Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2024/1886

11.7.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/1886

ze dne 10. července 2024,

kterým se stanoví podrobná prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, pokud jde o obsah počáteční a průběžné odborné přípravy kontrolorů pro analýzu zaznamenaných údajů a kontrolu tachografů

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy ([1]), a zejména na čl. 39 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Tachografy hrají klíčovou úlohu při kontrole dodržování příslušných právních předpisů Unie platných v tomto odvětví ze strany podniků silniční dopravy a řidičů z povolání. Je proto nezbytné, aby donucovací orgány velmi dobře a jednotně chápaly pravidla Unie, věděly, kde nalézt příslušné pokyny týkající se těchto pravidel a jak analyzovat údaje z tachografů a kontrolovat tachografy, a měly povědomí o nejnovějším technologickém vývoji a technikách manipulace. Donucovací orgány by rovněž měly mít interpersonální a komunikační dovednosti, které jsou nezbytné při kontrolách a dotazování řidičů na silnicích a dalších zaměstnanců v provozovnách dopravců.

(2) Zavedení společných požadavků na odbornou přípravu donucovacích orgánů v odvětví silniční dopravy by mělo vést k harmonizaci kontrolních postupů v celé Unii a přispět k rovnému zacházení s řidiči silniční dopravy a dopravními podniky při kontrolách. Mělo by rovněž přispět k budování kultury dodržování předpisů v rámci odvětví a společnosti jako celku.

(3) Dosavadní zkušenosti a osvědčené postupy při provádění některých ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ([2]), nařízení (EU) č. 165/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ([3]) pomáhají donucovacím orgánům kontrolovat soulad s pravidly účinněji a soudržněji. Měly by tudíž být součástí obsahu odborné přípravy kontrolorů, aby jim při provádění kontrol sloužily jako užitečné vodítko.

(4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 42 odst. 3 nařízení (EU) č. 165/2014,

([1]) Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Obsah a poskytování odborné přípravy

1. Společné požadavky na odbornou přípravu kontrolorů jsou stanoveny v příloze tohoto nařízení.

2. Členské státy stanoví techniky a materiály pro strukturování a poskytování počáteční a průběžné odborné přípravy kontrolorů v souladu s požadavky stanovenými v příloze tohoto nařízení.

3. Členské státy své programy odborné přípravy pravidelně aktualizují tak, aby odrážely změny v příslušných právních předpisech Unie a technologický vývoj.

4. Toto nařízení nebrání členským státům přijmout jakékoli další požadavky, které mohou považovat za nezbytné k zajištění toho, aby pracovníci donucovacích orgánů byli náležitě vyškoleni k plnění svých úkolů.

Článek 2

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 10. července 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

ODBORNÁ PŘÍPRAVA KONTROLORŮ

1. Odborná příprava poskytovaná kontrolorům se skládá z počáteční a průběžné odborné přípravy. Cílem průběžné odborné přípravy je, aby si kontroloři osvěžili znalosti s přihlédnutím k veškerým aktualizacím regulačního rámce, jakož i k technologickému vývoji.

2. Členské státy zajistí rovnováhu mezi teoretickou odbornou přípravou (výuka ve třídě a předvádění) a praktickou odbornou přípravou (zkušenosti získané na pracovišti), včetně výměn zaměstnanců, stáží v kontrolním orgánu jiného členského státu nebo společných školení pro inspektory z různých členských států.

3. Odborná příprava kontrolorů má tyto cíle:

— náležité porozumění příslušným právním předpisům Unie, a zejména nařízením (ES) č. 561/2006, (EU) č. 165/2014 a (ES) č. 1071/2009 ([1]), nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ([2]), (ES) č. 1073/2009 ([3]), směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ([4]), směrnicím Rady 92/6/EHS ([5]), 92/106/EHS ([6]), a pokud jde o vysílání pracovníků v silniční dopravě, směrnicím Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ([7]), 2014/67/EU ([8]), (EU) 2020/1057 ([9]), a dále Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a dalším relevantním mezinárodním dohodám, včetně dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím ([10]), jakož i postupům a technikám pro kontrolu jejich dodržování v praxi,

— získávání znalostí a praktických dovedností v oblasti používání zvláštních kontrolních nástrojů, systémů a postupů pro analýzu údajů z tachografů a pro odhalování manipulace s tachografy,

— získávání dovedností pro účinné zjišťování porušení předpisů a stanovení použitelných sankcí v souladu s klasifikací porušení,

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (přepracované znění), (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (přepracované znění) (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

([5]) Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

([6]) Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

([7]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

([8]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

([9]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).

([10]) Dohoda o obchodu a spolupráci mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska na straně druhé.

— zlepšování profesních behaviorálních a interpersonálních dovedností s cílem zajistit účelné, účinné, přiměřené a nediskriminační kontroly,

— získávání znalostí o systémech výměny dat a komunikačních systémech používaných pro přeshraniční prosazování příslušných pravidel EU v oblasti silniční dopravy,

— získávání znalostí a dovedností s cílem seznámit se s pokyny a vysvětlivkami poskytnutými útvary Komise ([11]), zejména pokud jde o jednotné provádění a prosazování nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, a směrnice (EU) 2020/1057.

4. Kontroloři musí být vyškoleni podle své specializace a způsobilosti v různých oblastech a podle typu kontrol, které provádějí. V tomto ohledu musí jejich odborná příprava zahrnovat následující dovednosti uvedené v tabulce níže.

