

UMOWA AETR (po roku 2010)	561/2006 WE	KOMENTARZ
Art. 1 (a) "pojazd" oznacza każdy pojazd samochodowy lub przyczepę; określenie to obejmuje zespół pojazdów;	Art. 4 b) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę albo zespół tych pojazdów, zdefiniowanych w następujący sposób:	Zasadniczo, pomiędzy uregulowaniami występuje zgodność, w zakresie odnoszącym się do wąskiej definicji „pojazdu”.
Art. 1 (b) "pojazd samochodowy" oznacza każdy pojazd drogowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, który służy normalnie do przewozu osób lub ładunków; określenie to nie obejmuje ciągników rolniczych;	Art. 4 b) tire pierwsze - „pojazd silnikowy”: pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazdy stale poruszające się po szynach i zwykle używany do przewozu osób lub rzeczy, tire drugie - „ciągnik”: pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazd stale poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, urządzeń lub maszyn;	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy. Ustawodawca unijny postanowił natomiast doprecyzować instytucje prawne „pojazdu silnikowego” oraz „ciągnika”. Jest to o tyle słuszny kierunek legislacyjny, że niektóre z ciągników (rolniczych), osiągają masę całkowitą oraz prędkość jazdy, który mógłby stanowić przesłankę do sklasyfikowania ciągnika jako pojazdu podlegającego unormowaniom rozporządzenia 561/2006 WE. Jednak w zakresie rozporządzenia 561/2006 WE zdefiniowano „pojazd” jako taki, który nie porusza się po szynach. Tym czasem na poziomie Umowy AETR nie wystąpiła w ogóle taka konieczność, ponieważ legislator zdefiniował sformułowanie: „pojazd samochodowy”. Jest to wyraźny przykład, jak umiejętne operowanie normą może pozytywnie wpłynąć na zwięzłość i czytelność normy.
Art. 1 (c) "przyczepa" oznacza każdy pojazd przeznaczony do ciągnięcia przez pojazd samochodowy; określenie to obejmuje naczepy;	Art. 4 b) tire trzecie - „przyczepa”: pojazd skonstruowany do sprzęgania go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;	Warto zwrócić uwagę na pewną różnicę w analizowanych uregulowaniach. Odnoszą się one do dwóch okoliczności: a) „sprzęgania” lub „ciągnięcia” przyczepy, b) określenia w Umowie AETR, że „przyczepa” to „naczepa”. Jednak nie można podzielić tego stanowiska, ze względów konstrukcyjnych (jak z samej nazwy wynika, przyczepa jest przyczepiona za pomocą dyszla a naczepa jest nasadzona na siodło ciągnika siodłowego). Z tego powodu prawodawca, z uwagi na brak precyzji w przytoczonym uregulowaniu był zmuszony do doprecyzowania przedmiotowego zagadnienia w kolejnych normach Umowy AETR.
Art. 1 (d) "naczepa" oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do sprzęgania z pojazdem samochodowym w taki sposób, że część naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym i że znaczna część masy naczepy i jej ładunku obciąża pojazd samochodowy;	Art. 4 b) tire czwarte - „naczepa”: przyczepa bez przedniej osi sprzęgana w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru i ciężaru jej ładunku spoczywa na ciągniku lub pojeździe silnikowym;	Pomiędzy uregulowaniami występuje zgodność. Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy. Jest to kolejny przykład gdy umiejętne ujęcie normy odnoszące się do określenia, że „naczepa jest pozbawiona przedniej osi”, wpływa na ograniczenie treści normy i zwiększenie jej precyzji.
Art. 1 (e) "zespół pojazdów" oznacza		Analogiczne uregulowanie odnoszące

sprężone ze sobą pojazdy, -
poruszające się po drodze jako całość;

się do „zespołu pojazdu” na gruncie
rozporządzenia 561/2006 WE zostało
uregulowane w art 4 lit b).

Art. 1 (f) "dopuszczalna masa całkowita" oznacza całkowitą masę pojazdu wraz z ładunkiem, ustaloną jako dopuszczalną przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;

m) „dopuszczalna masa całkowita” oznacza maksymalną dopuszczalną roboczą masę pojazdu z pełnym ładunkiem;

Pomiędzy uregulowaniami występuje zasadniczo zgodność.

Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (g) "przewóz drogowy" oznacza każde przemieszczenie pojazdu w stanie próżnym lub ładownym po drogach otwartych do użytku publicznego, przeznaczonego do przewozu pasażerów lub towarów;

a) „przewóz drogowy” oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy;

Pomiędzy uregulowaniami występuje zgodność.

Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (h) "międzynarodowy przewóz drogowy" oznacza przewóz drogowy, w czasie którego następuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy;

Na poziomie unijnym, przedmiotowe zagadnienie zostało uregulowane poprzez:

a) ustawodawstwo krajowe, (ustawa o transporcie drogowym),

b) ustawodawstwo międzynarodowe (rozporządzenia 1072/2009 WE oraz 1073/2009 WE).

Art. 1 (i) "usługi regularne" oznacza usługi polegające na przewozie osób z określoną częstotliwością i po określonych trasach, z możliwością wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach.

n) „regularne przewozy osób” oznacza krajowe lub międzynarodowe usługi zdefiniowane w art. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem[10] ;

W rozporządzeniu 561/2006 WE nie przewidziano w ogóle instytucji przewozu „regularnego specjalnego”. Unormowanie tego rodzaju transportu, powierzono uregulowaniom krajowym – tj. w ustawie o transporcie drogowym.

Przepisy regulujące te usługi lub zastępujące je dokumenty, zatwierdzone przez właściwe organy Umawiających się Stron i opublikowane przez przewoźnika przed ich zastosowaniem, określają warunki przewozu, mianowicie częstotliwość, rozkłady jazdy, taryfy i obowiązek przewozu w takim zakresie, w jakim te warunki nie są ujęte w żadnych przepisach prawnych lub porządkowych.

Za usługi regularne uznaje się również te usługi, które zapewniają przewóz określonych kategorii osób, z wyłączeniem innych podróżnych, w zakresie, w jakim są świadczone na warunkach określonych w pierwszym akapicie niniejszej definicji, niezależnie od tego, kto je organizuje. Usługi tej kategorii, mianowicie zapewniające przewóz pracowników do miejsca pracy oraz z miejsca pracy do ich miejsca zamieszkania lub przewóz uczniów do szkół oraz ze szkół do ich miejsca zamieszkania, będą dalej określane jako "specjalne usługi regularne";

Art. 1 (j) "kierowca" oznacza każdą osobę, otrzymującą wynagrodzenie lub nie, która kieruje pojazdem nawet w ciągu krótkiego okresu, oraz każdą osobę, która znajduje się w pojeździe, aby kierować nim w razie potrzeby;

c) „kierowca” oznacza osobę, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby;

Pomiędzy uregulowaniami występuje zgodność.

Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (k) "członek załogi" oznacza kierowcę lub każdą z niżej wymienionych osób, niezależnie od

Rozporządzenie 561/2006 WE nie przewiduje definicji legalnej „członka załogi”, ponieważ zakres wynikający z

tego, czy osoba ta-otrzymuje wynagrodzenie czy też nie:

(i) "konwojenta", tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach, i biorącą - zwykle czynny udział w operacjach transportowych, chociaż nie będącą kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu,
(ii) "konduktora", tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu pasażerów, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów upoważniających pasażerów do podróży tym pojazdem;

funkcji (roli) obu aktów prawnych jest odmienny. Rozporządzenie 561/2006 WE ma za zadanie precyzyjnie uregulować okres aktywności kierowców. Natomiast odwołując się do genezy Umowy AETR należy zauważyć, że była ona protoplastą rozporządzenia 561/2006 WE i jej rolę, w sytuacji braku odmiennego uregulowania było doprecyzowanie funkcji, które w późniejszym czasie zostały zrealizowane przez inne akty prawne (często krajowe). Ponadto należy zauważyć, że zakres terytorialny obowiązywania Umowy AETR wykracza poza kraje wspólnotowe. Z tego powodu na Umowie AETR, jako jedynym i podstawowym akcie regulującym zagadnienia transportu drogowego, ciąży rola unormowania zagadnień w sposób możliwie szeroki oraz interdyscyplinarny.

