



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Estrasburgo, 24 de abril de 2024
(OR. en)

2023/0155(COD)
LEX 2331

PE-CONS 30/1/24
REV 1

TRANS 67
SOC 102
CODEC 464

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE
MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N.º 561/2006 EN LO RELATIVO A LOS REQUISITOS
MÍNIMOS SOBRE LAS PAUSAS Y LOS PERÍODOS DE DESCANSO DIARIOS Y
SEMANALES MÍNIMOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE
VIAJEROS Y EN LO RELATIVO A LA FACULTAD DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE
IMPONER SANCIONES POR LAS INFRACCIONES DEL REGLAMENTO (UE) N.º 165/2014
COMETIDAS EN OTRO ESTADO MIEMBRO O EN UN TERCER PAÍS**

REGLAMENTO (UE) 2024/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 24 de abril de 2024

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006
en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas
y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos
en el sector del transporte discrecional de viajeros
y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros
de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014
cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario²,

¹ DO C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Posición del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2024 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de abril de 2024.

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de crear un sector del transporte por carretera eficiente, seguro y socialmente responsable que garantice la no discriminación y atraiga a trabajadores cualificados, es de vital importancia que haya condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera. Por tanto, es esencial que las normas sociales de la Unión aplicables al sector del transporte por carretera sean claras, proporcionadas y adecuadas a los objetivos perseguidos, que sean fáciles de aplicar y de hacer cumplir y que se apliquen de manera efectiva y coherente en toda la Unión.
- (2) Las normas sobre los tiempos de conducción diarios y semanales máximos y sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo³ se aplican a las empresas de transporte por carretera y a sus conductores, independientemente de que se dediquen al transporte de viajeros o mercancías o de que, en lo que respecta al transporte de viajeros, el transporte sea regular o discrecional.

³ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (3) Las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las del sector del transporte de mercancías por carretera ni con las del sector del transporte regular de viajeros por carretera. El transporte discrecional de viajeros por carretera se caracteriza por una alta estacionalidad y por la variabilidad del tiempo de conducción y de las distancias de conducción, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros. Este tipo de transporte tiene que adaptarse a las necesidades de los viajeros, atendiendo por ejemplo a sus solicitudes no programadas y espontáneas de paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, dentro de lo posible. Por lo general, el transporte discrecional de viajeros por carretera implica menos tiempo de conducción que el transporte de mercancías o los servicios regulares de autobús. Además, los conductores suelen dormir en hoteles y rara vez conducen por la noche. No obstante, durante la jornada pueden verse obligados a desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.
- (4) La evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n.º 561/2006 concluyó que algunas de las normas uniformes relativas a las pausas y los períodos de descanso mínimos no se ajustan a las especificidades de los servicios discretionales de transporte de viajeros por carretera. Otras evaluaciones realizadas por la Comisión a este respecto han puesto de manifiesto que algunos de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 561/2006 sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales son inadecuados y poco prácticos para los conductores y los operadores que se dedican al transporte discrecional de viajeros por carretera, ya que repercuten negativamente en la capacidad de organizar servicios discretionales de transporte de viajeros que sean eficientes y de calidad, en las condiciones de trabajo de los conductores y, por tanto, en la seguridad vial.

- (5) Por consiguiente, conviene adaptar los requisitos relativos a las pausas y los períodos de descanso mínimos a las necesidades específicas de los servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera. También conviene armonizar las normas aplicables a los servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera nacionales e internacionales.
- (6) La flexibilización de las normas aplicables a la programación de las pausas y los períodos de descanso diarios de los conductores que efectúen servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe en modo alguno poner en peligro la seguridad de los conductores ni la seguridad vial, aumentar el nivel de fatiga de los conductores ni provocar un deterioro de las condiciones de trabajo. Por lo tanto, esta flexibilidad no debe alterar las normas actuales sobre el total de pausas mínimas, sobre los períodos máximos de conducción diarios y semanales, sobre el tiempo máximo de conducción quincenal ni sobre el tiempo de trabajo máximo con arreglo al Derecho aplicable, en particular la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.

⁴ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- (7) Para garantizar una definición uniforme de los servicios discrecionales de transporte de viajeros, es necesario aclarar que la definición establecida en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ comprende tanto los servicios nacionales como los internacionales. También procede actualizar la definición de servicios regulares de transporte de viajeros para que se remita al Reglamento (CE) n.º 1073/2009, por el que se derogó el Reglamento (CEE) n.º 684/92 del Consejo⁶.
- (8) La mayor flexibilidad en la programación de las pausas para los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe en ningún modo causar más fatiga o estrés a los conductores. Se debe garantizar que los conductores realicen pausas de la duración mínima necesaria para poder descansar de manera adecuada y suficiente. Por lo tanto, conviene fijar una duración mínima para cada pausa. Debe permitirse a los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera dividir su pausa obligatoria en dos pausas de al menos quince minutos cada una, siempre que a la vez se respete la pausa mínima obligatoria total de cuarenta y cinco minutos. Sin embargo, la mayor flexibilidad en la programación de estas pausas no debe impedir que los conductores realicen pausas de una duración superior a la mínima exigida ni que disfruten de pausas adicionales.

⁵ Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

⁶ Reglamento (CEE) n.º 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

- (9) Para garantizar que no se abuse del aumento de la flexibilidad en la programación de los períodos de descanso de los conductores que prestan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, es esencial delimitar claramente el alcance de dicha flexibilidad. En este sentido, los conductores deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios por un tiempo máximo de una hora, siempre y cuando el período de conducción de ese día no haya superado las siete horas, y solo deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios cuando presten un único servicio discrecional de transporte de viajeros cuya duración sea de seis días o más. Asimismo, esta flexibilidad debe limitarse de modo que sea posible utilizar dicha excepción de las normas sobre períodos de descanso solo una vez durante el viaje completo, o dos veces en el caso de servicios discretionales de transporte de viajeros únicos de ocho días o más. El recurso a dicha excepción no afecta al momento que debe respetarse para que, como muy tarde, se dé inicio al período de descanso semanal. A fin de que el control del cumplimiento pueda hacerse de manera efectiva y eficiente, a la espera de que se disponga de una hoja de ruta digital, debe utilizarse una copia de la hoja de ruta en papel o en formato electrónico, además de los datos registrados por el tacógrafo.
- (10) Las autoridades nacionales competentes deben contar con el apoyo, según corresponda, de la Autoridad Laboral Europea (ALE) para las verificaciones del cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento relativas a las pausas y los períodos de descanso.

- (11) El hecho de que solo los servicios internacionales discretionales de transporte de viajeros puedan acogerse a la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas tiene una incidencia negativa en la igualdad de trato y la competencia leal y no falseada entre los operadores, sobre todo las pequeñas y medianas empresas. Los servicios nacionales discretionales de transporte de viajeros también podrían prestarse en las mismas condiciones que los servicios internacionales discretionales de transporte de viajeros en lo que respecta a la distancia recorrida, la duración o los servicios prestados a los viajeros. Por lo tanto, los servicios nacionales discretionales de transporte de viajeros también deben poder acogerse a esa posibilidad de aplazar el período de descanso semanal.
- (12) Para facilitar el control del cumplimiento, los conductores deben llevar en sus vehículos y durante todo el trayecto una hoja de ruta en la que conste la información esencial sobre el viaje. Este tipo de hojas de ruta ya se utiliza para los servicios discretionales internacionales de transporte de viajeros en virtud del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. En consonancia con las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ relativas a la conservación de registros manuales, los conductores también deben llevar a bordo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta correspondientes a los servicios discretionales de transporte de viajeros por carretera realizados en los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, en los cincuenta y seis días anteriores.
- (13) A fin de aumentar la eficacia y la eficiencia del control del cumplimiento, deben establecerse medidas y requisitos de control que aprovechen plenamente las herramientas digitales. La Comisión debe evaluar qué medidas son adecuadas para digitalizar la hoja de ruta.

