

Bruxelles, le 27 novembre 2023  
(OR. en)

15972/23

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2023/0155(COD)**

---

---

**TRANS 535  
SOC 824  
CODEC 2265**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	15208/23
N° doc. Cion:	9734/23
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs – Orientation générale

---

### **I. INTRODUCTION**

1. Le 24 mai 2023, la Commission a présenté au Conseil une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs.

2. L'objectif de la proposition est de parvenir à une répartition plus souple des pauses et des temps de repos pour les conducteurs professionnels assurant des services occasionnels de transport de voyageurs, ainsi qu'à une harmonisation des règles entre les services internationaux et nationaux de ce type. La Commission ne propose aucune modification à la durée minimale des pauses ou des temps de repos ni aux durées maximales de conduite. L'objectif général est de garantir des services efficaces et de qualité pour les voyageurs et d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, notamment afin de limiter autant que possible leur stress et leur fatigue.
3. Les règles spéciales relatives aux pauses et aux temps de repos pour le service occasionnel de transport de voyageurs sont motivées par le fait que ce service présente des caractéristiques différentes de celles du transport régulier de voyageurs et du transport de marchandises par route. Ces caractéristiques concernent
  - la saisonnalité,
  - les interactions avec les voyageurs,
  - les modifications *ad hoc* fréquentes en matière de planification,
  - une durée de conduite journalière moins longue et
  - une meilleure concentration dans la conduite au début et à la fin du voyage.

En 2020, les législateurs européens avaient demandé à la Commission d'évaluer la possibilité d'adopter des règles à cet égard<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir article 8, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 561/2006, inséré par le règlement modificatif (UE) 2020/1054, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

## **II. TRAVAUX MENES AU SEIN DES AUTRES INSTITUTIONS**

4. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) en tant que commission compétente pour cette proposition, avec M<sup>me</sup> Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) comme rapporteure, et la commission de l'emploi et des affaires sociales (EMPL) en tant que commission associée, avec M<sup>me</sup> Marianne VIND (S&D, DK) comme rapporteure. Un vote a eu lieu le 7 novembre 2023 sur le rapport de M<sup>me</sup> VIND et le 16 novembre 2023 sur le rapport de M<sup>me</sup> VIRKKUNEN. Un vote en séance plénière est prévu pour la semaine du 11-14 décembre 2023.
5. Le Comité économique et social européen a adopté un avis le 21 septembre 2023. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

## **III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES**

6. La proposition et son analyse d'impact ont été présentées au groupe "Transports terrestres" le 7 juin 2023 sous la présidence suédoise. Certaines délégations ont fait remarquer qu'elles auraient préféré qu'une étude scientifique complémentaire soit réalisée pour évaluer les effets possibles des nouvelles règles sur la fatigue des conducteurs.
7. Le texte législatif a ensuite été examiné entre le 7 juillet et le 13 novembre 2023 sous la présidence espagnole. Les délégations ont soutenu en principe l'introduction de règles plus souples pour les conducteurs de services occasionnels de transport de voyageurs. Leurs points de vue divergent quant au champ d'application souhaité pour la flexibilité et les garanties connexes, notamment en ce qui concerne les durées minimales des pauses pendant le temps de conduite et le report du début du repos journalier. En outre, de nombreuses délégations ont exprimé leur inquiétude sur la contrôlabilité au vu de la complexité des règles qui en résultent, des moyens de contrôle technique et des documents justificatifs se trouvant à bord du bus.
8. La présidence a élaboré une proposition de compromis en septembre 2023, avec pour objectif de parvenir à une formulation équilibrée du champ d'application de la flexibilité et des garanties connexes, et de renforcer les dispositions en matière de contrôle. Le représentant de la Commission a défendu la proposition de la Commission et s'est montré ouvert à la possibilité d'apporter des ajustements limités dans le texte.

9. La dernière réunion du groupe a eu lieu le 13 novembre 2023. La plupart des délégations ont soutenu le compromis de la présidence. Une délégation a considéré que le compromis n'était pas suffisamment équilibré. En ce qui concerne les règles spécifiques relatives aux pauses et aux temps de repos, certaines délégations ont réitéré leur demande de limiter la garantie de la flexibilité en matière de prise de pauses pendant le temps de conduite aux jours où la durée de conduite totale ne dépasse pas six heures (au lieu de sept), demande qui a été rejetée par d'autres délégations. Ces dernières pourraient accepter la limitation à sept heures mais, comme le représentant de la Commission, préféreraient qu'une telle limitation soit liée à la conduite diurne. Quelques délégations ont réitéré leur demande en faveur d'une plus grande souplesse dans le report du temps de repos journalier et d'une application de cette dérogation à partir d'une durée de voyage de quatre (et non six) jours.
10. En ce qui concerne les dispositions en matière de contrôle, certaines délégations ont estimé qu'elles étaient trop contraignantes, les avis divergeant entre les délégations quant à la question de savoir si une harmonisation de la feuille de route devrait plutôt être rendue obligatoire, voire prévue directement dans le règlement. En outre, certaines délégations ont exprimé qu'elles souhaitaient encourager l'introduction d'une version future du tachygraphe, en subordonnant le recours aux dérogations à sa présence à bord, d'autres s'opposant à une telle approche, jugée trop rigide.
11. Le 22 novembre 2023, à la suite des modifications apportées au compromis à l'issue de cette réunion, le Comité des représentants permanents a préparé le dossier en vue d'une orientation générale au sein du Conseil<sup>1</sup>. Les délégations ont soutenu le compromis. Deux délégations ont réitéré leur demande en faveur d'une plus grande souplesse en ce qui concerne les voyages au cours desquels la possibilité de reporter le temps de repos journalier pourrait être utilisée (nouvel article 8, paragraphe 2 *bis*, du règlement modifié). D'autres délégations ont exprimé leur préférence pour une mesure de sauvegarde, à l'article 7, qui limite la dérogation à la période diurne. La présidence a clôturé le débat, après avoir clarifié le texte du nouveau paragraphe 5 de l'article 16 du règlement modifié, en indiquant que la proposition devrait être soumise au Conseil en vue d'une orientation générale.

---

<sup>1</sup> Document 15208/23.

12. Les modifications importantes par rapport à la proposition de la Commission peuvent être résumées comme suit:
- En ce qui concerne les pauses régulières pendant la durée de conduite journalière, la dérogation autorisant des pauses plus courtes permettra de prendre plusieurs pauses d'une durée cumulée de 45 minutes, à condition que chaque pause dure au moins 15 minutes. Il ne peut être recouru à la dérogation que si la durée de conduite journalière accumulée ne dépasse pas 7 heures.
  - En ce qui concerne la possibilité de reporter le temps de repos journalier (article 8, paragraphe 2 *bis*), la durée du report a été limitée à une heure, mais cette possibilité peut être utilisée deux fois au cours d'un voyage en fonction de sa longueur. La portée a été étendue aux voyages d'une durée d'au moins six jours (au lieu de huit),
  - En ce qui concerne les dispositions en matière de contrôles (article 16), la conservation à bord d'une feuille de route, déjà utilisée dans le cadre des services internationaux occasionnels de transport de voyageurs, servira de base pour justifier toute dérogation. La Commission peut harmoniser les feuilles de route en vue de leur utilisation dans les services nationaux.
  - Lors des contrôles routiers, les feuilles de route couvrant les voyages antérieurs doivent également être présentées.
  - La Commission travaillera à une mise à jour des spécifications du tachygraphe, afin que le type de transport de passagers puisse être lu à partir de l'appareil.
  - Il a été précisé à l'article 19 que les États membres pouvaient poursuivre les infractions aux règles relatives aux tachygraphes commises dans un autre État membre, lorsque l'infraction est détectée sur leur territoire et qu'aucune sanction n'a encore été infligée.

#### **IV. CONCLUSION**

13. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est invité à marquer son accord, lors de sa session du 4 décembre 2023, sur une orientation générale concernant le texte de compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 commises dans un autre État membre**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

- (1) De bonnes conditions de travail pour les conducteurs et des conditions commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable, garantir la non-discrimination et attirer des travailleurs qualifiés. Par conséquent, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine des transports par route soient claires, proportionnées, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.
- (2) Les règles relatives aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires et aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires fixées par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> s'appliquent aux transporteurs routiers et à leurs conducteurs, qu'ils assurent le transport de voyageurs ou de marchandises ou que le transport de voyageurs soit régulier ou occasionnel.
- (3) Les particularités du secteur du transport occasionnel de voyageurs par route ne sont toutefois pas partagées par le secteur du transport de marchandises par route ou le secteur du transport régulier de voyageurs par route. Le transport occasionnel de voyageurs par route se caractérise par une forte saisonnalité et des durées de conduite différentes en fonction des activités touristiques entreprises par les voyageurs. Le secteur doit répondre, dans la mesure du possible, aux demandes imprévues et imprévisibles des voyageurs (arrêts supplémentaires, changements d'itinéraires ou changements d'horaires). Le transport occasionnel de voyageurs par route exige généralement moins de temps de conduite que le transport de marchandises ou les services réguliers de transport par autobus. En outre, les conducteurs dorment généralement à l'hôtel et conduisent rarement la nuit. Dans le même temps, les conducteurs peuvent être amenés, pendant leur temps de travail, à effectuer des activités supplémentaires, qui résultent souvent d'interactions avec les voyageurs.

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (4) Il ressort de l'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 que certaines des règles uniformes relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos ne sont pas adaptées aux spécificités des services occasionnels de transport de voyageurs par route. D'autres évaluations entreprises par la Commission à cet égard indiquent que certaines des exigences du règlement (CE) n° 561/2006 relatives aux pauses et aux temps de repos journaliers et hebdomadaires ne sont pas adaptées et pratiques pour les conducteurs et les transporteurs assurant le transport occasionnel de voyageurs par route, car elles ont une incidence négative sur la capacité d'organiser des services occasionnels de transport de voyageurs efficaces et de qualité, sur les conditions de travail des conducteurs et, par conséquent, sur la sécurité routière.
- (5) Par conséquent, il convient d'adapter les exigences relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos afin de répondre également aux besoins spécifiques des services occasionnels de transport de voyageurs par route. Il convient également d'aligner les règles applicables aux services occasionnels nationaux et internationaux de transport de voyageurs par route.
- (6) Une plus grande flexibilité des règles relatives à la programmation des pauses et des temps de repos journaliers des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne doit en aucun cas compromettre la sécurité des conducteurs et la sécurité routière, accroître le niveau de fatigue des conducteurs ou entraîner une détérioration des conditions de travail. Par conséquent, cette souplesse, qui serait applicable aux périodes de 24 heures comprenant moins de sept heures de conduite accumulées, ne devrait pas modifier les règles actuelles relatives aux durées minimales totales des pauses, aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires et à la durée de conduite maximale fixée pour deux semaines. Les exigences minimales établies dans la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> pour le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier devraient continuer à s'appliquer de façon inchangée.

---

<sup>1</sup> Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).



- (7) Afin de garantir une définition uniforme des services occasionnels de transport de voyageurs, il est nécessaire de préciser que la définition figurant dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> couvre à la fois les services nationaux et internationaux. Il convient également de mettre à jour la référence au règlement (CE) n° 1073/2009, qui a abrogé le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil<sup>2</sup>.
- (8) Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne devrait pas empêcher ces conducteurs de prendre des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement. Par conséquent, il convient de fixer une durée minimale pour chaque pause. Dès lors, les conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route devraient être autorisés à fractionner leur pause obligatoire en pauses distinctes d'au moins 15 minutes chacune, en plus de l'autre possibilité de fractionner une pause.
- (9) Afin de garantir que cette plus grande flexibilité dans la programmation des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne fait pas l'objet d'un usage abusif, il est essentiel de délimiter clairement le champ d'application de cette flexibilité et de prévoir en outre des contrôles appropriés. Par conséquent, les conducteurs devraient pouvoir repousser le début de leurs temps de repos journaliers d'une durée maximale d'une heure, dans les cas où la période de conduite pour ce jour n'a pas dépassé sept heures, et ne devraient repousser le début que lorsqu'ils effectuent un service occasionnel unique de six jours ou plus. Cette flexibilité devrait en outre être limitée de sorte que la dérogation ne puisse être utilisée qu'une seule fois pendant la durée du voyage, ou deux fois dans le cadre de services occasionnels uniques de huit jours ou plus. Le recours à la dérogation ne modifie pas l'heure de début la plus tardive d'un temps de repos hebdomadaire. Il devrait également être possible de contre-vérifier de telles

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

<sup>2</sup> Règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JO L 74 du 20.3.1992, p. 1).

circonstances à l'aide d'une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou du registre de service, en plus des enregistrements du tachygraphe.

- (10) Le fait de limiter la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum aux seuls services occasionnels internationaux de transport de voyageurs a une incidence négative du point de vue de la concurrence loyale et non faussée entre les transporteurs, en particulier les petites et moyennes entreprises. Les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs pourraient tout aussi bien être assurés dans les mêmes conditions que les services occasionnels internationaux de transport de voyageurs eu égard à la distance parcourue, à la durée ou aux services rendus aux voyageurs. Par conséquent, les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs devraient également bénéficier de cette possibilité.
- (10 bis) Afin de permettre des contrôles effectifs et efficaces de la bonne utilisation de la flexibilité pour la planification des pauses et de la possibilité de reporter les temps de repos journalier et hebdomadaire dans le cadre des services occasionnels de transport de voyageurs, les conducteurs devraient conserver à bord du véhicule, tout au long du voyage, une "feuille de route" contenant des informations essentielles sur le voyage; une telle feuille de route est déjà utilisée dans le cadre du service de transport international occasionnel de voyageurs, au titre du règlement (CE) n° 1073/2009. En application des dispositions en matière de contrôle du règlement (UE) n° 165/2014 relatives aux informations enregistrées manuellement, les conducteurs devraient également détenir à bord des copies papier ou électroniques des feuilles de route couvrant le transport occasionnel effectué au cours des 28 jours précédents et, à partir du 31 décembre 2024, au cours des 56 jours précédents. Lors du réexamen des spécifications techniques du tachygraphe, la Commission devrait prévoir la possibilité d'enregistrer le type de service de transport de voyageurs (service régulier ou occasionnel de transport de voyageurs).
- (10 ter) Le règlement (CE) n° 561/2006 exige des États membres qu'ils établissent des règles concernant les sanctions pour infraction audit règlement et au règlement (UE) n° 165/2014 et qu'ils veillent à ce qu'elles soient appliquées. Dans l'arrêt qu'elle a rendu dans l'affaire C-906/19, la Cour de justice a précisé qu'il est interdit aux États membres d'infliger une sanction après avoir constaté une infraction au règlement (UE) n° 165/2014 qui a été commise sur le territoire d'un autre État membre et pour laquelle une sanction n'a pas encore été infligée, et a reconnu au point 45 que "[d]ans la mesure où cet aspect de la réglementation de l'Union en vigueur peut avoir des effets négatifs sur les conditions de travail des conducteurs et sur la sécurité routière, il appartient au législateur de l'Union de décider d'une éventuelle modification". Étant donné que les infractions à ces deux règlements se produisent souvent simultanément et que l'objectif du règlement (UE) n° 165/2014 est d'assurer le respect du règlement (CE) n° 561/2006, il convient que l'imposition de sanctions à une entreprise ou à un conducteur pour une infraction constatée sur le territoire d'un État membre, mais commise sur le territoire d'un autre État membre, puisse concerner des infractions aux deux règlements.

(11) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer une concurrence loyale et améliorer les conditions de travail et la sécurité routière par l'harmonisation des règles relatives aux pauses et aux temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route, et assurer que les États membres puissent infliger des sanctions pour des infractions, constatées sur leur territoire, aux règles relatives aux tachygraphes, où que ces infractions aient été commises, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison de leur nature, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(12) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 561/2006 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## *Article premier*

Le règlement (CE) n° 561/2006 est modifié comme suit:

1) L'article 4 est modifié comme suit:

a) le point n) est remplacé par le texte suivant:

"n) "services réguliers de transport de voyageurs": les services nationaux et internationaux définis à l'article 2, points 2 et 3, du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil\*;

---

\* Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).";

b) le point n bis) suivant est inséré:

"n bis) "services occasionnels de transport de voyageurs": les services occasionnels nationaux et internationaux définis à l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1073/2009;"

2) À l'article 7, le quatrième alinéa suivant est ajouté:

"Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs, la pause visée au premier alinéa peut également être remplacée par des pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties sur la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à respecter le premier alinéa, pour autant que la durée de conduite totale journalière accumulée pour cette journée ne dépasse pas sept heures."

3) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

"2 *bis*. Pour autant que la sécurité routière ne soit pas compromise, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins six périodes consécutives de 24 heures peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, en prenant une fois le temps de repos journalier dans un délai maximal de 25 heures après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures. Dans le respect des mêmes conditions, cette dérogation peut être utilisée deux fois pendant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins 8 périodes consécutives de 24 heures.";

b) Au paragraphe 6 *bis*, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

"Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs peut repousser le temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition que:".

c) Au paragraphe 6 *bis*, le point a) est supprimé.

4) À l'article 16, les paragraphes suivants sont ajoutés:

"4. Aux fins des contrôles routiers, le conducteur doit être en mesure de justifier le recours aux dérogations prévues à l'article 7, paragraphe 4, et à l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*:

a) en conservant à bord du véhicule une feuille de route remplie. L'entreprise de transport est chargée de fournir au conducteur des feuilles de route remplies avant chaque voyage.

La feuille de route comporte au moins les éléments d'information suivants:

i) le type de service;

ii) l'itinéraire principal, y compris les dates du voyage;

iii) le ou les transporteurs concernés;

b) en conservant à bord des copies papier ou électroniques de ces feuilles de route couvrant les 28 jours précédents et, à partir du 31 décembre 2024, les 56 jours précédents. Cette obligation cesse de s'appliquer lorsque le véhicule utilise un tachygraphe permettant l'enregistrement du type de service de transport de voyageurs visé au paragraphe 5.

Pour les services nationaux, la feuille de route applicable aux services internationaux peut être utilisée, sous une forme adaptée pour indiquer son utilisation pour le service national. La Commission peut, au moyen d'un acte d'exécution, fixer le format de la feuille de route pour les services nationaux afin de simplifier les contrôles, lorsqu'il y a lieu. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

5. Afin d'assurer l'application et le contrôle uniformes de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*, la Commission inclut, dès le moment de la révision du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission ou de tout acte d'exécution qui le remplacerait, des spécifications techniques du tachygraphe appropriées permettant d'enregistrer et de stocker les données relatives au type de service de transport de voyageurs, à savoir le service régulier ou occasionnel de transport de voyageurs. Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*; la date d'application de ces actes d'exécution est fixée après consultation des parties prenantes.";

5) À l'article 19, paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président / La présidente*

*Par le Conseil*  
*Le président / La présidente*

---