρεία-χρήστης ανήκουν στον ίδιο όμιλο εταιρειών. Η *lex specialis* δεν εφαρμόζεται και η κατάσταση αυτή διέπεται από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους.

2.4.3 Πράξεις με τρίτες χώρες

Η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους ορίζει ότι οι επιχειρήσεις εκτός ΕΕ δεν πρέπει να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις της ΕΕ²⁵. Το εθνικό δίκαιο ή/και μια διμερής συμφωνία μεταξύ ενός μεμονωμένου κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας μπορεί να επιτρέπει σε φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών να διεξάγουν εργασίες στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν εφαρμόζεται ούτε η *lex specialis* ούτε η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους. Η εφαρμογή και των δύο μέσων προϋποθέτει πράγματι ότι ο φορέας εκμετάλλευσης είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος της ΕΕ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις που ισχύουν για τον φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας θα διέπονται από το περιεχόμενο της διμερούς συμφωνίας ή/και από την εθνική νομοθεσία. Η εθνική νομοθεσία μπορεί επίσης να επιβάλλει διοικητικές απαιτήσεις στους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών (π.χ. υποβολή δήλωσης αποστολής μέσω εθνικών συστημάτων).

Ενδέχεται επίσης μια εταιρεία με έδρα την ΕΕ να προσλαμβάνει οδηγούς από τρίτες χώρες για να εκτελούν καθήκοντα εντός της Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, η ιθαγένεια του εργαζομένου δεν έχει καμία επίπτωση στους ισχύοντες όρους και προϋποθέσεις απασχόλησης. Από τη στιγμή που ο οδηγός από τρίτη χώρα έχει νόμιμη άδεια να εκτελεί εργασία στην Ένωση, οι κανόνες που περιγράφονται στην παρούσα καθοδήγηση εφαρμόζονται χωρίς καμία διάκριση επειδή ο οδηγός απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στην ΕΕ.

2.4.4 Αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί

Η *lex specialis* και η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους ισχύουν μόνο για τους μισθωτούς. Ένας αυτοαπασχολούμενος εργαζόμενος θα πρέπει να θεωρείται ανεξάρτητος

²⁵ Άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας για τους αποσπασμένους εργαζομένους.

εργολάβος, ο οποίος δεν εμπίπτει στην προστασία των κανόνων περί απόσπασης και του οποίου η ελευθερία επιλογής των εφαρμοστέων νομικών καθεστώτων είναι υψίστης σημασίας.

Οι φορείς εκμετάλλευσης μπορεί να βασίζονται καταχρηστικά στην εικονική αυτοαπασχόληση για να παρακάμψουν τις ευθύνες τους ως εργοδότες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη διασφάλιση ότι ο αυτοαπασχολούμενος οδηγός είναι γνήσιος ανεξάρτητος εργολάβος.

Η εκτελεστική οδηγία για την απόσπαση απαιτεί από τις δημόσιες αρχές, μέσω της χρήσης του IMI, να αξιολογούν τα σχετικά γεγονότα πέραν της επίσημης συμφωνίας που συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών, συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης της εργασίας, της υποταγής και της αμοιβής του εργαζομένου²⁶.

Το ΔΕΕ θεωρεί επίσης ότι ένα σύνολο "αντικειμενικών κριτηρίων" θα πρέπει να καθορίζει κατά πόσον ένας αυτοαπασχολούμενος σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο μπορεί να αντιμετωπιστεί ως μισθωτός για τους σκοπούς της εφαρμογής του δικαίου της ΕΕ.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ουσιώδες χαρακτηριστικό της εργασιακής σχέσης είναι ότι για ορισμένο χρονικό διάστημα ένα πρόσωπο παρέχει υπηρεσίες για λογαριασμό και υπό την καθοδήγηση ενός άλλου προσώπου, ως αντάλλαγμα για τις οποίες λαμβάνει αμοιβή²⁷.

Είναι πλέον καθιερωμένη πρακτική για τον ευρωπαϊό δικαστή να εξετάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Αυτονομία, ιδίως όσον αφορά την ελευθερία επιλογής του χρόνου, του τόπου και του περιεχομένου της εργασίας του.
- Κατά πόσον ο εργαζόμενος μοιράζεται τους εμπορικούς κινδύνους του εργοδότη.
- Αν ο εργαζόμενος αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της επιχείρησης του εργοδότη ή αν εκτελεί καθήκοντα για διάφορους εντολείς.

Συνοπτικά

- Το *lex specialis* εφαρμόζεται αποκλειστικά στους οδηγούς που απασχολούνται απευθείας από εταιρεία η οποία αποσπά τους οδηγούς σε άλλο κράτος μέλος για λογαριασμό της και υπό την καθοδήγησή της. Οι οδηγοί που προσλαμβάνονται από εταιρείες προσωρινής απασχόλησης καλύπτονται από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους. Οι οδηγοί που εκτελούν καθήκοντα σε άλλο κράτος μέλος στο πλαίσιο ενδοεταιρικών μεταφορών καλύπτονται επίσης από την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους.
- Οι όροι και οι προϋποθέσεις που ισχύουν για τον φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας (εκτός ΕΕ) διέπονται από το περιεχόμενο του εθνικού δικαίου ή/και από οποιαδήποτε διμερή συμφωνία που έχει υπογραφεί με την τρίτη χώρα (εκτός ΕΕ). Ωστόσο, οι φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών δεν μπορούν να έχουν ευνοϊκότερους όρους από τους φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ.

²⁶ Άρθρο 4.5 Οδηγία 2014/64

²⁷ Βλέπε για παράδειγμα *FNV Kunst C-413/13* της 4.12.2014, παράγραφος 34.

- Όσον αφορά τις επιχειρήσεις της ΕΕ, η εθνικότητα του οδηγού δεν έχει σημασία. Το γεγονός ότι ένας οδηγός τρίτης χώρας εργάζεται νόμιμα στο έδαφος της ΕΕ τον/την εντάσσει στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της ΕΕ.
- *H lex specialis* και η οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους ισχύουν μόνο για τους μισθωτούς. Ωστόσο, οι φορείς επιβολής της νομοθεσίας θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή όταν οι οδηγοί ισχυρίζονται ότι είναι αυτοαπασχολούμενοι και να εξακριβώνουν αν η "αυτοαπασχόληση" δεν χρησιμοποιείται για να παρακάμψουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το *lex specialis* ή την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους. Ορισμένοι παράγοντες που μπορεί να υποδηλώνουν σχέση εξαρτημένης εργασίας περιλαμβάνουν την αυτονομία που διαθέτει ο οδηγός, το κατά πόσον ο οδηγός μοιράζεται τους εμπορικούς κινδύνους του εργοδότη και το κατά πόσον ο οδηγός εκτελεί καθήκοντα για διάφορους εντολείς.

3. Εφαρμογή των κανόνων

Στο παρόν μέρος του εγγράφου παρουσιάζονται συστάσεις για τις οδικές επιθεωρήσεις και τους ελέγχους του συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI). Προτείνεται να διασφαλιστεί η συνέχεια μεταξύ των οδικών επιθεωρήσεων και των ελέγχων του IMI, έτσι ώστε οι καταστάσεις απόσπασης και οι υποψίες κατάχρησης που εντοπίζονται σε μια οδική επιθεώρηση να διερευνώνται στη συνέχεια σε μεγαλύτερο βάθος. Οι υποψίες για κατάχρηση μπορούν να λάβουν τη μορφή "κόκκινων σημαιών" τις οποίες οι υπεύθυνοι για την επιβολή της οδικής κυκλοφορίας θα μπορούσαν να κοινοποιήσουν στους συναδέλφους τους που είναι υπεύθυνοι για τους ελέγχους του IMI.

Οι έλεγχοι του IMI θα πρέπει επίσης να πραγματοποιούνται ελλείψει οδικών επιθεωρήσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τον σημαντικό αριθμό δηλώσεων απόσπασης που καταχωρίζονται κάθε μήνα στο σύστημα IMI, η παρούσα καθοδήγηση προτείνει μια παρόμοια προσέγγιση φιλτραρίσματος - με βάση τις ίδιες κόκκινες σημαιές - για την αποτελεσματική στόχευση των ελέγχων.

3.1 Διοικητικοί κανόνες και μέτρα ελέγχου

Η *lex specialis* προβλέπει τους ακόλουθους διοικητικούς κανόνες και μέτρα ελέγχου για την επιβολή των κανόνων ανάρτησης κατά τη διάρκεια των οδικών ελέγχων και των ελέγχων IMI, καθώς και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις:

- Το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, οι οδικοί φορείς πρέπει να υποβάλλουν δήλωση απόσπασης, η οποία περιέχει βασικές πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό και την απόσπαση. Η δήλωση αυτή υποβάλλεται μέσω της πύλης δήλωσης απόσπασης οδικών μεταφορών (εφεξής "ΔΑΑΜ")²⁸. Η RTPD είναι μια πολύγλωσση δημόσια διεπαφή που συνδέεται με το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (εφεξής "IMI").
- Κατά τη διάρκεια της απόσπασης, ενδέχεται να πραγματοποιηθούν οδικοί έλεγχοι. Οι ελεγκτές οδικής κυκλοφορίας μπορούν να ζητούν μόνο τρία έγγραφα για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες απόσπασης: αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης που υποβάλλεται στο RTPD, δελτία αποστολής ή ισοδύναμα αποδεικτικά στοιχεία και αρχεία ταχογράφου. Οι τροχονόμοι έχουν στη διάθεσή τους ένα εργαλείο "σάρωσης στο δρόμο" που τους επιτρέπει να ελέγχουν την εγκυρότητα της δήλωσης απόσπασης. Η ακόλουθη ενότητα 3.2 παρέχει ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο χρήσης αυτού του εργαλείου και τις πληροφορίες που περιέχονται στα έγγραφα αυτά.
- Μετά το πέρας της περιόδου αποστολής, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής μπορούν να αποφασίσουν να ζητήσουν πρόσθετες πληροφορίες. Ο φορέας εκμετάλλευσης έχει προθεσμία 8 εβδομάδων για να συμμορφωθεί με αυτά τα αιτήματα για πρόσθετα έγγραφα, τα οποία πρέπει να υποβληθούν μέσω της RTPD. Η επόμενη ενότητα 3.3 ασχολείται λεπτομερέστερα με αυτές τις επιθεωρήσεις του IMI. Εάν μια οδική επιθεώρηση έχει αποδείξει μια κατάσταση απόσπασης την οποία ο φορέας

²⁸ Η ΕΤΑΔ είναι προσβάσιμη στον παρόντα δικτυακό τόπο: [Οδικές Μεταφορές - Δήλωση Αποστολής](#).

εκμετάλλευσης δεν έχει δηλώσει στο RTPD, οι αρχές επιβολής θα πρέπει να χρησιμοποιούν τη γενική ενότητα απόσπασης εργαζομένων για να ζητήσουν περαιτέρω πληροφορίες. Η ενότητα οδικών μεταφορών που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των συνθηκών εγκατάστασης μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί.

- Μετά το πέρας της περιόδου των 8 εβδομάδων, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν συμμορφωθεί με το αίτημα για περισσότερες πληροφορίες, το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών της χώρας εγκατάστασης του φορέα εκμετάλλευσης. Για το σκοπό αυτό, οι αρχές του εν λόγω κράτους μέλους καταγωγής έχουν πρόσβαση στη δήλωση και σε άλλες πληροφορίες που υποβάλλει ο φορέας εκμετάλλευσης στην ΠΕΕΠ. Πρόσθετες αρχές για την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ του κράτους μέλους υποδοχής και του κράτους μέλους εγκατάστασης καθορίζονται στην οδηγία για την επιβολή της απόσπασης με σκοπό τη διευκόλυνση της εφαρμογής, της εφαρμογής και της επιβολής των κανόνων απόσπασης²⁹. Η συνεργασία μεταξύ των διαφόρων αρχών περιγράφεται στην ενότητα 3.4.

Συνοπτικά

Υπάρχουν τρία βασικά εργαλεία για τον έλεγχο της απόσπασης των οδηγών στο δρόμο:

1. Μια δημόσια διεπαφή (πύλη RTPD) - που προορίζεται για εταιρείες
 2. Εφαρμογή "Σάρωση στο δρόμο" - για χρήση από τις αρχές στην άκρη του δρόμου
 3. Το IMI (Σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά) - για χρήση από τις αρχές
- Οι εταιρείες πρέπει να υποβάλλουν τυποποιημένες δηλώσεις απόσπασης μέσω της δημόσιας διεπαφής το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης.
 - Οι αρχές στην άκρη του δρόμου (στα κράτη μέλη υποδοχής) ελέγχουν τις δηλώσεις απόσπασης με σάρωση του κωδικού QR της δήλωσης απόσπασης. Μπορούν επίσης να ζητήσουν περιορισμένο αριθμό εγγράφων.
 - Οι αρχές που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο του IMI στα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν να ζητήσουν πρόσθετα έγγραφα απευθείας από την εταιρεία (συμπεριλαμβανομένων των αρχείων ταχογράφου, των εκκαθαριστικών σημειωμάτων, των συμβάσεων εργασίας).
 - Οι αρχές που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο του IMI στα κράτη μέλη καταγωγής μπορούν να λαμβάνουν αιτήματα συνδρομής από τις αρχές των κρατών μελών υποδοχής, όταν η εταιρεία δεν συνεργάζεται με τις αρχές υποδοχής.
 - Θα πρέπει να δημιουργηθούν διάλογοι αμοιβαίας επικοινωνίας μεταξύ όλων των εθνικών αρχών με σκοπό τη διασφάλιση της στοχευμένης και αποτελεσματικής επιβολής.

Οι ενεργοί διάλογοι επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων επιβολής βοηθούν στην εξασφάλιση πιο στοχευμένης και αποτελεσματικής επιβολής.

²⁹ Άρθρα 6 και 7 της οδηγίας 2014/67 σχετικά με την επιβολή της απόσπασης.

Μια συνέχεια μεταξύ των αρχών οδικής επιθεώρησης και ΙΜΙ θα αποδεικνυόταν χρήσιμη για:

- να διασφαλίζει ότι μια υποψία κακοποίησης που εντοπίζεται στην οδό διερευνάται εν συνεχεία σε μεγαλύτερο βάθος μέσω κατάλληλων ελέγχων ΙΜΙ.
- σε περίπτωση που διαπιστωθεί κατάσταση απόσπασης κατά τη διάρκεια οδικής επιθεώρησης, να παρακολουθείτε τους ελέγχους για να διασφαλίσετε ότι ο οδηγός προστατεύεται επαρκώς από τα πρότυπα της χώρας υποδοχής, συμπεριλαμβανομένου του σωστού ποσού αμοιβής.

Η ενεργός συνεργασία μεταξύ των αρχών οδικών μεταφορών και των αρχών που είναι αρμόδιες για την ενότητα "Απόσπαση εργαζομένων" θα αποδεικνυόταν χρήσιμη για:

- να τηρούν αρχείο και, κατά περίπτωση, να διερευνούν τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών σε περίπτωση απουσίας δηλώσεων απόσπασης, όταν υπάρχουν υποψίες ότι η επιχείρηση αποστέλλει,
- να επαληθεύει το εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση εργασίας (λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, τον τόπο συνήθους εργασίας και το καθεστώς απασχόλησης).

Οι αρμόδιες αρχές του ΙΜΙ μπορεί να λειτουργούν σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Το ΙΜΙ περιλαμβάνει επίσης συντονιστές ΙΜΙ, οι οποίοι μπορεί να διαδραματίζουν συντονιστικό ρόλο σε σχέση με τις ροές εργασίας του ΙΜΙ.³⁰

Κομτί 2 - Η σημασία των διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου

3.2 Οδικές επιθεωρήσεις

3.2.1 Στόχος

Όσον αφορά το *lex specialis*, η κεντρική πτυχή ενός οδικού ελέγχου είναι η εξακρίβωση της ύπαρξης έγκυρων δηλώσεων απόσπασης με σκοπό την ενεργοποίηση και την καθοδήγηση των επακόλουθων μέτρων επιβολής.

Οι οδικές επιθεωρήσεις μπορούν επίσης να αποτελέσουν σημαντικά μέσα έγκαιρης ανίχνευσης. Σε περίπτωση που εντοπιστεί κατάσταση απόσπασης κατά τη διάρκεια οδικής επιθεώρησης, μπορούν να πραγματοποιηθούν επακόλουθοι έλεγχοι μέσω της διεπαφής ΙΜΙ για να διασφαλιστεί ότι ο οδηγός προστατεύεται επαρκώς από τα πρότυπα της χώρας υποδοχής και ότι λαμβάνει το σωστό ποσό αμοιβής.

Σε περίπτωση που μια επιχείρηση οδικών μεταφορών δεν αποτελεί κατάσταση απόσπασης, είναι δυνατόν η επιχείρηση να μην εμφανίζεται στην ενότητα απόσπασης οδικών μεταφορών του ΙΜΙ. Αυτή η απουσία εγγραφής δεν αποκλείει από μόνη της περαιτέρω επιθεωρήσεις του ΙΜΙ μέσω των γενικών ενοτήτων απόσπασης εργαζομένων και των όρων εγκατάστασης (βλ. *τμήμα 3.3* κατωτέρω).

³⁰ Βλέπε *τμήμα 2.3* του [συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά \(ΙΜΙ\) - Εγχειρίδιο χρήστη - Ενημέρωση 2012 \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0012&from=doctrines)

3.2.2 Έγγραφα που πρέπει να ζητηθούν και τι πρέπει να αναζητήσετε

Μέχρι τις 2 Φεβρουαρίου 2022, τα κράτη μέλη εφαρμόζαν διαφορετικούς κανόνες σχετικά με τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου. Με την εφαρμογή της *lex specialis* στην εθνική νομοθεσία, ένα σύνολο μέτρων εφαρμόζεται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ένωση.

