



Kysymyksiä ja vastauksia: kuljettajien lähettäminen direktiivin (EU) 2020/1057 nojalla tavaroiden kuljettamisen yhteydessä¹

VASTUUVAPAUSLAUSEKE: Tämä Euroopan komission yksiköiden laatima opas ei sido komissiota. Ainoastaan Euroopan unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa sitovia tulkintoja unionin lainsäädännöstä.

YLEISET PERUSTEET sen määrittämiseksi, onko kuljettaja lähetetty direktiivin (EU) 2020/1057 nojalla

Direktiivissä (EU) 2020/1057², jäljempänä myös 'direktiivi', vahvistetaan palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä annettuja direktiivejä 96/71/EY³ ja 2014/67/EU⁴ koskevat erityiset säännöt. Siinä erotetaan toisistaan kuljetustyyppit, joihin työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä olisi sovellettava, ja kuljetustyyppit, joihin kyseisiä sääntöjä ei pitäisi soveltaa. Tällaisen erottamisen yleisenä perusteena on se, missä määrin kuljetustyypeillä on yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen⁵.

Direktiivistä (EU) 2020/1057 johtuu, että kuljettajat, jotka suorittavat kuljetusta muussa jäsenvaltiossa kuin kuljettajan työnantajan sijoittautumisjäsenvaltiossa, **on lähetetty**, kun he suorittavat seuraavanlaisia kuljetuksia:

¹ Tässä oppaassa käsitellään ainoastaan kysymyksiä ja vastauksia kuljettajien lähettämisestä tavaroiden maantiekuljetuksen yhteydessä. Aiheesta laaditaan erillinen kysymys- ja vastausluettelo matkustajien kuljettamista koskevien sääntöjen osalta.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 49).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta (EUVL L 159, 28.5.2014, s. 11).

⁵ Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 9 kappale: *Tasapuolisten työntekijöiden lähettämistä koskevien alakohtaisten erityissääntöjen olisi perustuttava siihen, että kuljettajan ja tarjottavan palvelun sekä vastaanottavan jäsenvaltion alueella on riittävä yhteys. Kyseisten sääntöjen valvonnan helpottamiseksi eri kuljetustyyppien välillä olisi tehtävä ero sen perusteella, missä määrin niillä on yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen.*

- 1) **kolmannen maan** kuljetus ("cross-trade operation")⁶ – kuljetus, joka tapahtuu kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä, joista mikään ei ole kuljetuksen suorittavan liikenteenharjoittajan sijoittautumismaa⁷;
- 2) **kabotaasikuljetus** – kotimaassa toisen lukuun tapahtuva kuljetus, jota toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut liikenteenharjoittaja harjoittaa väliaikaisesti jäsenvaltion alueella⁸.

Kuljettajaa ei katsota **lähetetyksi**, kun hän suorittaa seuraavanlaisia kuljetuksia:

- 1) **kansainvälinen kahdenvälinen** kuljetus⁹ – kuljetus, joka tapahtuu kuljetussopimuksen perusteella jäsenvaltiosta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut (sijoittautumisjäsenvaltio), toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan, tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmanteen maasta sijoittautumisjäsenvaltioon;
- 2) **rajoitettu lisäkuormaaminen ja/tai -purkaminen**¹⁰ (tarkoittaa edellä mainittua kolmannen maan kuljetusta), joka tapahtuu kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä sellaisissa jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden läpi kuljettaja ajaa;
- 3) **kauttakulku**¹¹ jäsenvaltion alueen läpi ilman kuormaamista tai purkamista;
- 4) **yhdistetyn kuljetuksen aloittava tai lopettava maantiesuus**¹², sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä 92/106/ETY¹³, jos maantiesuus itsessään on kansainvälinen kahdenvälinen kuljetus.

HALLINNOLLISET VELVOITTEET

jotka liikenteenharjoittajan on täytettävä lähettämistä ennen, sen aikana ja sen jälkeen

Direktiivissä (EU) 2020/1057 olevan 1 artiklan 11 ja 12 kohdassa määritetään hallinnolliset vaatimukset, jotka liikenteenharjoittajien on täytettävä osoittaakseen noudattavansa kuljettajien lähettämistä koskevia sääntöjä.

Ennen lähettämistä liikenteenharjoittajan on:

- toimitettava lähettämistä koskeva ilmoitus sen jäsenvaltion viranomaisille, johon kuljettaja lähetetään;
- toimitettava ilmoitus viimeistään lähettämisen alkaessa;
- käytettävä toimitukseen julkista käyttöliittymää, joka on yhteydessä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään, jäljempänä 'IMI'.

Lähettämislähtöilmoituksen sisältö:

1. liikenteenharjoittajan henkilöllisyys, vähintään yhteisön liikenneluvan numeron muodossa, mikäli tämä numero on saatavilla;

⁶ Tähän viitataan direktiivin johdanto-osan 12 ja 13 kappaleessa "muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena".

⁷ Sijoittautumisjäsenvaltio sellaisena kuin se on määritelty asetuksen (EY) N:o 1071/2009 2 artiklan 8 kohdassa.

⁸ Tavaroiden kuljetuksen osalta kabotaasiliikenne on määritelty maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁹ Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 10 kappale ja 1 artiklan 3 ja 4 kohta.

¹⁰ Direktiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta.

¹¹ Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 11 kappale ja 1 artiklan 5 kohta.

¹² Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 12 kappale ja 1 artiklan 6 kohta.

¹³ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

2. sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
3. kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
4. kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;
5. lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
6. moottoriajoneuvojen rekisterikilvet;
7. suoritettut kuljetuspalvelut (esimerkiksi tavaroiden kuljetus, matkustajien kuljetus, kansainvälinen kuljetus tai kabotaasikuljetus).

Lähettämisen aikana liikenteenharjoittajan on:

- varmistettava, että kuljettajilla on käytössään seuraavat asiakirjat:
 - työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus paperilla tai sähköisenä;
 - todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja (e-CMR);
 - ajopiirturirekisterit (erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatumukset, joissa kuljettaja on harjoittanut kuljetustoimintaa).

Lähettämisen jälkeen liikenteenharjoittajan on:

- viimeistään kahdeksan viikon kuluttua vastaanottavan jäsenvaltion pyynnön vastaanottamisesta lähetettävä pyydetty asiakirjat IMIin yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta. Näitä asiakirjoja ovat:
 - ajopiirturirekisterit;
 - kuljetusasiakirjat;
 - kuljettajan palkkausta koskevat asiakirjat lähettämisen ajalta;
 - työsopimus;
 - kuljettajan työaikakirjanpito;
 - todistus kuljettajan palkanmaksun suorittamisesta.