Art. 1 (l) "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;

i) „tydzień” oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność

Art. 1 (m) "odpoczynek" oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

f) „odpoczynek” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;

Pomiędzy normami występują istotne rozbieżności. Sprowadzają się do odmiennego, minimalnego okresu decydującego o uznaniu, że dany odcinek czasu może zostać sklasyfikowany jako odpoczynek. W przypadku Umowy AETR, dla uznania danego okresu za odpoczynek (oprócz innych koniecznych przesłanek), wystarczy aby odcinek w którym kierowca dysponuje swobodnie własnym czasem wyniósł zaledwie jedną godzinę. W przypadku rozporządzenia 561/2006 WE, okres ten musi wynieść co najmniej 9 godzin (a w drodze odstępstwa nie mniej niż 7 godzin – zgodnie z Decyzją Wykonawczą Komisji K(2011)3759 z 7.06.2011r.)

Art. 1 (n) „przerwa” – dowolny okres, w ciągu którego kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy i który jest wykorzystywany wyłącznie do odpoczynku;

d) „przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;

Pomiędzy uregulowaniami występuje zgodność.

Niewielka różnica redakcyjna (odpoczynku/wypoczynku) nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (o) „dzienny okres odpoczynku” – dzienny okres, w ciągu którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i który obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:

g) „dzienny okres odpoczynku” oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność

Art. 1 (o)
(i) „regularny dzienny okres odpoczynku” – nieprzerwany okres odpoczynku trwający nie mniej niż 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku może być podzielony na dwa okresy, z których pierwszy powinien trwać nieprzerwanie

- „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność

Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

co najmniej 3 godziny, zaś drugi – nieprzerwanie trwać co najmniej 9 godzin;

co najmniej 9 godzin,

Art. 1 (o) (ii) „skrócony dzienny okres odpoczynku” – nieprzerwany okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin;

- „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna (odpoczynku/wypoczynku) nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (p) „tygodniowy okres odpoczynku” – tygodniowy okres, w ciągu którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i który obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oraz „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”:

h) „tygodniowy okres odpoczynku” oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”;

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna (odpoczynku/wypoczynku) nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (p) (i) „regularny tygodniowy okres odpoczynku” – dowolny okres odpoczynku trwający nie mniej niż 45 godzin,

„regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (p) (ii) „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” – dowolny okres odpoczynku, trwający mniej niż 45 godzin, który można na warunkach ustalonych w art. 8 Umowy skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;

„skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godziny, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 1 (q) „inna praca” – każda praca, prócz prowadzenia pojazdu, w tym praca na rzecz tego samego bądź innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim. Termin ten nie obejmuje czasu oczekiwania oraz czasu, niewykorzystywanego do prowadzenia i spędzonego w jadącym pojeździe, na promie lub w pociągu;

e) „inna praca” oznacza czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem „prowadzenia pojazdu”, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim;

Pomiędzy uregulowaniami występują wyraźne różnice uregulowania na poziomie treściowym. Ich źródłem są rozbieżności pomiędzy aktami prawnymi na poziomie systemowym. Rozporządzenie 561/2006 WE odwołuje się do art 3 Dyrektywy 15/2002 WE, jako aktu wspólnotowego. Z oczywistych względów, Umowa AETR, jako umowa międzynarodowa wykraczająca swym zakresem poza obszar Unii Europejskiej nie może odnieść się do przedmiotowej dyrektywy. Jednak należy zauważyć, że uregulowania te określiły odmienny zakres zdarzeń, które można zdefiniować jako „inna praca”. Rozporządzenie 561/2006 WE określiło, iż „inna praca” w szczególności, obejmuje:

- (ii) załadunek i rozładunek;
- (iii) pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;
- (iv) sprzątanie i konserwację techniczną;
- (v) każda inna praca zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi, itd.,

- okresy, w których nie może on swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest **pozostawać na swoim stanowisku pracy**, w gotowości do podjęcia normalnej pracy, wraz z niektórymi zadaniami związanymi z dyżurowaniem, w szczególności podczas okresów oczekiwania na załadunek lub rozładunek, w przypadku, gdy przypuszczalny czas ich trwania nie jest z góry znany, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych i/lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;

Tak więc zakres czynności oraz okoliczność definiowanych jako inna praca ma znacznie szerszy zakres na poziomie rozporządzenia 561/2006 WE niż na poziomie Umowy AETR.