Κατά τη διάρκεια των οδικών ελέγχων, οι ελεγκτές μπορούν να ζητούν μόνο τρία είδη εγγράφων για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες απόσπασης:

- αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης,
- το(τα) δελτίο(α) αποστολής, και
- αρχεία ταχογράφου.

Οι εταιρείες έχουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους τα ανωτέρω έγγραφα και ο οδηγός υποχρεούται να τα θέτει στη διάθεσή τους όταν του ζητηθεί από όργανο επιβολής της νομοθεσίας.

3.2.2.1 Δήλωση ανάρτησης

Περιγραφή

Για τις μεταφορές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης σύμφωνα με το *lex specialis*, οι οδικοί φορείς πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αποσπασμένοι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης που υποβάλλεται μέσω του RTPD. Το αντίγραφο μπορεί να είναι είτε σε έντυπη είτε σε ηλεκτρονική μορφή.


Όλες οι δηλώσεις απόσπασης που υποβάλλονται μέσω του RTPD δημιουργούνται με έναν ατομικό κωδικό QR, τον οποίο ο ελεγκτής πρέπει να σαρώσει για να ελέγξει τη γνησιότητα και την εγκυρότητα της δήλωσης.

Όπως απεικονίζεται στο ακόλουθο πλαίσιο 3, μια πλήρης δήλωση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Την ταυτότητα του φορέα εκμετάλλευσης, τουλάχιστον με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας, εφόσον είναι διαθέσιμος.
- Τα στοιχεία επικοινωνίας ενός διαχειριστή μεταφορών ή άλλου προσώπου επαφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης για σκοπούς περαιτέρω επικοινωνίας.
- Την ταυτότητα του οδηγού, τη διεύθυνση κατοικίας του και τον αριθμό της άδειας οδήγησης. Το RTPD επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης να συμπληρώνουν πρόσθετες πληροφορίες. Αν και οι πληροφορίες αυτές δεν είναι υποχρεωτικές, οι αρχές οδικής κυκλοφορίας θα πρέπει να ελέγχουν τα πρόσθετα αυτά στοιχεία, εφόσον είναι διαθέσιμα.
- Την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας και το εφαρμοστέο δίκαιο.
- Η προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης.

- Οι πινακίδες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- Αν οι υπηρεσίες μεταφοράς που εκτελούνται είναι μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting Netherlands

a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022

a.3 Type of operation(s) International carriage
Cabotage operations

a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

Company information

e.1 Name Greenhorse

e.2 Email Address pietri.vercheval@ec.europa.eu

e.4 National company register number GH2022

e.6 Country of registration Belgium

e.7 Address Grand Place
1000
bruxelles
Belgium

Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77

b.2 Last update 04/08/2022 15:20

b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse

f.2 Email Address pietri.vercheval@ec.europa.eu

f.3 Phone number +32494444444

f.4 Professional Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Driver Information

c.1 Name xx xx

c.3 Driving licence xx

c.5 Address of residence xx
xx
xx
Belgium

c.6 Start date of employment contract 01/08/2022

c.7 Applicable law Belgium
employment contract

Contact Person

g.1 Name peter greenhorse

g.2 Email Address pietri.vercheval@ec.europa.eu

g.3 Phone number +32494444444

g.4 Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card

d.2 Number xx

d.5 Issuing country Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

xx

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Κουτί 3 - Παράδειγμα δήλωσης απόσπασης

Σκοπός

Σκοπός της έγκυρης δήλωσης απόσπασης είναι να διασφαλιστεί ότι η εταιρεία και ο οδηγός είναι δεόντως εγγεγραμμένοι στα αρχεία της χώρας υποδοχής, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει μεταγενέστερους και πιο εμπειριστατωμένους ελέγχους. Επιπλέον, μια γρήγορη αξιολόγηση των πληροφοριών που περιέχονται στη δήλωση θα βοηθήσει τον υπεύθυνο οδικής επιβολής να σχηματίσει εντύπωση για πιθανή κατάχρηση ή καταστρατήγηση των

εφαρμοστέων κανόνων απόσπασης και των σχετικών κανόνων. Σε αυτή τη βάση, οι ασυμφωνίες και οι κόκκινες σημαίες μπορούν να κοινοποιηθούν στις αρμόδιες αρχές του ΙΜΙ για περαιτέρω ελέγχους. Όπως περιγράφεται στην ενότητα 3.2.3 κατωτέρω, οι κόκκινες σημαίες που δικαιολογούν πιο εμπεριστατωμένους ελέγχους καλύπτουν την απουσία, την ακυρότητα ή την ασυνέπεια εγγράφων και την προφανή ασυμφωνία μεταξύ του συνήθους τύπου εργασίας και του εφαρμοστέου δικαίου στη σύμβαση εργασίας.

Σάρωση στο δρόμο

Οι δηλώσεις ανάρτησης δημιουργούνται με έναν ατομικό κωδικό QR, τον οποίο πρέπει να ελέγχουν οι οδικές αρχές για να αξιολογούν την εγκυρότητα του εγγράφου. Ο έλεγχος γίνεται μέσω της εφαρμογής "σάρωση στο δρόμο". Η εφαρμογή αυτή είναι διαθέσιμη και στις 24 γλώσσες. Η εφαρμογή δεν απαιτεί έλεγχο ταυτότητας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε κινητή συσκευή με σύνδεση στο Διαδίκτυο και λειτουργική κάμερα.

Κατά τη σάρωση του κωδικού QR με την εφαρμογή "σάρωση στο δρόμο", η κινητή συσκευή ανακτά από το RTPD τη δήλωση απόσπασης που υπέβαλε ο φορέας εκμετάλλευσης. Οι αρχές οδικής κυκλοφορίας μπορούν στη συνέχεια να ελέγξουν εάν οι πληροφορίες στο αντίγραφο της δήλωσης που παρέδωσε ο οδηγός είναι ίδιες με την τελευταία έκδοση που υποβλήθηκε μέσω του RTPD.

Κατά τη σάρωση των δηλώσεων ανάρτησης, μπορεί να προκύψουν τρεις καταστάσεις:

- i. Όλες οι πληροφορίες που εμφανίζονται στην κινητή συσκευή είναι πανομοιότυπες με τις πληροφορίες που εμφανίζονται στο έγγραφο που παραδίδει ο οδηγός. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι η δήλωση αποστολής είναι έγκυρη.
- ii. Οι πληροφορίες που εμφανίζονται στην κινητή συσκευή δεν ταυτίζονται με το έγγραφο που παραδίδει ο οδηγός. Το έγγραφο αυτό είναι πιθανότατα ξεπερασμένο. Οι οδικές αρχές μπορούν να δουν στη συσκευή τους την ημερομηνία της τελευταίας ενημέρωσης της δήλωσης απόσπασης.
- iii. Η αίτηση καθιστά σαφές ότι η δήλωση δεν μπορεί να βρεθεί στο ΙΜΙ. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι το έγγραφο που παρέδωσε ο οδηγός είναι πλαστό.

Μπορείτε να παρακολουθήσετε μια ενότητα κατάρτισης για την πρόθεση των ελεγκτών οδικής ασφάλειας ακολουθώντας αυτόν τον σύνδεσμο: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.

Σάρωση στο δρόμο βήμα προς βήμα

Βήμα 1. Πρόσβαση στην εφαρμογή



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Βήμα 2. Σάρωση της δήλωσης απόσπασης



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1c94716e-3095-432a-819b-6a1578c2d48464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Βήμα 3. Επανεξέταση της δήλωσης

- Έγκυρη δήλωση (ταυτόσημες πληροφορίες με τη δήλωση απόσπασης)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

Posting information

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Employment contract

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

Company details

Name **Transport and co**

Community licence number **BE1258-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

Transport manager

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Contact person

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Δήλωση που έχει λήξει

← Back to scan

Declaration number: **13644813.708_4658-a962-427fad6cfcc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE12/58-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪
Company address
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Κουτί 4 Σάρωση στο δρόμο βήμα προς βήμα

3.2.2.2 Δελτία αποστολής ή ισοδύναμα αποδεικτικά στοιχεία

Περιγραφή

Οι οδηγοί πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους αποδεικτικά στοιχεία ότι η μεταφορά πραγματοποιείται στο κράτος μέλος υποδοχής. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει έγγραφα όπως έντυπη ή ηλεκτρονική φορτωτική (εφεξής "e-CMR") ή ισοδύναμα αποδεικτικά στοιχεία. Τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την εισερχόμενη διεθνή μεταφορά και κάθε διαδοχική μεταφορά ενδομεταφορών που πραγματοποιείται.³¹

Σκοπός

Ένας από τους σκοπούς της ηλεκτρονικής φορτωτικής ή της έντυπης φορτωτικής είναι να υποδεικνύει το είδος της πραγματοποιούμενης πράξης (π.χ. ενδομεταφορές) και επίσης να υποδεικνύει ότι η εν λόγω πράξη είναι πραγματική (π.χ., στην περίπτωση ενδομεταφορών, η φορτωτική μπορεί να υποδεικνύει εάν ακολουθεί διεθνές ταξίδι και εάν δεν υπερβαίνει το μέγιστο ποσό των δραστηριοτήτων που επιτρέπονται στο κράτος μέλος υποδοχής).

Το δελτίο αποστολής μπορεί επίσης να επιταχύνει σημαντικά τον εντοπισμό μιας κατάστασης απόσπασης κατά τη διάρκεια ενός οδικού ελέγχου. Για παράδειγμα, όταν η φορτωτική αναφέρει επιχείρηση ενδομεταφορών, μπορεί να υποτεθεί με ασφάλεια ότι ο οδηγός βρίσκεται σε κατάσταση απόσπασης. Όταν από το δελτίο αποστολής προκύπτει ότι οι ενδομεταφορές είναι παράνομες, ενεργοποιείται μια σειρά άλλων συνεπειών και περαιτέρω ελέγχων³². Για την ωστόσο, ένας οδηγός που εκτελεί παράνομες ενδομεταφορές πρέπει επίσης να θεωρείται αποσπασμένος.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι φορτωτικές μπορεί να είναι σχετικές με την απόσπαση, βλ. την *ενότητα 3.2.4* παρακάτω, όπου περιγράφεται μια αλληλουχία γεγονότων σχετικά με τον τρόπο χρήσης των φορτωτικών για τον προσδιορισμό καταστάσεων απόσπασης.

Συνολικά, η ύπαρξη επιχείρησης ενδομεταφορών δικαιολογεί την κοινοποίηση στις αρχές που είναι αρμόδιες για τις έρευνες του ΙΜΙ, ώστε να ενεργοποιηθούν οι κατάλληλοι έλεγχοι για να εξασφαλιστεί ότι ο οδηγός έχει το σωστό επίπεδο προστασίας κατά τη διάρκεια της απόσπασης.

3.2.2.3 Αρχεία ταχογράφου

Περιγραφή

³¹ Άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού 1072/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στη διεθνή αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών

³² Οι εν λόγω έλεγχοι δεν αντικατοπτρίζονται στο παρόν έγγραφο, καθώς αυτό το έγγραφο επικεντρώνεται κυρίως στην απόσπαση οδηγών.

Τα αρχεία του ταχογράφου παρέχουν επίσης χρήσιμα αποδεικτικά στοιχεία στους φορείς επιβολής της νομοθεσίας για να ελέγχουν αν οι μεταφορές εμπίπτουν ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης. Τα δεδομένα θέσης που καταγράφονται στον ταχογράφο (με τη μορφή κωδικών χώρας των κρατών μελών όπου πραγματοποιήθηκαν οι μεταφορές) μπορούν να είναι πολύ χρήσιμα για το σκοπό αυτό. Για πλήρη περιγραφή των δεδομένων θέσης που καταγράφονται με/από τις διάφορες γενιές και εκδόσεις του ταχογράφου, ανατρέξτε στο σημείωμα καθοδήγησης TRACE 2 για τον έξυπνο ταχογράφο.

Σκοπός

Ενώ τα αρχεία του ταχογράφου έχουν σχεδιαστεί κυρίως για να διασφαλίζουν την εφαρμογή των κανόνων οδήγησης και ανάπαυσης, θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται από τον ελεγκτή οδικής κυκλοφορίας για να τον βοηθούν να διαπιστώσει εάν υπάρχει κατάσταση απόσπασης. Στην ενότητα 3.2.4 που ακολουθεί προτείνεται ένας κατάλογος ελέγχου ερωτήσεων για τον προσδιορισμό της φύσης μιας οδικής λειτουργίας και του κατά πόσον ο οδηγός θα πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος ή όχι. Οι ερωτήσεις περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, την εκτίμηση του πότε και πού αρχίζει και τελειώνει η επιχείρηση. Τα αρχεία του ταχογράφου θα δώσουν τις περισσότερες απαντήσεις σε αυτόν τον κατάλογο ερωτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των καταγραφών της θέσης του οχήματος κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αυτές θα πρέπει να εισάγονται από τον οδηγό κατά τη διάρκεια της λειτουργίας.

3.2.3 Κόκκινες σημαίες

Οι ελεγκτές οδικής ασφάλειας μπορούν να ελέγξουν μόνο έναν περιορισμένο αριθμό εγγράφων και δεδομένων και πρέπει να προχωρούν γρήγορα - ιδίως όταν ελέγχουν τις μεταφορές επιβατών. Απαιτείται επίσης να αξιολογούν τη συμμόρφωση με μια σειρά από διαφορετικούς κανονισμούς και οι κανόνες απόσπασης είναι μια προσθήκη σε αυτόν τον κατάλογο.

Η αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας απαιτεί συχνά τη διενέργεια πληρέστερων ελέγχων μετά την εκτέλεση της οδικής μεταφοράς. Οι πληροφορίες που συλλέγονται από τα τρία έγγραφα που αναφέρονται ανωτέρω (δηλ. 1) δήλωση αποστολής, 2) δελτία αποστολής ή ισοδύναμα αποδεικτικά στοιχεία και 3) αρχεία ταχογράφου) μαζί με τα αποτελέσματα των επαφών με τον οδηγό παρέχουν βασικές ενδείξεις που μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για μεταγενέστερους ελέγχους με άλλες αρχές. Εν όψει αυτού, όταν κρίνεται σκόπιμο, θα πρέπει να διενεργείται πιο εμπεριστατωμένη επιθεώρηση μετά την επιθεώρηση οδικών μεταφορών.

Όταν οι οδικοί έλεγχοι έχουν εντοπίσει μια κατάσταση απόσπασης, δικαιολογούνται έρευνες του ΙΜΙ για να διασφαλιστεί ότι ο αποσπασμένος οδηγός λαμβάνει το σωστό ποσό αμοιβής και ότι προστατεύεται από τα ισχύοντα πρότυπα της χώρας υποδοχής κατά τη διάρκεια της απόσπασης.

Οι τροχονόμοι θα πρέπει επίσης να διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στην ενεργοποίηση πληρέστερων επιθεωρήσεων του ΙΜΙ όποτε έχουν υποψίες καταστρατήγησης ή κατάχρησης. Κατά τη διαβίβαση των σχετικών πληροφοριών που συλλέγονται κατά τη διάρκεια των οδικών επιθεωρήσεων στις αρμόδιες αρχές, οι φορείς επιβολής του ΚΙΜ θα πρέπει ταυτόχρονα να επισημαίνουν πληροφορίες που δικαιολογούν περαιτέρω επιθεωρήσεις. Αυτές οι κόκκινες

σημαίες μπορούν να προκύψουν από την απουσία δήλωσης (όταν έχει εντοπιστεί κατάσταση απόσπασης), από άκυρη δήλωση, από ασυμφωνίες στα έγγραφα που προσκομίζονται κατά τον οδικό έλεγχο, αλλά και από τις εντυπώσεις του οδικού αξιωματικού μετά από αλληλεπίδραση με τον οδηγό.

Συνοπτικά, η συνέχεια μεταξύ των οδικών επιθεωρήσεων και των ελέγχων του ΙΜΙ οδηγεί σε πιο στοχευμένη και αποτελεσματική επιβολή. Όπως περιγράφεται στην επόμενη ενότητα 3.3, θα πρέπει επίσης να επιδιώκεται η ενεργός συνεργασία μεταξύ των αρχών του ΙΜΙ που είναι αρμόδιες για τις οδικές μεταφορές και εκείνων που διαχειρίζονται τη γενική ενότητα "Αποστολή εργαζομένων", ώστε οι κόκκινες σημαίες να φθάνουν στην πλέον κατάλληλη αρχή.

Παραδείγματα κόκκινων σημαιών περιλαμβάνουν:

- Απουσία δήλωσης απόσπασης για μια πράξη μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης: Η δήλωση απόσπασης είναι απαραίτητο μέσο για σκοπούς επιβολής. Συνεπώς, η απουσία της θα πρέπει να ενεργοποιεί περαιτέρω ελέγχους όταν ο φορέας επιβολής έχει διαπιστώσει ότι η πράξη μεταφοράς είναι απόσπαση.
- Άκυρη ή παραποιημένη δήλωση απόσπασης:
 - Απουσία ή μη έγκυρος κωδικός QR.
 - Υποχρεωτικές πληροφορίες που λείπουν από τη δήλωση.
 - Λανθασμένες πληροφορίες που καταγράφονται στη δήλωση.
- Διαφορά μεταξύ του εφαρμοστέου δικαίου στη σύμβαση εργασίας και του συνήθους τύπου εργασίας ή/και κατοικίας του οδηγού:

Ο αποσπασμένος εργαζόμενος είναι ένας εργαζόμενος που εκτελεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα καθήκοντα εκτός της χώρας στην οποία εργάζεται κανονικά. Όπως περιγράφεται στο παράρτημα 3, ο συνήθης τύπος εργασίας μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται στο κράτος μέλος από το οποίο ο οδηγός μεταφέρει συνήθως σημαντικό μέρος της εργασίας του.