Tarkastaessaan direktiivin säännösten noudattamista jäsenvaltiot eivät saa kohdistaa liikenteenharjoittajiin muita vaatimuksia kuin tässä direktiivissä säädetty hallinnolliset vaatimukset.

KULJETUKSEN TOIMINTASKENAARIOT

Seuraavissa osioissa selitetään ja havainnollistetaan, miten työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä sovelletaan erilaisissa kuljetuksen toimintaskenaarioissa:

- I. KAHDENVÄLISET KULJETUKSET
- II. KOLMANNEN MAAN KULJETUKSET
- III. KABOTAASI
- IV. KAUTTAKULKU
- V. TYHJÄNÄ AJETUT MATKAT

Selitykset:

- ✳ Kuljetuksen ja kuormaamisen alku
- ✳ Purkaminen ja kuljetuksen päättyminen
- ✳ Ensimmäisen lisäkuljetuksen kuormaaminen
- ✳ Ensimmäisen lisäkuljetuksen purkaminen
- ✳ Toisen lisäkuljetuksen kuormaaminen
- ✳ Toisen lisäkuljetuksen purkaminen
- ➡ Kahdenvälinen kuljetus
- ➡ Vapautettu lisäkuljetus

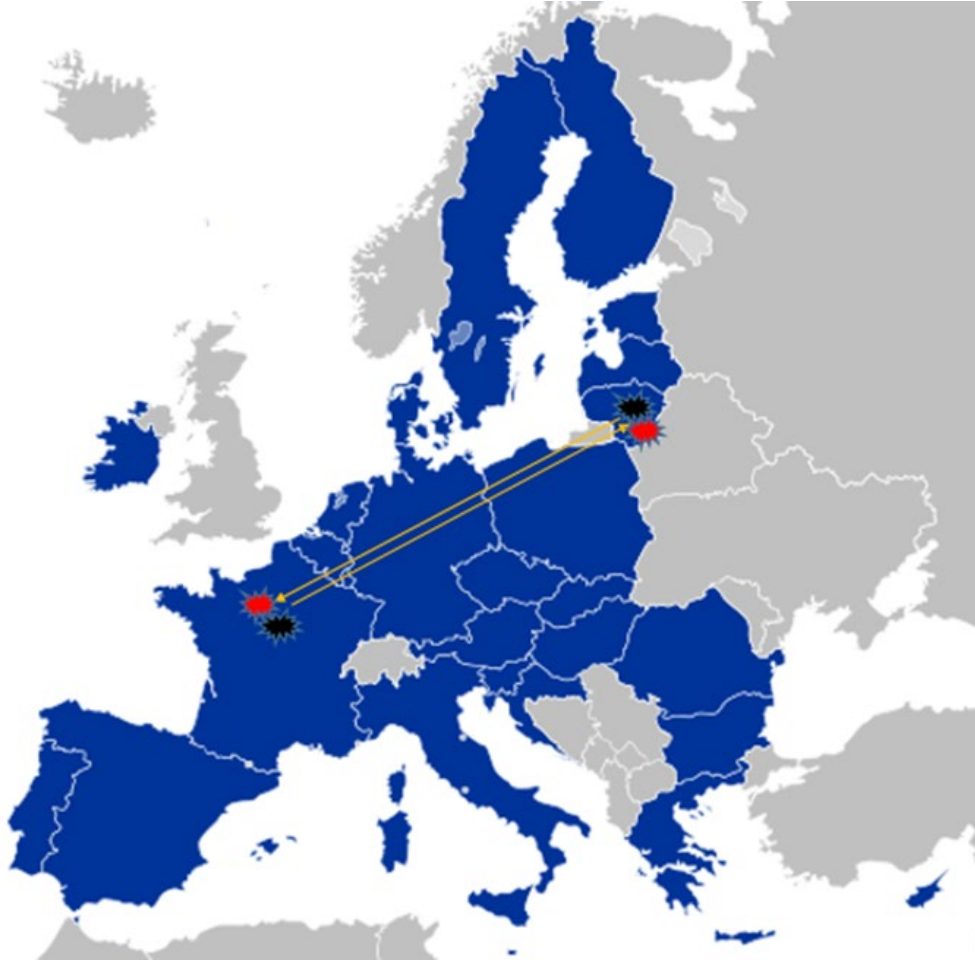
- Ei-vapautettu kuljetus
- Kauttakulku / tyhjänä ajettu matka

I. KAHDENVÄLISET KULJETUKSET

1. Mitä ovat työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä vapautetut kansainväliset kahdenväliset kuljetukset?

Skenaario 1: kaksi kahdenvälistä kuljetusta

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja ajaa täyden rekan Vilnasta (LT) Pariisiin (FR). Kuljettaja purkaa koko kuorman Pariisissa. Paluumatkaa varten kuljettaja kuormaa Pariisissa tavaroita, jotka hän kuljettaa Vilnaan (LT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta: yhden Liettuasta (sijoittautumisjäsenvaltio) Ranskaan (vastaanottava maa) ja toisen Ranskasta takaisin Liettuaan. Kuljettajaan ei siis koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

Skenaario 2: kahdenväliset kuljetukset, joissa on kolme rahdin purkupaikkaa

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaraa Vilnassa (LT). Kuljettaja ajaa Berliiniin (DE) ja purkaa kolmanneksen tavarosta, ja ajaa sitten Antwerpeniin (BE) ja purkaa vielä kolmanneksen tavarosta. Lopuksi kuljettaja jatkaa matkaa Lyoniin (FR) ja purkaa jäljellä olevan kolmanneksen tavarosta.



Päätelmät: Kuljettaja suoritti matkalla kolme kahdenvälistä kuljetusta. Matka alkoi Liettuasta (sijoittautumisjäsenvaltio), jossa rekka kuormattiin täyteen tavaralla, jotka purettiin kolmessa eri maassa (osittainen purkaminen Saksassa, Belgiassa ja Ranskassa). Koska yhden matkan aikana voidaan suorittaa useita vapautettuja kahdenvälisiä kuljetuksia¹⁴ (joista jokaisella on erillinen kuljetusasiakirja), kuljettajaan ei koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

¹⁴ Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 10 kappale: Kun kuljettaja suorittaa kahdenvälistä kuljetusta yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiosta, jäljempänä 'sijoittautumisjäsenvaltio', toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueelle tai takaisin sijoittautumisjäsenvaltioon, palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon. On mahdollista, että kuljettaja suorittaa yhden matkan aikana useita kahdenvälisiä kuljetuksia.

