Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1886

11.7.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1886 DER KOMMISSION

vom 10. Juli 2024

mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf den Inhalt der Grundausbildung und Fortbildung der Kontrollbeamten für die Analyse der aufgezeichneten Daten und die Überprüfung des Fahrtenschreibers

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ([1]), insbesondere auf Artikel 39 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Fahrtenschreiber spielen eine entscheidende Rolle bei der Überprüfung der Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts durch Kraftverkehrsunternehmen und Berufskraftfahrer. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Kontrollbeamten ein sehr gutes und gemeinsames Verständnis der Unionsvorschriften haben und wissen, wo sie einschlägige Leitlinien zu diesen Vorschriften finden können, wie Fahrtenschreiberdaten zu analysieren und Fahrtenschreiber zu kontrollieren sind und welche neuesten technologischen Entwicklungen und Manipulationstechniken es gibt. Die Kontrollbeamten sollen auch über die persönlichen und kommunikativen Kompetenzen verfügen, die bei Kontrollen, bei der Befragung von Fahrern auf der Straße und von anderen Mitarbeitern in den Räumlichkeiten der Verkehrsunternehmen erforderlich sind.

(2) Die Einführung gemeinsamer Ausbildungsanforderungen für Kontrollbeamte im Straßenverkehrssektor soll zur Harmonisierung der Kontrollverfahren in der gesamten Union und zur Gleichbehandlung von Kraftfahrern und Verkehrsunternehmen bei Kontrollen beitragen. Sie soll auch zum Aufbau einer Kultur der Rechtstreue innerhalb der Branche und in der Gesellschaft insgesamt beitragen.

(3) Bisher haben Erfahrung und bewährte Verfahren bei der Umsetzung gewisser in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]), der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) vorgesehenen Bestimmungen Kontrollbeamten dabei geholfen, die Einhaltung der Vorschriften wirksamer und einheitlicher zu überprüfen. Sie sollten daher als nützliche Orientierungshilfe bei der Durchführung von Kontrollen Teil der Ausbildung der Kontrollbeamten sein.

(4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 42 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschusses im Einklang —

([1]) ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1

([2]) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

([3]) Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Inhalt und Durchführung der Ausbildung

(1) Die gemeinsamen Ausbildungsanforderungen für Kontrollbeamte sind im Anhang dieser Verordnung festgelegt.

(2) Die Mitgliedstaaten legen die Techniken und Materialien fest, mit denen die Grundausbildung und Fortbildung der Kontrollbeamten nach den im Anhang dieser Verordnung festgelegten Anforderungen strukturiert und durchgeführt werden können.

(3) Die Mitgliedstaaten aktualisieren ihre Ausbildungsprogramme regelmäßig, um Änderungen des einschlägigen Unionsrechts und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

(4) Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht am Erlass zusätzlicher Anforderungen, die zur Sicherstellung einer für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben angemessenen Ausbildung der Kontrollbeamten für notwendig erachtet werden.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. Juli 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

AUSBILDUNG VON KONTROLLBEAMTEN

1. Die Ausbildung von Kontrollbeamten umfasst die Grundausbildung und Fortbildung. Die Fortbildung dient dazu, die Kenntnisse der Kontrollbeamten auf den neuesten Stand zu bringen, wobei sämtliche Aktualisierungen des Rechtsrahmens sowie technologische Entwicklungen berücksichtigt werden.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen theoretischer Ausbildung (Lehrveranstaltungen und Vorführungen) und praktischer Ausbildung (Ausbildung am Arbeitsplatz), einschließlich Personalaustausches, Praktika in der Kontrollbehörde eines anderen Mitgliedstaats oder gemeinsamer Ausbildungen für Inspektoren aus verschiedenen Mitgliedstaaten.

3. Mit der Ausbildung der Kontrollbeamten werden folgende Ziele verfolgt:

— Erwerb eines guten Verständnisses des einschlägigen Unionsrechts, insbesondere der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 ([1]), (EG) Nr. 1072/2009 ([2]) und (EG) Nr. 1073/2009 ([3]) des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]), der Richtlinien 92/6/EWG ([5]) und 92/106/EWG ([6]) des Rates und, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr anbelangt, der Richtlinien 96/71/EG ([7]), 2014/67/EU ([8]) und (EU) 2020/1057 ([9]) des Europäischen Parlaments und des Rates und des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport, AETR) sowie anderer einschlägiger internationaler Abkommen, einschließlich des Handels- und Kooperationsabkommens (Trade and Cooperation Agreement, TCA) zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ([10]), sowie der Verfahren und Techniken zur Überprüfung der Umsetzung in die Praxis;