Μια προφανής ασυμφωνία μεταξύ, αφενός, του εφαρμοστέου εργατικού δικαίου που αναφέρεται στη γραμμή γ.7 της δήλωσης απόσπασης και, αφετέρου, του συνήθους τύπου εργασίας του οδηγού θα πρέπει να προκαλέσει περαιτέρω έρευνες μέσω των σχετικών ενότητων του ΙΜΙ. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν, για παράδειγμα, να ζητήσουν τη σύμβαση εργασίας ή/και άλλα αρχεία προκειμένου να εξακριβώσουν αν οι πληροφορίες που παρέχονται στη δήλωση απόσπασης είναι σωστές.

- Αντιστοιχία μεταξύ των ημερομηνιών απόσπασης και των ημερομηνιών απασχόλησης
Ο οδικός αξιωματικός μπορεί να παρατηρήσει ότι η σύμβαση εργασίας άρχισε περίπου την ίδια ημερομηνία με την κατάσταση της απόσπασης. Αυτό δικαιολογεί περαιτέρω ελέγχους σχετικά με την ισχύουσα εργατική νομοθεσία και τις σχετικές καταστάσεις απόσπασης . 33

³³ Βλέπε, για παράδειγμα, το άρθρο 4 της οδηγίας 2014/67 για την επιβολή της νομοθεσίας.

Η ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας βρίσκεται στη γραμμή γ.6 της δήλωσης απόσπασης. Η περίοδος απόσπασης αναφέρεται στη γραμμή α.2. Τα αρχεία του ταχογράφου μπορούν επίσης να υποδείξουν έλλειψη δραστηριότητας του οδηγού στη χώρα εγκατάστασης του εργοδότη.

- Ο οδηγός είναι αυτοαπασχολούμενος ή προσλαμβάνεται μέσω εταιρείας προσωρινής απασχόλησης:
Ένας αυτοαπασχολούμενος οδηγός είναι απίθανο να διαθέτει δήλωση απόσπασης. Μια κόκκινη σημαία που κοινοποιείται στις αρμόδιες αρχές του ΙΜΙ, οι οποίες έχουν πρόσβαση στην ενότητα για την απόσπαση, θα ήταν χρήσιμο να ενεργοποιήσει επακόλουθους ελέγχους, ώστε να διασφαλιστεί ότι ο αυτοαπασχολούμενος οδηγός είναι πράγματι γνήσιος ανεξάρτητος εργολάβος.
- Διαφορά μεταξύ δελτίου αποστολής (π.χ. e-CMR) και δεδομένων ταχογράφου.
Μια τέτοια ασυμφωνία θα μπορούσε να προκύψει, για παράδειγμα, εάν ο κωδικός χώρας που δείχνει τη θέση του οχήματος υποδεικνύει διαφορετική χώρα από τη χώρα που αναφέρεται στη φορτωτική.

Μια άλλη ασυμφωνία μπορεί να προκύψει εάν ο ταχογράφος δείχνει περισσότερες λειτουργίες από αυτές που τεκμηριώνει το δελτίο αποστολής. Αυτό μπορεί να αποτελεί ένδειξη καταστρατήγησης των εφαρμοστέων κανόνων απόσπασης.

- Παραβάσεις των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης:
Οι πληροφορίες που συλλέγονται όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη στόχευση εταιρειών για τον έλεγχο των κανόνων απόσπασης. Οι εταιρείες με υψηλή βαθμολογία κινδύνου μπορούν να ελέγχονται συχνότερα και πληρέστερα.

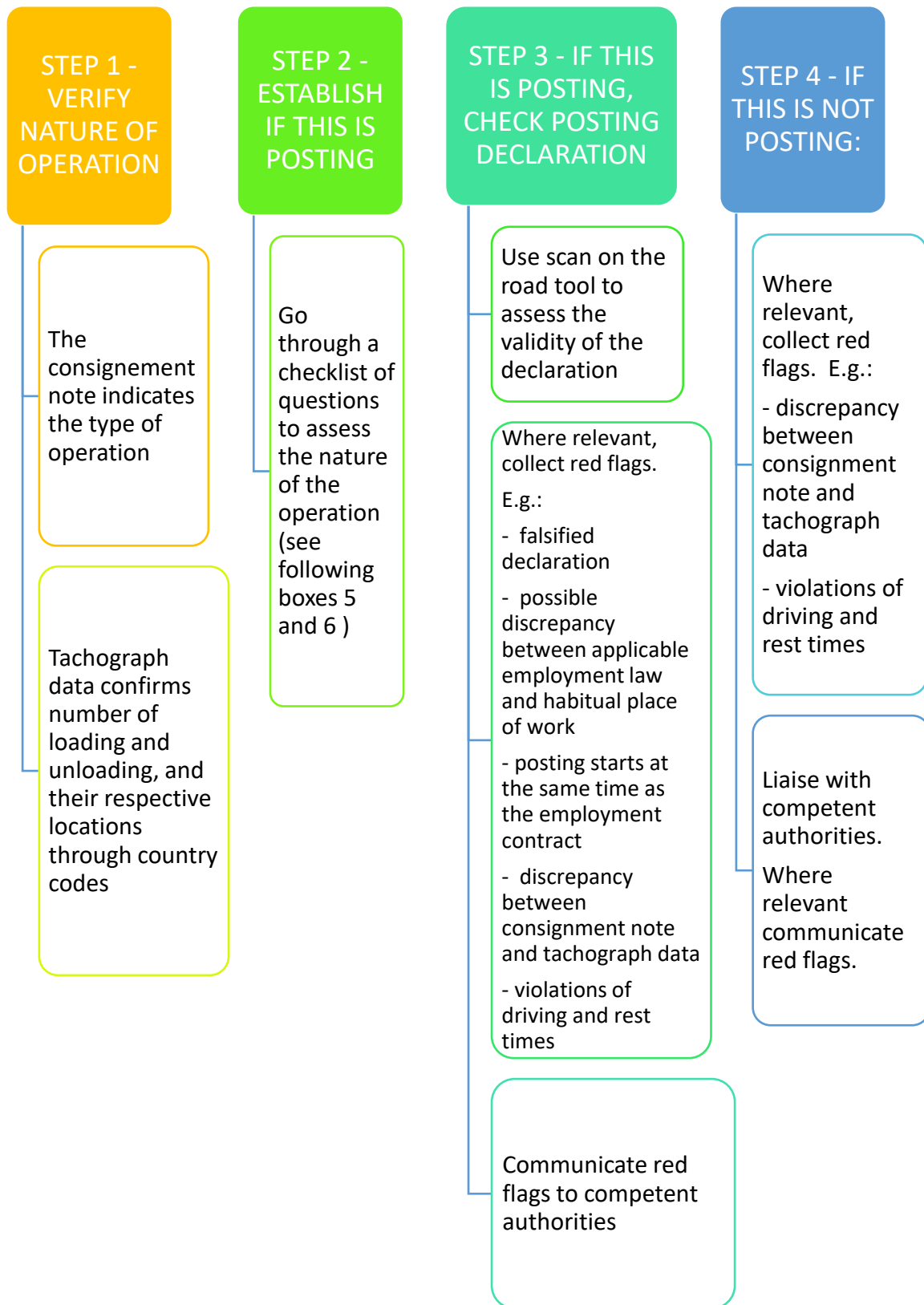
3.2.4 Πιθανοί τρόποι διεξαγωγής οδικών επιθεωρήσεων: .

Τα ακόλουθα Σχήμα 1 Βήμα προς βήμα προσέγγιση των οδικών ελέγχων και συνοδευτικές λίστες ελέγχου ερωτήσεων (Κουτί 5 και Κουτί 6) παρέχουν μια βήμα προς βήμα προσέγγιση για τους οδικούς ελέγχους. Οι υπεύθυνοι οδικής επιβολής θα πρέπει πρώτα να επαληθεύουν τη φύση της επιχείρησης, ιδίως διασταυρώνοντας τις πληροφορίες που περιέχονται στο δελτίο αποστολής με τα δεδομένα του ταχογράφου. Στη συνέχεια θα πρέπει να κατανοήσουν αν η πράξη εμπίπτει ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης. Για το σκοπό αυτό, στα πλαίσια 5 (για τα εμπορεύματα) και 6 (για τους επιβάτες) προτείνεται ένας κατάλογος ερωτήσεων για τον γρήγορο εντοπισμό του κατά πόσον η πράξη συνιστά ή όχι απόσπαση. Εάν η πράξη συνιστά απόσπαση, οι οδικές αρχές θα πρέπει να αναζητήσουν την ύπαρξη δήλωσης απόσπασης και να επαληθεύσουν εάν οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτήν ευθυγραμμίζονται με την κατάσταση απόσπασης. Για όλες τις εργασίες, οι κόκκινες σημαίες θα πρέπει να συλλέγονται κατά περίπτωση και να κοινοποιούνται στην αρμόδια αρχή για περαιτέρω έλεγχο.

Εικόνα 2 και Εικόνα 3 παρέχουν μια εικόνα των διαδοχικών βημάτων για τις αρχές οδικών μεταφορών που ξεκινούν τους ελέγχους τους με έλεγχο ενδομεταφορών. Το πρώτο βήμα συνίσταται στον εντοπισμό μιας κατάστασης καμποτάζ, κυρίως με βάση την ηλεκτρονική ΚΥΑ ή την έντυπη φορτωτική. Εάν επιβεβαιωθεί το καμποτάζ και, επομένως, ισχύουν οι κανόνες απόσπασης, ο υπεύθυνος οδικής επιβολής πρέπει να προχωρήσει στον έλεγχο της εγκυρότητας

των εγγράφων απόσπασης και, κατά περίπτωση, να συλλέξει τις κόκκινες σημαίες και να κοινοποιήσει τις πληροφορίες στην αρμόδια αρχή για μεταγενέστερους ελέγχους.

Εάν δεν πρόκειται για καμποτάζ, το όργανο επιβολής οδικής κυκλοφορίας θα προχωρήσει βήμα προς βήμα για να διαπιστώσει εάν η επιχείρηση απαλλάσσεται δικαίως από την απόσπαση ή όχι. Κατά περίπτωση, οι κόκκινες σημαίες θα πρέπει πάντα να συλλέγονται και να κοινοποιούνται μαζί με άλλες σχετικές πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές.



Σχήμα 1 Βήμα προς βήμα προσέγγιση των οδικών ελέγχων

Αυτός ο κατάλογος ερωτήσεων έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει τον οδικό αξιωματικό να προσδιορίσει αν ισχύουν κανόνες απόσπασης με βάση τη φύση της οδικής μεταφοράς. Προτείνεται να ακολουθήσετε τις ερωτήσεις με τη σειρά που παρουσιάζονται. Όταν όλα τα τετραγωνίδια σε ένα συγκεκριμένο βήμα είναι επιλεγμένα, η πράξη έχει προσδιοριστεί και δεν χρειάζεται να προχωρήσετε στις υπόλοιπες ερωτήσεις.

Βήμα 1: πρόκειται για καμποτάζ;

Αποδεικνύει το δελτίο αποστολής και ο ταχογράφος τις ενδομεταφορές;
(Εάν υπάρχουν περισσότερες λειτουργίες από το νόμιμο ανώτατο όριο, ο οδηγός θα πρέπει να θεωρείται και πάλι ως αναρτημένος)

Βήμα 1α: πρόκειται για διαμετακόμιση;

Περνάει ο οδηγός χωρίς να φορτώσει ή να ξεφορτώσει;

Βήμα 1γ: πρόκειται για απλή διμερή επέμβαση;

- Οδηγεί ο οδηγός προς ή από το κράτος μέλος εγκατάστασης του οδικού φορέα βάσει σύμβασης μεταφοράς;
- Είναι σαφές ότι ο οδηγός δεν έχει ή δεν πρόκειται να ασκήσει δραστηριότητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης κατά τη διάρκεια του εν λόγω ταξιδιού;

Σημείωση: μια απλή διμερής επιχείρηση μπορεί επίσης να αποτελείται από ένα αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος μιας επιχείρησης συνδυασμένων μεταφορών.

Βήμα 1δ: είναι 1+1;

- Οδηγεί ο οδηγός προς ή από το κράτος μέλος εγκατάστασης του οδικού φορέα εκμετάλλευσης;
- Αυτό το διεθνές ταξίδι περιλαμβάνει:
 - ο Μία δραστηριότητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης- Ή
 - ο Μία δραστηριότητα φόρτωσης και μία δραστηριότητα εκφόρτωσης;
- Είναι σαφές ότι ο οδηγός δεν έχει ή δεν πρόκειται να ασκήσει 2 δραστηριότητες στο ίδιο κράτος μέλος;

Βήμα 1δ: είναι 0+2;

- Πραγματοποιεί ο οδηγός ταξίδι επιστροφής προς ή από το κράτος μέλος εγκατάστασης του οδικού φορέα εκμετάλλευσης;
- Είναι σαφές ότι ο οδηγός δεν ανέλαβε ή δεν θα αναλάβει δραστηριότητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης κατά τη διάρκεια μιας από τις διαδρομές (επιστροφής ή αναχώρησης);
- Το άλλο ταξίδι (με επιστροφή ή αναχώρηση) περιλαμβάνει:
 - ο Δύο δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης- Ή
 - ο Δύο δραστηριότητες φόρτωσης και δύο δραστηριότητες εκφόρτωσης;
- Είναι σαφές ότι ο οδηγός δεν έχει ή δεν πρόκειται να ασκήσει περισσότερες από μία δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης στο ίδιο κράτος μέλος;

Κουτί 5 - Κατάλογος ερωτήσεων για τους οδικούς ελέγχους κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων

Βήμα 1: πρόκειται για καμποτάζ;

- Το έντυπο άδειας (για τακτική μεταφορά επιβατών) ή το έντυπο ταξιδιού (για περιστασιακή μεταφορά επιβατών) αποδεικνύει τις ενδομεταφορές;

Βήμα 1α: πρόκειται για διαμετακόμιση;

- Οδηγεί ο οδηγός χωρίς να παίρνει ή να αφήνει επιβάτες;

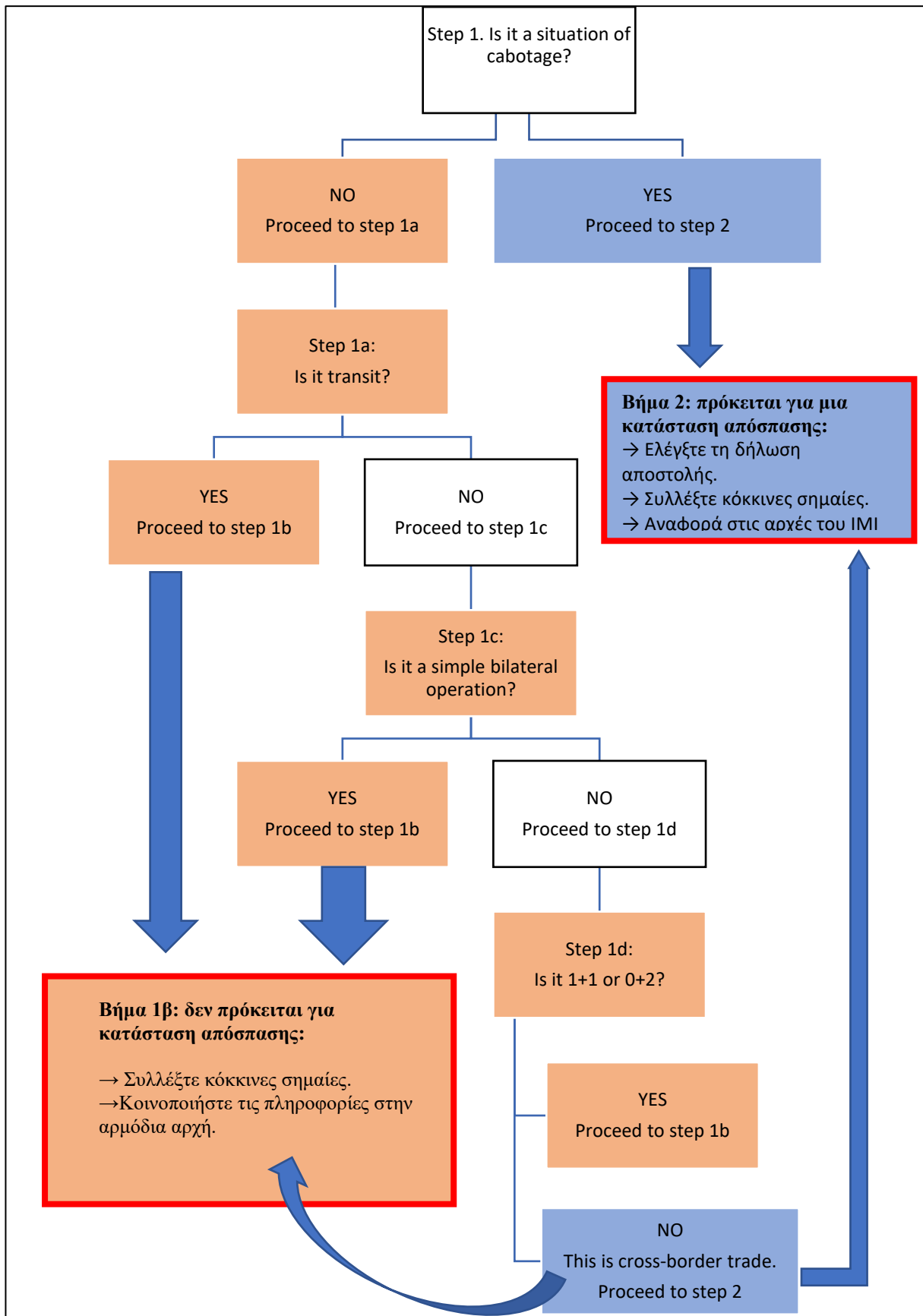
Βήμα 1γ: πρόκειται για απλή διμερή επέμβαση;