Skenaario 3: kahdenväliset kuljetukset, joissa on kolme kuormauspaikkaa

Kun Liettuaan sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja on suorittanut skenaariossa 2 kuvatut kuljetukset, lähtiessään paluumatkalle Liettuaan hän kuormaa kolmanneksen rekasta tavaralla Lyonissa (FR). Tämän jälkeen kuljettaja ajaa Brysseliin (BE), kuormaa toisen kolmanneksen rekasta tavaralla ja jatkaa matkaa Varsovaan (PL), jossa hän kuormaa viimeisen kolmanneksen rekasta. Lopuksi kuljettaja jatkaa matkaa Liettuaan (LT) ja purkaa kaikki tavarat.



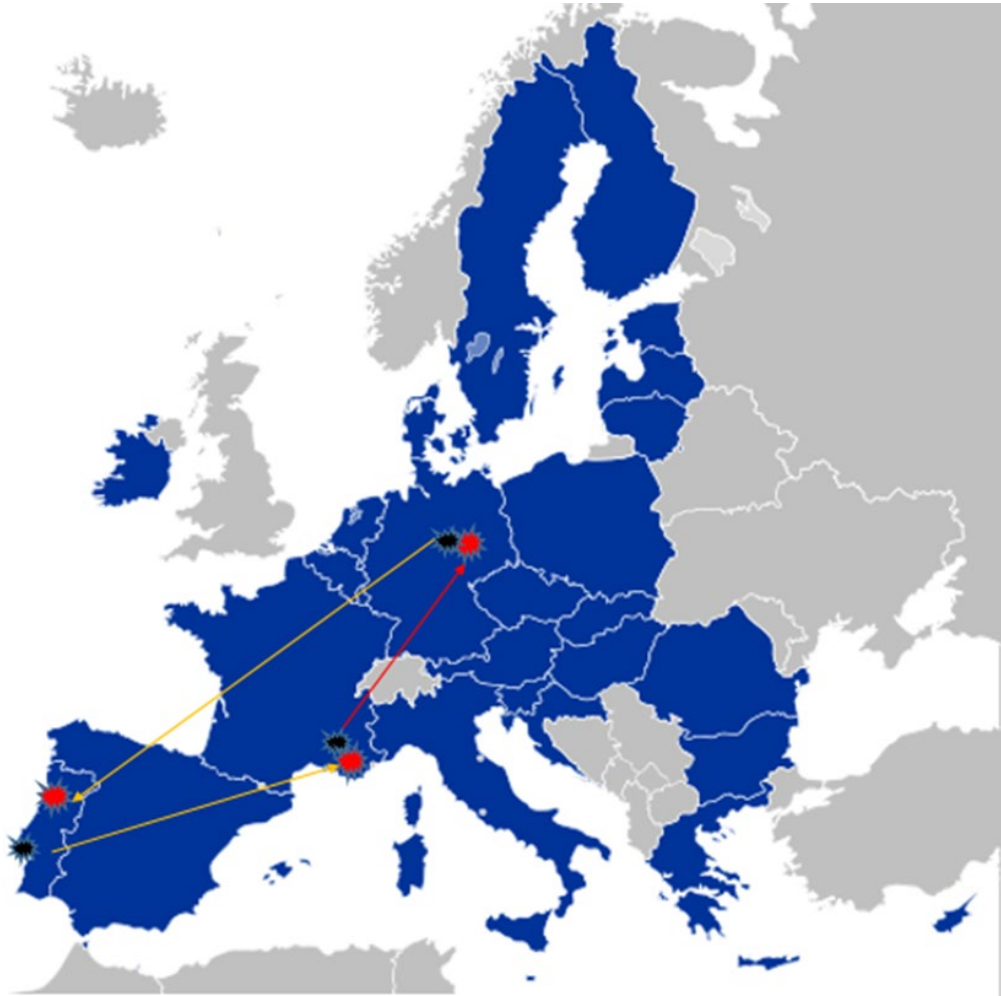
Päätelmät: Paluumatkallaan sijoittautumisjäsenvaltioon kuljettaja suoritti samalla kerralla kolme kahdenvälistä kuljetusta. Koska yhden matkan aikana voidaan suorittaa useita vapautettuja kahdenvälisiä kuljetuksia (joista jokaisella on erillinen kuljetusasiakirja), kuljettajaan ei koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

II. KOLMANNEN MAAN KULJETUKSET

2. Sovelletaanko kolmannen maan kuljetuksia suorittaviin kuljettajiin työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä?

Skenaario 4: kolmannen maan kuljetus kahden kahdenvälisen kuljetuksen välillä

Portugaliin (PT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja ajaa täyden rekan Lissabonista (PT) Marseilleen (FR). Kuljettaja purkaa tavarat Marseillessa. Marseillessa (FR) kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita ja purkaa ne Berliinissä (DE). Berliinissä kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita ja purkaa ne Portossa (PT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi erillistä kahdenvälistä kuljetusta ja yhden kolmannen maan kuljetuksen. Ensimmäinen kahdenvälinen kuljetus alkoi Portugalissa (sijoittautumisjäsenvaltio) tavaroiden kuormaamisella ja päättyi Ranskassa tavaroiden purkamiseen. Toinen kahdenvälinen kuljetus alkoi tavaroiden kuormaamisella Saksassa ja päättyi tavaroiden purkamiseen Portugalissa (sijoittautumisjäsenvaltio). Näiden kahden kahdenvälisen kuljetuksen aikana kuljettajaan ei sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä. Tavaroiden kuormaaminen Ranskassa ja niiden purkaminen Saksassa oli kolmannen maan kuljetus, joka ei ole yhteydessä kumpaankaan kahdenväliseen kuljetukseen. Siksi kuljettajan lähettäminen Ranskaan alkaa, kun kahdenvälinen kuljetus päättyy ja kuljettaja lähtee ajamaan kuormausta paikkaan, jossa hän kuormaa kolmannen maan kuljetuksessa kuljetettavat tavarat. Lähettäminen Ranskaan päättyy, kun kuljettaja poistuu Ranskan alueelta. Saksaan saapumisen yhteydessä kuljettaja katsotaan lähetetyksi Saksaan, kunnes hän purkaa tavarat kyseisessä jäsenvaltiossa.

