

Bruxelas, 27 de novembro de 2023
(OR. en)

15972/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0155(COD)**

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15208/23
n.º doc. Com.:	9734/23
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 24 de maio de 2023, a Comissão apresentou ao Conselho a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros.

2. O objetivo da proposta é uma distribuição mais flexível das pausas e dos períodos de repouso para os condutores profissionais que efetuam serviços ocasionais de transporte de passageiros, bem como uma harmonização das regras entre os serviços internacionais e nacionais deste tipo. A Comissão não propõe alterações à duração mínima das pausas ou dos períodos de repouso nem aos tempos máximos de condução. O objetivo geral é assegurar serviços eficientes e de elevada qualidade aos passageiros e, ao mesmo tempo, melhorar as condições de trabalho dos condutores, em especial para minimizar a sua tensão e fadiga.
3. As regras especiais em matéria de pausas e períodos de repouso para o serviço ocasional de transporte de passageiros são motivadas pelas suas características diferentes face ao serviço de linha de passageiros e ao transporte rodoviário de mercadorias, designadamente:
 - sazonalidade,
 - interação com os passageiros,
 - frequentes alterações ad hoc que ocorrem no planeamento,
 - menor tempo médio diário de condução, e
 - condução mais concentrada no início e no final do percurso.

Em 2020, os legisladores europeus tinham solicitado à Comissão que avaliasse eventuais regras a este respeito¹.

¹ Artigo 8.º, n.º 10, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, inserido pelo Regulamento modificativo (UE) 2020/1054, JO L 249 de 31.7.2020, p. 1.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

4. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente para esta proposta, na qual Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) é relatora, e a Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (EMPL) como comissão associada, na qual é relatora Marianne VIND (S&D, DK). Em 7 de novembro de 2023 foi votado o relatório da deputada Marianne VIND, e em 16 de novembro de 2023 o relatório da deputada Henna VIRKKUNEN. Está prevista uma votação em sessão plenária para a semana de 11 a 14 de dezembro de 2023.
5. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer em 21 de setembro de 2023. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

6. A proposta e a respetiva avaliação de impacto foram apresentadas ao Grupo dos Transportes Terrestres em 7 de junho de 2023, durante a Presidência sueca. Algumas delegações salientaram que teriam preferido que tivesse sido realizado um estudo científico complementar para avaliar os eventuais efeitos das novas regras na fadiga dos condutores.
7. O texto legislativo foi posteriormente debatido entre 7 de julho e 13 de novembro de 2023, durante a Presidência espanhola. As delegações apoiaram em princípio a introdução de regras mais flexíveis para os condutores nos serviços ocasionais de transporte de passageiros. Os seus pontos de vista divergiram quanto ao âmbito desejado da flexibilidade e das salvaguardas conexas, em especial no que diz respeito aos mínimos de pausas do tempo de condução e ao adiamento do início do período de repouso diário. Além disso, muitas delegações manifestaram preocupações quanto à possibilidade de controlo em termos de complexidade das regras resultantes, dos meios de controlo técnico e dos documentos comprovativos a bordo do autocarro.
8. Em setembro de 2023, a Presidência elaborou uma proposta de compromisso com vista a uma formulação equilibrada do âmbito da flexibilidade e das salvaguardas conexas, bem como ao reforço das disposições em matéria de controlo. O representante da Comissão defendeu a proposta da Comissão e mostrou abertura quanto a ajustamentos limitados no texto.

