2024/1886

11.7.2024

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/1886 AL COMISIEI

din 10 iulie 2024

de stabilire a normelor detaliate de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește conținutul formării inițiale și continue a agenților de control pentru analiza datelor înregistrate și pentru verificarea tahografelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere ([1]), în special articolul 39 alineatul (3),

întrucât:

(1) Tahografele joacă un rol esențial în verificarea respectării de către întreprinderile de transport rutier și de către conducătorii auto profesioniști a legislației relevante a Uniunii aplicabile în acest sector. Prin urmare, este esențial ca autoritățile de control să aibă o înțelegere optimă și comună a normelor Uniunii și să știe unde să găsească orientările relevante referitoare la aceste norme, să știe cum să analizeze datele tahografelor și cum să verifice tahografele, precum și să cunoască cele mai recente evoluții tehnologice și tehnici de manipulare. Autoritățile de control trebuie, de asemenea, să dețină competențele non-tehnice și de comunicare necesare în cursul verificărilor, atunci când îi interoghează pe conducătorii auto în trafic și pe alți membri ai personalului la sediile întreprinderilor.

(2) Introducerea unor cerințe comune de formare pentru autoritățile de control din sectorul transportului rutier trebuie să conducă la armonizarea practicilor de control în întreaga Uniune și să contribuie la egalitatea de tratament a conducătorilor auto din sectorul transportului rutier și a întreprinderilor de transport atunci când fac obiectul controalelor. De asemenea, introducerea cerințelor respective trebuie să contribuie la formarea unei culturi a respectării normelor în industria de profil și la nivelul societății în ansamblu.

(3) Până în prezent, grație experienței și bunelor practici dobândite ca urmare a punerii în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) și Regulamentul (UE) nr 165/2014, precum și din Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului ([3]), autoritățile de control au putut verifica respectarea normelor într-un mod mai eficace și mai consecvent. Prin urmare, toate acestea trebuie să facă parte din conținutul formării agenților de control, astfel încât să le servească drept orientări utile în momentul efectuării controalelor.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 42 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014,

([1]) JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

([2]) Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

([3]) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Conținutul și desfășurarea activităților de formare

(1) Cerințele comune de formare pentru agenții de control sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

(2) Statele membre stabilesc tehnicile și materialele necesare pentru structurarea și desfășurarea activităților de formare inițială și continuă a agenților de control, în conformitate cu cerințele stabilite în anexa la prezentul regulament.

(3) Statele membre își actualizează periodic programele de formare pentru a reflecta modificările legislației relevante a Uniunii și evoluțiile tehnologice.

(4) Prezentul regulament nu împiedică statele membre să adopte orice cerințe suplimentare pe care le consideră necesare pentru a se asigura că agenții de control sunt instruiți în mod corespunzător pentru îndeplinirea sarcinilor lor.

Articolul 2

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 10 iulie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

FORMAREA AGENȚILOR DE CONTROL

1. Formarea oferită agenților de control constă în formare inițială și formare continuă. Formarea continuă este menită să reîmprospăteze cunoștințele agenților de control, luând în considerare toate actualizările cadrului de reglementare și evoluțiile tehnologice.

2. Statele membre asigură un echilibru între formarea teoretică (clasă și demonstrații) și formarea practică (experiență la locul de muncă), inclusiv schimburi de personal, stagii în cadrul autorității de control a unui alt stat membru sau cursuri de formare comune pentru inspectori din state membre diferite.