Skenaario 5: kolmannen maan kuljetus kahdenvälisen kuljetuksen ja tyhjänä ajetun matkan välillä

Portugaliin (PT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita Lissabonissa (PT) ja ajaa Berliiniin (DE), jossa tavarat puretaan. Berliinissä (DE) kuljettaja kuormaa rekan täyteen muita tavaroita ja purkaa ne Madridissa (ES). Tämän jälkeen kuljettaja ajaa tyhjän rekan Madridista (ES) takaisin sijoittautumisjäsenvaltioon (PT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti yhden kahdenvälisen kuljetuksen Portugalista Saksaan, yhden kolmannen maan kuljetuksen Saksasta Espanjaan ja yhden tyhjänä ajetun matkan Espanjasta takaisin Portugaliin. Kuljettajan lähettäminen Saksaan alkaa, kun kahdenvälinen kuljetus päättyy ja kuljettaja lähtee ajamaan kuormauspaikkaan, jossa hän kuormaa kolmannen maan kuljetuksessa Saksasta Espanjaan kuljetettavat tavarat. Lähettäminen Saksaan päättyy, kun kuljettaja poistuu Saksan alueelta. Kuljettajan saapuessa Espanjan alueelle hänet katsotaan lähetetyksi Espanjaan, kunnes kolmannen maan kuljetuksessa Saksasta tuodut tavarat on purettu ja kuljettaja saa kolmannen maan kuljetuksen päätökseen. Espanjan alueella tyhjänä ajettua matkaa ei katsota lähettämiseksi. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi Ranskaan, jonka läpi hän ajaa Portugalista Saksaan tapahtuvan kahdenvälisen kuljetuksen ja Saksasta Espanjaan tapahtuvan kolmannen maan kuljetuksen aikana.

3. Mitä on työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä vapautettu rajoitettu lisäkuormaaminen ja/tai -purkaminen?

Kuljettaja on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä, kun hän käynnissä olevan kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä suorittaa myös **yhden kolmannen maan** kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa, jonka kautta hän ajaa, sillä edellytyksellä että tavaroiden purkaminen ei tapahdu samassa jäsenvaltiossa kuin niiden lastaaminen.

Tämä on mahdollista esimerkiksi silloin, kun kuljettaja suorittaa kahdenvälisen kuljetuksen ilman täyttä rekkakuormaa ja kuormaa lisää tavaraa matkalla voidakseen hyödyntää ajoneuvon koko kuormauskapasiteetin. Kuljettaja voi suorittaa sijoittautumisjäsenvaltion ja vastaanottavan jäsenvaltion välisen kahdenvälisen kuljetuksen aikana yhden vapautetun kolmannen maan kuljetuksen (eli lisäkuormaamisen ja/tai -purkamisen). Kun suoritetaan kaksi peräkkäistä kahdenvälistä kuljetusta sijoittautumisjäsenvaltiosta ja takaisin, kummankin kuljetuksen aikana voidaan suorittaa vapautettu kolmannen maan lisäkuljetus. Tätä kutsutaan **1+1-säännöksi**.

Skenaario 6: kaksi kahdenvälistä kuljetusta ja kaksi kolmannen maan kuljetusta (1+1)

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Vilnassa (LT) puoli rekkaa tavaroilla, jotka on määrä kuljettaa Barcelonaan (ES). Kuljettaja pysähtyy Berliinissä (DE) ja kuormaa rekan jäljellä olevan tilan eri tavaroilla. Kuljettaja ajaa Brysseliin (BE) ja purkaa Berliinissä (DE) kuormatut tavarat. Sitten kuljettaja jatkaa matkaa ja purkaa Vilnassa (LT) kuormatut tavarat Barcelonassa (ES). Paluumatkan kahdenvälistä kuljetusta varten kuljettaja kuormaa rekan täyteen Barcelonassa (ES). Kuljettaja pysähtyy Brysselissä (BE) ja purkaa puolet tavaroista. Tämän jälkeen kuljettaja jatkaa matkaa Vilnaan (LT), jossa hän purkaa loput tavarat.



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta sekä yhden lisäkuormaamisen ja/tai -purkamisen (kolmannen maan kuljetus) kunkin kahdenvälisen kuljetuksen aikana. Ensimmäinen kahdenvälinen kuljetus tapahtui Liettuasta Espanjaan, ja sen aikana suoritettiin yksi vapautettu lisätoimi (eli tavaroiden kuormaaminen Saksassa ja purkaminen Belgiassa). Toinen kahdenvälinen (paluu)kuljetus tapahtui Espanjasta Liettuaan, ja myös sen aikana suoritettiin yksi vapautettu lisätoimi (eli tavaroiden kuormaaminen Espanjassa ja osittainen purkaminen Belgiassa). Kuljettajaan ei koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

On syytä panna merkkejä, että yhteen vapautettuun lisätoimeen voi sisältyä

- kuormaaminen,
- purkaminen tai
- kuormaaminen ja purkaminen

direktiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

4. Voiko kuljettaja suorittaa sijoittautumisjäsenvaltioon suuntautuvan kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana kaksi vapautettua lisätoimea, jos sijoittautumisjäsenvaltiosta lähteneen kahdenvälisen kuljetuksen aikana ei suoritettu yhtään lisätoimea?

Kyllä. Jos kuljettaja ei ole käyttänyt mahdollisuutta suorittaa yhtä vapautettua lisäkuormaamista ja/tai -purkamista (kolmannen maan kuljetus) sijoittautumisjäsenvaltiosta lähtevän kahdenvälisen kuljetuksen aikana ja tätä kuljetusta seuraa kahdenvälinen paluukuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana voidaan suorittaa kaksi vapautettua lisäkuormaamista ja/tai -purkamista (kolmannen maan kuljetus). Tätä kutsutaan **0+2-säännöksi**.

Skenaario 7: yksi kahdenvälinen kuljetus ja kaksi kolmannen maan kuljetusta (0+2)

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Vilnassa (LT) rekan täyteen tavaroita ja toimittaa ne Madridiin (ES).