Art. 1 (r) „czas prowadzenia pojazdu” – czas wykorzystywany do prowadzenia pojazdu, zarejestrowany automatycznie, półautomatycznie bądź ręcznie zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Umowie;	j) „czas prowadzenia pojazdu” oznacza czas trwania czynności prowadzenia pojazdu zarejestrowany: - automatycznie lub półautomatycznie przez urządzenie rejestrujące określone w załącznikach I i IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; lub - ręcznie, zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy
Art. 1 (s) „dzienny czas prowadzenia pojazdów” – łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;	k) „dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy
Art. 1 (t) „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” – łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;	l) „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy
Art. 1 (u) „okres prowadzenia pojazdu” – łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwy do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia może być ciągły lub przerywany;	q) „okres prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwy do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany.	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy
Art. 1 (v) „załoga kilkuosobowa” – sytuacja, kiedy w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu między dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia	o) „załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia	Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

pojazdu. Przez pierwszą godzinę prowadzenia pojazdu w przypadku obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu taka obecność jest obowiązkowa;

Art. 1 (w) „przedsiębiorstwo transportowe” – oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub podmiot nieposiadający osobowości prawnej, niezależnie od tego czy działa zarobkowo czy jest to praca o innym charakterze, oraz każdy organ urzędowy posiadający własną podmiotowość lub zależny od organu władzy, posiadającego taką podmiotowość, które uczestniczą w przewozie drogowym i wykonują przewóz drogowy zarobkowo lub na potrzeby własne.

Art. 2 ust. 1 Niniejsza Umowa ma zastosowanie na terytorium każdej z Umawiających się Stron w stosunku do każdego międzynarodowego przewozu drogowego, wykonywanego dowolnym pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej Umawiającej się Strony lub na terytorium każdej innej Umawiającej się Strony.

pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;

p) „przedsiębiorstwo transportowe” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe;

Art. 2 ust. 2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- a) wyłącznie na terytorium Wspólnoty; oraz
- b) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Art. 2 ust.3. AETR stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do:

- a) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;
- b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

Przepisy AETR powinny zostać dostosowane do przepisów niniejszego rozporządzenia, tak aby główne przepisy niniejszego rozporządzenia **miały zastosowanie, poprzez AETR**, do takich pojazdów na każdym odcinku trasy na terytorium Wspólnoty.

Art. 2 ust. 2 Jednakże jeżeli Umawiające się Strony, przez których terytorium wykonywane są przewozy, nie uzgodniły inaczej, niniejsza Umowa nie ma zastosowania do międzynarodowych przewozów drogowych wykonywanych przez:
a) pojazdy używane do przewozu rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepą lub

Art. 2 ust.1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
- b) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

- naczepą, nie przekracza 3,5 tony; przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.
- b) pojazdy, używane do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie mogą przewozić nie więcej niż dziewięć osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;
- c) pojazdy, używane do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
- d) pojazdy o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nie przekraczającej 40 km/h;
- e) pojazdy, będące własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymywanie porządku publicznego, lub wynajmowane przez nie bez kierowców, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;
- f) pojazdy wykorzystywane w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratowniczych, w tym pojazdami używanymi w niehandlowych przewozach pomocy humanitarnej;
- g) pojazdy specjalistyczne, wykorzystywane w celach medycznych;
- h) pojazdy specjalistyczne pomocy drogowej poruszające się w promieniu 100 km od swojej bazy;
- i) pojazdy poddawane próbom drogowym w celu rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdy nowe lub przebudowane, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;
- j) pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używane do niehandlowych przewozów rzeczy;
- k) pojazdy użytkowe o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami umawiającej się Strony, w której są używane, wykorzystywane do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

Art. 3 ust. 1 Każda Umawiająca się Strona będzie stosować na swoim terytorium wobec międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa niebędącego stroną niniejszej Umowy przepisy nie mniej wymagające, niż podane w artykułach 5, 6, 7, 8, 9 i 10 niniejszej Umowy.

Art.3 ust. 2. a) Każda Umawiająca się strona, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie, niebędącym stroną niniejszej Umowy, będzie mogła zamiast przyrzędu kontrolnego odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej Umowy, żądać tylko dziennych wykresówek wypełnionych ręcznie

przez każdego członka załogi za okres od chwili wjazdu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

b) W tym celu każdy członek załogi powinien wpisywać ręcznie do swojej wykresówki, korzystając z odpowiednich znaków graficznych, podanych w artykule 12 załącznika do niniejszej Umowy, informacje dotyczące jego aktywności zawodowej oraz okresów odpoczynku.