- Εκτελεί ο οδηγός μία από τις ακόλουθες λειτουργίες;
 - παραλαβή επιβατών στο κράτος μέλος εγκατάστασης και αποβίβασή τους στη χώρα προορισμού
 - παραλαβή επιβατών στη χώρα προορισμού και αποβίβασή τους στη χώρα εγκατάστασης
 - που εκτελεί τοπικές εκδρομές, με την ίδια ομάδα επιβατών μη κατοίκων, μετά από διεθνή μεταφορά με τους ίδιους επιβάτες με το ίδιο όχημα ή με όχημα που ανήκει στην ίδια εταιρεία

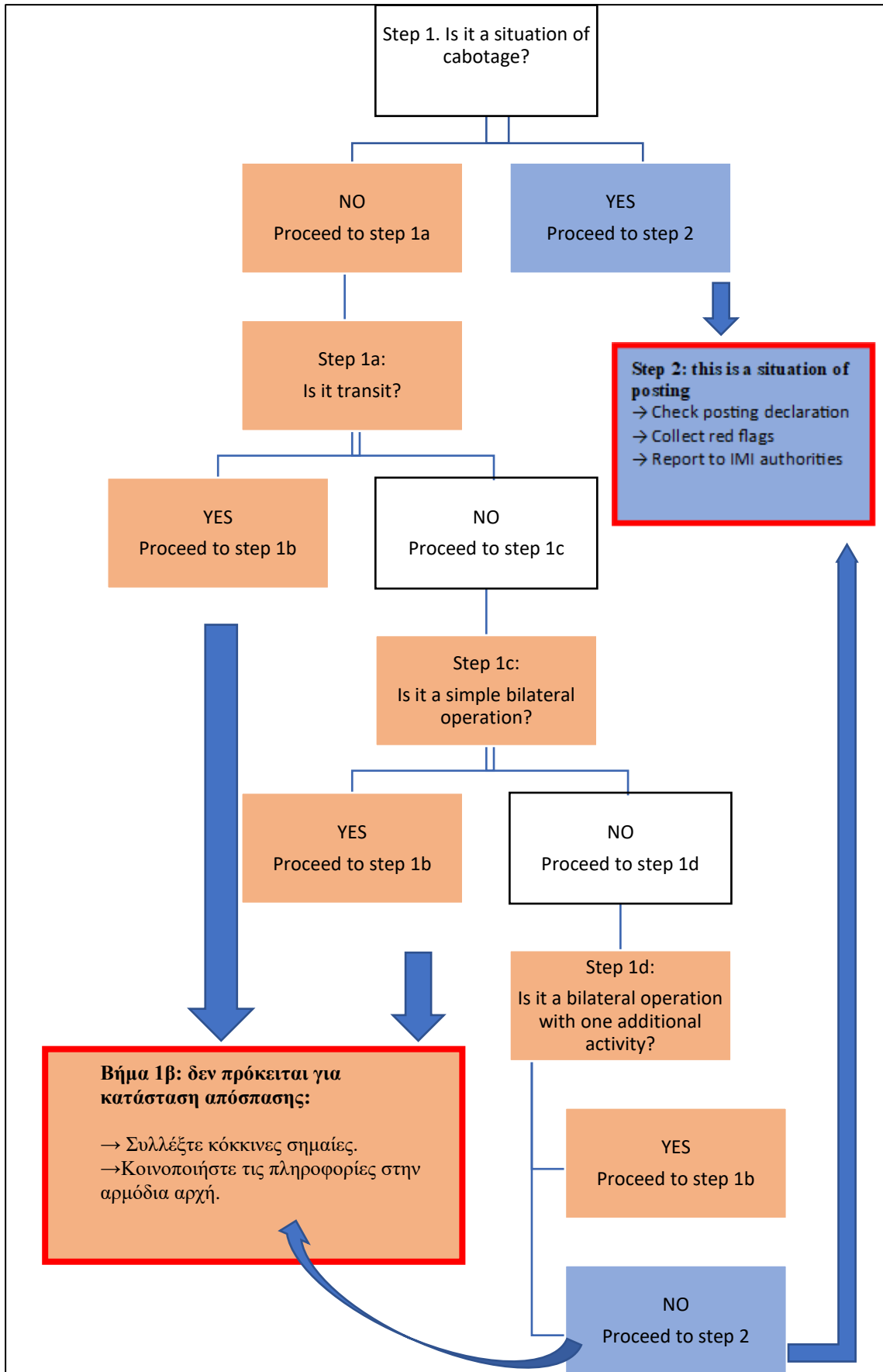
Βήμα 1δ: πρόκειται για διμερή πράξη με μία πρόσθετη δραστηριότητα.

- Οδηγεί ο οδηγός προς ή από το κράτος μέλος εγκατάστασης του οδικού φορέα εκμετάλλευσης;
- Αυτό το διεθνές ταξίδι περιλαμβάνει:
 - Μία δραστηριότητα παραλαβής επιβατών ή μία δραστηριότητα αποβίβασης επιβατών- Ή
 - Μία δραστηριότητα παραλαβής επιβατών και μία δραστηριότητα αποβίβασης επιβατών;
- Είναι σαφές ότι ο οδηγός δεν έχει ή δεν θα ασκήσει δύο δραστηριότητες στο ίδιο κράτος μέλος;

Κουτί 6 - Κατάλογος ερωτήσεων για τον οδικό έλεγχο της μεταφοράς επιβατών



Εικόνα 2 - Βήμα προς βήμα προσέγγιση για τη μεταφορά εμπορευμάτων



Εικόνα 3 - Βήμα προς βήμα προσέγγιση για τη μεταφορά επιβατών

3.3 Επιθεωρήσεις ΙΜΙ

Ανεξάρτητα ή συμπληρωματικά με τις οδικές επιθεωρήσεις, μπορούν να πραγματοποιηθούν περαιτέρω έλεγχοι μέσω της διασύνδεσης ΙΜΙ και σε καλή συνεννόηση με τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης της εταιρείας.

Οι παρούσες οδηγίες υποδεικνύουν ότι η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών μέσω του ΙΜΙ μπορεί να πραγματοποιηθεί σε τρεις περιπτώσεις:

- Σε συνέχεια των οδικών επιθεωρήσεων όπου έχει εντοπιστεί κατάσταση απόσπασης.
- Σε συνέχεια των οδικών επιθεωρήσεων όπου ο οδικός αξιωματικός έχει κοινοποιήσει κόκκινες σημαίες.
- Ανεξάρτητα από τις οδικές επιθεωρήσεις, π.χ. με βάση την εκτίμηση κινδύνου. Οι αρχές του ΙΜΙ μπορούν επίσης να βασιστούν στις κόκκινες σημαίες που περιγράφονται στην ανωτέρω ενότητα 3.2.3 κατά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων των ελέγχων αυτών.

3.3.1 Επισκόπηση των ενότητων ΙΜΙ

Το ΙΜΙ είναι ένα πολύγλωσσο επιγραμμικό εργαλείο που αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών επιβολής της νομοθεσίας του κράτους μέλους υποδοχής ("*αρχές υποδοχής*") και του κράτους μέλους εγκατάστασης της εταιρείας ("*αρχές καταγωγής*"). Επί του παρόντος, το ΙΜΙ υποστηρίζει διαδικασίες συνεργασίας σε 17 διαφορετικούς τομείς πολιτικής.

Τρεις ενότητες του ΙΜΙ είναι σχετικές με την ειδική επιβολή των κανόνων οδικών μεταφορών:

- Η ενότητα "*Οδικές μεταφορές - Προϋποθέσεις εγκατάστασης*" αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών για τον έλεγχο της ύπαρξης πραγματικής και σταθερής εγκατάστασης της εταιρείας.
- Η ενότητα "*Οδικές μεταφορές - Κοινωνικοί κανόνες*" αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών για τον έλεγχο της αποτελεσματικής εφαρμογής των χρόνων οδήγησης, των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης.
- Η ενότητα "*Οδικές μεταφορές - Δηλώσεις απόσπασης*" με την οποία συνδέεται η δημόσια διεπαφή RTPD, προκειμένου οι οδικοί φορείς να μπορούν να υποβάλλουν δηλώσεις απόσπασης.
- Η εφαρμογή των διατάξεων της *lex specialis* πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό μέσω του ΙΜΙ που συνδέεται με το RPTD. Οι αρχές υποδοχής χρησιμοποιούν την ενότητα αυτή για να εξετάζουν όλες τις δηλώσεις απόσπασης. Έχουν επίσης τη δυνατότητα να αποστέλλουν αιτήματα για περαιτέρω έγγραφα στον επιχειρηματία (βλέπε τμήμα 3.3.3 κατωτέρω). Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν απαντήσει εντός προθεσμίας 8 εβδομάδων, οι αρχές υποδοχής μπορούν να ζητήσουν πληροφορίες από τις αρχές καταγωγής εντός προθεσμίας 25 ημερών (βλ. τμήμα 3.4 κατωτέρω).

Όταν απαντά σε αιτήματα παροχής πληροφοριών, ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί με τις αρχές υποδοχής απευθείας στην πύλη. Όλες οι αρμόδιες αρχές μπορούν επίσης να ανταλλάσσουν δωρεάν γραπτά μηνύματα μεταξύ τους. Κάθε

πληροφορία που παρέχεται ως ελεύθερο κείμενο μπορεί να μεταφράζεται αυτόματα από μια υπηρεσία που συνδέεται με το IMI (eTranslation)³⁴.

Η ενότητα "Οδικές μεταφορές - δηλώσεις απόσπασης" μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εφόσον έχει υποβληθεί δήλωση απόσπασης από τον φορέα εκμετάλλευσης. Οι εργασίες μεταφοράς που δεν συνιστούν απόσπαση δεν μπορούν να εμφανιστούν σε αυτή τη διεπαφή. Σημαντικό είναι ότι οι μεταφορές που μπορεί να συνιστούν απόσπαση αλλά για τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης δεν υποβάλλει δήλωση απόσπασης δεν εμφανίζονται ούτε στην ενότητα "Οδικές μεταφορές - δηλώσεις απόσπασης".

Ακόμα και αν υποβληθεί δήλωση απόσπασης στο RPTD, η ενότητα "Οδικές μεταφορές - δηλώσεις απόσπασης" δεν επιτρέπει από μόνη της στις αρχές υποδοχής να ελέγξουν όλα τα στοιχεία σε σχέση με την απόσπαση, όπως για παράδειγμα τις πρακτικές γραμματοκιβωτίου ή την ύπαρξη πραγματικής σχέσης εργασίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης.

Για όλες αυτές τις περιπτώσεις, η πρόσθετη έρευνα του IMI πρέπει να διεξάγεται μέσω άλλης διεπαφής: της ενότητας "Οδικές μεταφορές - όροι εγκατάστασης" ή/και της γενικής ενότητας "Απόσπαση εργαζομένων". Η χρήση της τελευταίας ενότητας επισημοποιήθηκε με την οδηγία 2014/67 σχετικά με την επιβολή της απόσπασης. Οι αρχές υποδοχής μπορούν να αποστέλλουν τυποποιημένα αιτήματα παροχής πληροφοριών με σκοπό την αξιολόγηση της ύπαρξης πραγματικής απόσπασης, την πρόληψη της κατάχρησης και της καταστρατήγησης και την αξιολόγηση της τήρησης των εφαρμοστέων όρων εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής³⁵.

Οι αρχές που είναι αρμόδιες για την ενότητα "Απόσπαση εργαζομένων" συχνά δεν είναι οι ίδιες με εκείνες που βασίζονται στην ενότητα "Οδικές μεταφορές - δηλώσεις απόσπασης". Συνεπώς, είναι απαραίτητη η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ όλων των αρχών υποδοχής, διαφορετικά οι οδικές μεταφορές μπορεί να διαφύγουν από κάθε μορφή επιβολής του IMI, όταν δεν τεκμηριώνονται από τους φορείς εκμετάλλευσης. Η συνεργασία μεταξύ των αρχών υποδοχής είναι επίσης απαραίτητη για τον έλεγχο της τήρησης των εφαρμοστέων όρων και προϋποθέσεων για τους αποσπασμένους οδηγούς.

Συνοψίζοντας:

Ο έλεγχος της τήρησης της *lex specialis* πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό μέσω του IMI σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία:

- **Βήμα 1:** Οι αρχές υποδοχής υποβάλλουν απευθείας αίτημα IMI στην εταιρεία. Το αίτημα φτάνει αυτόματα στην εταιρεία που λαμβάνει ειδοποίηση.
- **Βήμα 2:** Η εταιρεία λαμβάνει το αίτημα μέσω του RPTD και έχει προθεσμία 8 εβδομάδων για να υποβάλει τα ζητούμενα έγγραφα.
- **Βήμα 3:** Εάν η εταιρεία δεν υποβάλει τα έγγραφα εντός 8 εβδομάδων, το IMI ενημερώνει τις αρχές υποδοχής ότι μπορούν πλέον να ζητήσουν συνδρομή από τις αρχές της χώρας καταγωγής.
- **Βήμα 4:** Κατόπιν αιτήματος του IMI από τις αρχές υποδοχής, οι αρχές καταγωγής επικοινωνούν με την εταιρεία (μεταξύ άλλων μέσω ελέγχων στις εγκαταστάσεις) για

³⁴ Οδηγός χρήσης του RPTD μπορεί να βρεθεί σε αυτόν τον σύνδεσμο: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

³⁵ Ένας οδηγός χρήσης για τη γενική *ανάρτηση της* ενότητας *Workers* μπορεί να βρεθεί σε αυτόν τον σύνδεσμο: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

να λάβουν τα ζητούμενα έγγραφα εντός 25 εργάσιμων ημερών. Για το σκοπό αυτό, οι αρχές καταγωγής έχουν πρόσβαση σε όλες τις ανταλλαγές και τα έγγραφα που λαμβάνουν οι αρχές υποδοχής από την εταιρεία.

Παράλληλα με το RPTD, οι αρχές μεταφορών πρέπει να είναι σε θέση να κάνουν αποτελεσματική χρήση της γενικής ενότητας "Απόσπαση εργαζομένων" προκειμένου να αποτρέψουν την κατάχρηση και την καταστρατήγηση, ιδίως σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει δήλωση απόσπασης.

Διαφορετικές αρχές εντός του ίδιου κράτους μέλους μπορεί να είναι υπεύθυνες για διαφορετικές ενότητες του IMI. Η αποτελεσματική επιβολή απαιτεί την ύπαρξη διαύλων επικοινωνίας μεταξύ αυτών των αρχών.

3.3.2 Στόχοι

Οι έλεγχοι του IMI αποτελούν ουσιώδη πτυχή της αποτελεσματικής επιβολής της απόσπασης και των σχετικών κανόνων. Λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο χρόνο και τα μέσα που είναι διαθέσιμα στην οδό, οι εμπειριστατωμένοι έλεγχοι μπορούν να γίνουν μόνο εκτός των οδικών ελέγχων και η διεπαφή IMI μπορεί να χρησιμεύσει ως εργαλείο για την ενεργοποίηση αυτών των πιο ενδεδειγμένων ελέγχων.

Οι επιθεωρήσεις IMI που διενεργούνται μέσω των ενοτήτων οδικών μεταφορών μπορούν να επιδιώκουν έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους στόχους:

- για να διαπιστωθεί μια κατάσταση απόσπασης.
- να αξιολογηθεί η καταχρηστική επίκληση του καθεστώτος απόσπασης μέσω της καταστρατήγησης του εφαρμοστέου δικαίου σε μια ατομική σύμβαση εργασίας.
- σε περίπτωση που διαπιστωθεί πραγματική κατάσταση απόσπασης, να ελέγχει την τήρηση των εφαρμοστέων όρων και προϋποθέσεων απασχόλησης του κράτους μέλους υποδοχής.

Εάν κατά τη διάρκεια των ερευνών τους στο πλαίσιο του IMI, οι αρχές μεταφορών έχουν υποψίες για εικονική αυτοαπασχόληση ή πρακτικές γραμματοκιβωτίου στο κράτος μέλος εγκατάστασης, πρέπει να διενεργούνται περαιτέρω έλεγχοι μέσω των σχετικών ενοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της γενικής ενότητας για την απόσπαση καθώς και της ενότητας για τους όρους εγκατάστασης.

3.3.3 Έγγραφα που μπορούν να ζητηθούν

Σύμφωνα με τη *lex specialis*, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητήσουν από τον φορέα εκμετάλλευσης να αποστείλει, εντός οκτώ εβδομάδων και μέσω του RPTD, αντίγραφα των:

- αρχεία ταχογράφων,
- δελτία αποστολής (π.χ., ηλεκτρονικά δελτία αποστολής),
- έγγραφα σχετικά με την αμοιβή του οδηγού για την περίοδο απόσπασης,
- τη σύμβαση εργασίας,

- τα δελτία χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού,
- απόδειξη πληρωμών.

Οι επιθεωρήσεις του ΙΜΙ μπορούν να καλύψουν έως και ένα έτος από την ημερομηνία αποστολής των εγγράφων και μπορεί να αφορούν έναν συγκεκριμένο οδηγό ή όλους τους οδηγούς μιας εταιρείας.

3.3.3.1 Η δήλωση απόσπασης

Οι πληροφορίες από τις δηλώσεις απόσπασης αποθηκεύονται στο ΙΜΙ για περίοδο 24 μηνών. Ελλείψει δηλώσεων απόσπασης, μια εταιρεία δεν θα εμφανίζεται στην ενότητα "Οδικές μεταφορές - δηλώσεις απόσπασης" και, συνεπώς, θα διαφεύγει ενδεχομένως από κάθε μορφή εμπεριστατωμένου ελέγχου. Ο ρόλος του οδικού επιτηρητή είναι επομένως ουσιαστικός για να σηματοδοτεί στις αρμόδιες αρχές την ύπαρξη αυτών των εταιρειών, όταν αυτό είναι απαραίτητο. Ειδικότερα, όταν έχει διαπιστωθεί από το όργανο επιβολής της οδικής ασφάλειας μια κατάσταση απόσπασης και ελλείψει έγκυρης δήλωσης, θα μπορούσαν να διεξαχθούν περαιτέρω έρευνες μέσω της γενικής ενότητας ΙΜΙ για την απόσπαση εργαζομένων.

