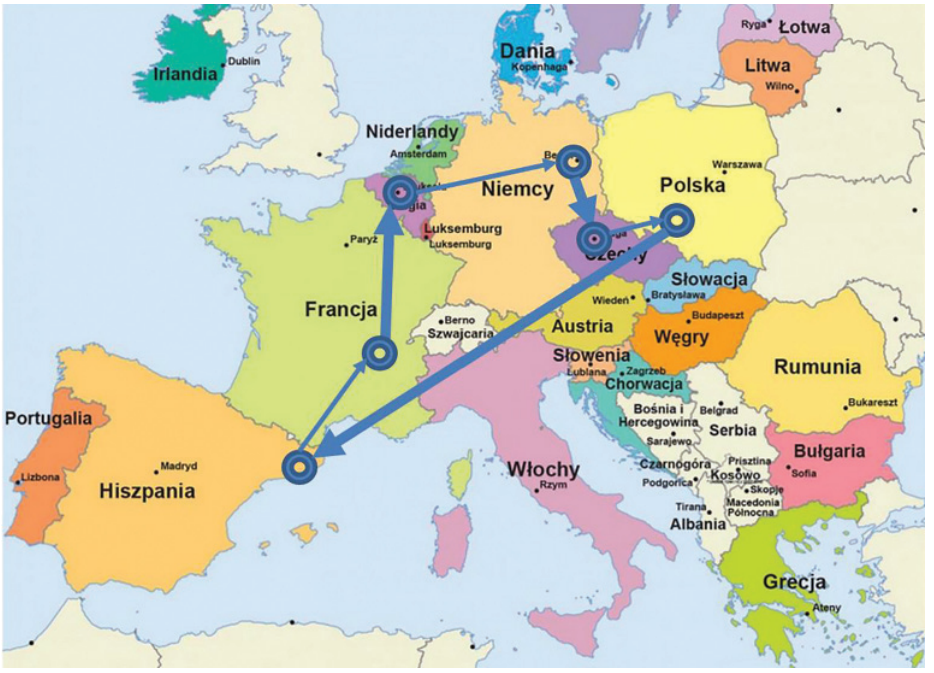
Scenariusz 8
Jeden przewóz dwustronny z dwoma przewozami typu *cross-trade* (0 + 2)

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Polsce (PL) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Katowicach (PL) i dostarcza je do Barcelony (ES). Kierowca załadowuje połowę ciężarówki towarami w Barcelonie (ES), a następnie zatrzymuje się w Lyonie (FR) i załadowuje połowę ciężarówki innego rodzaju towarami. Następnie kierowca jedzie do Brukseli (BE) i rozładowuje towary załadowane w Lyonie (FR). Dalej kierowca jedzie do Berlina (DE), gdzie załadowuje połowę ciężarówki innymi towarami, które są później rozładowywane w Pradze (CZ). Na koniec kierowca jedzie do Katowic (PL), gdzie rozładowuje towary załadowane w Barcelonie (ES).



Wniosek: kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne z dwiema dodatkowymi czynnościami, z których każda polegała na czynności załadunku i rozładunku (*cross-trade*) podczas powrotnego przewozu dwustronnego. Pierwszy przewóz dwustronny odbył się z Polski do Hiszpanii bez dodatkowych czynności. Drugi (powrotny) przewóz dwustronny odbył się z Hiszpanii do Polski, z dwiema dodatkowymi czynnościami objętymi odstępstwami (tj. przewozy typu *cross-trade* między Francją i Belgią oraz Niemcami i Czechami obejmujące

dodatkowe czynności załadunku i rozładunku). Kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania podróży.

Scenariusz 9
Przewóz dwustronny z jednym przewozem typu *cross-trade* objętym odstępstwem i jednym przewozem typu *cross-trade* nieobjętym odstępstwem

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Polsce (PL) załadowuje w Poznaniu (PL) połowę ciężarówki towarami, które mają być dostarczone do Madrytu (ES). Podczas jazdy do Madrytu kierowca zatrzymuje się w Berlinie (DE), aby załadować połowę ciężarówki innymi towarami w celu dostarczenia ich do Amsterdamu (NL). Po rozładowaniu towarów z Berlina (DE) w Amsterdamie (NL) kierowca załadowuje połowę ciężarówki innego rodzaju towarami i rozładowuje je w Brukseli (BE). Następnie kierowca jedzie dalej do Madrytu (ES) i dokonuje rozładunku towarów załadowanych w Poznaniu (PL).

Wniosek: kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny (z Polski do Hiszpanii) z dwiema dodatkowymi czynnościami załadunku i rozładunku (przewozy typu *cross-trade*) podczas tego przewozu. Pierwsza dodatkowa czynność załadunku

towarów w Niemczech i ich rozładunku w Niderlandach jest objęta odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania, natomiast druga dodatkowa czynność załadunku towarów w Niderlandach i ich rozładunku w Belgii podlega przepisom dotyczącym delegowania. Wynika to z faktu, że kierowca wykorzystał już możliwość wykonania jednej dodatkowej czynności załadunku i rozładunku objętej odstępstwem. Delegowanie ma miejsce w momencie załadunku towarów w Amsterdamie (NL) i kończy się w momencie rozładunku tych towarów w Brukseli (BE) – ponieważ kierowca wznawia wówczas przewóz dwustronny objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania. W związku z tym kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do Niderlandów od momentu załadunku towarów w Amsterdamie do momentu opuszczenia terytorium Niderlandów. Następnie kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do Belgii od momentu wjazdu na terytorium Belgii do rozładunku towarów w Brukseli. Po rozładunku towarów w Brukseli kierowca wznawia przewóz dwustronny, który jest objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania.

Scenariusz 10
Dwa przewozy dwustronne + przewóz kabotażowy

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo z siedzibą w Polsce (PL) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Zamościu (PL) i dostarcza je do Hamburga (DE). Po rozładowaniu towarów w Hamburgu (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę innymi towarami i rozładowuje je w Monachium (DE). Następnie w Monachium (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami, które mają być dostarczone do Zamościa (PL).

Wniosek: kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne (jeden z Polski do Niemiec i drugi z Niemiec z powrotem do Polski) oraz jeden przewóz kabotażowy w Niemczech. Kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do Niemiec. Delegowanie rozpoczyna się po zakończeniu przewozu dwustronnego (rozładunek towarów w Hamburgu), kiedy kierowca zaczyna jazdę do punktu załadunku, aby załadować towary do przewozu kabotażowego w Niemczech. Delegowanie trwa przez cały czas wykonywania przewozu kabotażowego i kończy się, kiedy towary zostają rozładowane, a przewóz kabotażowy zakończony. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do Niemiec na część przejazdu po zakończeniu przewozu kabotażowego, gdy rozpoczyna pracę na rzecz powrotnego przewozu dwustronnego (tzn. gdy jedzie do punktu załadunku, ładuje towary, które będą przewożone w ramach przewozu dwustronnego i przewozi je przez terytorium Niemiec).

Scenariusz 11
Tranzyt + przewóz dwustronny + przewóz typu *cross-trade* + tranzyt

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Polsce (PL) załadowuje w Lublinie (PL) całą ciężarówkę towarami, które mają zostać dostarczone do Dortmundu (DE). W Dortmundzie (DE) kierowca załadowuje całą