Základní odborná příprava – Společný soubor základních dovedností pro silniční kontroly a kontroly v provozovnách	Kontroloři provádějící silniční kontroly a/nebo kontroly v provozovnách musí mít velmi dobrou znalost: — právních předpisů Unie, pro něž má analýza tachografů a zaznamenaných údajů zásadní význam, — AETR a relevantních pravidel podle dalších mezinárodních dohod, včetně dohody o obchodu a spolupráci, — pokynů a vysvětlivek poskytnutých útvary Komise k provádění a prosazování nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, a směrnic 2002/15/ES a (EU) 2020/1057, — vlastností různých verzí analogových, digitálních a inteligentních tachografů, jako je jejich konstrukce, funkce a typ údajů, které mohou zaznamenávat. Kontroloři provádějící silniční kontroly a/nebo kontroly v provozovnách musí: — umět odborně používat dostupný software a veškeré další příslušné nástroje pro analýzu údajů z tachografu, — umět číst a analyzovat údaje z dostupného softwaru, nástrojů a vytištěných materiálů, — znát techniky pro zacílení kontrol efektivním využíváním všech příslušných databází a systémů, jako je evropský rejstřík podniků silniční dopravy (ERRU) ([1]), systém hodnocení rizika ([2]), systém TACHOnet ([3]) a systém pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI) ([4]), — umět jednat v souladu s požadavky profesní etiky, — umět používat vhodné techniky dotazování a komunikační dovednosti, — být schopni přijímat odpovídající rozhodnutí na základě dostupných informací a důkazů (údajů z tachografu, informací shromážděných během dotazování, materiálu v kabině (pokud to umožňují vnitrostátní právní předpisy), okolností přepravy a historie chování řidiče a podniku, pokud jde o dodržování předpisů), — být schopni jasně ústně i písemně podat zprávu, — být schopni v případě potřeby vhodným způsobem sdílet informace s ostatními členskými státy.

([11]) Pokyny a vysvětlivky vyjadřují stanovisko útvarů Komise k uplatňování a provádění řady ustanovení a jejich cílem je zajistit jednotné chápání a harmonizované uplatňování těchto ustanovení. Konečný výklad práva Evropské unie je výsadou Soudního dvora Evropské unie.

Odborná příprava kontrolorů provádějících silniční kontroly	Kontroloři provádějící silniční kontroly musí mít velmi dobrou znalost v těchto oblastech: — montáž a fungování tachografů, — pravidla a postupy pro plombování a opětovné plombování tachografů, — fungování příslušných dílen, například způsob, jakým provádějí kontroly, a nástroje, které používají. Kontroloři provádějící silniční kontroly musí zejména: — umět odhalovat podvody a manipulaci se všemi používanými verzemi tachografu, — ovládat techniky pro zacílení kontrol pomocí systémů pro včasné dálkové odhalování možné manipulace nebo zneužití, — vědět, jak zastavit vozidla pro účely kontroly při zajištění bezpečnosti všech osob, — vědět, jak během kontrol zvládat chování řidičů a reagovat na ně.
Odborná příprava kontrolorů provádějících kontroly v provozovnách	Kontroloři provádějící kontroly v provozovnách musí mít velmi dobrou znalost v těchto oblastech: — postupy a vyšetřovací pravomoci pro kontroly v provozovnách. To zahrnuje způsoby získávání příslušných informací, postup při vstupu do provozoven, vyžádání informací a kontrolu podnikových dokumentů, — různé stávající podnikatelské struktury na vnitrostátní i nadnárodní úrovni. Kontroloři provádějící kontroly v provozovnách musí zejména: — vědět, jak používat a analyzovat velké množství údajů a porovnávat údaje získané z různých zdrojů, — umět odhalovat podvody a manipulaci se všemi používanými verzemi tachografů, zejména v souvislosti s nesprávným používáním karet řidiče, — prokazovat silné komunikační dovednosti a přizpůsobovat techniky dotazování dotazované osobě.

([1]) Stanovený v čl. 16 odst. 5 nařízení (ES) č. 1071/2009 a v prováděcím nařízení Komise (EU) 2016/480 ze dne 1. dubna 2016 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 (Úř. věst. L 87, 2.4.2016, s. 4).

([2]) Stanovený v čl. 9 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 a směrnice 2002/15/ES, pokud jde o právní předpisy v sociální oblasti týkající se činností v silniční dopravě, a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35) a v prováděcím nařízení Komise (EU) 2022/695 ze dne 2. května 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokud jde o společný vzorec pro výpočet hodnocení rizika dopravních podniků (Úř. věst. L 129, 3.5.2022, s. 33).

([3]) Stanovený v čl. 31 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 a v prováděcím nařízení Komise (EU) 2016/68 ze dne 21. ledna 2016 o společných postupech a specifikacích nezbytných pro propojení elektronických rejstříků karet řidiče (Úř. věst. L 15, 22.1.2016, s. 51).

([4]) Stanovený v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

5. V zájmu dalšího posílení zásady spolupráce mezi členskými státy se do obsahu odborné přípravy kontrolorů zahrnou příslušné jazykové kurzy nebo používání překladatelských a komunikačních technologií se zvláštním zaměřením na jazyky používané při provádění vzájemně sladěných kontrol a společných inspekcí s ostatními členskými státy.

6. Obsah odborné přípravy musí být přizpůsoben cílové skupině a úrovni třídy, aby byl co nejužitečnější.

7. Odborná příprava v co největší míře vychází ze zkušeností ve třídě a poskytuje prostor pro výměnu zkušeností a osvědčených postupů mezi kontrolory.

8. Používání simulátorů nebo skutečných tachografů, i když není povinné, může být pro účinnou odbornou přípravu kontrolorů užitečné. V zásadě se musí používat simulátory poslední generace, ale kontroloři musí být rovněž vyškoleni k odhalování podvodů a analýze údajů u starších generací tachografů, které jsou stále v oběhu.

9. Odborná příprava může zahrnovat možnost, aby školení kontroloři doprovázeli ostatní kontrolory při silničních kontrolách a/nebo v provozovnách.