3.3.3.2 Δελτία αποστολής και αρχεία ταχογράφου

Οι φορτωτικές περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά. Τα αρχεία του ταχογράφου περιέχουν σημαντικά δεδομένα σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και δεδομένα σχετικά με τη θέση του οχήματος.

Τα δελτία αποστολής και τα αρχεία του ταχογράφου θα βοηθήσουν στον προσδιορισμό των καταστάσεων απόσπασης, συμπεριλαμβανομένης της ώρας έναρξης και λήξης. Ενδεικτικά, εάν μια φορτωτική αποδεικνύει κατάσταση καμποτάζ, ο οδηγός θα πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος στο κράτος μέλος υποδοχής.

Η πύλη δέχεται τις ακόλουθες μορφές υποστηρικτικών εγγράφων: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Η πύλη είναι επίσης συμβατή με όλα τα λογισμικά ταχογράφων.

3.3.3.3 Τεκμηρίωση σχετικά με τις αμοιβές, τις αποδείξεις πληρωμών και τα φύλλα εργασίας

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πραγματική κατάσταση απόσπασης, ο οδηγός θα πρέπει να λαμβάνει αμοιβή και να εκτελεί το χρόνο εργασίας σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας υποδοχής.

Οι ώρες που αναγράφονται στα φύλλα εργασίας πρέπει να αντιστοιχούν στις ώρες που υπολογίζονται από το δελτίο αποστολής και τα δεδομένα του ταχογράφου. Οι ώρες στις

μισθοδοτικές καταστάσεις πρέπει να αντιστοιχούν στα φύλλα εργασίας. Οι μισθοδοτικές καταστάσεις θα πρέπει στη συνέχεια να συγκρίνονται με τα τραπεζικά εμβάσματα για να διασφαλιστεί ότι η αμοιβή έχει καταβληθεί στο ακέραιο.

3.3.3.4 Σύμβαση εργασίας

Η σύμβαση εργασίας περιέχει βασικές πληροφορίες για τον καθορισμό του συνήθους τύπου εργασίας και των καταστάσεων απόσπασης. Για παράδειγμα, από την 1η Αυγούστου 2022 οι συμβάσεις εργασίας θα πρέπει να περιέχουν γραπτές πληροφορίες σχετικά με τον τόπο ή τους τόπους εργασίας, την αμοιβή, τα πρότυπα εργασίας και την ταυτότητα του φορέα κοινωνικής ασφάλισης που λαμβάνει την εισφορά του εργοδότη³⁶.

3.4 Συνεργασία μεταξύ αρχών

3.4.1 Αμοιβαία συνδρομή με το κράτος μέλος εγκατάστασης

Οι αρχές υποδοχής μπορούν να επιδιώξουν συνεργασία μέσω του IMI με το κράτος μέλος εγκατάστασης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Η εταιρεία δεν απάντησε ή απάντησε μόνο εν μέρει στην αίτηση παροχής πληροφοριών εντός της απαιτούμενης προθεσμίας.
- Η εταιρεία ισχυρίζεται ότι δεν πραγματοποίησε καμία επιχείρηση στην περιοχή κατά τη διάρκεια της υπό διερεύνηση περιόδου, σε αντίθεση με ό,τι διαπίστωσε ο τροχονόμος.
- Οι αρχές υποδοχής επιθυμούν να ελέγχουν την τήρηση των όρων και των προϋποθέσεων απασχόλησης που ισχύουν για τον αποσπασμένο οδηγό.
- Ο διαχειριστής μεταφορών ισχυρίζεται ότι ο οδηγός είναι αυτοαπασχολούμενος.

Ανάλογα με τη φύση του αιτήματος, η ανταλλαγή πληροφοριών μπορεί να ζητηθεί μέσω διαφόρων ενοτήτων του IMI, συμπεριλαμβανομένης της ενότητας RTPD και της γενικής ενότητας *Αποστολής εργαζομένων*.

Κάθε φορά που υποβάλλεται αίτηση συνδρομής μέσω του συστήματος IMI, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης πρέπει να διασφαλίζουν ότι παρέχουν τις ζητούμενες πληροφορίες εντός 25 εργάσιμων ημερών.

3.4.2 Ο ρόλος των κοινωνικών εταίρων

Ανάλογα με τις εθνικές παραδόσεις, οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να αναλάβουν ενεργό ρόλο στην επιβολή της *lex specialis* και των συναφών κανόνων. Στη Σουηδία, για παράδειγμα, οι όροι και οι προϋποθέσεις απασχόλησης που ισχύουν για τους αποσπασμένους οδηγούς

³⁶ Βλέπε οδηγία 2019/1152.

περιέχονται σε μεγάλο βαθμό σε συλλογικές συμβάσεις και οι κοινωνικοί εταίροι αναλαμβάνουν όλη την ευθύνη για τον έλεγχο της τήρησης αυτών των συλλογικών συμβάσεων. Για τέτοιες περιπτώσεις, μια καλή πρακτική θα ήταν να διασφαλίζεται ότι οι κοινωνικοί εταίροι έχουν πρόσβαση στις δηλώσεις απόσπασης που υποβάλλονται στο RPTD. Η εν λόγω κοινοποίηση αποτελεί πράγματι βασική προϋπόθεση για να μπορούν οι κοινωνικοί εταίροι να διενεργούν στοχευμένους ελέγχους.

Παράρτημα 1: Πότε ένας οδηγός επιπίπτει ή δεν επιπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης: επεξήγηση για τις εμπορευματικές μεταφορές .

Απόσπαση οδηγών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2020/1057: Επεξήγηση και εντός/εκτός πεδίου εφαρμογής σε σχέση με τις πράξεις

Εισαγωγή

Το παρόν έγγραφο ανταποκρίνεται στην ανάγκη για πλήρη επεξήγηση των βασικών εννοιών των κανόνων απόσπασης με σκοπό την επιβολή τους. Πρόκειται για μια βήμα προς βήμα προσέγγιση που εξηγεί τους κανόνες απόσπασης: πρώτα οι βασικές έννοιες (ενότητα 1), στη συνέχεια μια απλουστευμένη εξήγηση που οδηγεί τον εμπειρογνώμονα σε μια πρώτη κατανόηση των κανόνων (ενότητα 2), στη συνέχεια μια πλήρης εξήγηση με όλες τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια (ενότητα 3).

Η κατανόηση των ειδικών κανόνων απόσπασης που ισχύουν για τους οδηγούς στον τομέα των οδικών μεταφορών (βλ. *lex specialis*, οδηγία (ΕΕ) 2020/1057) συζητήθηκε στην ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής για την απόσπαση των οδηγών, όπου εκπροσωπήθηκαν όλα τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέταξαν επεξηγηματικά έγγραφα τα οποία εξετάστηκαν και επικυρώθηκαν από τη νομική υπηρεσία της Επιτροπής. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ παραμένει στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

1. Κύριες έννοιες

	ΟΡΙΣΜΟΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ
ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ	<p>Ο οδικός μεταφορέας αποσπά οδηγούς στο έδαφος άλλης χώρας για λογαριασμό του και υπό την καθοδήγησή του, βάσει σύμβασης που συνάπτεται μεταξύ του οδικού μεταφορέα που πραγματοποιεί την απόσπαση και του μέρους για το οποίο προορίζονται οι υπηρεσίες μεταφοράς. Ο οδηγός δραστηριοποιείται στο έδαφος της εν λόγω χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται σχέση εργασίας μεταξύ του οδικού μεταφορέα που πραγματοποιεί την απόσπαση και του οδηγού κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσπασης.</p> <p>Εν ολίγοις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ο οδηγός έχει σχέση εργασίας με μια επιχείρηση οδικών μεταφορών/φορέα εκμετάλλευσης, • Ο φορέας εκμετάλλευσης ζητά από τον εν λόγω οδηγό να παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς σε άλλο κράτος μέλος (κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο της εγκατάστασης της παρούσας επιχείρησης). 	Άρθρο 1.3.α της γενικής οδηγίας 96/71/ΕΚ για τους αποσπασμένους εργαζομένους

	ΟΡΙΣΜΟΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ
ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	Όπου είναι εγκατεστημένη μια επιχείρηση, ανεξάρτητα από το αν ο διαχειριστής μεταφορών της προέρχεται από άλλη χώρα.	Άρθρο 2 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009
ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ	Χώρα στην οποία πραγματοποιείται η μεταφορά (και δεν είναι η χώρα εγκατάστασης της επιχείρησης).	
ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΜΕΡΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	Η διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ του κράτους μέλους εγκατάστασης και μιας άλλης χώρας (κράτος μέλος ή τρίτη χώρα). Η πράξη περιλαμβάνει δύο χώρες εκ των οποίων η μία είναι η χώρα εγκατάστασης (στην αρχή ή στο τέλος).	Αιτιολογική σκέψη 10 και άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΗ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΠΡΑΞΕΙΣ / ΔΙΑΣΤΑΥΡΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ	Η πράξη αφορά δύο χώρες, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του φορέα εκμετάλλευσης που εκτελεί την πράξη (φόρτωση στη μία και εκφόρτωση στην άλλη).	Αιτιολογική σκέψη 13 της οδηγίας 2020/1057
CAVOTAGE	Εθνικές μεταφορές με μίσθωση ή με αμοιβή που πραγματοποιούνται σε προσωρινή βάση στο έδαφος κράτους μέλους υποδοχής (από μεταφορέα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος).	Άρθρο 2 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009
ΤΑΞΙΔΙ ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΤΙΟ	Μια κενή διαδρομή (χωρίς άλλα εμπορεύματα στο όχημα) που πραγματοποιείται σε συνδυασμό με μια άλλη, φορτωμένη, διαδρομή.	Άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009

	ΟΡΙΣΜΟΣ	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ	Η μετακίνηση μέσω της επικράτειας μιας χώρας χωρίς την πραγματοποίηση οποιασδήποτε δραστηριότητας φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Δεν υπάρχει σύνδεση μεταξύ των δραστηριοτήτων του οδηγού και του κράτους μέλους από το οποίο διέρχεται.	Αιτιολογική σκέψη 11 και άρθρο 1 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057
ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Μια πρόσθετη δραστηριότητα είναι η εργασία φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης, η οποία εκτελείται στο πλαίσιο διμερούς επιχείρησης, στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες που διασχίζει ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν φορτώνει και δεν εκφορτώνει τα εμπορεύματα στο ίδιο κράτος μέλος (αυτό θα συνιστούσε ενδομεταφορές).	Άρθρο 1 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 Σημείωση: οι διασταυρούμενες συναλλαγές δεν αφορούν ποτέ τη χώρα εγκατάστασης, ενώ μια πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να αφορά τη χώρα εγκατάστασης.

2. Εντός και εκτός πεδίου εφαρμογής της απόσπασης: απλουστευμένη εξήγηση

<p>Βασικός κανόνας</p>	<p>Εξετάστε αν η χώρα εγκατάστασης είναι είτε η χώρα όπου αρχίζει είτε η χώρα όπου τελειώνει η συγκεκριμένη μεταφορά. Εάν συμβαίνει αυτό, οι κανόνες απόσπασης δεν εφαρμόζονται. Όταν η σύνδεση με τη χώρα εγκατάστασης διατηρείται, οι κανόνες απόσπασης ΔΕΝ εφαρμόζονται.</p> <p>Η <i>Lex Specialis</i> σχετικά με την απόσπαση οδηγών αναφέρεται στο είδος της επιχείρησης για να καθοριστεί εάν εφαρμόζονται οι κανόνες απόσπασης. Στο κείμενο αναφέρονται τρεις βασικοί τύποι μεταφορών: διμερείς, ενδομεταφορές και διασταυρούμενες μεταφορές. Κατά συνέπεια:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Μια διμερής δεν είναι ποτέ στο πεδίο εφαρμογής. 	<p>Παράδειγμα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η σύνδεση με τη χώρα εγκατάστασης διατηρείται (διμερής πράξη): εάν η πράξη μεταφοράς περιλαμβάνει τη χώρα εγκατάστασης στην αρχή ή/και στο τέλος, ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος. • Η σύνδεση με τη χώρα εγκατάστασης χάνεται (καμποτάζ και διασταυρούμενο εμπόριο): ισχύουν οι κανόνες απόσπασης.
-------------------------------	--	---

	<p>2. Το καμποτάζ είναι πάντα σε ισχύ.</p> <p>3. Οι διασταυρούμενες συναλλαγές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, αλλά υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις σε αυτόν τον βασικό κανόνα.</p>	
Εξαιρέσεις από τον βασικό κανόνα	Οι κανόνες αποστολής ΔΕΝ ισχύουν / ο οδηγός ΔΕΝ θεωρείται ως αναρτημένος.	
1.	Ένας περιορισμένος αριθμός πρόσθετων δραστηριοτήτων, εάν εκτελούνται κατά τη διάρκεια μιας διμερούς πράξης, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόσπασης (εξαιρέσεις cfr 1+1 και 0+2). Μια πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να εμπίπτει ή να μην εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής ανάλογα με το αν επωφελείται από τις εξαιρέσεις 1+1 ή 0+2.	Παράδειγμα: κατά τη διάρκεια μιας διμερούς επιχείρησης, εάν ο οδηγός φορτώνει σε μια χώρα και εκφορτώνει σε μια άλλη χώρα, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης, αυτή η πρόσθετη δραστηριότητα ΔΕΝ εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής.
2.	Στις συνδυασμένες μεταφορές, όταν το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος αποτελείται, από μόνο του, από μια διεθνή διμερή μεταφορά	Αιτιολογική σκέψη 12 και άρθρο 1 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057
3.	Διαμετακόμιση	Ο οδηγός διασχίζει μια χώρα χωρίς να εκτελεί καμία δραστηριότητα φόρτωσης/εκφόρτωσης (επιτρέπονται οι στάσεις).
Διαδρομή χωρίς φορτίο (κενή διαδρομή)	Μια διαδρομή χωρίς φορτίο είναι είτε εντός είτε εκτός πεδίου εφαρμογής ανάλογα με το αν η ίδια η λειτουργία που ενεργοποιεί/προκαλεί αυτή τη διαδρομή χωρίς φορτίο είναι εντός ή εκτός πεδίου εφαρμογής.	Το ταξίδι χωρίς φορτίο ΔΕΝ εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής εάν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διμερούς επιχείρησης (εξαιρείται). Το ταξίδι χωρίς φορτίο είναι ΕΝΤΟΣ πεδίου εφαρμογής όταν πραγματοποιείται σε

		σχέση με ενδομεταφορές ή διεθνείς μη διμερείς μεταφορές/διασταυρωμένες συναλλαγές.
--	--	--

3. Εντός και εκτός πεδίου εφαρμογής της απόσπασης: αξιολόγηση ανά πράξη μεταφοράς