Art. 4 Każda Umawiająca się Strona może stosować wyższe minimalne lub niższe maksymalne wielkości niż ustalone w artykułach 5-8 włącznie. Tym niemniej postanowienia niniejszej Umowy będą miały zastosowanie wobec kierowców, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie, będącym lub niebędącym Umawiającą się Stroną.

Art. 11. Państwo Członkowskie może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6-9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Państwo Członkowskie uwzględni przy tym odpowiednie układy zbiorowe lub inne porozumienia pomiędzy partnerami społecznymi. Niemniej jednak przepisy niniejszego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym.

Art. 5 ust. 1 Dla kierowców wykonujących przewozy rzeczy przyjęto następujący wiek minimalny:

a) dla kierowców pojazdów lub zestawów drogowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 ton – nie mniej niż 18 lat;

b) dla kierowców innych pojazdów: nie mniej niż 21 lat lub nie mniej niż 18 lat pod warunkiem, że osoby te mają świadectwo kwalifikacji zawodowych, wydawane przez jedną z Umawiających się Stron i potwierdzające ukończenie kursu dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy. Umawiające się Strony informują się wzajemnie o minimalnym krajowym poziomie szkolenia i innych odpowiednich warunkach dotyczących kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy, zgodnie z niniejszą Umową.

Art. 5 ust. 2 Kierowca wykonujący przewozy osób nie powinien mieć mniej niż 21 lat. Kierowca wykonujący przewozy osób na trasach w promieniu ponad 50 km od bazy powinien poza tym spełniać jeden z następujących warunków:

a) jego staż pracy, jako kierowcy pojazdu, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony, nie może być mniejszy niż jeden rok;

b) jego staż pracy, jako kierowcy pojazdów, przeznaczonych do przewozów osób na trasach w promieniu 50 km od bazy lub innych

rodzajów przewozów osób, nieobjętych działaniem niniejszej Umowy, pod warunkiem, że właściwy organ uzna, iż w tym czasie zdobył on niezbędne doświadczenie;

c) powinien mieć zaświadczenie o kwalifikacji zawodowej, nadawane przez jedną z Umawiających się Stron, potwierdzające ukończenie przez niego kursu dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu osób.

Art. 6 ust.1 Dzienny czas prowadzenia pojazdu określony w artykule 1 s) niniejszej Umowy nie powinien przekraczać dziewięciu godzin. Może on być przedłużony maksymalnie do 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

Art. 6 ust.2 Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu określony w artykule 1 t) niniejszej Umowy nie powinien przekraczać 56 godzin.

Art. 6 ust.3 Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekraczać 90 godzin.

Art. 6 ust.4 Czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia na terytorium Umawiających się Stron i państw niebędących Umawiającymi się Stronami.

Art. 6 ust.5 Kierowca rejestruje jako inną pracę cały czas określony w artykule 1 q), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej, nieobjętego zakresem stosowania niniejszej Umowy, oraz rejestruje wszelkie okresy gotowości, określone w artykule 12.3 c) załącznika do niniejszego Umowy. Zapisy tych danych dokonywane są albo ręcznie na wykresówce, na wydruku, albo przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

Art. 6 ust.1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin. Jednakże dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

Art. 6 ust.2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE.

Art. 6 ust.3. Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.

Art. 6 ust.4. Dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.

Art. 6 ust.5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 pkt e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 15 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Zasadniczo konstrukcja przedmiotowego uregulowania jest analogiczna – normy obowiązują na terytorium legislatora oraz na terenie państw trzecich. Ciekawostką jest, że prawodawca unijny dokonał zawężenia przedmiotowej normy do dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.

Umowa AETR odmiennie definiuje „inną pracę” w ten sposób, że jest to: – „każda praca, prócz prowadzenia pojazdu, w tym praca na rzecz tego samego bądź innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim. Termin ten nie obejmuje czasu oczekiwania oraz czasu, niewykorzystywanego do prowadzenia i spędzonego w jadącym pojeździe, na promie lub w pociągu;”.

Natomiast rozporządzenie 561/2006 WE odwołuje się do art 4 pkt e), które z kolei nakazuje rozumieć „inną pracę” w sposób określony w art 3 a) dyrektywy 15/2002 WE. Ta z kolei odmiennie definiuje „inną pracę” niż umowa AETR. Art 3 a) dyrektywy określa, że:

„czas pracy” oznacza:

1. w przypadku pracowników wykonujących pracę w trasie: czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący pracę

w trasie, znajduje (się) na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy:

- czas poświęcony wszelkim czynnościom w zakresie transportu drogowego. Czynności te, w szczególności, obejmują:

- (i) **kierowanie;**
- (ii) załadunek i rozładunek;
- (iii) pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;
- (iv) sprzątanie i konserwację techniczną;

(v) każda inna praca zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi, itd.,

- okresy, w których nie może on swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest **pozostawać na swoim stanowisku**

pracy, w gotowości do podjęcia normalnej pracy, wraz z niektórymi zadaniami związanymi z dyżurowaniem, w szczególności podczas okresów oczekiwania na załadunek lub rozładunek, w przypadku, gdy przypuszczalny czas ich trwania nie jest z góry znany, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych i/lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;

2. w przypadku kierowców pracujących na własny rachunek, tę samą definicję stosuje się do czasu między rozpoczęciem i zakończeniem pracy, w którym kierowca pracujący na własny rachunek pozostaje na swoim stanowisku pracy, będąc do **dyspozycji klienta** i wykonując swoje zadania lub funkcje inne niż ogólna praca administracyjna, która nie jest związana bezpośrednio z trwającą operacją transportową.

Przerwy wymienione w art. 5, okresy odpoczynku określone w art. 6 i, bez uszczerbku dla ustawodawstw Państw Członkowskich lub porozumień między partnerami społecznymi stanowiących, że takie okresy powinny być wyrównane lub ograniczone, **okresy gotowości** określone w lit. b) niniejszego artykułu, są wyłączone z czasu pracy;

Art. 7 ust. 1 Po okresie prowadzenia pojazdu trwającego cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Art. 7 ust. 2 Przerwa, określona w artykule 1 n) niniejszego Umowy, może być zastąpiona przerwą co najmniej 15-minutową, po której następuje kolejna przerwa co najmniej 30-minutowa, rozłożone w czasie w taki sposób, by było to zgodne z przepisami punktu 1.

Art. 7 ust. 3 Do celów niniejszego artykułu czas oczekiwania oraz czas, niewykorzystany do prowadzenia pojazdu, i czas spędzony w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu, nie jest traktowany jako „praca inna”, określona w artykule 1 q) niniejszego Umowy, i powinien być zakwalifikowany jako „przerwa”.

Art. 7 ust. 4 Przerwy, przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu, nie mogą być traktowane jako dzienne okresy odpoczynku.

Art. 8 ust.1 Kierowca powinien wykorzystywać dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku określone w artykule 1 o) i p).

Art. 8 ust. 2 W ciągu każdego 24-godzinnego okresu po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca powinien wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Art. 8 ust. 2 – zdanie drugie. Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku, zawarta w 24-godzinnym okresie, wynosi co najmniej 9, ale mniej niż 11 godzin, to wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

Art. 8 ust. 3. Jako odstępstwo od punktu 2, w ciągu 30 godzin po zakończeniu dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca, należący do kilkuosobowej załogi określonej w artykule 1 v), musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin.

Art. 8 ust. 4 Dzienny okres odpoczynku może być przedłużony do regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 7. Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego

Art. 8 ust. 1. Kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 8 ust.2. W każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

Art. 8 ust.5. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.

Art. 8 ust.3. Dzienny okres odpoczynku może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 8 ust. 5 Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku między dwoma dowolnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Art. 8 ust. 6 a) W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca powinien wykorzystać co najmniej:

i) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

ii) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy

skompensować równoważnym odpoczynkiem, wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia, następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 8 ust.4. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

Art. 8 ust.6. W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

- dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

- jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak

skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Art. 8 ust. 6 b) Jako odstępstwo od przepisów punktu 6 a), kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób, z wyjątkiem przewozów na liniach regularnych, może odłożyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum dwanaście kolejnych okresów 24-godzinnych, po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem, że:

(i) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny na terytorium Umawiającej się Strony lub państwa trzeciego, innego niż to, w którym rozpoczęła się podróż,
i

(ii) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca wykorzystuje:

a. dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku;

b. albo jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, trwający nie mniej niż 24 godziny. Skrócenie jest jednak

rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia, po zakończeniu okresu odstępstwa,
i

(iii) po upływie czterech lat po wprowadzeniu przez kraj rejestracji cyfrowego urządzenia rejestrującego, kiedy pojazd został wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z

wymogami suplementu 1B do załącznika AETR, i (iv) po 1 stycznia 2014 roku, w przypadku prowadzenia pojazdu w okresie od godziny 22:00 do 06:00, załoga składa się z kilku osób lub okres prowadzenia podany w artykule 7 skrócono do 3 godzin.