3. Formarea agenților de control are următoarele obiective:

— dobândirea unei bune înțelegeri a legislației relevante a Uniunii, în special a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 ([1]), (CE) nr. 1072/2009 ([2]), (CE) nr. 1073/2009 ([3]) ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]), a Directivelor 92/6/CEE ([5]), 92/106/CEE ([6]) ale Consiliului și, în ceea ce privește detașarea lucrătorilor din sectorul transportului rutier, a Directivelor 96/71/CE ([7]), 2014/67/UE ([8]), (UE) 2020/1057 ([9]) ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) și a altor acorduri internaționale relevante, inclusiv Acordul comercial și de cooperare UE-Regatul Unit ([10]), precum și a procedurilor și tehnicilor de verificare a punerii lor în practică;

— dobândirea de cunoștințe și de competențe practice în ceea ce privește utilizarea unor instrumente, sisteme și proceduri de control speciale pentru analizarea datelor tahografelor și pentru detectarea manipulării tahografelor;

— dobândirea de competențe pentru identificarea eficace a încălcărilor și pentru stabilirea sancțiunilor aplicabile în conformitate cu clasificarea încălcărilor;

([1]) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare) (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

([4]) Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

([5]) Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

([6]) Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

([7]) Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

([8]) Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI") (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

([9]) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).

([10]) Acordul comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte.

— îmbunătățirea competențelor comportamentale profesionale și a competențelor non-tehnice pentru a asigura controale eficiente, eficace, proporționale și nediscriminatorii;

— dobândirea de cunoștințe cu privire la sistemele comunicații și de schimb de date utilizate în domeniul asigurării respectării, la nivel transfrontalier, a normelor relevante ale UE în domeniul transportului rutier;

— dobândirea de cunoștințe și de competențe pentru a se familiariza cu orientările și cu notele de clarificare furnizate de serviciile Comisiei ([11]), în special pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării în mod consecvent a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014, și a Directivei (UE) 2020/1057.

4. Agenții de control trebuie să fie instruiți în funcție de specializarea și de competența lor în diferite domenii, precum și de tipul de controale pe care le efectuează. În acest sens, formarea lor trebuie să includă următoarele competențe, prezentate în tabelul de mai jos.

Formare de bază – set comun de competențe de bază pentru controlul în trafic și la sediile întreprinderilor	Agenții de control care efectuează controale în trafic și/sau la sediile întreprinderilor trebuie să cunoască foarte bine: — dispozițiile juridice ale Uniunii pentru care analiza tahografelor și a datelor înregistrate este esențială; — AETR și normele relevante ale altor acorduri internaționale, inclusiv ale Acordului comercial și de cooperare UE-Regatul Unit; — orientările și notele de clarificare furnizate de serviciile Comisiei pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivelor (UE) 2020/1057 și 2002/15/CE; — caracteristicile diferitelor versiuni ale tahografelor analogice, digitale și inteligente, cum ar fi proiectarea lor, funcționalitățile și tipul de date pe care le pot înregistra. Agenții de control care efectuează controale în trafic și/sau la sediile întreprinderilor trebuie să fie în măsură: — să utilizeze într-un mod adecvat software-ul disponibil și orice alte instrumente relevante pentru a analiza datele tahografelor; — să citească și să analizeze datele din software-ul, instrumentele și materialele imprimate disponibile; — să cunoască tehnicile de efectuare a controalelor selective prin utilizarea eficientă a tuturor bazelor de date și sistemelor relevante, cum ar fi Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) ([1]) , sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc ([2]) , TACHOnet ([3]) și Sistemul de informare al pieței interne (IMI) ([4]) ; — să aibă un comportament conform cu cerințele de etică profesională; — să utilizeze tehnici de interogare și aptitudini de comunicare adecvate; — să ia deciziile adecvate pe baza informațiilor și a dovezilor disponibile [datele tahografului, informațiile colectate în timpul interogării, materialele din cabină (atunci când legislația națională permite acest lucru), circumstanțele operațiunii de transport și istoricul comportamentului conducătorului auto și al întreprinderii în materie de respectare a normelor]; — să raporteze în mod clar, atât pe cale orală, cât și în scris; — să facă schimb de informații în mod corespunzător cu alte state membre, atunci când este necesar.

