



Bruselas, 27 de noviembre de 2023
(OR. en)

15972/23

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

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	15208/23
N.º doc. Ción.:	9734/23
Asunto:	Propuesta de 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 – Orientación general

1. INTRODUCCIÓN

1. El 24 de mayo de 2023, la Comisión presentó al Consejo la propuesta de 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.

2. El objetivo de la propuesta es conseguir una distribución más flexible de las pausas y tiempos de descanso para los conductores profesionales que prestan servicios de transporte discrecional de viajeros, así como una armonización de las normas entre servicios internacionales y nacionales de este tipo. La Comisión no propone cambios en la duración mínima de las pausas o períodos de descanso ni en los tiempos máximos de conducción. El objetivo general es garantizar unos servicios eficientes y de alta calidad para los pasajeros y, al mismo tiempo, mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, en particular para reducir al máximo el estrés y la fatiga.
3. El articular normas especiales sobre las pausas y tiempos de descanso para los servicios de transporte discrecional de viajeros tiene su razón de ser en las características de dichos servicios, que difieren de las de los servicios de línea para viajeros y del transporte de mercancías por carretera. Estas características consisten en:
 - la estacionalidad;
 - la interacción con los viajeros;
 - frecuentes cambios *ad hoc* en la planificación;
 - una media de tiempo de conducción diario inferior;
 - una conducción más concentrada al principio y al final del viaje.

En 2020, los legisladores europeos solicitaron a la Comisión que sopesara posibles normas a este respecto¹.

¹ Véase el artículo 8, apartado 10, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, introducido por el Reglamento (UE) 2020/1054 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

I. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

4. El Parlamento Europeo ha designado la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) como comisión competente para esta propuesta, siendo la ponente Henna VIRKKUNEN (PPE, FI), y la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (EMPL) como comisión asociada, siendo la ponente Marianne VIND (S&D, DK). El 7 de noviembre de 2023 tuvo lugar una votación sobre el informe de la Sra. VIND y el 16 de noviembre de 2023, una sobre el informe de la Sra. VIRKKUNEN. Está prevista una votación en el Pleno para la semana del 11 al 14 de diciembre de 2023.
5. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen el 21 de septiembre de 2023. El Comité de las Regiones decidió no emitir dictamen.

II. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

6. La propuesta, junto con la evaluación de impacto, se presentó al Grupo «Transportes Terrestres» el 7 de junio de 2023, bajo la Presidencia sueca. Algunas delegaciones indicaron que habrían preferido que se hubiera llevado a cabo un estudio científico complementario para evaluar los posibles efectos de las nuevas normas en el cansancio de los conductores.
7. El texto legislativo se debatió posteriormente entre el 7 de julio y el 13 de noviembre de 2023, bajo la Presidencia española. En principio, las delegaciones apoyaron la introducción de normas más flexibles para los conductores en los servicios de transporte discrecional de viajeros. Sus opiniones diferían en cuanto al grado de flexibilidad que resultaba conveniente y las salvaguardias correspondientes, en particular en lo que se refiere a las pausas mínimas durante el tiempo de conducción y al aplazamiento del inicio del descanso diario. Además, muchas delegaciones manifestaron su preocupación por la viabilidad del control, dada la complejidad de las normas resultantes, los medios de control técnico y los documentos acreditativos a bordo del autobús.
8. En septiembre de 2023, la Presidencia elaboró una propuesta transaccional a fin de llegar a una formulación equilibrada del grado de flexibilidad y las salvaguardias correspondientes, así como de reforzar las disposiciones sobre el control. El representante de la Comisión defendió la propuesta de su institución y se mostró abierto a introducir ajustes limitados en el texto.