— Erwerb von Kenntnissen und praktischen Fähigkeiten in Bezug auf den Einsatz besonderer Kontrollinstrumente, -systeme und -verfahren zur Analyse von Fahrtenschreiberdaten und zur Erkennung von Manipulationen bei Fahrtenschreibern;

— Erwerb von Fähigkeiten für die wirksame Ermittlung von Verstößen und die Festlegung der zu verhängenden Sanktionen entsprechend der Einstufung der Verstöße;

([1]) Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

([4]) Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

([5]) Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

([6]) Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

([7]) Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

([8]) Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung") (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

([9]) Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

([10]) Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits.

— Stärkung der beruflichen Verhaltens- und persönlichen Kompetenzen, um effiziente, wirksame, verhältnismäßige und nicht diskriminierende Kontrollen zu gewährleisten;

— Erwerb von Kenntnissen über die Datenaustausch- und Kommunikationssysteme, die im Bereich der grenzüberschreitenden Durchsetzung der einschlägigen EU-Vorschriften für den Kraftverkehr eingesetzt werden;

— Erwerb von Kenntnissen und Fähigkeiten, um sich selbst mit den Leitlinien und Erläuterungen der Kommissionsdienststellen ([11]) vertraut zu machen, insbesondere im Hinblick auf die einheitliche Durchführung und Durchsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinie (EU) 2020/1057.

4. Die Kontrollbeamten müssen entsprechend ihrer Spezialisierung und Kompetenz in den verschiedenen Bereichen und der Art der von ihnen durchgeführten Kontrollen ausgebildet werden. In diesem Zusammenhang muss ihre Ausbildung die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Kompetenzen enthalten:

Kernausbildung – Gemeinsame Kernkompetenzen für Kontrollen auf der Straße und in den Räumlichkeiten der Unternehmen	Kontrollbeamte, die Kontrollen auf der Straße und/oder in den Räumlichkeiten der Unternehmen durchführen, müssen über sehr gute Kenntnisse in folgenden Bereichen verfügen: — Rechtsvorschriften der Union, für die die Analyse der Fahrtenschreiber und der aufgezeichneten Daten von entscheidender Bedeutung ist; — AETR und einschlägige Vorschriften anderer internationaler Abkommen, einschließlich des TCA; — Leitlinien und Erläuterungen der Kommissionsdienststellen zur Durchführung und Durchsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinien 2002/15/EG und (EU) 2020/1057; — Merkmale der verschiedenen Versionen analoger, digitaler und intelligenter Fahrtenschreiber, wie z. B. ihre Konstruktion, ihre Funktionsfähigkeit und die Datenarten, die sie aufzeichnen können. Kontrollbeamte, die Kontrollen auf der Straße und/oder in den Räumlichkeiten der Unternehmen durchführen, müssen — in der Lage sein, verfügbare Software und sonstige einschlägige Instrumente zur Analyse der Fahrtenschreiberdaten fachkundig zu verwenden; — in der Lage sein, die sich aus der verfügbaren Software, Werkzeugen und Ausdrucken ergebenden Daten zu lesen und zu analysieren; — die Techniken für die gezielte Kontrolle kennen, indem alle einschlägigen Datenbanken und Systeme wie das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Register of Road Transport Undertakings, ERRU) ([1]) , das Risikoeinstufungssystem ([2]) , TACHOnet ([3]) und das Binnenmarkt-Informationssystem (Internal Market Information System, IMI) ([4]) effizient genutzt werden; — sich den berufsethischen Anforderungen entsprechend verhalten; — in der Lage sein, geeignete Befragungstechniken und Kommunikationskompetenzen zu nutzen; — in der Lage sein, angemessene Entscheidungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen und Nachweise (Fahrtenschreiberdaten, während der Befragung gesammelte Informationen, Material im Führerhaus – sofern nach nationalem Recht zulässig –, Umstände des Beförderungsvorgangs und Vorgeschichte des Verhaltens bei der Einhaltung der Vorschriften des Kraftfahrers und des Verkehrsunternehmens) zu treffen; — in der Lage sein, mündlich und schriftlich in klarer Form Bericht zu erstatten; — gegebenenfalls Informationen angemessen anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen.

([11]) Die Leitlinien und Erläuterungen legen den Standpunkt der Kommissionsdienststellen zur Anwendung und Umsetzung einer Reihe von Bestimmungen dar und zielen darauf ab, ein gemeinsames Verständnis und eine harmonische Anwendung dieser Bestimmungen zu gewährleisten. Die Auslegung des Unionsrechts obliegt schlussendlich dem Gerichtshof der Europäischen Union.

Ausbildung der Kontrollbeamten, die Kontrollen auf der Straße durchführen	Kontrollbeamte, die Kontrollen auf der Straße durchführen, müssen über sehr gute Kenntnisse in folgenden Bereichen verfügen: — Einbau und Funktionsweise von Fahrtenschreibern; — Vorschriften und Verfahren für die Plombierung und erneute Plombierung von Fahrtenschreibern; — Arbeitsweise der einschlägigen Werkstätten, z. B. die Art und Weise, wie sie die Kontrollen durchführen und welche Instrumente sie einsetzen. Insbesondere müssen Kontrollbeamte, die Kontrollen auf der Straße durchführen, — in der Lage sein, Betrug und Manipulation bei allen verwendeten Fahrtenschreiberversionen zu erkennen; — die Techniken für die gezielte Kontrolle kennen, indem sie Systeme zur Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch per Fernkommunikation nutzen; — wissen, wie Fahrzeuge zu Kontrollzwecken angehalten werden können, um die Sicherheit aller zu gewährleisten; — wissen, wie man das Verhalten der Kraftfahrer während der Kontrollen einschätzen und darauf reagieren kann.
Ausbildung der Kontrollbeamten, die Kontrollen in den Räumlichkeiten der Unternehmen durchführen	Kontrollbeamte, die Kontrollen in den Räumlichkeiten der Unternehmen durchführen, müssen über sehr gute Kenntnisse in folgenden Bereichen verfügen: — Verfahren und Untersuchungsbefugnisse für Kontrollen in den Räumlichkeiten der Unternehmen; dazu gehören Möglichkeiten zum Erhalt der einschlägigen Informationen, das Verfahren beim Betreten der Räumlichkeiten der Unternehmen, die Anforderung von Informationen und die Einsichtnahme in Geschäftsunterlagen; — verschiedene bestehende Unternehmensstrukturen sowohl auf nationaler als auch auf multinationaler Ebene. Insbesondere müssen Kontrollbeamte, die Kontrollen in den Räumlichkeiten der Unternehmen durchführen, — wissen, wie große Datenmengen verwendet und analysiert und Daten aus verschiedenen Quellen verglichen werden können; — in der Lage sein, Betrug und Manipulationen bei allen verwendeten Fahrtenschreiberversionen, insbesondere im Zusammenhang mit der unsachgemäßen Verwendung von Fahrerkarten, zu erkennen; — ausgeprägte kommunikative Fähigkeiten und eine Anpassung der Befragungstechniken an die Befragten an den Tag legen.

([1]) Nach Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4).

([2]) Nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35) und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen (ABl. L 129 vom 3.5.2022, S. 33).

([3]) Nach Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen (ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51).

([4]) Nach Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

5. Um den Grundsatz der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten weiter zu stärken, müssen einschlägige Sprachkurse und/oder der Einsatz von Übersetzungs- und Kommunikationstechnologie in den Inhalt der Ausbildung der Kontrollbeamten aufgenommen werden, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf den Sprachen liegt, die bei der Durchführung konzertierter Kontrollen und gemeinsamer Überprüfungen mit anderen Mitgliedstaaten verwendet werden.

6. Der Inhalt der Ausbildung muss an die Zielgruppe und das Niveau des Kurses angepasst werden, um so nützlich wie möglich zu sein.

7. Die Ausbildung muss so weit wie möglich auf den Erfahrungen der Lehrveranstaltungen aufbauen und Raum für den Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren zwischen den Kontrollbeamten gewähren.

8. Die Verwendung von Simulatoren oder echten Fahrtenschreibern kann, auch wenn sie nicht vorgeschrieben ist, für eine wirksame Ausbildung der Kontrollbeamten nützlich sein. Grundsätzlich müssen Simulatoren der neuesten Generation verwendet werden, die Kontrollbeamten müssen jedoch auch dafür ausgebildet werden, bei älteren Generationen von sich noch im Umlauf befindlichen Fahrtenschreibern Betrug aufzudecken und Daten zu analysieren.

9. Die Ausbildung von Kontrollbeamten kann die Möglichkeit umfassen, andere Kontrollbeamte bei Kontrollen auf der Straße und/oder in den Räumlichkeiten der Unternehmen zu begleiten.