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
Cabotage	<p>Ολόκληρη η διαδικασία από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση πραγματοποιείται ΕΝΤΟΣ της επικράτειας μιας χώρας στην οποία δεν είναι εγκατεστημένος ο φορέας εκμετάλλευσης.</p> <p>Οι κανόνες απόσπασης ισχύουν ΠΑΝΤΑ κατά τη διάρκεια του καμποτάζ.</p> <p>Για να είναι δυνατή η διενέργεια ενδομεταφορών, πρέπει πρώτα να ολοκληρωθεί μια διεθνής διμερής επιχείρηση. Μόνο μετά την πλήρη εκφόρτωση των εμπορευμάτων που</p>	X		<p><u>Έναρξη και τέλος της απόσπασης</u></p> <p><u>Έναρξη της κατάστασης απόσπασης:</u></p> <p>Η κατάσταση απόσπασης αρχίζει μόνο όταν ο οδηγός ξεκινάει το ταξίδι χωρίς φορτίο προς τον τόπο όπου θα φορτώσει τα εμπορεύματα που θα μεταφέρει στο πλαίσιο των ενδομεταφορών.</p> <p><u>Τέλος της κατάστασης ανάρτησης:</u></p> <p>Η απόσπαση συνεχίζεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ενδομεταφορών και λήγει όταν εκφορτωθούν τα εμπορεύματα και ολοκληρωθεί η ενδομεταφορά.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>συνδέονται με το διεθνές εισερχόμενο ταξίδι μπορούν να πραγματοποιηθούν ενδομεταφορές (Καν. 1072/2009).</p> <p>Αναφορές: Άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού 1072/2009, άρθρο 1 σημείο 7 της οδηγίας 2020/1057</p>			<p><u>Ακολουθεί επιστροφή στη χώρα εγκατάστασης</u></p> <p>Εάν ο οδηγός επιστρέψει στη χώρα εγκατάστασης μετά το τέλος των ενδομεταφορών, είτε με άδειο φορτηγό είτε με νέα εμπορεύματα που φορτώθηκαν στο πλαίσιο νέας διμερούς επιχείρησης, ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος από το τέλος της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων ενδομεταφορών.</p>
<p>Διασυνοριακές συναλλαγές εκτός της χώρας εγκατάστασης:</p> <p>φόρτωση και εκφόρτωση (σε μη διμερείς μεταφορές)</p>	<p>Μεταφορές που πραγματοποιούνται ΜΕΤΑΞΥ δύο χωρών, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του μεταφορέα.</p> <p>Ισχύουν οι κανόνες ανάρτησης.</p> <p>Αναφορές: Οι αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13 της οδηγίας 2020/1057 αναφέρονται</p>	X		<p><u>Έναρξη της κατάστασης απόσπασης:</u></p> <p>Η κατάσταση απόσπασης δεν αρχίζει αμέσως μετά το τέλος μιας διεθνούς διμερούς εργασίας, αλλά μόνο όταν ο οδηγός ξεκινάει ένα ταξίδι χωρίς φορτίο προς το σημείο φόρτωσης στο εν λόγω κράτος μέλος για να φορτώσει εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν στο πλαίσιο του διασταυρούμενου εμπορίου.</p> <p>Όσο τα εμπορεύματα δεν εκφορτώνονται, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη χώρα από την οποία</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	στις διακρατικές μεταφορές ως "μη διμερείς μεταφορές".			<p>Ξεκίνησε το ταξίδι χωρίς φορτίο για να φορτώσει μέχρι να εξέλθει από τη χώρα αυτή, και είναι ο επόμενος αποσπασμένος στη χώρα όπου εκφορτώνονται τα εμπορεύματα από τη διέλευση των συνόρων της χώρας αυτής μέχρι να ολοκληρώσει την εκφόρτωση.</p> <p><u>Τέλος της κατάστασης ανάρτησης:</u></p> <p>Ο οδηγός παραμένει τοποθετημένος μέχρι την εκφόρτωση των εμπορευμάτων.</p> <p><u>Ακολουθεί ταξίδι χωρίς φορτίο ή νέα διμερής επιχείρηση</u></p> <p>Το ταξίδι επιστροφής χωρίς φορτίο μέσω του εδάφους της χώρας όπου εκφορτώθηκαν τα</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
				<p>εμπορεύματα και πίσω στη χώρα εγκατάστασης δεν εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης.</p> <p>Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που ο οδηγός ξεκινά ένα νέο διμερές ταξίδι (με τη χώρα εγκατάστασης ως χώρα προορισμού/εκφόρτωσης): από τη στιγμή της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων που συνδέονται με διασταυρούμενη εμπορική πράξη μέχρι την επίτευξη του τελικού προορισμού στη χώρα εγκατάστασης, ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος.</p>
<p>Αρχικό και τελικό οδικό σκέλος μιας επιχείρησης συνδυασμένων μεταφορών</p>	<p>Όταν ένας οδηγός συμμετέχει σε συνδυασμένη μεταφορά, η φύση της υπηρεσίας που παρέχεται κατά το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης, εάν το οδικό σκέλος από μόνο του είναι διμερής μεταφορά.</p>		<p>X</p>	<p>Στις συνδυασμένες μεταφορές, όταν το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος αποτελείται από μόνο του από μια διεθνή διμερή μεταφορά, ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Σημείωση: για μια εξαντλητική εξήγηση της συνδυασμένης μεταφοράς και επιβολής, ανατρέξτε στο σημείωμα καθοδήγησης που εκπονήθηκε στην ομάδα εστίασης TRACE 2 Access to market.</p> <p>Ως συνδυασμένη μεταφορά νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών χωρών, όπου μέρος της μεταφοράς πραγματοποιείται σιδηροδρομικώς, με εσωτερική ναυσιπλοΐα ή δια θαλάσσης. Μια συνδυασμένη μεταφορά θεωρείται διεθνής όταν τουλάχιστον ένα από τα σκέλη της διασχίζει σύνορα.</p> <p>Συνδυασμένες μεταφορές, όπως καλύπτονται από τους κανόνες της ΕΕ,</p>			

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>είναι οι μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, όπου το οδικό όχημα εμπορευμάτων (ρυμουλκούμενο, ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς έλξη), το ανταλλακτικό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο των 20 ποδών ή περισσότερο χρησιμοποιεί το <u>οδικό δίκτυο στο αρχικό ή το τελικό σκέλος του ταξιδιού</u> και, στο άλλο σκέλος, σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές ή θαλάσσιες υπηρεσίες, όταν το τμήμα αυτό υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα (σε ευθεία γραμμή) και πραγματοποιεί το αρχικό ή το τελικό οδικό σκέλος του ταξιδιού.</p> <p>Το οδικό σκέλος μιας επιχείρησης συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να βρίσκεται στην επικράτεια ενός μόνο κράτους μέλους ή να περιλαμβάνει περισσότερα κράτη μέλη.</p>			

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Αιτιολογική σκέψη 12 και άρθρο 1 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057</p> <p>Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένα είδη συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών</p>			
Διεθνής διμερής επιχείρηση	<p>Μεταφορά που πραγματοποιείται μεταξύ 2 χωρών, μία εκ των οποίων είναι η χώρα εγκατάστασης του φορέα εκμετάλλευσης.</p> <p>Οι κανόνες ανάρτησης δεν ισχύουν.</p>		X	<p><u>Διάρκεια:</u></p> <p>Για όλη τη διάρκεια των διμερών επιχειρήσεων (που αφορούν τη χώρα εγκατάστασης κατά την έναρξη ή</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Αναφορά: Άρθρο 1 σημείο 3 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2020/1057</p>			<p>το τέλος της επιχείρησης), ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης.</p> <p><u>Η περίπτωση πολλαπλών διμερών πράξεων</u></p> <p>Πολλές διμερείς μεταφορές, καθεμία από τις οποίες καλύπτεται από χωριστή φορτωτική, μπορούν να πραγματοποιηθούν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού που περιλαμβάνει τη χώρα εγκατάστασης (στην αρχή ή στο τέλος του ταξιδιού) και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.</p> <p>Αιτιολογική σκέψη 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057</p> <p>Παραδείγματα:</p> <p>-ΑΠΟ τη χώρα εγκατάστασης: εμπορεύματα που φορτώνονται στη χώρα εγκατάστασης</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
				<p>εκφορτώνονται εν μέρει σε τρεις διαφορετικές χώρες βάσει τριών διαφορετικών δελτίων αποστολής.</p> <p>- ΠΡΟΣ τη χώρα εγκατάστασης: τα εμπορεύματα που φορτώνονται σε χώρα που δεν είναι η χώρα εγκατάστασης, εκφορτώνονται μερικώς σε δύο άλλες χώρες βάσει δύο δελτίων αποστολής, πριν από την τελική εκφόρτωση στη χώρα εγκατάστασης (βάσει τρίτου δελτίου αποστολής).</p>
<p>Διμερής επιχείρηση + μία φόρτωση ή/και εκφόρτωση στη χώρα που διασχίζει ο οδηγός (1+1)</p>	<p>Μία πράξη φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης στη χώρα που διασχίζει ο οδηγός θεωρείται ότι δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης, ακόμη και αν η πράξη αυτή δεν αποτελεί μέρος μιας πράξης που αφορά τη χώρα εγκατάστασης.</p>		<p>X</p>	<p>Για όλη τη διάρκεια της λειτουργίας 1+1, ο οδηγός δεν μπορεί να θεωρηθεί αποσπασμένος εργαζόμενος.</p> <p><u>Έναρξη και τέλος:</u></p> <p>Σύμφωνα με αυτόν τον κανόνα 1+1, όταν πολλαπλές πρόσθετες δραστηριότητες εκτελούνται στο πλαίσιο μιας τρέχουσας διμερούς επιχείρησης, η πρώτη</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Για να επωφεληθείτε από την απαλλαγή αυτή, πρέπει να πληρούνται δύο σωρευτικές προϋποθέσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • μια διμερής πράξη (εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων απόσπασης) που ξεκίνησε πριν από την εκτέλεση της πράξης φόρτωσης-εκφόρτωσης, • Η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν στην ίδια χώρα (καθώς αυτό θα θεωρούνταν καμποτάζ και συνεπώς θα ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής). <p><u>Μια πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να αποτελείται από:</u></p>			<p>δραστηριότητα εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης. Οι επόμενες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης επειδή ο οδηγός έχει ήδη χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα μιας εξαιρούμενης πρόσθετης δραστηριότητας φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες από 1 πρόσθετες δραστηριότητες, η απόσπαση ισχύει από τη φόρτωση των εμπορευμάτων μέχρι το τέλος της πρόσθετης δραστηριότητας κατά την εκφόρτωση*: ο οδηγός συνεχίζει τότε τη διμερή πράξη και η απαλλαγή εφαρμόζεται εκ νέου.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<ul style="list-style-type: none"> • μία φόρτωση ή μία εκφόρτωση μόνη της- Ή • μία φόρτωση των εμπορευμάτων στη χώρα Α και μία εκφόρτωση των ίδιων εμπορευμάτων στη χώρα Β στο πλαίσιο της διμερούς πράξης. <p><u>Κανόνας 1+1:</u></p> <p>Εάν ο οδηγός εκτελεί δύο διμερείς λειτουργίες, ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να προσθέσει 1 λειτουργία ανά διμερή λειτουργία.</p> <p>Όταν διενεργούνται δύο διμερείς πράξεις από και προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, κατά τη διάρκεια καθεμιάς από τις δύο πράξεις μπορεί να διενεργείται μια απαλλασσόμενη πρόσθετη διασταυρούμενη πράξη. Πρόκειται για τον λεγόμενο κανόνα 1+1.</p>			

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Μία και μόνη απαλλασσόμενη πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει <u>τόσο</u> φόρτωση <u>όσο</u> και εκφόρτωση.</p> <p>Μία και μόνο εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> - μια ενέργεια φόρτωσης, - δράση εκφόρτωσης, - ενέργεια φόρτωσης και εκφόρτωσης. 			
<p>Διμερής επιχείρηση + δύο φόρτωση/εκφόρτωση</p>	<p><u>Κανόνας 0+2:</u> Όταν ο οδηγός δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας εκτέλεσης μίας απαλλασσόμενης πρόσθετης δραστηριότητας φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης κατά τη διάρκεια της</p>		X	<p>Για όλη τη διάρκεια της λειτουργίας 0+2, ο οδηγός δεν μπορεί να θεωρηθεί αποσπασμένος εργαζόμενος.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
κατά την ακόλουθη διμερή λειτουργία	<p>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 ή/και εκφόρτωσης κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς επιστροφής. Αυτός είναι ο λεγόμενος κανόνας 0+2.</p> <p>Σωρευτικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επωφεληθεί κανείς από την απαλλαγή:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ύπαρξη συνεχιζόμενης διμερούς εργασίας κατά την οποία ο οδηγός δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας εκτέλεσης μιας εξαιρούμενης πρόσθετης 			

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>δραστηριότητας φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης,</p> <ul style="list-style-type: none"> • η πράξη αυτή ακολουθείται από διμερή πράξη επιστροφής στη χώρα εγκατάστασης, • δύο εξαιρούμενες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης μπορούν να εκτελούνται εφόσον δεν εκτελούνται στην ίδια χώρα. 			
<p>Αρχικό ή τελικό σκέλος μιας συνδυασμένης μεταφοράς</p> <p>Επιχείρηση</p>	<p>Σε περίπτωση που το οδικό σκέλος από μόνο του αποτελείται από μια διεθνή διμερή μεταφορά.</p> <p>Ρεσιτάλ 12</p> <p>Άρθρο 1.6. 6</p> <p>Συνδυασμένη μεταφορά: Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου</p>		<p>X</p>	

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
Διαμετακόμιση	<p>Μια κατάσταση διαμετακόμισης εξαιρείται πάντα από τους κανόνες απόσπασης. Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος σε μια χώρα στην οποία απλώς "διέρχεται": ταξιδεύει μέσω του εδάφους ενός κράτους μέλους χωρίς να εκτελεί καμία δραστηριότητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης εμπορευμάτων.</p> <p>Ο οδηγός μπορεί να λάβει την ημερήσια ή εβδομαδιαία ανάπαυσή του: το γεγονός ότι λαμβάνει ημερήσια ή εβδομαδιαία ανάπαυση, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, δεν προκαλεί κατάσταση απόσπασης.</p>		X	<p>Π.χ.: σε περίπτωση (εντός του πεδίου εφαρμογής) διασταυρούμενης εμπορικής επιχείρησης μεταξύ της χώρας Α (όπου φορτώνονται τα εμπορεύματα) και της χώρας Γ (όπου εκφορτώνονται τα εμπορεύματα), ο οδηγός θα θεωρείται αποσπασμένος στη χώρα Α (μέχρι την έξοδο από τη χώρα σε συνοριακή διάβαση) και αποσπασμένος στη χώρα Γ, αλλά δεν θα θεωρείται αποσπασμένος στη χώρα Β την οποία διασχίζει ο οδηγός κατά τη διαδρομή του προς τη χώρα Γ.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
Κενές διαδρομές / ταξίδια χωρίς φορτίο	<p>Μια διαδρομή χωρίς φορτίο είναι είτε εντός είτε εκτός πεδίου εφαρμογής ανάλογα με το αν η ίδια η λειτουργία που ενεργοποιεί/προκαλεί αυτή τη διαδρομή χωρίς φορτίο είναι εντός ή εκτός πεδίου εφαρμογής.</p> <p>Εξαιρείται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ταξίδι χωρίς φορτίο που συνδέεται με διμερές ταξίδι (π.χ.: "επιστροφή στη χώρα εγκατάστασης"), • ταξίδι χωρίς φορτίο που πραγματοποιείται μεταξύ δύο διαδοχικών διμερών εργασιών. 	X	X	<p>Κατ' αρχήν, η απόσπαση τελειώνει με την εκφόρτωση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της επιχείρησης που εμπίπτει στους κανόνες απόσπασης (π.χ. στο πλαίσιο του καμποτάζ ή του διασταυρούμενου εμπορίου). Ο χαρακτηρισμός της επακόλουθης μεταφοράς χωρίς φορτίο ως απόσπασης ή ως απαλλαγής από την απόσπαση εξαρτάται από το αν η νέα πράξη, η οποία ενεργοποιεί την εν λόγω μεταφορά χωρίς φορτίο, καλύπτεται από τους κανόνες απόσπασης ή όχι.</p> <p>Όταν ο οδηγός εισέρχεται στο έδαφος μιας χώρας υποδοχής με ένα άδειο φορτηγό για να φορτώσει εμπορεύματα για λειτουργία σύμφωνα με τους κανόνες απόσπασης, τότε ο οδηγός αρχίζει να αποσπάται στο εν λόγω ΚΜ από την είσοδο στο έδαφος του εν λόγω ΚΜ.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
	<p>Δεν απαλλάσσεται: ταξίδι χωρίς φορτίο που πραγματοποιείται για την εκτέλεση ενδομεταφορών ή διασταυρούμενων συναλλαγών (διεθνείς μη διμερείς συναλλαγές).</p>			<p>Έναρξη και τέλος της απόσπασης</p> <p>Σε περίπτωση δύο διαδοχικών διμερών εργασιών (μία από τη χώρα Α της εγκατάστασης προς τη χώρα Β, ακολουθούμενη από μία από τη χώρα Γ προς τη χώρα Α), το κενό δρομολόγιο από τη χώρα Β (μετά την εκφόρτωση) προς τη χώρα Γ (προς φόρτωση) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.</p> <p>ΣΕ πεδίο εφαρμογής (παράδειγμα από τις ερωτήσεις και απαντήσεις της Επιτροπής):</p> <p>Ο οδηγός πραγματοποιεί δύο διαφορετικές διαδρομές χωρίς φορτίο και μία διασταύρωση μεταξύ τους.</p> <p>Διαδοχή ταξιδιών μεταξύ των χωρών Α, Β και Γ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Χωρίς φορτίο από το Α στο Β 2. Διασταυρούμενο εμπόριο από το Β στο Γ 3. Χωρίς φορτίο από το Γ στο Α

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
				<p>Το ταξίδι χωρίς φορτίο από τη χώρα Α στη χώρα Β πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την πράξη διασταυρούμενης εμπορίας που αρχίζει στη χώρα Β. Με άλλα λόγια, ο οδηγός ταξιδεύει στη χώρα Β για να φορτώσει εμπορεύματα στη χώρα Β για μια πράξη διασταυρούμενης εμπορίας (μεταξύ Β και Γ). Επομένως, ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη χώρα Β από τη στιγμή της εισόδου στη χώρα αυτή μέχρι την αναχώρησή του από τη χώρα αυτή. Η περίοδος αυτή καλύπτει την οδήγηση με άδειο φορτηγό στο σημείο φόρτωσης στη χώρα Β, τη φόρτωση εμπορευμάτων στη χώρα Β και τη μεταφορά τους μέσω του εδάφους της χώρας αυτής.</p> <p>Τότε ο οδηγός θεωρείται αποσπασμένος στη χώρα Γ από τη στιγμή της εισόδου στη χώρα αυτή μέχρι την έξοδό του από τη χώρα αυτή.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	IN SCOPE	OUT ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	Έναρξη και τέλος της απόσπασης
				<p>Ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος σε χώρες από τις οποίες διέρχεται (χωρίς φόρτωση/εκφόρτωση) με σκοπό την εκτέλεση διασταυρούμενων συναλλαγών μεταξύ δύο άλλων χωρών.</p>

Παράρτημα 2: Πότε ένας οδηγός εμπίπτει ή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης: επεξηγήσεις για τις μεταφορές επιβατών

Ο ακόλουθος πίνακας και οι επεξηγήσεις βασίζονται στο έγγραφο ερωτήσεων και απαντήσεων που συνέταξαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής. Δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων των επιβατικών μεταφορών, το παρόν έγγραφο αποσκοπεί στον προσδιορισμό των διαφορών στην εφαρμογή των κανόνων απόσπασης μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και στην αποσαφήνιση του κατά πόσον ορισμένοι τύποι ταξιδιών στις επιβατικές μεταφορές εμπίπτουν ή όχι στο πεδίο εφαρμογής.

Υπενθύμιση: όπως και στην περίπτωση της μεταφοράς εμπορευμάτων, η οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 χρησιμοποιεί τα κριτήρια της μεταφοράς για να καθορίσει εάν ο οδηγός που συμμετέχει στη μεταφορά (στις μεταφορές) είναι εντός ή εκτός του πεδίου εφαρμογής της απόσπασης. Ο ακόλουθος πίνακας ακολουθεί επομένως αυτή τη λογική: κάνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων εργασιών μεταφοράς για να καθορίσει αν ο οδηγός είναι εντός ή εκτός του πεδίου απόσπασης.

Σημείωση: στα παρακάτω παραδείγματα, η χώρα Α είναι πάντα ο τόπος όπου ιδρύεται η εταιρεία και από τον οποίο ξεκινά το ταξίδι.

1. ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΜΕΝΗ ΕΞΗΓΗΣΗ

Οι εξηγήσεις που δόθηκαν για την εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στις εμπορευματικές μεταφορές, όπως εξηγήθηκαν παραπάνω, ισχύουν και για τις επιβατικές μεταφορές, εκτός από μερικές περιπτώσεις. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

1.1 Προκαθορισμένη ομάδα επιβατών

Αποβίβαση επιβατών από την προκαθορισμένη ομάδα σε διαφορετικές θέσεις σε περιστασιακά μεταφορικά μέσα

Στο πλαίσιο μιας διμερούς πτήσης από Α προς Β/Γ/Δ/..., με μια προκαθορισμένη ομάδα επιβατών, το γεγονός ότι οι επιβάτες αποβιβάζονται σε διαφορετικές τοποθεσίες στη χώρα Β/Γ/Δ/... δεν μεταβάλλει τη φύση της πράξης. Εξακολουθεί να είναι διμερής επιχείρηση εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων απόσπασης, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι οι επιβάτες αποβιβάζονται σε διαφορετικές τοποθεσίες (υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραλαμβάνονται νέοι επιβάτες στις χώρες Β/Γ/Δ/...).

Στις τακτικές μεταφορές, στο πλαίσιο μιας διμερούς μεταφοράς από τη χώρα Α στη χώρα Γ, μέσω της χώρας Β, ισχύει το ίδιο (εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων απόσπασης)

ακόμη και όταν ο οδηγός παραλαμβάνει νέους επιβάτες στη χώρα Β. Το ίδιο ισχύει και όταν ο οδηγός αποβιβάζει επιβάτες σε διαφορετικές χώρες πριν φτάσει στη χώρα Γ.

Τοπικές εκδρομές με προκαθορισμένη ομάδα επιβατών σε περιστασιακά μεταφορικά μέσα

Στο πλαίσιο διμερούς ταξιδιού από το Α στο Β με προκαθορισμένη ομάδα επιβατών, οι τοπικές εκδρομές στη χώρα Β με την ίδια ομάδα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης εάν:

1. πρόκειται για την ίδια προκαθορισμένη ομάδα (μη κατοίκων της χώρας Β),
2. οι τοπικές εκδρομές πραγματοποιούνται με το ίδιο όχημα ή με άλλο όχημα του ίδιου μεταφορέα ή του ίδιου ομίλου μεταφορέων που εκτελούσε τη διεθνή υπηρεσία,
3. η όλη διαδικασία πραγματοποιείται με ένα μόνο έντυπο ταξιδιού.

1.2 Δύο εξαιρούμενες πρόσθετες δραστηριότητες

Δεν είναι δυνατόν ο οδηγός να αναλάβει δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες κατά τη διάρκεια μιας διμερούς μεταφοράς μετ' επιστροφής προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, εάν δεν εκτελέστηκε καμία πρόσθετη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης. Η δυνατότητα αυτή υφίσταται για τις εμπορευματικές μεταφορές αλλά όχι για τις μεταφορές επιβατών (άρθρο 1 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2020/1057).

2. ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΣΠΑΣΗΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
ΔΙΜΕΡΗ ΤΑΞΙΔΙΑ	
Περιστασιακή μεταφορά	
Δύο διμερείς επιχειρήσεις Μεταφορά προκαθορισμένης ομάδας επιβατών από τη χώρα Α στη χώρα Β και πίσω από τη Β στην Α με άλλη προκαθορισμένη ομάδα επιβατών	Το σύνολο του ταξιδιού δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης, επειδή πρόκειται για δύο διεθνή διμερή ταξίδια, υπό την προϋπόθεση ότι κάθε διμερής πράξη καλύπτεται από ξεχωριστό έντυπο ταξιδιού. *

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
<p>Διμερής πράξη με δύο ή περισσότερες θέσεις εγκατάστασης εντός της χώρας υποδοχής</p> <p>Μεταφορά μιας προκαθορισμένης ομάδας επιβατών από τη χώρα Α στη χώρα Β και αποβίβαση των επιβατών σε διάφορες τοποθεσίες στη χώρα Β</p>	<p>Το σύνολο του ταξιδιού δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης, διότι ο αριθμός των τόπων απόθεσης στην ίδια χώρα προορισμού (Β) δεν μεταβάλλει τον διμερή χαρακτήρα της πράξης. Το σύνολο της πράξης εκτελείται με ένα μόνο έντυπο ταξιδιού.</p>
<p>Διμερείς πράξεις με πολλά σημεία εγκατάστασης σε περισσότερες από μία χώρες υποδοχής</p> <p>Μεταφορά μιας προκαθορισμένης ομάδας επιβατών από τη χώρα Α- κάποιιοι αποβιβάζονται στη χώρα Β και κάποιιοι άλλοι στη χώρα Γ.</p>	<p>Το σύνολο του ταξιδιού δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης, διότι θεωρείται ότι το ταξίδι από τη χώρα Α στη χώρα Β και στη συνέχεια στη χώρα Γ είναι δύο διμερή ταξίδια με αφετηρία τη χώρα Α (το πρώτο διμερές είναι από Α προς Β και το δεύτερο από Α προς Γ), εφόσον καλύπτονται από το ίδιο έντυπο ταξιδιού.</p>
<p>Διμερείς δραστηριότητες με τοπικές εκδρομές σε μία χώρα υποδοχής, για μία προκαθορισμένη ομάδα επιβατών, και επιστροφή στη χώρα Α της εγκατάστασης</p> <p>Μεταφορά μιας προκαθορισμένης ομάδας επιβατών από τη χώρα Α στη Β. Στη χώρα Β η ομάδα μεταφέρεται για διάφορες τοπικές εκδρομές σε διάφορες πόλεις. Το γκρουπ επιστρέφει στη χώρα Α.</p>	<p>Οι διμερείς πράξεις από τη χώρα Α στη Β καθώς και η τοπική εκδρομή στη χώρα Β δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης υπό την προϋπόθεση ότι:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. πρόκειται για την ίδια προ-συστατική ομάδα 2. οι τοπικές εκδρομές πρέπει να πραγματοποιούνται <ul style="list-style-type: none"> - στο πλαίσιο μιας διεθνούς περιστασιακής υπηρεσίας - για τους μη κατοίκους επιβάτες της ομάδας που είχε μεταφέρει προηγουμένως ο αερομεταφορέας που εκτελούσε τη διεθνή υπηρεσία - με το ίδιο όχημα ή άλλο όχημα του ίδιου μεταφορέα ή του ίδιου ομίλου

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	<p>μεταφορέων, ο οποίος εκτέλεσε τη διεθνή υπηρεσία</p> <p>3. η όλη επιχείρηση πραγματοποιείται με την κάλυψη ενός μόνο δελτίου ταξιδιού.</p>
<p>Το ίδιο όπως παραπάνω, αλλά ο οδηγός επιστρέφει στη χώρα του χωρίς επιβάτες.</p> <p>Το ίδιο, αλλά ο οδηγός και οι επιβάτες επιστρέφουν στη χώρα Α με αεροπλάνο.</p>	<p>Ολόκληρο το ταξίδι, συμπεριλαμβανομένης της τοπικής εκδρομής και της επιστροφής στη χώρα Α χωρίς επιβάτες, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.</p> <p>Παρόλο που ο οδηγός δεν οδηγεί την προκαθορισμένη ομάδα επιβατών πίσω στη χώρα Α, η φύση της υπηρεσίας δεν διαφέρει ουσιαστικά από την προηγούμενη περίπτωση (επιστροφή στη χώρα με την ομάδα), εφόσον ο μεταφορέας δεν προσφέρει υπηρεσίες στην τοπική αγορά της χώρας Β. Η όλη πράξη πρέπει να καλύπτεται από ένα μόνο έντυπο ταξιδιού.</p>
<p>Διμερείς δραστηριότητες με τοπικές εκδρομές σε περισσότερες από μία χώρες υποδοχής, για μία προκαθορισμένη ομάδα επιβατών, και επιστροφή</p> <p>Μεταφορά μιας προκαθορισμένης ομάδας επιβατών από τη χώρα Α στη χώρα Β/Γ/Δ και πίσω στην Α. Στη χώρα Β/Γ/Δ η ομάδα μεταφέρεται για διάφορες τοπικές εκδρομές σε διάφορες πόλεις. Η ομάδα οδηγείται πίσω στη χώρα Α.</p>	<p>Ολόκληρο το ταξίδι, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών εκδρομών σε περισσότερες από μία χώρες υποδοχής, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης υπό τους εξής όρους:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. η ομάδα είναι πάντα η ίδια- πρόκειται για μια προκαθορισμένη ομάδα. 2. Η υπηρεσία πωλήθηκε σε πελάτες από την αγορά της χώρας Α και παραμένει στενά συνδεδεμένη με αυτήν, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι μέρος της υπηρεσίας προσφέρεται στο εξωτερικό σε μία ή περισσότερες χώρες.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	Η όλη διαδικασία πραγματοποιείται με την κάλυψη ενός εντύπου ταξιδιού.
<p>Περιστασιακά ταξίδια μετ' επιστροφής με αφετηρία και τερματισμό στο κράτος μέλος υποδοχής</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από μια εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α οδηγεί άδειο αυτοκίνητο στη χώρα Β. Στη χώρα Β ο οδηγός ξεκινά ένα ταξίδι για μια προκαθορισμένη ομάδα τουριστών που τους μεταφέρει σε διάφορες χώρες και στη συνέχεια τους επιστρέφει στη χώρα Β. Στη συνέχεια ο οδηγός επιστρέφει στη χώρα Α άδειος.</p>	<p>Θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν τα κριτήρια των μη διμερών ταξιδιών (κατ' αρχήν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης) και των κενών φορτίων.</p> <p>Από τη διέλευση των συνόρων προς τη χώρα Β, το ταξίδι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης (επειδή πρόκειται για μη διμερή διεθνή ταξίδια). Οι κανόνες απόσπασης ισχύουν έως ότου ο οδηγός αποβιβάσει τους επιβάτες στη χώρα Β. Η επιστροφή του οδηγού χωρίς επιβάτες στη χώρα Α (ταξίδι χωρίς φορτίο) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.</p>
<p>ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ</p>	
<p>Πτήση & οδήγηση μετ' επιστροφής</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α πραγματοποιεί ταξίδι μετ' επιστροφής με μια προκαθορισμένη ομάδα που ξεκινά και καταλήγει στη χώρα Α. Η ομάδα παίρνει αεροπλάνο για τη χώρα Β, όπου πραγματοποιεί ταξίδι μετ' επιστροφής με πούλμαν εγγεγραμμένο στη χώρα Α και οδηγό που απασχολείται από την ίδια εταιρεία της χώρας Α, η οποία οργάνωσε την πτήση. Στο τέλος του ταξιδιού με πούλμαν στη χώρα Β, ο οδηγός και η ομάδα επιστρέφουν αεροπορικώς στη χώρα με τον ίδιο φορέα.</p>	<p>Ο οδηγός υπόκειται στους κανόνες απόσπασης από τη στιγμή που αρχίζει να οδηγεί για να παραλάβει τους επιβάτες στη χώρα Β και λήγει όταν σταματήσει να εργάζεται για την εκτέλεση του εν λόγω ταξιδιού. Μια περίπτωση όπου η ομάδα θα έχει συσταθεί εκ των προτέρων από έναν ταξιδιωτικό πράκτορα, ο οποίος είναι διαφορετικός από την εταιρεία λεωφορείων της χώρας Α που παραλαμβάνει και αποβιβάζει τους επιβάτες στη χώρα Β, δεν θα άλλαζε τη φύση του σεναρίου. Ολόκληρη η οδική μεταφορά πραγματοποιείται με την κάλυψη ενός δελτίου ταξιδιού. Ένα άλλο μέσο μεταφοράς (π.χ. μια πτήση) δεν έχει καμία σημασία όσον αφορά την κατάσταση απόσπασης, δεδομένου ότι η οδηγία</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	(EE) 2020/1057 εφαρμόζεται μόνο στις οδικές μεταφορές.
Τακτική μεταφορά	
<p>Δύο διμερείς επιχειρήσεις</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α εκτελεί υπηρεσία μεταφοράς επιβατών σε τακτική γραμμή των χωρών Α-Β-Γ, χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Ο οδηγός παραλαμβάνει επιβάτες στη χώρα Α, τους αποβιβάζει στη χώρα Β, όπου ο οδηγός παραλαμβάνει στη συνέχεια επιβάτες για να τους μεταφέρει στη χώρα Α.</p>	<p>Όλο το ταξίδι (και οι δύο διμερείς ενέργειες) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.</p> <p>Το βασικό έγγραφο μεταφοράς που επιτρέπει στον οδικό επιθεωρητή να διαπιστώσει τον τύπο της μεταφοράς είναι η άδεια, η οποία καθορίζει, μεταξύ άλλων, τον τύπο της υπηρεσίας, τη διαδρομή, τις στάσεις και το χρονοδιάγραμμα: Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 διευκρινίζει ότι οι τακτικές γραμμές υπόκεινται σε άδεια και προβλέπει το είδος των πληροφοριών που πρέπει να περιέχει η άδεια αυτή.</p>
<p>Διμερείς επιχειρήσεις με τρεις τοποθεσίες εγκατάστασης</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α εκτελεί υπηρεσία μεταφοράς σε τακτική γραμμή από τη χώρα Α προς τη χώρα Β, με ενδιάμεσες στάσεις στις χώρες Γ και Δ που προορίζονται μόνο για την αποβίβαση επιβατών.</p>	<p>Αιτιολογική σκέψη 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057: "Όταν ένας οδηγός εκτελεί διμερείς μεταφορές από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ("κράτος μέλος εγκατάστασης") προς το 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 δυνατόν ένας οδηγός να αναλαμβάνει πολλές διμερείς μεταφορές κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού".</p> <p>Δεδομένου ότι κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής μπορούν να πραγματοποιηθούν πολλές απαλλασσόμενες διμερείς μεταφορές, ο οδηγός</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	<p>δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρη τη διαδρομή.</p> <p>Ο οδηγός έχει αποβιβάσει επιβάτες (που επιβιβάστηκαν στη χώρα Α) σε τρεις διαφορετικές χώρες.</p>
<p>Διμερείς εργασίες με τρεις τοποθεσίες παραλαβής</p> <p>Αφού εκτελέσει τις εργασίες που περιγράφονται στην προηγούμενη περίπτωση, ο οδηγός εκτελεί μια υπηρεσία μεταφοράς σε μια τακτική γραμμή από τη χώρα Β προς τη χώρα Α, με ενδιάμεσες στάσεις στις χώρες Ε & ΣΤ που προορίζονται μόνο για την παραλαβή επιβατών. Ο οδηγός αποβιβάζει όλους τους επιβάτες στη χώρα Β.</p>	<p>Ο οδηγός πραγματοποίησε τρεις διμερείς εργασίες κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού μετ' επιστροφής στη χώρα Β (κράτος μέλος εγκατάστασης. Δεδομένου ότι κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού μπορούν να πραγματοποιηθούν πολλές απαλλασσόμενες διμερείς εργασίες, ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρο το ταξίδι.</p>
ΜΗ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
Τακτική μεταφορά	
<p>Διμερής λειτουργία και πολλαπλές μη διμερείς διεθνείς μεταφορές</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από μια εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α οδηγεί ένα τακτικό δρομολόγιο με λεωφορεία με επιβάτες προς τη χώρα Β. Κατά μήκος του δρόμου προς τη χώρα Β, ο οδηγός παραλαμβάνει και αποβιβάζει επιβάτες σε περισσότερες από μια χώρες (Γ, Δ, Ε).</p>	<p>Δύο αρχές πρέπει να χρησιμοποιούνται για να αποφασιστεί πότε ο οδηγός είναι εντός και πότε εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων απόσπασης:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. οι διεθνείς διμερείς πράξεις εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης, 2. μία πρόσθετη δραστηριότητα/διεθνής μη διμερής πράξη που συνδέεται με αυτή τη διεθνή διμερή μπορεί να εξαιρεθεί**. <p>Κατά συνέπεια, σε αυτή την περίπτωση:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Οι κανόνες απόσπασης δεν ισχύουν από την έναρξη της διεθνούς διμερούς,

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	<ul style="list-style-type: none"> - η πρώτη πρόσθετη δραστηριότητα (παραλαβή ή αποβίβαση επιβατών στη χώρα Γ) απαλλάσσεται επίσης, - Οι κανόνες απόσπασης αρχίζουν να εφαρμόζονται από την παραλαβή/αποβίβαση του επιβάτη, με την οποία αρχίζει η δεύτερη πρόσθετη δραστηριότητα/διεθνής μη διμερής δραστηριότητα (επειδή ο οδηγός έχει ήδη χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα για μία εξαιρούμενη πρόσθετη δραστηριότητα), - ο οδηγός παραμένει αποσπασμένος στη χώρα όπου άρχισε η δεύτερη πρόσθετη δραστηριότητα μέχρι να εγκαταλείψει το έδαφος της χώρας αυτής και να αρχίσει να αποσπάται σε γειτονικές χώρες από τη διέλευση των συνόρων τους, - η κατάσταση απόσπασης σταματά όταν ο οδηγός αφήσει τους τελευταίους επιβάτες (έτσι τελειώνει η τελευταία πρόσθετη δραστηριότητα) και ξεκινά το ταξίδι της επιστροφής στη χώρα Α. Κατά την επιστροφή στη χώρα Α, εάν εκτελείται μία πρόσθετη δραστηριότητα, αυτή η +1 πρόσθετη δραστηριότητα εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης.
<p>Διμερής λειτουργία με μία μη διμερή διεθνή μεταφορά (1+1)</p> <p>Ένας οδηγός που απασχολείται από εταιρεία εγκατεστημένη στη χώρα Α εκτελεί υπηρεσία μεταφοράς σε τακτική γραμμή από τη χώρα Α στη Β στη Γ, παραλαμβάνοντας επιβάτες στη χώρα Α, κάνοντας μία στάση στη χώρα Β και αποβιβάζοντας όλους τους επιβάτες στη χώρα Γ.</p>	<p>Ο οδηγός εκτέλεσε μία διμερή μεταφορά (Α προς Γ) με μία πρόσθετη δραστηριότητα στη Β. Η πρόσθετη δραστηριότητα της παραλαβής/αποβίβασης επιβατών στη χώρα Β είναι πρόσθετη δραστηριότητα που συνδέεται με την απαλλασσόμενη διεθνή διμερή μεταφορά (Α προς Γ) και απαλλάσσεται από τους κανόνες απόσπασης. Ο οδηγός δεν υπόκειται στους κανόνες απόσπασης για ολόκληρο το ταξίδι.</p>

