



**2017/0121(COD)**

14.12.2017

## **PROIECT DE AVIZ**

al Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier  
(COM(2017)0278 - C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Raportoare pentru aviz: Martina Dlabajová

(\*) Procedura comisiilor asociate – articolul 54 din Regulamentul de procedură

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Transportul rutier necesită norme sectoriale specifice pentru ca piața unică să devină mai puternică și mai competitivă. Aceste norme ar trebui să fie simple, uniforme, clare și ușor de pus în aplicare pentru a facilita operațiunile de transport, protejând în același timp lucrătorii angajați în acest sector. Normele neclare sau dificil de aplicat pot determina statele membre să interpreteze în mod diferit normele comune, precum și să reducă eficacitatea executării lor, riscând astfel fragmentarea pieței interne. În plus, normele care sunt neclare și nu sunt aplicate în mod eficace nu îmbunătățesc protecția lucrătorilor.

Astfel cum a concluzionat evaluarea impactului realizată de Comisie, dispozițiile și cerințele administrative existente privind detașarea nu corespund caracterului foarte mobil al muncii conducătorilor auto. Acest fapt generează sarcini de reglementare disproporționate pentru operatori și creează bariere nejustificate în calea prestării de servicii transfrontaliere.

Prezentul proiect de aviz vizează simplificarea suplimentară a normelor privind detașarea care se aplică sectorului transportului rutier și reducerea sarcinii administrative pentru întreprinderi și pentru conducătorii auto. Raportoarea propune excluderea explicită a tranzitului și a transportului internațional din domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor. Acest lucru este justificat din mai multe motive. În primul rând, lucrătorii angajați în aceste activități sunt foarte mobili; ei pot lucra în mai multe țări diferite pe parcursul unei singure zile. În al doilea rând, societățile care desfășoară activități de tranzit sau de transport internațional într-o anumită țară nu sunt în concurență cu firmele de transport din țara respectivă.

În plus, în astfel de cazuri, situația lucrătorilor nu este comparabilă cu situația lucrătorilor detașați din alte sectoare care își petrec timpul în mod frecvent într-un anumit stat membru gazdă pentru perioade lungi de timp. Aplicarea și asigurarea respectării Directivei 96/71/ în cazul tranzitului și transportului internațional ar conduce la sarcini administrative enorme, și anume legislația națională aplicabilă s-ar putea modifica zilnic pe parcursul unei singure călătorii. În opinia raportoarei, o astfel de situație ar impune bariere nejustificate în calea uneia dintre libertățile fundamentale ale UE: libera circulație a serviciilor.

Raportoarea recunoaște necesitatea de a aborda problemele generate de așa-numita „conducere nomadă” (lucrători care se află în afara țării lor de origine timp de mai multe luni și care efectiv pot trăi și dormi în camioane pe parcursul acestor perioade lungi). Cu toate acestea, raportoarea nu consideră că actuala propunere este locul potrivit pentru a aborda această chestiune. În schimb, aceasta ar trebui să fie abordată în actul legislativ bazat pe propunerea Comisiei COM(2017) 277 privind perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime. Prezenta propunere include o cerință ca conducătorul auto și vehiculul său să se întoarcă la locul de muncă.

Prezentul aviz își propune să aplice la operațiunile de cabotaj anumite elemente ale Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor și ale Directivei 2014/67/UE privind asigurarea respectării Directivei 96/71/CE. În astfel de cazuri, întreprinderile străine și locale sunt în concurență directă unele cu altele; prin urmare, ar trebui să se aplice norme similare, în esență, în ceea ce privește salariul lucrătorilor. Totuși, aceste două directive ar trebui să se aplice cabotajului numai în măsura subliniată în această *lex specialis*, având în vedere natura extrem de mobilă a sectorului și necesitatea de a reduce sarcinile administrative.

Prin urmare, raportoarea propune eliminarea metodologiei propuse de Comisie pentru calcularea perioadelor de lucru zilnic în scopul de a identifica situațiile de detașare. Ea consideră că acest lucru ar fi greu aplicabil în practică și ar crea sarcini administrative inutile, în special atunci când se aplică în conjuncție cu Regulamentul nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere.