Art. 8 ust.6 c) Jako odstępstwo od przepisów punktu 6 a), kierowcy załogi kilkuosobowej powinni mieć co tydzień regularny tygodniowy okres odpoczynku nie krótszy niż 45 godzin. Okres ten może być skrócony do nie więcej niż 24 godziny (skrócony tygodniowy okres odpoczynku). Jednakże każde skrócenie powinno być rekompensowane przez równoważny okres odpoczynku, jeżeli został wykorzystany całkowicie przed zakończeniem trzeciego tygodnia, następującego po danym tygodniu.

Art. 8 ust. 6 c) – zdanie drugie. Tygodniowy okres odpoczynku Tygodniowy okres odpoczynku powinien zaczynać się nie później niż po upływie sześciu 24-godzinnych okresów, rozpoczynających się po zakończeniu poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 8 ust. 7 Odpoczynek, wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z kolejnym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.

Art. 8 ust. 8 Dienne okresy odpoczynku oraz skrócone tygodniowe okresy odpoczynku można wykorzystywać, według uznania kierowcy, poza bazą w pojeździe, o ile posiada on specjalnie zainstalowane wyposażenie do spania dla każdego kierowcy, przewidziane w konstrukcji pojazdu, i jeżeli pojazd ten znajduje się na postoju.

Art. 8 ust. 9 Tygodniowy okres odpoczynku, przypadający na dwa tygodnie, można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie do obu

Art. 8 bis ust.1 Jako odstępstwo od artykułu 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi, przewożonemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami, o ile spełnione są następujące warunki:
a) część dziennego okresu odpoczynku, spędzana na lądzie, powinna być wykorzystana przed lub po części dziennego okresu odpoczynku, spędzanej na pokładzie promu lub w pociągu;
b) okres między odcinkami dziennego

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 8 ust.7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.

Art. 8 ust.8. Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Art. 8 ust.9. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

Art. 9 ust. 1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

odpoczynku powinien być, w miarę możliwości, jak najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać łącznie jednej godziny przed załadunkiem lub po rozładunku, przy czym odprawy celne powinny być włączone do operacji załadunkowych czy rozładunkowych. W ciągu tych wszystkich odcinków dziennego okresu odpoczynku kierowca powinien mieć do swojej dyspozycji koję lub kuszetkę.

Art. 8 bis ust.2 Czas spędzony w drodze do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszej Umowy, lub powrót z tego miejsca, jeśli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba, że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma dostęp do koi lub do kuszetki.

Art. 8 bis ust.3 Czas spędzony przez kierowcę, prowadzącego pojazd nieobjęty zakresem niniejszej Umowy, w drodze do miejsca, gdzie znajduje się pojazd objęty zakresem niniejszej Umowy, lub z miejsca, które nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”

Art. 9 Kierowca może odstąpić od przepisów niniejszej Umowy w stopniu, niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia dojazd do odpowiedniego miejsca postoju. Kierowca podaje powody takiego odstąpienia odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Art. 9 ust.2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki.

Art. 9 ust. 3. Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem niniejszego rozporządzenia do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”.

Art. 12. Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstąpienia odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Pomiędzy uregulowaniami występuje pełna zgodność
Niewielka różnica redakcyjna nie wpływa na zrozumienie oraz zastosowanie przedmiotowej normy

Zakres przedmiotowego uregulowania tylko pozornie może wydawać się analogiczny pomiędzy normami omawianych aktów prawnych. Należy jednak zauważyć, że o ile uregulowanie wynikające z art 12 rozporządzenia 561/2006 WE odnosi się wyłącznie do art 6-9, to zakres zastosowania art 9 Umowy AETR ma znacznie szersze zastosowanie i odnosi się ogólnie do wszystkich uregulowań umowy.