9. La última reunión del Grupo se celebró el 13 de noviembre de 2023. La mayoría de las delegaciones apoyó la propuesta transaccional de la Presidencia. Una delegación no veía en la propuesta transaccional un equilibrio suficiente. En relación con las normas específicas sobre pausas y tiempos de descanso, algunas delegaciones reiteraron su petición de que se limite la salvaguardia relativa a la flexibilidad para hacer descansos durante el tiempo de conducción a los días en los que el tiempo de conducción total no supere las seis horas (en lugar de siete), lo que otras rechazaron. Estas otras delegaciones estaban dispuestas a aceptar la limitación a siete horas, pero, al igual que el representante de la Comisión, habrían preferido una limitación relacionada con la conducción diurna. Algunas delegaciones reiteraron su petición de una mayor flexibilidad para el aplazamiento del tiempo de descanso diario y la aplicación de esta excepción a los viajes de cuatro días o más (en lugar de seis días).
10. Por lo que se refiere a las disposiciones sobre el control, algunas delegaciones consideraban que eran demasiado gravosas; las delegaciones diferían en cuanto a si sería mejor que la armonización de la hoja de ruta fuese obligatoria o incluso se estableciese directamente en el Reglamento. Además, algunas querían incentivar la introducción de una futura versión de tacógrafo condicionando la aplicación de excepciones a su utilización, mientras que otras se oponían por la excesiva rigidez del enfoque.
11. A raíz de las modificaciones introducidas en la propuesta transaccional tras dicha reunión, el Comité de Representantes Permanentes preparó el expediente el 22 de noviembre de 2023 con vistas a que el Consejo acordase una orientación general¹. Las delegaciones apoyaron la propuesta transaccional. Dos delegaciones reiteraron su petición de una mayor flexibilidad respecto a qué viajes se aplica la posibilidad de aplazar el inicio del tiempo de descanso diario (nuevo artículo 8, apartado 2 *bis*, del Reglamento modificado). Otras delegaciones manifestaron su preferencia por la inclusión de una salvaguardia, en el artículo 7, que limitase la excepción a la conducción diurna. La Presidencia cerró el debate, tras aclarar el texto del nuevo apartado 5 del artículo 16 del Reglamento modificado, indicando que la propuesta debía presentarse al Consejo para que este alcanzase una orientación general.

¹ 15208/23.

12. Los cambios importantes en comparación con la propuesta de la Comisión pueden resumirse como sigue:
- Por lo que se refiere a las pausas periódicas del tiempo de conducción diario, la excepción que permite hacer pausas más cortas admitirá varias pausas que sumen cuarenta y cinco minutos en total, siempre que cada pausa tenga una duración mínima de quince minutos. La excepción solo puede utilizarse si el tiempo acumulado de conducción diario no supera las siete horas.
 - Por lo que se refiere a la opción de aplazar el inicio del tiempo de descanso diario (artículo 8, apartado 2 *bis*), el tiempo máximo que se podrá aplazar se ha limitado a una hora, pero esta opción puede utilizarse dos veces en un mismo viaje en función de su duración. Se ha ampliado la cobertura a los viajes de seis días o más (en lugar de ocho).
 - Por lo que se refiere a las disposiciones sobre el control (artículo 16), llevar a bordo una hoja de ruta, que ya se utiliza en los servicios discrecionales internacionales de transporte de viajeros, constituirá la base para justificar el uso de cualquiera de las excepciones. La Comisión podrá armonizar las hojas de ruta para su uso en los servicios nacionales.
 - Durante los controles de carretera, deberán presentarse también las hojas de ruta que incluyan los viajes anteriores.
 - La Comisión trabajará en una actualización de las especificaciones del tacógrafo, con el objetivo de que el tacógrafo muestre el tipo de transporte de viajeros.
 - En el artículo 19, se ha aclarado que los Estados miembros pueden perseguir las infracciones de las normas relativas a los tacógrafos cometidas en otro Estado miembro cuando la infracción se descubra en su territorio y aún no se haya impuesto ninguna sanción.

III. CONCLUSIONES

13. En vista de lo anterior, se ruega al Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) que acuerde una orientación general sobre el texto transaccional adjunto al presente informe en su sesión del 4 de diciembre de 2023.

2023/0155 (COD)

Propuesta de

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

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,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

- (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 al objetivo que se persigue, 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 máximos diarios y semanales y sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimas establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ 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) Sin embargo, las especificidades del sector del transporte discrecional de viajeros por carretera no coinciden con las 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 un tiempo de conducción variable, que dependen de las actividades turísticas realizadas por los viajeros. Este tipo de transporte debe tener en cuenta las solicitudes no programadas y espontáneas de los viajeros en lo que respecta a paradas adicionales y cambios en la ruta o en el horario, siempre que sea 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 desempeñar algunas actividades adicionales, a menudo resultantes de interacciones con los viajeros.

¹ 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).

- (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 discrecionales 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 discrecionales de transporte de viajeros que sean eficientes y de calidad, en las condiciones de trabajo de los conductores y, por consiguiente, en la seguridad vial.
- (5) Por consiguiente, conviene adaptar los requisitos relativos a las pausas y los períodos de descanso mínimos a los requisitos específicos 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 de 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, que se aplicaría a los períodos de veinticuatro horas con tiempos acumulados de conducción menores a siete horas, no debe alterar las normas actuales sobre el total de pausas mínimas, sobre los períodos máximos de conducción diarios y semanales ni sobre el tiempo máximo de conducción quincenal. Las prescripciones mínimas relativas al tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, según se establecen en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, también se deben seguir aplicando sin modificaciones.

¹ 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 Consejo¹ abarca tanto los servicios nacionales como los internacionales. También procede actualizar la referencia al Reglamento (CE) n.º 1073/2009, por el que se derogó el Reglamento (CEE) n.º 684/92 del Consejo².
- (8) Una mayor flexibilidad en la programación de las pausas para los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera no debe impedir que dichos conductores realicen pausas de la duración mínima necesaria para poder descansar adecuadamente. Por lo tanto, conviene fijar una duración mínima para cada pausa. De este modo, debe permitirse a los conductores que realizan servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera dividir su pausa obligatoria en pausas separadas de al menos quince minutos cada una, además de la otra posibilidad de dividir una pausa.
- (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 y también prever controles adecuados. Por consiguiente, los conductores deben poder aplazar el inicio de sus períodos de descanso diarios un máximo de una hora, en los casos en que el período de conducción de ese día no haya superado las siete horas, y deben aplazar el inicio únicamente cuando se realicen servicios discrecionales únicos de seis días o más. Asimismo, durante el viaje completo, esta flexibilidad debe limitarse de modo que la excepción solo pueda utilizarse una vez, o dos veces en el caso de servicios discrecionales únicos de ocho días o más. El uso de la excepción no cambia el plazo máximo para el inicio de un período de descanso semanal. Además de los datos registrados por el tacógrafo, debe ser posible cotejar estas circunstancias con una copia impresa del aparato de control o del registro de servicio.

¹ 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 (versión refundida) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

² 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).

- (10) Limitar la posibilidad de aplazar el período de descanso semanal hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas exclusivamente a los servicios internacionales discrecionales de transporte de viajeros tiene un impacto negativo en términos de competencia leal y no falseada entre los operadores, sobre todo las pequeñas y medianas empresas. Los servicios nacionales discrecionales de transporte de viajeros también podrían prestar sus servicios en las mismas condiciones que los servicios internacionales discrecionales 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 discrecionales de transporte de viajeros también deben beneficiarse de esta posibilidad.
- (10 *bis*) A fin de permitir que se realicen controles efectivos y eficientes del uso adecuado de la flexibilidad en la programación de las pausas y de la posibilidad de aplazar los períodos de descanso diarios y semanales en los servicios discrecionales de transporte de viajeros, los conductores deben llevar a bordo del vehículo, durante el trayecto completo, una «hoja de ruta» que contenga información básica sobre el viaje; ya se utiliza una hoja de ruta de este tipo en los servicios discrecionales internacionales de transporte de viajeros en virtud del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. En consonancia con las disposiciones en materia de control del Reglamento (UE) n.º 165/2014 sobre la conservación de registros manuales, los conductores también deben llevar a bordo copias en papel o electrónicas de las hojas de ruta que abarquen el transporte ocasional realizado en los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, en los cincuenta y seis días anteriores. Al revisar las especificaciones técnicas del tacógrafo, la Comisión debe incluir la posibilidad de registrar el tipo de servicio de transporte de viajeros (servicio regular o discrecional de transporte de viajeros).
- (10 *ter*) 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 garanticen su aplicación. En su sentencia en el asunto C-906/19, 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 para la que aún no se haya impuesto ninguna sanción, y reconoció en su apartado 45 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». Ya que las infracciones de estos dos Reglamentos a menudo se producen simultáneamente y dado que el objetivo del Reglamento (UE) n.º 165/2014 es garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 561/2006, conviene que la imposición de sanciones a una empresa o a un conductor por una infracción descubierta en el territorio de un Estado miembro, pero cometida en el territorio de otro Estado miembro, pueda referirse a las infracciones de ambos Reglamentos.

- (11) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar la competencia leal y 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 descubiertas en su territorio, independientemente del lugar en que se hayan cometido dichas infracciones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a la naturaleza de los propios objetivos, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado 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.
- (12) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en consecuencia,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) la letra n) se sustituye por el texto siguiente:

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

* 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).»;

b) se inserta la siguiente letra n *bis*):

«n *bis*) “servicios discrecionales de transporte de viajeros”: los servicios nacionales e internacionales discrecionales conforme a su definición en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009;».

2) En el artículo 7, se añade el párrafo cuarto siguiente:

«En el caso de un conductor que efectúe un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por 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, siempre que el tiempo total acumulado de conducción diario de ese día no supere las siete horas.».

3) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Siempre que no se comprometa la seguridad vial, 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 eximirse del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, tomando una vez el período de descanso diario en un plazo máximo de veinticinco horas desde el final del período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Cumpliendo las mismas condiciones, esta excepción podrá utilizarse dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas.»;

b) en el apartado 6 *bis*, 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 hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas tras un período de descanso semanal normal previo, siempre que:»;

c) en el apartado 6 *bis*, se suprime la letra a).

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

«4. A efectos de los controles de carretera, el conductor deberá poder justificar el uso de las excepciones previstas en el artículo 7, apartado 4, y en el artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*:

a) llevando a bordo del vehículo un formulario cumplimentado (“hoja de ruta”). La empresa de transporte es responsable de que el conductor disponga de las hojas de ruta cumplimentadas antes de cada viaje. La hoja de ruta contendrá como mínimo los siguientes datos:

i) el tipo de servicio;

ii) el itinerario principal, donde se incluyan las fechas del viaje;

iii) el o los transportistas implicados.

b) llevando a bordo copias en papel o electrónicas de las hojas de ruta que abarquen los veintiocho días anteriores y, a partir del 31 de diciembre de 2024, los cincuenta y seis días anteriores. Esta obligación dejará de aplicarse 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, adaptada para indicar su uso para los servicios nacionales. La Comisión podrá, mediante un acto de ejecución, establecer el formato de la hoja de ruta para los servicios nacionales a fin de simplificar el control, 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*.

5. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes del artículo 7, apartado 4, y del artículo 8, apartados 2 *bis* y 6 *bis*, la Comisión incluirá, en el momento en que se revise por primera vez el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión o cualquier otro acto de ejecución que lo sustituya, las especificaciones técnicas pertinentes que permitan registrar y almacenar datos del tacógrafo relativos al tipo de servicio de transporte de viajeros, a saber, si el servicio de transporte de viajeros es regular o discrecional. Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2 *bis*; la fecha de aplicación de dichos actos de ejecución se fijará previa consulta a las partes interesadas pertinentes.».

5) 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 una empresa o a un conductor por las infracciones del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º165/2014 descubiertas en su territorio y para 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 Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente