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	<p>Σημείωση 1: μόνο μία πρόσθετη δραστηριότητα που εκτελείται στο πλαίσιο μιας διεθνούς διμερούς επιχείρησης μπορεί να εξαιρεθεί από τους κανόνες απόσπασης (κανόνας 1+1).</p> <p>Σημείωση 2: Δεν είναι δυνατόν ο οδηγός να αναλάβει δύο απαλλασσόμενες πρόσθετες δραστηριότητες κατά τη διάρκεια μιας διμερούς μεταφοράς μετ' επιστροφής προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, εάν δεν εκτελέστηκε καμία πρόσθετη δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της διμερούς μεταφοράς από το κράτος μέλος εγκατάστασης. Η δυνατότητα αυτή υφίσταται για τις εμπορευματικές μεταφορές αλλά όχι για τις μεταφορές επιβατών (άρθρο 1 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2020/1057).</p>
CABOTAGE	
<p>Μία διμερής λειτουργία & καμποτάζ</p> <p>Ένας οδηγός εκτελεί διμερή μεταφορά από τη χώρα Α στη χώρα Β και, αφού αποβιβάσει επιβάτες στη Β, εκτελεί ενδομεταφορές στη Β.</p>	<p>Οι κανόνες απόσπασης ισχύουν από την έναρξη των ενδομεταφορών στη χώρα Β έως το τέλος τους: από τον τόπο παραλαβής των επιβατών έως την αποβίβασή τους.</p>
<p>Μία διμερής λειτουργία με μία καμποτάζ + μη διμερείς διεθνείς μεταφορές</p> <p>Οι οδηγοί εκτελούν διμερή επιχείρηση από τη χώρα Α στη Γ, περνώντας από τη χώρα Β. Στη χώρα Β, ο οδηγός παραλαμβάνει και αποβιβάζει επιβάτες και οδηγεί στη Γ, όπου αποβιβάζονται όλοι οι επιβάτες.</p>	<p>Ισχύουν οι κανόνες ανάρτησης:</p> <ul style="list-style-type: none"> - καμποτάζ: από την παραλαβή των επιβατών στη χώρα Β έως την αποβίβασή τους στη χώρα Β, - διεθνείς μη διμερείς: από το τέλος των ενδομεταφορών έως την αποβίβαση των επιβατών στη χώρα Γ.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
TRANSIT	Ισχύουν οι ίδιοι κανόνες όπως για τις εμπορευματικές μεταφορές: η διαμετακόμιση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.
ΑΦΟΡΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ	
Διμερής επιχείρηση ακολουθούμενη από επιστροφή στη χώρα εγκατάστασης	Ισχύουν οι ίδιοι κανόνες όπως και για τις εμπορευματικές μεταφορές: το ταξίδι επιστροφής χωρίς φορτίο στη χώρα εγκατάστασης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης.
Μια διμερής πράξη, ακολουθούμενη από ένα ταξίδι χωρίς φορτίο, ακολουθούμενη από μια μη διμερή διεθνή μεταφορά και τελειώνοντας με μια διμερή πράξη (επιστροφή στη χώρα εγκατάστασης).	<p>Ισχύουν οι ίδιοι κανόνες όπως και για τις εμπορευματικές μεταφορές: τα ταξίδια χωρίς φορτίο είναι είτε εντός είτε εκτός πεδίου εφαρμογής ανάλογα με το αν η πράξη στην οποία συνδέονται είναι εντός ή εκτός πεδίου εφαρμογής. Στην περίπτωση αυτή:</p> <ul style="list-style-type: none"> - η πρώτη διμερής πράξη: δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων απόσπασης (από την αναχώρηση από τη χώρα εγκατάστασης Α έως την αποβίβαση των επιβατών στη χώρα Β), - ταξίδι χωρίς φορτίο: οι κανόνες απόσπασης εφαρμόζονται όταν ο οδηγός αρχίζει να κινείται προς την τοποθεσία όπου θα παραλάβει επιβάτες για να τους μεταφέρει στη χώρα Γ (επειδή η τελευταία είναι μια διεθνής μη διμερής πράξη εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων απόσπασης- στη συνέχεια, το ταξίδι χωρίς φορτίο πραγματοποιείται λόγω αυτής της πράξης εντός του πεδίου εφαρμογής), - ο οδηγός είναι αποσπασμένος στη χώρα Β μέχρι να εγκαταλείψει τη χώρα σε συνοριακή

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	ΕΝΤΟΣ ή ΕΚΤΟΣ πεδίου εφαρμογής: εξήγηση
	<p>διάβαση και είναι αποσπασμένος στη χώρα Γ μέχρι να αφήσει ο οδηγός τους επιβάτες,</p> <p>- ο οδηγός δεν αποστέλλεται από τη στιγμή που παραλαμβάνει τους επιβάτες στη χώρα Γ και τους μεταφέρει στη χώρα Α της εγκατάστασης.</p> <p>Ερώτηση: Τι γίνεται με το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της αποβίβασης των επιβατών στη χώρα Γ και της στιγμής που ο οδηγός αρχίζει να παραλαμβάνει επιβάτες για να τους μεταφέρει στη χώρα Α;</p>

* Το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 ορίζει ότι οι έκτακτες υπηρεσίες εκτελούνται με δελτίο διαδρομής το οποίο συμπληρώνεται πριν από κάθε διαδρομή. Το έντυπο ταξιδιού περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της υπηρεσίας, το κύριο δρομολόγιο και τον ή τους εμπλεκόμενους μεταφορείς.

** Ο οδηγός απαλλάσσεται από τους κανόνες απόσπασης όταν, στο πλαίσιο μιας τρέχουσας διμερούς μεταφοράς, εκτελεί επίσης μία μη διμερή δραστηριότητα διεθνών μεταφορών, παραλαμβάνοντας επιβάτες ή/και αποβιβάζοντας τους στο κράτος μέλος ή στην τρίτη χώρα που διασχίζει ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο τοποθεσιών εντός του κράτους μέλους που διασχίζει. Το ίδιο ισχύει και για το ταξίδι επιστροφής.

Αυτό είναι δυνατό, για παράδειγμα, όταν ο οδηγός εκτελεί μια διμερή λειτουργία χωρίς πλήρες λεωφορείο/ πούλμαν και σταματά για να παραλάβει ή/και να αποβιβάσει επιπλέον επιβάτες κατά μήκος της διαδρομής. Ο οδηγός μπορεί να εκτελέσει μία εξαιρούμενη μη διμερή διεθνή μεταφορά (δηλαδή μία πρόσθετη δραστηριότητα παραλαβής ή/και αποβίβασης) κατά τη διάρκεια 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 εκτελείται μία απαλλασσόμενη πρόσθετη μη διμερής διεθνής μεταφορά. Πρόκειται για τον λεγόμενο κανόνα 1+1.

Παράρτημα 3: Καθορισμός του εφαρμοστέου εργατικού δικαίου - ο κανονισμός Ρώμη I

Σύμφωνα με την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους, ο αποσπασμένος εργαζόμενος είναι "ο εργαζόμενος ο οποίος, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, εκτελεί την εργασία του στο έδαφος κράτους μέλους άλλου από το κράτος στο οποίο εργάζεται κανονικά"³⁷. Συνεπώς, η απόσπαση συνεπάγεται την ύπαρξη σταθερής σχέσης εργασίας σε ένα κράτος μέλος, στο οποίο ο εργαζόμενος αναμένεται να επιστρέψει μετά την περίοδο απόσπασης.

Ο τόπος εγκατάστασης του εργοδότη δεν συνεπάγεται απαραίτητα την ύπαρξη τόπου εργασίας στο ίδιο κράτος μέλος. Ο κανονισμός Ρώμη I ορίζει ποιο εθνικό εργατικό δίκαιο διέπει τη σύμβαση εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τον συνήθη τόπο εργασίας. Αυτοί οι αντικειμενικοί κανόνες συμφωνήθηκαν με γνώμονα την ανάγκη προστασίας του εργαζομένου ως του ασθενέστερου μέρους μιας εργασιακής σχέσης.

Για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου σε μια σχέση εργασίας, η Ρώμη I εισάγει ένα σύστημα πολλαπλών βαθμίδων:

1. Η σύμβαση εργασίας διέπεται από το δίκαιο που έχουν επιλέξει τα μέρη.

Η ρήτρα επιλογής δικαίου είναι το πρώτο βήμα για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου. Ο κανονισμός διευκρινίζει ότι η εν λόγω επιλογή δικαίου δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του εθνικού δικαίου που θα ήταν εφαρμοστέο ελλείψει επιλογής (δηλαδή του δικαίου που καθορίζεται σύμφωνα με τα ακόλουθα σημεία 2 και 3). Οι διατάξεις αυτές είναι εκείνες που δεν μπορούν να παραγραφούν με διαπραγμάτευση σε μια αστική σύμβαση.

Αυτό συνάδει με την αρχή ότι ο εργαζόμενος, ως το ασθενέστερο μέρος σε μια εργασιακή σχέση, θα πρέπει να προστατεύεται σε περίπτωση που η σύμβαση περιέχει δυσμενή ρήτρα επιλογής δικαίου.

2. Ελλείψει ρητής επιλογής από τα μέρη, το εφαρμοστέο δίκαιο είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία ή από την οποία ο εργαζόμενος ασκεί συνήθως την εργασία του.

Ο προσδιορισμός της χώρας από την οποία ο εργαζόμενος εκτελεί συνήθως τα καθήκοντά του είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τους οδηγούς που εκτελούν συνήθως καθήκοντα σε διαφορετικές χώρες, αλλά ξεκινούν και τελειώνουν τακτικά το ταξίδι τους στο ίδιο κράτος μέλος. Σε περίπτωση που υπάρχουν πολλαπλοί τόποι εργασίας, ως συνήθης τόπος εργασίας θεωρείται ο τόπος από τον οποίο ο εργαζόμενος εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος των υποχρεώσεών του.

³⁷ Άρθρο 2.1 Οδηγία 96/71

3. Εάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί συνήθης τόπος εργασίας σύμφωνα με το ανωτέρω σημείο 2, το εφαρμοστέο δίκαιο θα είναι ο τόπος της επιχείρησης μέσω της οποίας προσλήφθηκε ο εργαζόμενος.

Η διάταξη αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για τους εργαζόμενους που μετακινούνται από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, χωρίς τακτική βάση.

4. Προκειμένου να αποφευχθεί ένα υπερβολικά άκαμπτο σύστημα, ο δικαστής μπορεί να αποφασίσει να εφαρμόσει άλλο δίκαιο, όταν από τις περιστάσεις της υπόθεσης προκύπτει ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται προφανώς στενότερα με άλλη χώρα.

Κατά τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("ΔΕΕ") δίνει μεγάλη έμφαση στην έννοια του συνήθους τόπου εργασίας, στην οποία δίνει ευρεία ερμηνεία. Άλλα κριτήρια, όπως ιδίως η χώρα πρόσληψης του εργαζομένου, θα πρέπει να θεωρούνται επικουρικά³⁸. Επιπλέον, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι ο εργαζόμενος είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης εργασίας και ως εκ τούτου πρέπει να προστατεύεται από τους ευνοϊκότερους κανόνες σύγκρουσης νόμων³⁹.

Για τον προσδιορισμό του συνήθους τόπου εργασίας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες που χαρακτηρίζουν τις δραστηριότητες του εργαζομένου, όπως: ο τόπος από τον οποίο ο εργαζόμενος εκτελεί τα καθήκοντά του, λαμβάνει οδηγίες και οργανώνει την εργασία του, ο τόπος όπου βρίσκονται τα εργαλεία εργασίας, οι τόποι όπου πραγματοποιούνται κυρίως οι μεταφορές, ο τόπος εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και ο τόπος στον οποίο επιστρέφει ο εργαζόμενος μετά την ολοκλήρωση των καθηκόντων του⁴⁰.

Όπου απαιτείται ποσοτική αξιολόγηση προκειμένου να εκτιμηθεί από ποια χώρα ο εργαζόμενος εκτελεί συνήθως τα καθήκοντά του (σε αντίθεση με τα περιστασιακά ή ευκαιριακά καθήκοντα), έμπνευση θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει η τρέχουσα πρακτική στους ελέγχους κοινωνικής ασφάλισης, όπου θεωρείται ότι ο χρόνος εργασίας είναι το καταλληλότερο κριτήριο για την αξιολόγηση όταν ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας πραγματοποιείται⁴¹.

Μόνο εάν δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί ο συνήθης τόπος εργασίας, για παράδειγμα εάν ο οδηγός εκτελεί ίσο αριθμό καθηκόντων σε διάφορα κράτη μέλη, η χώρα στην οποία συνήφθη η σύμβαση εργασίας θα καταστεί σημαντικός παράγοντας. Το ΔΕΕ επιμένει ότι ο τόπος πρόσληψης είναι μόνο ένας δευτερεύων παράγοντας, ο οποίος καθίσταται σχετικός σε περιπτώσεις όπου δεν μπορεί να προσδιοριστεί συνήθης τόπος εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το Δικαστήριο έχει μια ευρεία ερμηνεία των στοιχείων που συνιστούν συνήθη τόπο εργασίας⁴², η επίκληση του τόπου πρόσληψης θα πρέπει να είναι μόνο σπάνια αναγκαία.

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* της 15.03.2011, παράγραφος 46.

⁴⁰ *Koelzsch*, παράγραφος 49 και *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ Βλέπε Διοικητική Επιτροπή για το Συντονισμό των Συστημάτων Κοινωνικής Ασφάλισης (Δεκέμβριος 2013), *Πρακτικός οδηγός σχετικά με την εφαρμοστέα νομοθεσία*, σελ. 29 και 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

Η ρήτρα στενότερης σύνδεσης που περιγράφεται στο ανωτέρω σημείο 4 πρέπει να εφαρμόζεται από δικαστή, ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις κάθε περίπτωσης. Το ΔΕΕ έχει, για παράδειγμα, αποφανθεί ότι ο συνήθης τόπος εργασίας μπορεί να παραμεριστεί λαμβάνοντας υπόψη άλλα στοιχεία, όπως ο τόπος όπου ο εργαζόμενος καταβάλλει φόρο εισοδήματος, ο τόπος όπου καλύπτεται από συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, συνταξιοδότησης, ασθένειας και αναπηρίας⁴³.

Ο συνήθης τόπος εργασίας δεν αλλάζει εάν ο εργαζόμενος απασχολείται προσωρινά σε άλλη χώρα. Με άλλα λόγια, το δίκαιο του συνήθους τόπου διαμονής του εργαζομένου εξακολουθεί να διέπει τη σύμβαση εργασίας καθ' όλη τη διάρκεια της προσωρινής του τοποθέτησης σε άλλο κράτος μέλος. Η Ρώμη I διευκρινίζει ότι μια αποστολή είναι προσωρινή εάν ο εργαζόμενος αναμένεται να συνεχίσει να εργάζεται στη χώρα καταγωγής μετά την εκτέλεση των καθηκόντων του στο εξωτερικό⁴⁴. Το σημείο αυτό αντικατοπτρίζεται στην *οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους*: εάν οι δεσμοί με τον συνήθη τόπο εργασίας έχουν διακοπεί, η προσωρινή αποστολή θα πρέπει στην πραγματικότητα να θεωρείται ως αλλαγή του συνήθους τόπου εργασίας. Ο οδηγός θα πρέπει τότε να απασχολείται σύμφωνα με τη νομοθεσία του νέου κράτους μέλους. Για παράδειγμα, κατά την πρόσληψη ένας οδηγός εκτελούσε συνήθως τα καθήκοντά του στο κράτος μέλος Α. Στη συνέχεια, ο οδηγός μετακινείται στο κράτος μέλος Β προκειμένου να εκτελεί σε μόνιμη βάση ένα νέο σύνολο καθηκόντων στην επικράτεια αυτή ή από αυτήν, και χωρίς ή με ελάχιστους δεσμούς με το κράτος μέλος Α. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο συνήθης τόπος εργασίας έχει αλλάξει από το κράτος μέλος Α στο κράτος μέλος Β.

1. Ο τόπος από τον οποίο ο εργαζόμενος εκτελεί τα καθήκοντά του.
2. Ο χώρος όπου ο εργαζόμενος λαμβάνει οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντά του και οργανώνει την εργασία του.
3. Ο χώρος όπου βρίσκονται τα εργαλεία εργασίας του.
4. Ο τόπος όπου πραγματοποιείται κυρίως η μεταφορά.
5. Ο τόπος εκφόρτωσης των εμπορευμάτων.
6. Ο τόπος στον οποίο επιστρέφει ο εργαζόμενος μετά την ολοκλήρωση των καθηκόντων του.

Κουτί 7 - Ενδείξεις για τον προσδιορισμό του συνήθους τόπου εργασίας των οδηγών

⁴³ Παράγραφος 41 *Schlecker C-64/12*.

⁴⁴ Αιτιολογική σκέψη 36 του κανονισμού 593/2008