



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1886**

**z dnia 10 lipca 2024 r.**

**ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do treści szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy służb kontrolnych na potrzeby analizy zarejestrowanych danych i sprawdzania tachografów**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 39 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Tachografy odgrywają kluczową rolę w kontroli przestrzegania przez przedsiębiorstwa transportu drogowego i zawodowych kierowców odpowiednich przepisów Unii mających zastosowanie w tym sektorze. Istotne jest zatem, aby organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów miały bardzo dobre i wspólne rozumienie przepisów unijnych oraz świadomość tego, gdzie można znaleźć odpowiednie wytyczne dotyczące tych przepisów, wiedzę na temat tego, jak analizować dane z tachografu i sprawdzać tachografy, a także świadomość na temat najnowszych osiągnięć technologicznych i technik manipulacji. Organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów powinny również posiadać umiejętności miękkie i umiejętności komunikacyjne niezbędne podczas kontroli w czasie przeprowadzania rozmów z kierowcami na drogach i z innymi pracownikami na terenie przedsiębiorstw.
- (2) Wprowadzenie wspólnych wymogów szkoleniowych dla organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów w sektorze transportu drogowego powinno doprowadzić do harmonizacji praktyk kontrolnych w całej Unii i przyczynić się do równego traktowania kierowców transportu drogowego i przedsiębiorstw transportowych w przypadku kontroli. Powinno również przyczynić się do budowania kultury przestrzegania prawa w tej branży i w społeczeństwie jako całości.
- (3) Dotychczasowe doświadczenie i dobre praktyki w zakresie wdrażania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 <sup>(2)</sup> i rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jak również dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 <sup>(3)</sup>, pomagają organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w kontroli przestrzegania zasad w bardziej skuteczny i spójny sposób. Powinny one zatem stanowić część treści szkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych, tak aby służyły jako użyteczne wskazówki podczas przeprowadzania kontroli.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 42 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Treść i prowadzenie szkoleń

1. Wspólne wymogi dotyczące szkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych określono w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
2. Państwa członkowskie ustanawiają techniki i materiały służące do ustrukturyzowania i przeprowadzania szkoleń wstępnych i ustawicznych funkcjonariuszy służb kontrolnych zgodnie z wymogami określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia.
3. Państwa członkowskie regularnie aktualizują swoje programy szkoleniowe w celu odzwierciedlenia zmian w odpowiednich przepisach prawa Unii i rozwoju technologicznego.
4. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania jakichkolwiek dodatkowych wymogów, jakie mogą uznać za niezbędne do zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia funkcjonariuszy ds. egzekwowania przepisów w zakresie wykonywania ich zadań.

#### Artykuł 2

##### Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK

## SZKOLENIE FUNKCJONARIUSZY SŁUŻB KONTROLNYCH

1. Szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych obejmuje szkolenie wstępne i szkolenie ustawiczne. Szkolenie ustawiczne ma na celu odświeżenie wiedzy funkcjonariuszy służb kontrolnych, z uwzględnieniem wszelkich aktualizacji ram regulacyjnych oraz rozwoju technologicznego.
2. Państwa członkowskie zapewniają równowagę między szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i prezentacje) a szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy), w tym wymiany personelu, staże w organie kontrolnym innego państwa członkowskiego lub wspólne szkolenia dla inspektorów z różnych państw członkowskich.
3. Szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych ma następujące cele:
  - nabywanie dobrego rozumienia odpowiednich przepisów prawa Unii, a w szczególności rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014, rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 <sup>(1)</sup>, (WE) nr 1072/2009 <sup>(2)</sup>, (WE) nr 1073/2009 <sup>(3)</sup>, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE <sup>(4)</sup>, dyrektyw Rady 92/6/EWG <sup>(5)</sup>, 92/106/EWG <sup>(6)</sup> oraz, w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE <sup>(7)</sup>, 2014/67/UE <sup>(8)</sup>, (UE) 2020/1057 <sup>(9)</sup>, a także postanowień Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) i innych stosownych umów międzynarodowych, w tym umowy o handlu i współpracy między UE a Zjednoczonym Królestwem (TCA) <sup>(10)</sup>, jak również procedur i technik kontroli ich wykonania w praktyce;
  - zdobywanie wiedzy i umiejętności praktycznych w zakresie korzystania ze specjalnych narzędzi, systemów i procedur kontroli w celu analizowania danych z tachografu i wykrywania manipulowania tachografami;
  - zdobywanie umiejętności w zakresie skutecznego identyfikowania naruszeń i ustalania mających zastosowanie kar zgodnie z klasyfikacją naruszeń;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja przekształcona) (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona) (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

<sup>(7)</sup> Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

<sup>(8)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

<sup>(9)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).

<sup>(10)</sup> Umowa o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony.

- doskonalenie zawodowych umiejętności behawioralnych i umiejętności miękkich w celu zapewnienia efektywnych, skutecznych, proporcjonalnych i niedyskryminacyjnych kontroli;
- zdobywanie wiedzy na temat systemów wymiany danych i komunikacji wykorzystywanych w dziedzinie transgranicznego egzekwowania odpowiednich unijnych przepisów dotyczących transportu drogowego;
- zdobywanie wiedzy i umiejętności w celu zaznajomienia się z wytycznymi i notami wyjaśniającymi przedstawionymi przez służby Komisji <sup>(1)</sup>, w szczególności w celu spójnego wdrażania i egzekwowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 i dyrektywy (UE) 2020/1057.

4. Funkcjonariusze służb kontrolnych muszą być przeszkoleni zgodnie ze swoją specjalizacją i kompetencjami w różnych dziedzinach oraz w zależności od rodzaju kontroli, które przeprowadzają. W tym względzie ich szkolenie musi obejmować następujące umiejętności przedstawione w poniższej tabeli.

<p>Szkolenie podstawowe – Wspólny zestaw podstawowych umiejętności w zakresie kontroli drogowych i kontroli w bazie</p>	<p>Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole drogowe lub kontrole w bazie muszą posiadać bardzo dobrą wiedzę na temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— przepisów prawa Unii, w przypadku których analiza tachografów i zarejestrowanych danych ma kluczowe znaczenie;</li> <li>— postanowień AETR i odpowiednich zasad innych umów międzynarodowych, w tym TCA;</li> <li>— wytycznych i not wyjaśniających przedstawionych przez służby Komisji dotyczących wdrażania i egzekwowania przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektyw 2002/15/WE i (UE) 2020/1057;</li> <li>— cech charakterystycznych różnych wersji tachografów analogowych, cyfrowych i inteligentnych, np. ich konstrukcji, funkcji i rodzaju danych, które mogą rejestrować.</li> </ul> <p>Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole drogowe lub kontrole w bazie muszą posiadać umiejętności w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— korzystania w sposób biegły z wszelkiego dostępnego oprogramowania i wszelkich innych odpowiednich narzędzi w celu analizy danych z tachografu;</li> <li>— czytania i analizowania danych z oprogramowania, narzędzi i wydruków, jakie są dostępne;</li> <li>— znajomości technik ukierunkowywania kontroli dzięki efektywnemu wykorzystaniu wszelkich odpowiednich baz danych i systemów, takich jak europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) <sup>(1)</sup>, system oceny ryzyka <sup>(2)</sup>, TACHOnet <sup>(3)</sup> oraz system wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) <sup>(4)</sup>;</li> <li>— postępowania zgodnego z wymogami etyki zawodowej;</li> <li>— korzystania z odpowiednich technik przeprowadzania wywiadów i umiejętności komunikacyjnych;</li> <li>— podejmowania odpowiednich decyzji na podstawie dostępnych informacji i dowodów (danych z tachografu, informacji zgromadzonych podczas rozmowy, materiałów znajdujących się w kabinie (jeżeli zezwala na to prawo krajowe), okoliczności operacji transportowej oraz historii kierowcy i przedsiębiorstwa w zakresie przestrzegania przepisów);</li> <li>— składania jasnych sprawozdań ustnych i pisemnych;</li> <li>— dzielenia się w odpowiedni sposób informacjami z innymi państwami członkowskimi, w razie potrzeby.</li> </ul>
---	---