([11]) Orientările și notele de clarificare prezintă punctul de vedere al serviciilor Comisiei cu privire la aplicarea și la punerea în aplicare a unei serii de dispoziții și vizează asigurarea unei înțelegeri comune și a unei aplicări armonioase a dispozițiilor respective. Interpretarea dreptului Uniunii Europene este, în ultimă instanță, prerogativa Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Formarea agenților de control care efectuează controale în trafic	Agenții de control care efectuează controale în trafic trebuie să cunoască foarte bine: — instalarea și funcționarea tahografelor; — normele și procedurile privind sigilarea și resigilarea tahografelor; — modul în care funcționează atelierele relevante, de exemplu modul în care efectuează verificările și instrumentele pe care le utilizează. În special, agenții de control care efectuează controale în trafic trebuie să fie în măsură: — să identifice fraudele și manipulările efectuate asupra tuturor versiunilor de tahograf utilizate; — să cunoască tehnicile de efectuare a controalelor selective prin utilizarea sistemelor de detectare timpurie de la distanță a posibilelor manipulări sau utilizări abuzive; — să știe cum să oprească vehiculele în scopuri de control, garantând siguranța tuturor; — să știe cum să gestioneze comportamentul conducătorilor auto și cum să reacționeze la acesta în timpul controalelor.
Formarea agenților de control care efectuează controale la sediile întreprinderilor	Agenții de control care efectuează controale la sediile întreprinderilor trebuie să cunoască foarte bine: — procedurile și competențele de investigare pentru efectuarea de controale la sediile întreprinderilor. Printre acestea se numără modalitățile de obținere a informațiilor relevante, procedura de intrare în sediu, solicitarea de informații și inspectarea documentelor întreprinderii; — diferitele structuri comerciale existente atât la nivel național, cât și la nivel multinațional. În special, agenții de control care efectuează controale la sediile întreprinderilor trebuie să fie în măsură: — să cunoască modul de utilizare și de analizare a unor volume mari de date, precum și modul de comparare a datelor primite din diferite surse; — să identifice fraudele și manipulările efectuate pe toate versiunile de tahograf utilizate, în special în ceea ce privește folosirea necorespunzătoare a cardurilor de conducător auto; — să demonstreze competențe solide de comunicare și să adapteze tehnicile de interogare în funcție de persoana chestionată.

([1]) În conformitate cu articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei din 1 aprilie 2016 de stabilire a unor norme comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1213/2010 (JO L 87, 2.4.2016, p. 4).

([2]) În conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35) și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/695 al Comisiei din 2 mai 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește formula comună pentru calcularea gradului de risc al întreprinderilor de transport (JO L 129, 3.5.2022, p. 33).

([3]) În conformitate cu articolul 31 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/68 al Comisiei din 21 ianuarie 2016 privind procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea registrelor electronice ale cardurilor de conducător auto (JO L 15, 22.1.2016, p. 51).

([4]) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei (Regulamentul IMI) (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

5. Pentru a consolida și mai mult principiul colaborării dintre statele membre, în conținutul formării agenților de control trebuie incluse cursuri relevante de limbă și/sau utilizarea tehnologiei de comunicare și de traducere, cu un accent deosebit pe limbile utilizate în contextul efectuării controalelor concertate și a inspecțiilor comune cu alte state membre.

6. Pentru a fi cât mai util cu putință, conținutul formării trebuie să fie adaptat la grupul-țintă și la nivelul clasei.

7. Formarea trebuie să se bazeze, în măsura posibilului, pe experiența cursanților și să permită schimbul de experiență și de bune practici între agenții de control.

8. Utilizarea simulatoarelor sau a tahografelor reale, deși nu este obligatorie, poate fi utilă pentru formarea eficace a agenților de control. În principiu, trebuie utilizate simulatoare de ultimă generație, însă agenții de control trebuie, de asemenea, să fie instruiți pentru a detecta fraudele și pentru a analiza datele furnizate de generațiile mai vechi de tahografe aflate încă în circulație.

9. Formarea poate include posibilitatea ca agenții de control participanți la formare să însoțească alți agenți de control în timpul controalelor în trafic și/sau la sediile întreprinderilor.