Madridissa (ES) kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaraa. Kuljettaja pysähtyy Brysselissä (BE) ja purkaa neljänneksen tavaroista. Sitten kuljettaja ajaa Berliiniin (DE) ja purkaa toisen neljänneksen tavaroista. Tämän jälkeen kuljettaja jatkaa matkaa Vilnaan (LT), jossa hän purkaa loput tavarat.



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta ja kaksi lisäpurkamista (kolmannen maan kuljetus) kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana. Ensimmäinen kahdenvälinen kuljetus tapahtui Liettuasta Espanjaan ilman lisätoimia. Toinen kahdenvälinen (paluu)kuljetus tapahtui Espanjasta Liettuaan, ja sen aikana suoritettiin kaksi vapautettua lisätoimea (eli lisäpurkamisen käsittävät kolmannen maan kuljetukset).

Espanjasta Belgiaan ja Espanjasta Saksaan). Kuljettajaan ei koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

Skenaario 8: yksi kahdenvälinen kuljetus ja kaksi kolmannen maan kuljetusta (0+2)

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Vilnassa (LT) rekan täyteen tavaroita ja toimittaa ne Barcelonaan (ES). Kuljettaja kuormaa puoli rekkaa tavaralla Barcelonassa (ES) ja pysähtyy Lyonissa (FR), jossa hän kuormaa puoli rekkaa toisenlaisella tavaralla. Tämän jälkeen kuljettaja ajaa Brysseliin (BE) ja purkaa Lyonissa (FR) kuormatut tavarat. Sitten kuljettaja jatkaa Berliiniin (DE), jossa hän kuormaa puoli rekkaa muilla tavaroilla, jotka hän purkaa Varsovassa (PL). Lopuksi kuljettaja jatkaa matkaa Vilnaan (LT), jossa hän purkaa Barcelonassa (ES) kuormatut tavarat.



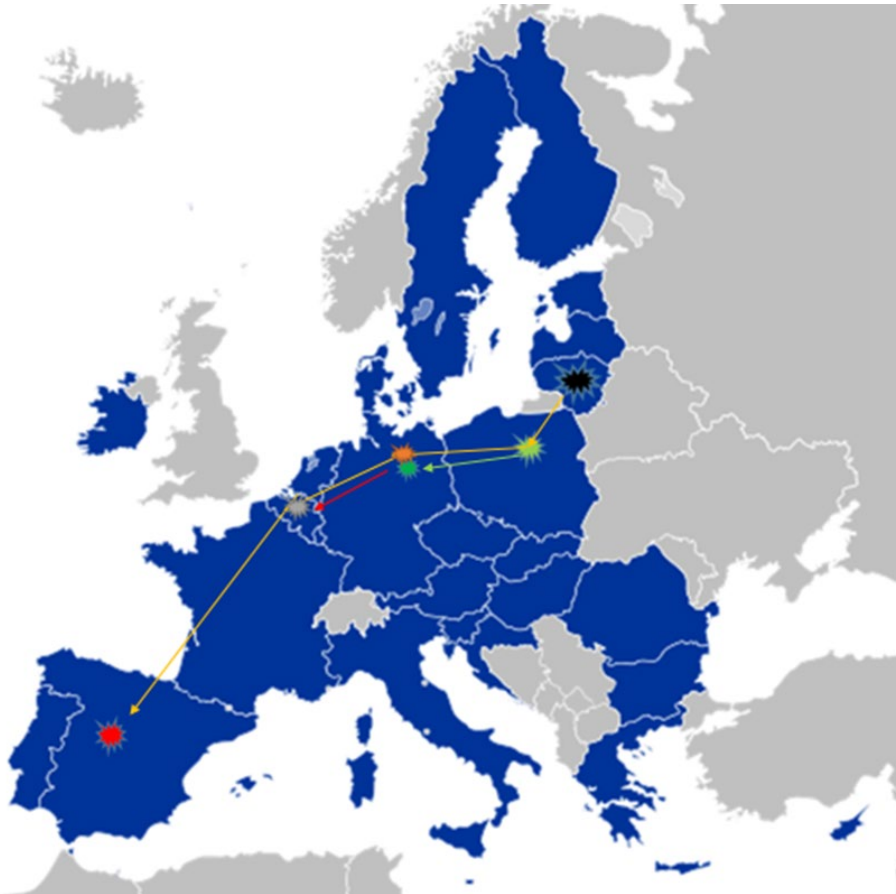
Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta ja kaksi lisätoimea, joista kukin käsittää kuormaamisen ja purkamisen (kolmannen maan kuljetus) kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana. Ensimmäinen kahdenvälinen kuljetus tapahtui Liettuaan Espanjaan ilman lisätoimia. Toinen kahdenvälinen (paluu)kuljetus tapahtui Espanjasta Liettuaan, ja sen aikana suoritettiin kaksi vapautettua lisätoimea (eli lisäkuormaamisen ja -purkamisen käsittävät kolmannen maan kuljetukset Ranskasta Belgiaan ja Saksasta Puolaan). Kuljettajaan ei koko matkan aikana sovellettu työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

5. Jos kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä suoritetaan enemmän kuin yksi lisätoimi, mihin näistä toimista sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ja mihin ei?

Kun käynnissä olevan kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä suoritetaan useita kolmannen maan kuljetuksia, **ensimmäinen toimi** (1+1-säännön tapauksessa) tai **ensimmäiset kaksi toimea** (0+2-säännön tapauksessa) vapautetaan työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä. Jos liikenteenharjoittaja suorittaa kolmannen tai useamman lisätoimen (1+1-säännön tai 0+2-säännön tapauksessa), näitä lisätoimia ei enää vapauteta, minkä vuoksi niihin sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

Skenaario 9: kahdenvälinen kuljetus, johon sisältyy yksi vapautettu kolmannen maan kuljetus ja yksi ei-vapautettu kolmannen maan kuljetus

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Vilnassa (LT) puoli rekkaa tavaroilla, jotka on määrää kuljettaa Madridiin (ES). Matkalla Madridiin kuljettaja pysähtyy Varsovassa (PL), jossa hän kuormaa puoli rekkaa muilla tavaroilla, jotka on määrää toimittaa Berliiniin (DE). Kun kuljettaja on purkanut Varsovassa kuormatut tavarat Berliinissä, hän kuormaa Berliinissä (DE) puoli rekkaa muunlaisilla tavaroilla ja purkaa ne Brysselissä (BE). Tämän jälkeen kuljettaja jatkaa Madridiin (ES), jossa hän purkaa Vilnassa (LT) kuormatut tavarat.



Päätelmät: Kuljettaja suoritti yhden kahdenvälisen kuljetuksen (Liettuaasta Espanjaan), ja sen aikana hän suoritti myös kaksi lisäkuormaamista ja -purkamista (kolmannen maan kuljetus). Ensimmäinen lisätoimi, jossa tavarat kuormataan Puolassa ja puretaan Saksassa, on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä. Työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä kuitenkin sovelletaan toiseen lisätoimeen, jossa tavarat kuormataan Saksassa ja puretaan Belgiassa. Tämä johtuu siitä, että kuljettaja on jo käyttänyt mahdollisuuden yhteen vapautettuun lisäkuormaamiseen ja -purkamiseen. Lähettäminen alkaa, kun kuljettaja kuormaa tavaraa Berliinissä (DE). Se päättyy tavaroiden purkamiseen Brysselissä (BE), koska kuljettaja jatkaa sen jälkeen kahdenvälistä kuljetusta, joka on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä. Kuljettaja katsotaan siis lähetetyksi Saksaan siitä hetkestä alkaen, kun hän kuormaa

tavaraa Berliinissä. Lähettäminen päättyy, kun kuljettaja poistuu Saksan alueelta. Belgiaan saapumisen yhteydessä kuljettaja katsotaan lähetetyksi Belgiaan, kunnes hän purkaa tavarat Brysselissä. Purettuaan tavarat Brysselissä kuljettaja jatkaa kahdenvälistä kuljetusta, joka on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä.

III. KABOTAASI

Skenaario 10: kaksi kahdenvälistä kuljetusta + kabotaasi

Portugaliin (PT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita Lissabonissa (PT) ja kuljettaa ne Hampuriin (DE). Purettuaan tavarat Hampurissa (DE) kuljettaja kuormaa rekan täyteen muita tavaroita ja purkaa ne Münchenissä (DE). Münchenissä (DE) kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita, jotka on määrä toimittaa Lissaboniin (PT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta (yhden Portugalista Saksaan ja toisen Saksasta takaisin Portugaliin) sekä yhden kabotaasikuljetuksen Saksassa. Kuljettaja katsotaan lähetetyksi Saksaan. Lähetys alkaa kahdenvälisen kuljetuksen päätyttyä (tavaroiden purkaminen Hampurissa), kun kuljettaja lähtee ajamaan kuormauspaikkaan, jossa hän kuormaa kabotaasikuljetuksessa Saksassa kuljetettavat tavarat. Lähettäminen jatkuu koko kabotaasikuljetuksen ajan ja päättyy, kun tavarat on purettu ja kabotaasikuljetus on saatu päätökseen. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi Saksaan, kun kabotaasikuljetus on päättynyt ja hän aloittaa kahdenvälisen paluukuljetuksen (eli ajaa kuormauspaikkaan, kuormaa kahdenvälisessä kuljetuksessa kuljetettavat tavarat ja kuljettaa ne Saksan läpi).

IV. KAUTTAKULKU

6. Mitä kauttakulku tarkoittaa, ja sovelletaanko siihen työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä?

Kauttakulussa kuljettaja ajaa jäsenvaltion läpi kuormaamatta tai purkamatta rahtia. Esimerkiksi hygieniasyistä tai tankkaamista, taukoja tai lepoaikoja varten tehtävät pysähdykset eivät muuta sitä, että kuljettajan läsnäolo jäsenvaltiossa katsotaan kauttakulukuksi.¹⁵ Tämä tarkoittaa, että kauttakulkuun ei sovelleta työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

Skenaario 11: kauttakulku + kahdenvälinen kuljetus + kolmannen maan kuljetus + kauttakulku

Portugaliin (PT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Lissabonissa (PT) rekan täyteen tavaroita, jotka on määrä kuljettaa Madridiin (ES). Madridissa (ES) kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita, jotka on määrä toimittaa Dortmundiin (DE). Toimitettuaan tavarat Dortmundiin kuljettaja palaa tyhjällä rekalla Lissaboniin (PT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti yhden kahdenvälisen kuljetuksen Portugalista Espanjaan, yhden kolmannen maan kuljetuksen Espanjasta Saksaan ja yhden tyhjänä ajatun matkan Saksasta takaisin Portugaliin. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi Espanjaan siltä matkan osalta, jolla hän suoritti kahdenvälistä kuljetusta. Kuljettajan lähettäminen Espanjaan alkaa kahdenvälisen kuljetuksen päättyttyä (purkamisen Madridissa) ja kuljettajan lähtiessä ajamaan kuormauspaikkaan, jossa hän kuormaa tavarat, jotka toimitetaan kolmannen maan kuljetuksessa Espanjasta Saksaan. Lähettäminen Espanjaan päättyy kuljettajan poistuessa Espanjan alueelta. Saksaan saapuessaan kuljettaja katsotaan lähetetyksi Saksaan, kunnes kolmannen maan kuljetus päättyy Saksassa. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi Saksaan, kun hän kolmannen maan kuljetuksen päättyessä palaa Portugaliin tyhjällä rekalla. Kuljettajaa ei myöskään katsota lähetetyksi Ranskaan tai Belgiaan, koska hän ainoastaan ajaa niiden läpi kolmannen maan kuljetuksen yhteydessä.

¹⁵ Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 11 kappale.

V. TYHJÄNÄ AJETUT MATKAT

7. Onko tyhjänä ajettu matka sama asia kuin kauttakulku?

Ei. Kauttakulku on aina vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä. Tyhjänä ajettu matka¹⁶ puolestaan vapautetaan kyseisistä säännöistä, jos se suoritetaan kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä. Sitä ei vapauteta säännöistä, jos se suoritetaan kabotaasin tai muun kuin kahdenvälisen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä (kolmannen maan kuljetus), johon sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