<sup>(1)</sup> Wytyczne i noty wyjaśniające przedstawiają punkt widzenia służb Komisji na temat stosowania i wdrażania szeregu przepisów oraz mają na celu zapewnienie ich wspólnego rozumienia i harmonijnego stosowania. Wykładnia prawa Unii Europejskiej jest ostatecznie prerogatywą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

<p>Szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych przeprowadzających kontrole drogowe</p>	<p>Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole drogowe muszą posiadać bardzo dobrą wiedzę na temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— instalowania i działania tachografów;</li> <li>— zasad i procedur dotyczących plombowania i ponownego plombowania tachografów;</li> <li>— tego, jak działają odpowiednie warsztaty, np. sposobu przeprowadzania kontroli i wykorzystywanych przez nie narzędzi.</li> </ul> <p>W szczególności funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole drogowe muszą posiadać zdolności w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— identyfikowania oszustw i manipulacji dokonywanych na wszystkich używanych wersjach tachografów;</li> <li>— znajomości technik ukierunkowywania kontroli za pomocą systemów zdalnego wczesnego wykrywania ewentualnych manipulacji lub nadużyć;</li> <li>— znajomości sposobu zatrzymywania pojazdów do celów kontroli zapewniającego bezpieczeństwo wszystkim ich uczestnikom;</li> <li>— znajomości sposobu radzenia sobie z zachowaniem kierowców podczas kontroli i reagowania na nie.</li> </ul>
<p>Szkolenie funkcjonariuszy służb kontrolnych przeprowadzających kontrole w bazie</p>	<p>Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole w bazie muszą posiadać bardzo dobrą wiedzę na temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— procedur i uprawnień dochodzeniowych w zakresie kontroli w bazie. Obejmuje to sposoby uzyskiwania odpowiednich informacji, procedurę wejścia na teren bazy, zwracania się o informacje i kontroli dokumentów przedsiębiorstwa;</li> <li>— różnych istniejących struktur biznesowych zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym.</li> </ul> <p>W szczególności funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający kontrole w bazie muszą posiadać umiejętności w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— znajomości sposobu wykorzystywania i analizowania dużych ilości danych oraz porównywania danych uzyskanych z różnych źródeł;</li> <li>— identyfikowania oszustw i manipulacji dokonywanych na wszystkich wersjach tachografów, zwłaszcza w związku z niewłaściwym korzystaniem z kart kierowcy;</li> <li>— wykazywania się wysokimi umiejętnościami komunikacyjnymi i dostosowania technik przeprowadzania rozmowy w zależności od rozmówcy.</li> </ul>

(<sup>1</sup>) Jak określono w art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4).

(<sup>2</sup>) Jak określono w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35) oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych (Dz.U. L 129 z 3.5.2022, s. 33).

(<sup>3</sup>) Jak określono w art. 31 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 oraz w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.U. L 15 z 22.1.2016, s. 51).

(<sup>4</sup>) Jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

5. Aby jeszcze bardziej wzmocnić zasadę współpracy między państwami członkowskimi, w treści szkoleń funkcjonariuszy służb kontrolnych uwzględnia się odpowiednie kursy językowe lub wykorzystanie technologii tłumaczeniowej i komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem języków używanych przy przeprowadzaniu uzgodnionych kontroli i wspólnych inspekcji z innymi państwami członkowskimi.
  6. Treść szkolenia dostosowuje się do grupy docelowej i poziomu danej klasy, tak aby była jak najbardziej użyteczna.
  7. Szkolenie opiera się, w miarę możliwości, na doświadczeniu danej klasy i umożliwia wymianę doświadczeń i dobrych praktyk między funkcjonariuszami służb kontrolnych.
  8. Wykorzystanie symulatorów lub prawdziwych tachografów, choć nie jest obowiązkowe, może być przydatne do skutecznego szkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych. Zasadniczo należy stosować symulatory najnowszej generacji, ale funkcjonariusze służb kontrolnych muszą być również przeszkoleni w zakresie wykrywania oszustw i analizowania danych dotyczących starszych generacji tachografów, które nadal znajdują się w obiegu.
  9. Szkolenie może obejmować możliwość towarzyszenia innym funkcjonariuszom służb kontrolnych podczas kontroli drogowych lub kontroli w bazie.
-