9. A última reunião do Grupo data de 13 de novembro de 2023. Na sua maioria, as delegações apoiaram o compromisso da Presidência. Uma delegação não considerou o compromisso suficientemente equilibrado. No que diz respeito às regras específicas em matéria de pausas e períodos de repouso, algumas delegações reiteraram o seu pedido no sentido de reforçar a salvaguarda da flexibilidade na utilização das pausas durante o tempo de condução para dias em que o tempo total de condução não exceda seis horas (em vez de sete), o que foi rejeitado por outras delegações. Essas outras delegações poderiam sufragar a limitação a sete horas, mas, tal como o representante da Comissão, prefeririam, em vez disso, uma limitação relacionada com a condução diurna. Algumas delegações reiteraram o seu pedido de maior flexibilidade no adiamento do período de repouso diário e da aplicação desta derrogação às viagens a partir de quatro dias de duração (em vez de seis dias).
10. No que toca às disposições em matéria de controlo, algumas delegações consideraram-nas demasiado onerosas, e as delegações divergiram quanto à questão de saber se seria melhor tornar a harmonização da folha de itinerário obrigatória ou desde logo fixada diretamente no regulamento. Além disso, algumas delegações pretendiam incentivar a introdução de uma futura versão do tacógrafo, condicionando a utilização de derrogações à sua presença a bordo, enquanto outras se opuseram a essa abordagem, que consideraram demasiado rígida.
11. Na sequência das alterações ao compromisso introduzidas após essa reunião, em 22 de novembro de 2023 o Comité de Representantes Permanentes preparou o dossiê com vista à definição de uma orientação geral pelo Conselho¹. As delegações apoiaram o compromisso. Duas delegações reiteraram o pedido de maior flexibilidade quanto ao âmbito das viagens durante as quais poderá ser utilizada a possibilidade de adiar o período de repouso diário (novo artigo 8.º, n.º 2-A, do regulamento alterado). Algumas outras delegações manifestaram preferência por uma salvaguarda, no artigo 7.º, que restringisse a derrogação à condução diurna. Depois de clarificar a formulação do novo n.º 5 do artigo 16.º do regulamento alterado, a Presidência concluiu o debate no sentido de que a proposta deveria ser apresentada ao Conselho com vista à definição de uma orientação geral.

¹ Documento 15208/23.

12. As alterações importantes em relação à proposta da Comissão podem sintetizar-se da seguinte maneira:

- No que diz respeito às pausas regulares no tempo de condução diário, a derrogação que permite o recurso a pausas mais curtas permitirá várias pausas que durem ao todo 45 minutos, desde que cada pausa tenha uma duração mínima de 15 minutos. A derrogação só poderá ser utilizada se o tempo de condução diário acumulado não exceder sete horas;
- No que diz respeito à opção de adiar o período de repouso diário (artigo 8.º, n.º 2-A), a duração do adiamento foi limitada a uma hora, mas esta opção poderá ser utilizada duas vezes durante uma viagem, em função da sua duração. O âmbito da viagem foi alargado a viagens com uma duração a partir de seis dias (em vez de oito);
- No que diz respeito às disposições em matéria de controlo (artigo 16.º), o transporte a bordo de uma folha de itinerário, já utilizada no serviço ocasional internacional de transporte de passageiros, constituirá a base para justificar qualquer uma das derrogações. A Comissão poderá harmonizar o formato da folha para a sua utilização nos serviços nacionais;
- Durante os controlos na estrada, deverão também ser apresentadas folhas de itinerário que abranjam viagens passadas;
- A Comissão deverá proceder à atualização das especificações do tacógrafo, de modo a que o tipo de transporte de passageiros possa ser lido a partir do tacógrafo;
- Foi clarificado, no artigo 19.º, que os Estados-Membros poderão sancionar as infrações às regras aplicáveis aos tacógrafos cometidas noutro Estado-Membro, quando a infração for detetada no seu território e ainda não tenha sido sancionada.

IV. CONCLUSÕES

13. Atendendo ao que precede, convida-se o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a chegar a acordo sobre uma orientação geral relativamente ao texto de compromisso anexo ao presente relatório, na reunião de 4 de dezembro de 2023.

2023/0155 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

- (1) Boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para criar um setor do transporte rodoviário seguro, eficiente e socialmente responsável, e assegurar a não discriminação, bem como atrair trabalhadores qualificados. Afigura-se, portanto, essencial que as regras sociais da União no domínio dos transportes rodoviários sejam claras, proporcionadas, adequadas à sua finalidade, fáceis de aplicar e de fazer cumprir, e sejam executadas de forma eficaz e coerente em toda a União.
- (2) As regras relativas aos tempos de condução diários e semanais, aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ aplicam-se aos operadores de transporte rodoviário e respetivos condutores, independentemente de se encontrarem ou não envolvidos no transporte de passageiros ou de mercadorias ou de se tratar ou não, no tocante ao transporte de passageiros, de um transporte regular ou ocasional.
- (3) Todavia, as especificidades do setor do transporte rodoviário ocasional de passageiros não são partilhadas pelo transporte rodoviário de mercadorias ou pelo setor do transporte rodoviário regular de passageiros. O transporte rodoviário ocasional de passageiros caracteriza-se por uma elevada sazonalidade e por diferentes períodos de tempo passados a conduzir que dependem das atividades turísticas realizadas pelos passageiros. Tem de acomodar pedidos não programados e espontâneos dos passageiros em termos de paragens adicionais e de alterações do percurso ou do horário, sempre que viável. Regra geral, o transporte rodoviário ocasional de passageiros envolve menos tempo de condução quando comparado com o transporte de mercadorias ou com os serviços de autocarro regulares. Além disso, normalmente, os condutores dormem em hotéis e raramente conduzem de noite. Por outro lado, durante o horário de trabalho, os condutores podem estar sujeitos a algumas atividades adicionais, amiúde resultantes de interações com os passageiros.

¹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (4) A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006 concluiu que algumas das regras uniformes relacionadas com os mínimos de pausas e os períodos de repouso não se enquadram nas especificidades dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. Seguintes avaliações realizadas pela Comissão a este respeito revelaram que alguns requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativos a pausas e períodos de repouso diários e semanais são inadequados e impraticáveis para condutores e operadores encarregados do transporte rodoviário ocasional de passageiros, dado que têm um impacto negativo na capacidade de organizar serviços de transporte ocasional de passageiros eficientes e de elevada qualidade, nas condições de trabalho para os condutores e, consequentemente, na segurança rodoviária.
- (5) Por conseguinte, afigura-se apropriado adaptar os requisitos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso para que estes se adequem, igualmente, aos requisitos específicos dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. É também apropriado harmonizar as regras aplicáveis aos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros nacionais e internacionais.
- (6) Regras mais flexíveis na programação das pausas e dos períodos de repouso diário dos condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não deverão, de forma alguma, comprometer a segurança dos condutores, a segurança rodoviária, aumentar o nível de fadiga dos condutores ou resultar numa deterioração das condições de trabalho. Tal flexibilidade, que seria aplicável a períodos de 24 horas com menos de sete horas de condução acumuladas, não deverá, por conseguinte, alterar as regras atuais relativas aos mínimos de pausas totais, aos tempos máximos de condução por dia e por semana e ao tempo máximo de condução quinzenal. Os requisitos mínimos para o tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, tal como estabelecidos na Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹, deverão também continuar a aplicar-se sem alteração.

¹ Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- (7) A fim de garantir a definição uniforme dos serviços de transporte ocasional de passageiros, é necessário esclarecer que a definição estabelecida no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ abrange tanto os serviços nacionais como os internacionais. Afigura-se igualmente apropriado atualizar a referência ao Regulamento (CE) n.º 1073/2009, que revogou o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho².
- (8) Uma maior flexibilidade na programação das pausas para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não deverá impedir esses condutores de fazerem pausas com a duração mínima necessária para lhes permitir repousar adequadamente. Por conseguinte, é apropriado estabelecer uma duração mínima para cada pausa. Consequentemente, os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros deverão poder dividir a sua pausa obrigatória em pausas separadas de, pelo menos, 15 minutos cada, além da outra possibilidade existente de dividir uma pausa.
- (9) A fim de garantir que não há uma utilização abusiva da maior flexibilidade na programação dos períodos de repouso dos condutores que efetuam serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros, é essencial delimitar claramente o âmbito dessa flexibilidade e prever igualmente inspeções apropriadas. Por conseguinte, os condutores deverão poder adiar o início dos seus períodos de repouso diário por um período máximo de uma hora, nos casos em que o tempo de condução para esse dia não tenha excedido sete horas, e deverão adiar o início apenas quando realizam serviços ocasionais únicos de seis dias ou mais. Tal flexibilidade deverá ser, ainda, limitada, por forma a que só seja possível recorrer à derrogação uma vez durante o período da excursão, ou duas vezes em serviços ocasionais únicos de oito dias ou mais. O recurso à derrogação não altera a hora de início do último período de repouso semanal. Deverá também ser possível fazer uma verificação cruzada dessas circunstâncias com uma impressão dos dados do aparelho de controlo ou com o registo de serviço, além dos registos do tacógrafo.

¹ Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

² Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

- (10) Limitar a possibilidade de adiar o período de repouso semanal por 12 períodos consecutivos de 24 horas exclusivamente para serviços de transporte ocasional internacional de passageiros tem um impacto negativo em termos de concorrência leal e sem distorções entre os operadores, sobretudo pequenas e médias empresas. Os serviços de transporte ocasional nacional de passageiros podem também prestar os seus serviços nas mesmas condições que os serviços de transporte ocasional internacional de passageiros em termos de distância percorrida ou da duração ou dos serviços prestados aos passageiros. Por conseguinte, os serviços de transporte ocasional nacional de passageiros deverão também beneficiar dessa possibilidade.
- (10-A) A fim de poder controlar com eficácia e eficiência a utilização adequada da flexibilidade na programação das pausas e a possibilidade de adiar os períodos de repouso diário e semanal nos serviços ocasionais de passageiros, os condutores deverão ter a bordo do veículo, ao longo de toda a viagem, uma "folha de itinerário", com informações essenciais sobre a viagem; essa folha de itinerário já é utilizada no serviço ocasional internacional de transporte de passageiros nos termos do Regulamento (CE) n.º 1073/2009. Em consonância com as disposições em matéria de controlo constantes do Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que respeita à conservação de registos manuais, os condutores deverão também ter a bordo cópias em papel ou em formato eletrónico das folhas de itinerário que abrangem o transporte ocasional efetuado nos 28 dias anteriores e, a partir de 31 de dezembro de 2024, nos 56 dias anteriores. Aquando da revisão das especificações técnicas do tacógrafo, a Comissão deverá prever a possibilidade de registar o tipo de serviço de transporte de passageiros (serviço regular ou ocasional de passageiros).
- (10-B) O Regulamento (CE) n.º 561/2006 exige que os Estados-Membros determinem o regime de sanções aplicável às infrações do disposto nesse regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e assegurem a sua aplicação. No seu acórdão no processo C-906/19, o Tribunal de Justiça precisou que os Estados-Membros não podem impor uma sanção depois de terem detetado uma infração ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometida no território de outro Estado-Membro pela qual ainda não tenha sido imposta nenhuma sanção, e reconheceu, no n.º 45 do mesmo acórdão, que "[n]a medida em que este aspeto da regulamentação em vigor pode produzir efeitos negativos [sobre as condições de trabalho dos condutores] e sobre a segurança rodoviária, cabe ao legislador da União decidir de uma eventual modificação". Tendo em conta que é frequente as infrações a estes dois regulamentos serem concomitantes e que o objetivo do Regulamento (UE) n.º 165/2014 é assegurar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, afigura-se adequado que a imposição de sanções a uma empresa ou a um condutor por uma infração detetada no território de um Estado-Membro, embora cometida no território de outro Estado-Membro, possa dizer respeito a infrações a ambos os regulamentos.

(11) Uma vez que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente garantir uma concorrência leal e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária através da harmonização das regras relativas a pausas e períodos de repouso para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros e assegurar que os Estados-Membros possam impor sanções por infrações às regras aplicáveis aos tacógrafos detetadas no seu território, independentemente do local onde essas infrações tenham sido cometidas, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, em virtude da natureza dos objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, esta última pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

(12) O Regulamento (CE) n.º 561/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea n) passa a ter a seguinte redação:

"n) "Serviços regulares de passageiros", serviços nacionais e internacionais conforme definidos no artigo 2.º, pontos 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

* Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transportes em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).";

b) É inserida a seguinte alínea n-A):

"n-A) "Serviços ocasionais de passageiros", serviços ocasionais nacionais e internacionais conforme definidos no artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009";

2) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte quarto parágrafo:

"Para um condutor que efetue um serviço de transporte ocasional de passageiros, a pausa a que se refere o primeiro parágrafo pode também ser substituída por pausas de, pelo menos, 15 minutos cada, distribuídas ao longo do tempo de condução a que se refere o primeiro parágrafo, de uma forma que cumpra o disposto no primeiro parágrafo, contanto que o tempo total diário acumulado de condução para esse dia não tenha excedido sete horas.";

3) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte n.º 2-A:

"2-A. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, o condutor que efetue um serviço único de transporte ocasional de passageiros com uma duração de, pelo menos, seis períodos consecutivos de 24 horas pode derrogar do disposto no n.º 2, primeiro parágrafo, gozando um único período de repouso diário dentro de um período máximo de 25 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente, contanto que o tempo total de condução acumulado para esse dia não tenha excedido sete horas. Pode recorrer-se duas vezes a esta derrogação num serviço único de transporte ocasional de passageiros com uma duração de, pelo menos, 8 períodos consecutivos de 24 horas, desde que sejam respeitadas as mesmas condições.";

b) No n.º 6-A, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

"A título de derrogação do disposto no n.º 6, o condutor que efetue um serviço único de transporte ocasional de passageiros pode adiar o período de repouso semanal por um máximo de 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal, desde que:";

c) No n.º 6-A, é suprimida a alínea a);

4) Ao artigo 16.º, são aditados os seguintes números:

"4. Para efeitos de controlos na estrada, o condutor deve poder justificar o recurso às derrogações previstas no artigo 7.º, n.º 4, e no artigo 8.º, n.ºs 2-A e 6-A:

a) Por meio de um formulário preenchido ("folha de itinerário") a bordo do veículo. A empresa de transporte é responsável por munir o condutor das folhas de itinerário preenchidas antes de cada viagem. Da folha de itinerário devem constar, pelo menos, os seguintes elementos:

- i) o tipo de serviço prestado,
- ii) o itinerário principal, incluindo as datas da viagem,
- iii) o transportador ou os transportadores em causa;

b) Tendo a bordo cópias, em papel ou em formato eletrónico, das folhas de itinerário que abranjam os 28 dias anteriores e, a partir de 31 de dezembro de 2024, os 56 dias anteriores. Essa obrigação cessa se o veículo tiver um tacógrafo que permita registar o tipo de serviço de transporte de passageiros a que se refere o n.º 5.

Nos serviços nacionais, pode ser utilizada a folha de itinerário aplicável aos serviços internacionais, adaptada para indicar que é utilizada para o serviço nacional. Se se justificar, a Comissão pode, por meio de um ato de execução, estabelecer o formato da folha de itinerário para os serviços nacionais, a fim de simplificar o controlo. Esse ato de execução é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.

5. A fim de assegurar a aplicação e o controlo do cumprimento uniformes do artigo 7.º, n.º 4, e do artigo 8.º, n.ºs 2-A e 6-A, a Comissão deve, na primeira ocasião em que proceder à revisão do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão ou de um ato de execução que o substitua, incluir especificações técnicas adequadas que permitam registar e armazenar no tacógrafo dados relativos ao tipo de serviço de transporte de passageiros, a saber, o serviço regular ou ocasional de passageiros."; Os atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A; a data de aplicação desses atos de execução é fixada após consulta das partes interessadas pertinentes.";

5) No artigo 19.º, n.º 2, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade para aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente regulamento ou ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 detetadas no seu território pela qual ainda não tenham sido impostas sanções, embora tais infrações tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.".

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente / A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente