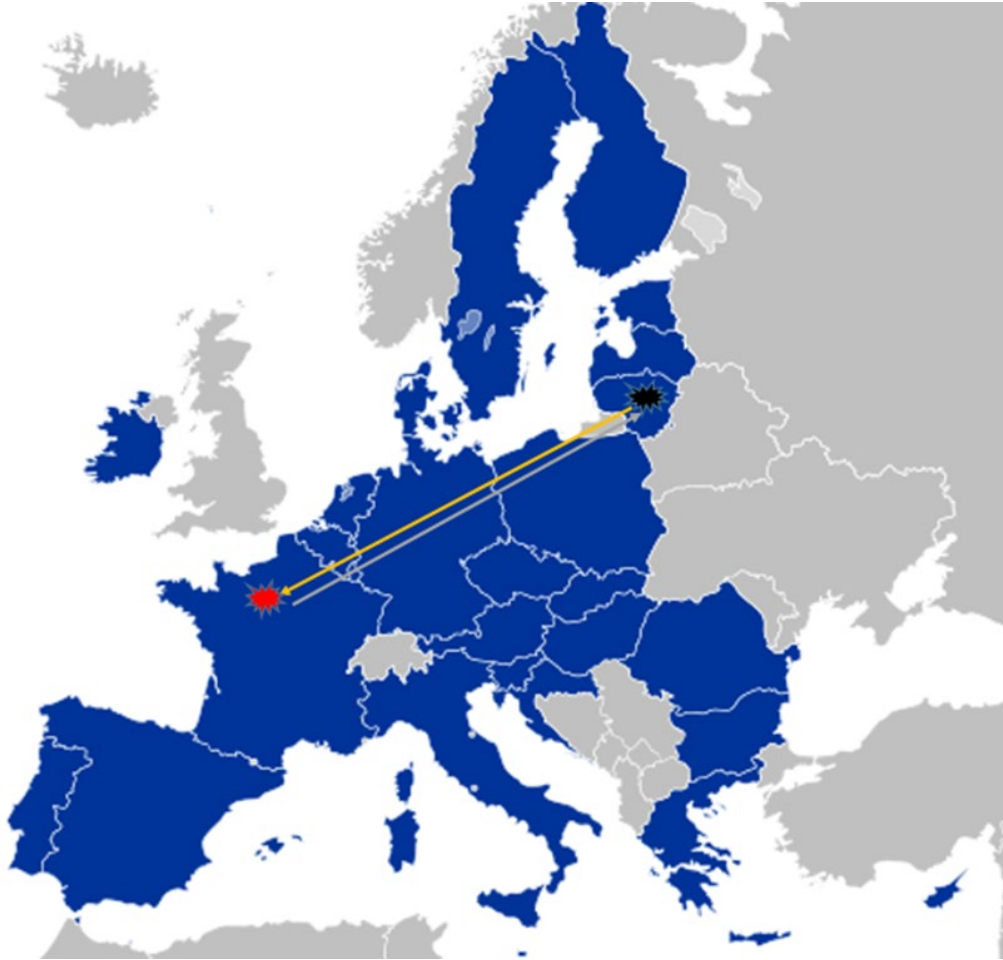
Periaatteessa lähettäminen päättyy, kun työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen alaisessa kuljetuksessa (kabotaasissa tai kolmannen maan kuljetuksessa) kuljetetut tavarat puretaan. Sitä seuraavan tyhjänä ajetun matkan luokittelu lähettämiseksi tai säännöistä vapautetuksi riippuu siitä, kuuluuko tyhjänä ajetun matkan käynnistävä uusi kuljetus työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan. On siis syytä panna merille, että kuljettajaa ei katsota lähetetyksi, jos hän suorittaa tyhjänä ajetun matkan takaisin sijoittautumisjäsenvaltioonsa sen jälkeen, kun hän on purkanut työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen tavarat.

¹⁶ Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 2 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa: ”kansainvälisellä kuljetuksella”:

- a) kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtö- ja saapumipaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
- b) kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
- c) kuormatulla ajoneuvolla kolmansien maiden välillä suoritettavaa matkaa, joka tapahtuu yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta; tai
- d) edellä a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen kuljetusten yhteydessä tyhjänä tehtyä matkaa.

Skenaario 12: kahdenvälinen kuljetus + tyhjänä ajettu matka

Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa Vilnassa (LT) rekan täyteen tavaroita ja purkaa ne Pariisissa (FR). Paluumatkalla kuljettaja ajaa tyhjällä rekalla Ranskasta (FR) Liettuaan (LT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti yhden kahdenvälisen kuljetuksen Liettuasta Ranskaan ja sen jälkeen tyhjänä ajetun matkan Ranskasta takaisin Liettuaan. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi koko matkan aikana – ei Ranskaan suuntautuvan kahdenvälisen kuljetuksen aikana eikä kahdenvälisen kuljetuksen jälkeen takaisin sijoittautumisvaltioon tyhjänä ajetun matkan aikana.

Skenaario 13: kaksi kahdenvälistä kuljetusta + yksi tyhjänä ajettu matka

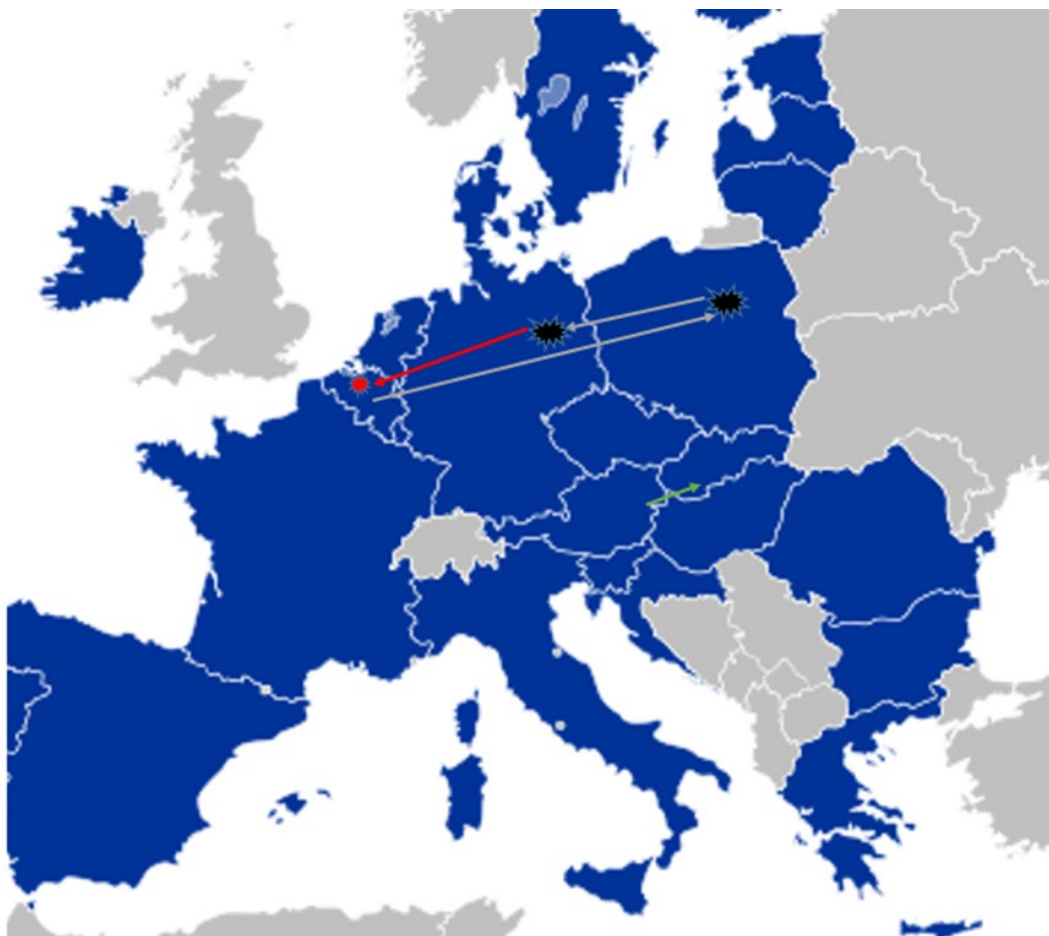
Liettuaan (LT) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa tavaroita Vilnassa (LT) ja purkaa ne Pariisissa (FR). Kuljettaja ajaa tyhjällä rekalla Pariisista (FR) Antwerpeniin (BE). Antwerpenissa (BE) kuljettaja kuormaa tavaroita, jotka hän purkaa Vilnassa (LT).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta ja niiden välissä yhden tyhjänä ajetun matkan. Ensimmäinen kahdenvälinen kuljetus oli Liettuaan Ranskaan ja toinen Belgiasta Liettuaan. Tyhjänä ajettu matka Ranskasta Belgiaan olisi katsottava suoritetuksi Belgiasta alkavan toisen kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä, minkä vuoksi työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ei sovelleta. Näin ollen kuljettajaa ei katsota lähetetyksi näiden matkojen aikana.

Skenaario 14: kaksi tyhjänä ajettua matkaa + yksi kolmannen maan kuljetus

Kuljettaja, jonka yrityksen liiketoimintapaikka on Puolassa (PL), suorittaa tyhjänä ajetun matkan Varsovasta (PL) Berliiniin (DE). Berliinissä (DE) kuljettaja kuormaa rekän täyteen tavaroita ja purkaa ne Brysselissä (BE). Tämän jälkeen kuljettaja ajaa tyhjällä rekalla Brysselistä (BE) Varsovaan (PL).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi erillistä tyhjänä ajettua matkaa ja niiden välissä yhden kolmannen maan kuljetuksen. Ensimmäisen, Puolasta Saksaan suuntautuneen tyhjänä ajetun matkan jälkeen kuljettaja suoritti kolmannen maan kuljetuksen Saksasta Belgiaan, jota seurasi tyhjänä ajettu matka Belgiasta takaisin Puolaan. Tyhjänä ajettu matka Puolasta Saksaan suoritettiin Saksasta alkaneen kolmannen maan kuljetuksen yhteydessä. Siksi kuljettajan katsotaan olevan lähetetty Saksaan saapumisen ja Saksasta poistumisen välisenä aikana. Tänä aikana kuljettaja ajaa tyhjän rekän Saksassa sijaitsevaan kuormauspisteeseen, kuormaa tavaroita ja kuljettaa ne Saksan läpi. Belgiaan saapuessaan kuljettaja katsotaan lähetetyksi Belgiaan, kunnes kolmannen maan kuljetus päättyy Belgiassa. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi Belgiaan, kun hän kolmannen maan kuljetuksen päätyttyä suorittaa tyhjänä ajetun matkan palatessaan takaisin sijoittautumisjäsenvaltioon. Kun kuljettaja suorittaa kolmannen maan kuljetusta Saksasta Belgiaan, häntä ei katsota lähetetyksi Alankomaihin, koska hän ainoastaan ajaa Alankomaiden läpi kuormaamatta tai purkamatta tavaroita.

Skenaario 15: kaksi kahdenvälistä kuljetusta + kabotaasi + kaksi tyhjänä ajettua matkaa

Saksaan (DE) sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita Berliinissä (DE) ja ajaa Pariisiin (FR), jossa kaikki tavarat puretaan. Kuljettaja ajaa sitten tyhjällä rekalla Lyoniin (FR), jossa hän kuormaa tavaroita, jotka hän purkaa Marseillessa (FR). Tämän jälkeen kuljettaja ajaa tyhjällä rekalla Marseilasta (FR) Nantesiin (FR). Matkalla takaisin Saksaan (DE) kuljettaja kuormaa rekan täyteen tavaroita Nantesissa (FR) ja purkaa ne Berliinissä (DE).



Päätelmät: Kuljettaja suoritti kaksi kahdenvälistä kuljetusta (Saksasta Ranskaan ja Ranskasta Saksaan), yhden kabotaasikuljetuksen Ranskassa ja kaksi tyhjänä ajettua matkaa Ranskassa. Ensimmäinen, Saksassa alkanut kahdenvälinen kuljetus päättyi rahdin purkamiseen Pariisissa (FR). Kuljettajan lähettäminen Ranskaan alkaa kahdenvälisen kuljetuksen päätyttyä ja kuljettajan lähtiessä ajamaan (tyhjänä ajettu matka) kuormauspaikkaan, jossa hän kuormaa tavarat, jotka toimitetaan Ranskassa kabotaasikuljetuksena. Lähettäminen Ranskaan päättyy kabotaasikuljetuksen päätyttyä, kun kuljettaja ajaa tyhjällä rekalla kuormaamaan tavaroita, jotka on määrä toimittaa kahdenvälisenä kuljetuksena Ranskasta Saksaan. Ensimmäiseen tyhjänä ajettuun matkaan Pariisista Lyoniin sovelletaan näin ollen työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä, koska matka liittyy Lyonin ja Marseillen väliseen kabotaasikuljetukseen. Toinen tyhjänä ajettu matka Marseilasta Nantesiin on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä, koska matka liittyy Nantesista (FR) Berliiniin (DE) suuntautuvaan kahdenväliseen paluukuljetukseen, joka on vapautettu työntekijöiden lähettämistä koskevista säännöistä.