În sfârșit, avizul sugerează că în această *lex specialis* ar trebui să se stabilească data aplicării și intrării în vigoare a normelor specifice privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier. Dacă aceste date ar fi stabilite de Directiva generală privind detașarea lucrătorilor s-ar crea riscul ca noile norme să se aplice sectorului de transport rutier cu mult înainte de orice alt sector (ținând seama de abordarea generală a Consiliului, care acordă statelor membre o perioadă de trei ani pentru a adopta legislația lor și de patru ani pentru ca măsurile să intre în vigoare). În plus, raportoarea sugerează că sectorul transporturilor ar trebui să fie exclus din domeniul de aplicare al Directivei 96/71 până când se va adopta legislație specifică în acest sector.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

### Amendamentul 1

#### Propunere de directivă Considerentul 1

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto, pe de o parte, și condiții comerciale și **de concurență echitabile** pentru operatori, pe de altă parte.

##### *Amendamentul*

(1) Pentru a crea un sector al transportului rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social, este necesar să se asigure **un echilibru între libera circulație a serviciilor**, condiții adecvate de muncă și o protecție socială corespunzătoare pentru conducătorii auto, pe de o parte, și condiții comerciale **corespunzătoare și un mediu competitiv** pentru operatori, pe de altă parte.

Or. en

### Amendamentul 2

#### Propunere de directivă Considerentul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) Orice norme naționale aplicate la transportul rutier trebuie să fie proporționale și justificate și nu trebuie să împiedice sau să facă mai puțin atractivă exercitarea libertăților fundamentale garantate de tratat, precum libertatea de circulație a serviciilor;**

Or. en

### **Amendamentul 3**

#### **Propunere de directivă Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) Echilibrul dintre **îmbunătățirea condițiilor sociale și de muncă ale conducătorilor auto** și facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza **unei concurențe loiale între** operatorii naționali și străini este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.

(3) Echilibrul dintre facilitarea exercitării libertății de a presta servicii de transport rutier pe baza **concurenței dintre** operatorii naționali și străini **și condițiile sociale și de muncă ale conducătorilor auto** este esențial pentru buna funcționare a pieței interne.

Or. en

### **Amendamentul 4**

#### **Propunere de directivă Considerentul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora. În plus, există o serie de discrepanțe între statele

(4) După evaluarea eficacității și a eficienței legislației sociale actuale a Uniunii în domeniul transportului rutier, au fost identificate anumite lacune ale dispozițiilor existente și deficiențe ale controlului aplicării acestora. În plus, există o serie de discrepanțe între statele

membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. Acest lucru creează insecuritate juridică și **inegalitate de tratament pentru conducătorii auto și operatori, ceea ce** aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

membre în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor. Acest lucru creează insecuritate juridică, **care** aduce prejudicii condițiilor sociale, de muncă și de concurență în acest sector.

Or. en

## Amendamentul 5

### Propunere de directivă Considerentul 12

#### *Textul propus de Comisie*

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. Prin urmare, **ar trebui să fie stabilit un prag temporal dincolo de care se aplică nivelul salariului minim și concediile plătite anuale minime din** statul membru gazdă **în cazul operațiunilor de transport internațional. Acest prag** nu ar trebui să se aplice operațiunilor de cabotaj, **astfel cum sunt definite în Regulamentul nr. 1072/2009<sup>18</sup> și în Regulamentul nr. 1073/2009<sup>19</sup>, având în vedere că întreaga operațiune de transport are loc într-un stat membru gazdă. În consecință, nivelul salariului minim și concediile anuale plătite minime din** statul membru gazdă **ar trebui să se aplice în cazul cabotajului indiferent de frecvența și de durata operațiunilor efectuate de un conducător auto.**

---

<sup>18</sup> Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

#### *Amendamentul*

(12) Astfel de criterii echilibrate ar trebui să se bazeze pe conceptul legăturii suficiente a unui conducător auto cu teritoriul unui stat membru gazdă. Prin urmare, **operațiunile de tranzit și transport internațional în care atât conducătorul auto, cât și vehiculul se întorc în** statul membru de reședință nu ar trebui să **între sub incidența Directivei 96/71/CE. Nu există concurență directă cu companiile naționale în caz de tranzit și transport internațional și există o legătură clară între conducătorul auto și statul membru în care se află sediul companiei, prin urmare, Directiva 96/71/CE nu este aplicabilă în aceste cazuri.**

<sup>19</sup> *Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).*

Or. en

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 12 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(12a) Directiva 96/71/CE ar trebui să se aplice operațiunilor de cabotaj definite de Regulamentele (CE) nr. 1072/2009<sup>18</sup> și 1073/2009<sup>19</sup> întrucât întreaga operațiune de transport se desfășoară într-un stat membru gazdă și există o concurență directă cu întreprinderile locale. În consecință, Directiva 96/71/CE ar trebui să se aplice cabotajului indiferent de frecvența și de durata operațiunilor efectuate de un conducător auto.*

---

<sup>18</sup> *Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).*

<sup>19</sup> *Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).*

**Amendamentul 7****Propunere de directivă****Considerentul 13***Textul propus de Comisie*

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui **instituite** cerințe administrative și de control specifice în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital.

*Amendamentul*

(13) Pentru a asigura controlul efectiv și eficient al normelor sectoriale în materie de detașare a lucrătorilor și pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru operatorii nerezidenți, ar trebui **concepute formulare standardizate elaborate de Comisie și** cerințe administrative și de control specifice **reduce** în sectorul transportului rutier, profitând pe deplin de instrumente de control cum este, de exemplu, tahograful digital.

Or. en

**Amendamentul 8****Propunere de directivă****Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a**

Directiva 2006/22/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

**Aceste** controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE.;

*Amendamentul*

„**Aceste** controale cuprind în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră, **după caz**, sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE”;

Or. en



## Amendamentul 9

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 2006/22/CE

Articolul 6 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au **constat** încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014 **sau ale Directivei 2002/15/CE.**;

#### *Amendamentul*

1. Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară **a nerespectării normelor** în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în cadrul controalelor în trafic s-au **constatat** încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau (UE) nr. 165/2014.

Or. en

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 2006/22/CE

Anexa I – partea A – punctul 6

#### *Textul propus de Comisie*

(a) **în partea A, se adaugă următorul punct (6):**

**“(6) timpul de lucru săptămânal, conform dispozițiilor de la articolele 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE.”;**

#### *Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

#### *Justificare*

*Este complicat să se verifice aceste condiții din Directiva 2002/15 în trafic, fiind necesară o perioadă mai lungă de timp și nu toate documentele pot fi întotdeauna disponibile.*

## Amendamentul 11

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Statele membre nu aplică **literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din** Directiva 96/71/CE **în cazul conducătorilor auto din sectorul transportului rutier angajați de către întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (3) litera (a) din directiva menționată, atunci când desfășoară operațiuni** de transport internațional astfel cum sunt definite de Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009, **dacă perioada de detașare pe teritoriul lor pentru a desfășura aceste operațiuni este mai mică sau egală cu trei zile în cursul unei perioade de o lună calendaristică.**

#### *Amendamentul*

Statele membre nu aplică Directiva 96/71/CE sau **Directiva 2014/67/UE în cazul tranzitului și al operațiunilor** de transport internațional astfel cum sunt definite de Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009;

Or. en

## Amendamentul 12

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 2 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

**În cazul în care perioada de detașare este mai mare de trei zile, statele membre aplică literele (b) și (c) de la primul paragraf al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/71/CE pentru întreaga perioadă a detașării pe teritoriul lor din cursul perioadei de o lună calendaristică la care se face referire în primul paragraf.**

#### *Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

## Amendamentul 13

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<p><b>3. În scopul calculării perioadelor de detașare menționate la alineatul (2):</b></p> <p><b>(a) o perioadă de lucru zilnică de mai puțin de șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o jumătate de zi;</b></p> <p><b>(b) o perioadă de lucru zilnică de cel puțin șase ore petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră o zi întreagă;</b></p> <p><b>(c) pauzele și perioadele de repaus, precum și perioadele de indisponibilitate petrecute pe teritoriul unui stat membru gazdă se consideră perioadă de lucru.</b></p>	<p><b>eliminat</b></p>

Or. en

## Amendamentul 14

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 3 a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	<p><b>(3a) Statele membre aplică Directiva 96/71/CE pentru operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentele (CE) nr. 1072/2009 și nr. 1073/2009.</b></p> <p><b>Operațiunile de cabotaj sunt excluse de la dispozițiile detașării pe termen lung la care se face trimitere în actul legislativ de modificare a Directivei 96/71/CE, cu condiția îndeplinirii obligației prevăzute la articolul 8b din Regulamentul [...] de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus</b></p>

*zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor;*

Or. en

### *Justificare*

*Raportoarea face legătura între detașarea pe termen lung (în prezent, subiect de discuție în contextul revizuirii Directivei privind detașarea lucrătorilor) și propunerea Comisiei COM(2017) 277 referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, și anume articolul 8b privind întoarcerea conducătorului auto pentru o perioadă de repaus „la domiciliu”. Cu toate acestea, raportoarea consideră că această întoarcere nu ar trebui să fie obligatorie și ar trebui să fie organizată într-o perioadă de cel puțin patru săptămâni consecutive la „locul de muncă”.*

## **Amendamentul 15**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – partea introductivă**

##### *Textul propus de Comisie*

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite o declarație de detașare autorităților naționale competente cel târziu la data începerii detașării, în format electronic, ***în una dintre limbile oficiale ale statului membru gazdă sau în engleză***, care conține numai următoarele informații:

##### *Amendamentul*

(a) obligația unui operator de transport rutier stabilit în alt stat membru de a transmite o declarație de detașare autorităților naționale competente cel târziu la data începerii detașării, în format electronic ***standardizat, elaborat și pus la dispoziție de Comisie în toate limbile oficiale ale Uniunii***, care conține numai următoarele informații:

Or. en

## **Amendamentul 16**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 2 – alineatul 4 – litera a – punctul iv**

##### *Textul propus de Comisie*

(iv) ***durata anticipată și datele*** preconizate de începere și de încheiere a

##### *Amendamentul*

(iv) ***datele*** preconizate de începere și de încheiere a detașării;

## Amendamentul 17

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – alineatul 4 – litera d

##### *Textul propus de Comisie*

(d) obligația **conducătorului auto** de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a contractului de muncă sau a unui document echivalent în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului<sup>20</sup>, **tradus în una** dintre limbile oficiale ale **statului membru gazdă sau în limba engleză**;

---

<sup>20</sup> Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

##### *Amendamentul*

(d) obligația **managerului de transport sau a altei (altor) persoane de contact din statul membru de reședință** de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie a contractului de muncă sau a unui document echivalent **al conducătorului auto**, în sensul articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului, **într-una** dintre limbile oficiale ale **statelor membre, în termen de 14 zile de la cererea depusă de autoritățile relevante ale statului membru gazdă**;

---

<sup>20</sup> Directiva 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO L 288, 18.10.1991, p. 32).

## Amendamentul 18

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – alineatul 4 – litera e

##### *Textul propus de Comisie*

(e) obligația **conducătorului auto** de a pune la dispoziție, atunci când i se cere

##### *Amendamentul*

(e) obligația **managerului de transport sau a altei (altor) persoane de contact din**

acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie după fișele de salariu pentru ultimele două luni; **în timpul unui control în trafic, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi această copie;**

**statul membru de reședință** de a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, o copie după fișele de salariu **ale conducătorului auto** pentru ultimele două luni **calendaristice** în termen de **14 zile** de la cererea depusă de autoritățile relevante ale statului membru gazdă;

Or. en

## Amendamentul 19

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 4 – litera f

#### *Textul propus de Comisie*

(f) obligația operatorului de transport rutier de a emite, după terminarea perioadei de detașare, pe suport de hârtie sau în format electronic, copii ale documentelor menționate la literele (b), (c) și (e), la cererea autorităților din statul membru gazdă, într-o perioadă de timp rezonabilă.

#### *Amendamentul*

(f) obligația operatorului de transport rutier de a emite, după terminarea perioadei de detașare, pe suport de hârtie sau în format electronic, copii ale documentelor menționate la literele (b) și (c), la cererea autorităților din statul membru gazdă, într-o perioadă de timp rezonabilă;

Or. en

## Amendamentul 20

### Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Statele membre adoptă și publică, **până la [...] [termenul de transpunere va fi cât mai scurt posibil și, în general, nu va depăși doi ani] cel târziu**, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

#### *Amendamentul*

Statele membre adoptă și publică, **în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive**, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Intrarea în vigoare a prezentei directive abrogă orice dispoziții referitoare la data aplicării prezentei directive care decurg din actul legislativ [...] de modificare a Directivei 96/71/CE.***

Or. en

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 2 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Sectorul transporturilor este scutit de măsurile care decurg din actul legislativ de modificare a Directivei 96/71/CE până la data intrării în vigoare a prezentei directive.***

Or. en