⁷ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

- (14) A fin poder contar con servicios discretionales de transporte de viajeros eficientes y de alta calidad y de garantizar buenas condiciones de trabajo y conducción para los conductores, la Comisión debe evaluar el cumplimiento de las normas aplicables a los servicios discretionales de transporte de viajeros y su efecto en las condiciones de trabajo de los conductores y en el atractivo del sector. La Comisión debe, en particular, hacer un seguimiento del recurso a las excepciones introducidas por el presente Reglamento, para lo cual debe evaluar si el tiempo total de conducción acumulado durante el período cubierto por una excepción es o no excesivo, contribuyendo al cansancio y el estrés del conductor, o afecta a la seguridad vial.
- (15) El Reglamento (CE) n.º 561/2006 exige a los Estados miembros que establezcan el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de dicho Reglamento y del Reglamento (UE) n.º 165/2014, y que tomen las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas medidas. En su sentencia, de 9 de septiembre de 2021, en el asunto C-906/19⁸, el Tribunal de Justicia dejó claro que los Estados miembros no pueden imponer una sanción cuando descubran una infracción del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometida en el territorio de otro Estado miembro y por la que aún no se haya impuesto ninguna sanción. El Tribunal de Justicia reconoció que en la medida en que este aspecto de la normativa vigente de la Unión puede tener efectos negativos en las condiciones de trabajo de los conductores y en la seguridad vial, corresponde al legislador de la Unión decidir sobre su posible modificación. Dado que las infracciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 son a menudo simultáneas, y que la finalidad del Reglamento (UE) n.º 165/2014 es garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, conviene que puedan imponerse sanciones a las empresas o a los conductores por las infracciones de ambos Reglamentos, cuando dichas infracciones se detecten en el territorio de un Estado miembro, aunque se hayan cometido en territorio de otro Estado miembro o en un tercer país.

⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de septiembre de 2021, *Procedimiento penal contra FO*, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, apartado 45.

- (16) Dado que los objetivos del presente Reglamento —a saber, garantizar la competencia leal, mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial mediante la armonización de las normas relativas a las pausas y los períodos de descanso de los conductores que efectúan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, y garantizar que los Estados miembros puedan imponer sanciones por las infracciones de las normas relativas a los tacógrafos que se detecten en su territorio, con independencia del lugar en que se hayan cometido— no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la naturaleza de los propios objetivos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (17) La Comisión debe promover, con la plena participación de los interlocutores sociales y los Estados miembros, un planteamiento común de la aplicación del presente Reglamento y del control de su cumplimiento, entre otras cosas mediante la elaboración de directrices y el fomento de la cooperación entre todas las partes interesadas.

- (18) A fin de permitir el adecuado control del cumplimiento del presente Reglamento, la Comisión debe incluir, en la primera revisión que se realice del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión⁹ o de cualquier acto de ejecución que lo sustituya, y a más tardar a los dieciocho meses de la entrada en vigor del presente Reglamento, especificaciones técnicas para los tacógrafos inteligentes que faciliten la verificación, por parte de las autoridades de control, del cumplimiento de la normativa, previendo a tal efecto que los tacógrafos inteligentes también registren si el vehículo realiza un servicio de transporte regular o discrecional de viajeros.
- (19) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

⁹ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 se modifica como sigue:

1) En el artículo 4, la letra n) se sustituye por el texto siguiente:

- «n) “servicios regulares de transporte de viajeros”: los “servicios regulares” y los “servicios regulares especiales” tal como se definen en el artículo 2, puntos 2 y 3, respectivamente, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo*, ya sean nacionales o internacionales;
- n *bis*) “servicios discretionarios de transporte de viajeros”: los “servicios discretionarios” tal como se definen en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, ya sean nacionales o internacionales;

* Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).».

2) En el artículo 7, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo segundo:

«En el caso de un conductor que preste un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por dos pausas, de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.».

3) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«*2 bis.* Siempre que con ello no se comprometan ni la seguridad vial ni las condiciones de trabajo del conductor, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos seis períodos consecutivos de veinticuatro horas podrá abstenerse de cumplir lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, y tomar en lugar de ello el período de descanso diario una vez dentro de un plazo máximo de veinticinco horas después de que finalice el período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Siempre que se cumplan las mismas condiciones, podrá recurrirse a dicha excepción dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas. El recurso a la mencionada excepción se entenderá sin perjuicio del tiempo de trabajo máximo que establezca la legislación aplicable.»;

b) el apartado 6 *bis* se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros podrá aplazar el período de descanso semanal por un plazo de hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal normal anterior, siempre que:»,

ii) se suprime la letra a),

iii) se añade el párrafo siguiente:

«La Comisión estudiará las opciones disponibles a efectos de la digitalización de la hoja de ruta a que se refiere el artículo 16, apartado 4, en el contexto de la labor general de digitalización del sector del transporte por carretera.».

4) En el artículo 16, se añaden los apartados siguientes:

«4. A efectos de los controles de carretera, en tanto no esté disponible la hoja de ruta digital, el conductor deberá poder justificar el recurso a las excepciones previstas en el artículo 7, párrafo tercero, y en el artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*:

a) llevando a bordo del vehículo una hoja de ruta cumplimentada, que contenga la información requerida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, que la empresa de transporte será la responsable de suministrar a los conductores antes de cada viaje, y

- b) llevando a bordo del vehículo copias en papel o en formato electrónico de las hojas de ruta relativas a los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, a los cincuenta y seis días anteriores.

La obligación mencionada en el párrafo primero, letra b), dejará de aplicarse, a más tardar, cuando el vehículo cuente con un tacógrafo que permita registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros a que se refiere el apartado 5.

En el caso de los servicios nacionales, podrá utilizarse la hoja de ruta aplicable a los servicios internacionales, indicando que se usa para servicios nacionales. La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución que establezca el formato de la hoja de ruta para los servicios nacionales a fin de simplificar el control del cumplimiento, si procede. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

A más tardar el 31 de diciembre de 2026, la Comisión evaluará las opciones de digitalización de la hoja de ruta destinada a los conductores que prestan servicios discretionarios de transporte de viajeros desde el punto de vista de su viabilidad, su eficacia en relación con el coste, sus efectos en la capacidad de controlar el cumplimiento de la normativa y su incidencia en las condiciones de trabajo de los conductores y, en su caso, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta legislativa relativa a dicha digitalización.

Dicha evaluación incluirá la elaboración de una hoja de ruta digital que contenga la información requerida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 y que haga posible que dicha información se registre electrónicamente antes del inicio del viaje en una interfaz multilingüe a la que los operadores tendrán acceso. A tal fin, la Comisión también podrá estudiar la posibilidad de desarrollar uno o varios módulos nuevos para el Sistema de Información del Mercado Interior establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

5. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación y control del cumplimiento del artículo 7, párrafo tercero, y del artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*, la Comisión, en la primera revisión que se realice del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión^{**} o de cualquier acto de ejecución que lo sustituya, y a más tardar el ... [dieciocho meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], adoptará actos de ejecución que establezcan especificaciones técnicas adecuadas que permitan registrar y almacenar en el tacógrafo los datos relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, es decir, si se trata de un servicio de transporte de viajeros regular o discrecional. La fecha de aplicación de dichos actos de ejecución se fijará previa consulta a las partes interesadas pertinentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*.

* Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión (“Reglamento IMI”) (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

** Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).».

- 5) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 17 bis

A más tardar el 31 de diciembre de 2028, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen los efectos de las disposiciones del presente Reglamento relativas al sector de los servicios del transporte discrecional de viajeros en la seguridad vial y en aspectos sociales, en particular, las condiciones de trabajo de los conductores. La Comisión remitirá dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Si lo considera conveniente, presentará las propuestas legislativas pertinentes.».

- 6) En el artículo 19, apartado 2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes imponer sanciones a empresas o a conductores por las infracciones del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º 165/2014 detectadas en su territorio y por las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo,

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente