

4.11 W kontekście utworzenia przez państwa członkowskie skutecznego systemu kontroli weterynaryjnej na granicach powinno się dokonać kompleksowej oceny konkretnego ryzyka przedostania się choroby oraz jego skutków. W ramach tego systemu powinno się także na szeroką skalę stosować kontrole wrywkowe na obszarach przygranicznych, aby odstraszyć od nielegalnego handlu. Celowe byłoby także zadbanie o lepszą koordynację działań służb weterynaryjnych i urzędów celnych oraz elastyczniejsze funkcjonowanie systemu kontroli granicznych tak, by bardziej uwzględniał on aktualne ryzyko i szybciej reagował na nowe zagrożenia.

4.12 Mając m. in. na względzie akceptację ze strony społeczeństwa należy w ramach zwalczania chorób zwierząt stosować szczepienia, jeżeli w ten sposób można zapobiec likwidacji zdrowych zwierząt lub ją ograniczyć. Komisja stwierdza jednak, że decyzja o szczepieniu powinna zapadać w

odniesieniu do konkretnej sytuacji oraz na podstawie uznanych zasad i czynników, takich jak dostępność i skuteczność szczepionek, zatwierdzone testy, międzynarodowe wytyczne i możliwe utrudnienia w handlu, efektywność pod względem kosztów, możliwe ryzyko związane z użyciem szczepionek. Istnieje ponadto potrzeba dalszych prac badawczo-rozwojowych w tym zakresie.

Nauka itp.

4.13 Nauka, innowacje i badania są kluczowe dla osiągnięcia celów strategii. Zakłada się przy tym, że wyniki badań będą mogły być wykorzystane do celów produkcji, doradztwa i kontroli, dlatego też strategia powinna być silniej ukierunkowana na możliwości transferu wiedzy. To samo dotyczy się zaproponowanego przez Komisję planu działania na rzecz badań.

Bruksela, 16 stycznia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

COM(2007) 263 wersja ostateczna — 2007/0098 (COD)

(2008/C 151/06)

Dnia 16 lipca 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 18 grudnia 2007 r. Sprawozdawcą był Rafael BARBADILLO.

Na 441. sesji plenarnej w dniach 16–17 stycznia 2008 r. (posiedzenie z 16 stycznia 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jednomyślnie przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet wyraża zadowolenie z faktu, że Komisja postanowiła uregulować dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w drodze rozporządzenia, co pozwoli uniknąć rozbieżności podczas transpozycji przepisów przez państwa członkowskie. Przyjęcie rozporządzenia spowoduje uchylenie dyrektywy 96/26/WE.

1.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje przedmiotowy wniosek, ponieważ harmonizuje on zasady dostępu do rynku przewoźów drogowych osób i towarów, przyczyniając się w ten sposób do realizacji celów strategii lizbońskiej dzięki jaśniejszym, prostszym i umożliwiającym lepszą kontrolę przepisom, co zaowocuje bardziej uczciwymi warunkami konkurencji w tym sektorze.

1.3 Nowe rozporządzenie, które modernizuje zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego poprzez wprowadzenie rejestrów elektronicznych, stanowi element „Programu działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych”.

1.4 W rozporządzeniu określona została funkcja „zarządzającego transportem”, to jest osoby, która faktycznie i na stałe kieruje przedsiębiorstwem, od której wymaga się wyższego poziomu wykształcenia, a jej powiązania z przedsiębiorstwem podlegają bardziej rygorystycznemu nadzorowi. EKES pragnie, aby położyć kres praktykom „handlu zaświadczeniami” w przypadku przedsiębiorstw kierowanych przez osobę fizyczną bez świadectwa kwalifikacji zawodowych.

1.5 Zdaniem Komitetu, rozporządzenie powinno koniecznie zawierać wykaz kategorii, rodzajów i wagi popełnianych naruszeń, a także liczbę kolejnych naruszeń, powyżej której powtarzające się drobne naruszenia obciążają nieposzlakowaną opinię zarządzającego, jeżeli zostały popełnione w ramach wykonywania przewozów, które zarządzający nadzoruje.

1.6 W związku z wymienionym w art. 5 lit. c) proponowanego rozporządzenia wymogiem posiadania bazy eksploatacyjnej, EKES zwraca się o jej precyzyjniejsze scharakteryzowanie w wypadku małych i średnich przedsiębiorstw.

1.7 Komitet zwraca uwagę na obowiązek posiadania przez wystarczającą liczbę miejsc parkingowych dla pojazdów, co miałyby poświadczać, że przedsiębiorstwo prowadzi stałą działalność w danym państwie. Jednakże wymóg ten może być bardzo trudny do spełnienia, w szczególności dla małych i średnich przedsiębiorstw. Komitet nalega, aby władze lokalne udostępniły wystarczającą liczbę miejsc parkingowych lub aby przedsiębiorstwa te współpracowały ze sobą w zakresie zarządzania wspólnymi parkingami.

1.8 Zdaniem EKES-u należałoby opracować system na rzecz osób prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, pozwalający im na potwierdzenie swojej zdolności finansowej bez konieczności uciekania się do gwarancji bankowej, gdyż takie rozwiązanie jest równoznaczne z wysokimi kosztami dla przedsiębiorstw, które nie mają obowiązku prowadzenia uproszczonej księgowości w danym państwie.

1.9 Komitet wyraża aprobatę dla obowiązkowego szkolenia w wymiarze 140 godzin, które miałyby poprzedzać egzamin potwierdzający kwalifikacje zawodowe, a także dla faktu, że państwa członkowskie mają udzielać akredytacji ośrodkom szkoleniowym, co zaowocuje podniesieniem poziomu wyszkolenia zarządzających.

1.10 EKES zdecydowanie wnioskuje, aby Komisja ustanowiła wspólny system kar obowiązujący we wszystkich państwach członkowskich w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia.

1.11 EKES przyjął z zadowoleniem utworzenie wzajemnie połączonych krajowych rejestrów elektronicznych zawierających dane na temat przedsiębiorstw z sektora przewozów drogowych, gdyż powinno to poprawić współpracę administracyjną i skuteczność nadzoru nad przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność w różnych państwach członkowskich.

2. Wprowadzenie

2.1 Celem analizowanego wniosku dotyczącego rozporządzenia jest modernizacja przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze stosowanie wymogów dotyczących dostępu do zawodu dzięki określeniu minimalnych warunków związanych z nieposzlakowaną opinią, zdolnością finansową i kwalifikacjami zawodowymi.

2.2 Dostęp do zawodu przewoźnika jest obecnie regulowany dyrektywą Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r., która ustanawia minimalne warunki dotyczące nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych, które przedsiębiorstwa muszą spełnić, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, to jest przewoźnika międzynarodowego lub krajowego transportu towarów i osób. Wymienione warunki stanowią jedyne wspólne wymogi nałożone na przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać zezwolenie na prowadzenie działalności na całym wspólnotowym rynku przewozów drogowych. Dyrektywa wprowadza ponadto

wzajemne uznawanie niektórych dokumentów wymaganych do uzyskania zezwoleń.

2.3 Jednakże stosowanie dyrektywy różni się zdecydowanie w zależności od państwa członkowskiego. Rozbieżności w stosowaniu prowadzą do zakłóceń na wewnętrznym rynku przewozów drogowych, co szkodzi uczciwej konkurencji. Z tego też powodu proponowana zmiana ma postać rozporządzenia.

2.4 Najistotniejsze zmiany wprowadzone w rozporządzeniu są następujące:

2.4.1 W przypadku osób, które użyczają swoich kwalifikacji przedsiębiorstwom rozporządzenie wprowadza pojęcie „zarządzającego transportem”, które oznacza osoby zarządzające faktycznie i na stałe działalnością przewozową przedsiębiorstw z sektora transportu drogowego. Osoby te powinny zostać wyraźnie określone i wskazane właściwym władzom. W ten sposób powiązania zarządzającego transportem z przedsiębiorstwem podlegałyby bardziej rygorystycznemu nadzorowi. Aby uzyskać zaświadczenie o kwalifikacjach zawodowych, należy odbyć obowiązkowe szkolenie w wymiarze 140 godzin przed złożeniem egzaminu, do którego muszą podejść wszyscy kandydaci do pełnienia funkcji zarządzającego transportem. Również ośrodki szkoleniowe i ośrodki egzaminacyjne będą musiały uzyskać akredytację.

2.4.2 Rozporządzenie przewiduje, że państwo członkowskie prowadzenia działalności powinno dopilnować, aby przedsiębiorstwo stale spełniało warunki przewidziane w rozporządzeniu. Dlatego też wprowadzony został wymóg, aby przedsiębiorstwa prowadziły stałą i faktyczną działalność w tym państwie.

2.4.3 Utworzone zostały nowe porównywalne wskaźniki finansowe do pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa. Zostały one określone na podstawie rocznych sprawozdań według wzoru, dzięki któremu przedsiębiorstwo może sprostać krótkoterminowym zobowiązaniom. Odrzucona została obecna metoda opierająca się na kapitale i rezerwach. Ponadto przedsiębiorstwa, które sobie tego życzą, powinny mieć możliwość wykazania zdolności finansowej za pomocą gwarancji bankowej.

2.4.4 Władze będą miały obowiązek upewnić się, że wymogi związane z nieposzlakowaną opinią, zdolnością finansową i kwalifikacjami zawodowymi są spełniane, a w przypadku ich niedopełnienia powinny skierować do przewoźnika upomnienie, a jeżeli ten nie ureguluje sytuacji, nałożyć na niego kary administracyjne obejmujące przedział od odebrania zezwolenia na wykonywanie przewozów do odebrania zezwolenia zarządzającemu transportem.

2.4.5 Aby ułatwić przedsiębiorstwom korzystanie ze swobody prowadzenia działalności, państwo członkowskie prowadzenia działalności powinno uznawać za wystarczający dowód zaświadczenia wystawiane według jednolitego wzoru określonego przepisami rozporządzenia.

2.4.6 Celem rozporządzenia jest ustanowienie lepiej zorganizowanej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, co poprawiłoby skuteczność nadzorowania przedsiębiorstw prowadzących działalność w kilku państwach. W tym celu utworzone zostaną wzajemnie połączone rejestry elektroniczne, które ułatwią wymianę informacji między państwami członkowskimi. Aby zapewnić skuteczną wymianę informacji, przewiduje się wyznaczenie krajowych punktów kontaktowych i sprecyzowanie niektórych wspólnych procedur pod względem terminu i charakteru minimalnych informacji do przekazania.

2.4.7 Komisja będzie uprawniona do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów powodujących utratę wymaganej nieposzlakowanej opinii przez przewoźników drogowych, do dostosowania do postępu technicznego załącznika dotyczącego wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kwalifikacji zawodowych, a także załącznika dotyczącego wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu najpoważniejszych naruszeń, które powodują zawieszenie lub odebranie zezwolenia na wykonywanie zawodu lub stwierdzenie niezdolności do jego wykonywania. Środki te muszą zostać przyjęte w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą przewidzianej w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

3. Uwagi ogólne

3.1 Wniosek dotyczący rozporządzenia przyczyni się do realizacji celów strategii lizbońskiej w zakresie, w jakim stworzy uczciwsze warunki konkurencji w sektorze przewozów drogowych i wprowadzi większą przejrzystość wobec klientów przewozów drogowych. Ze względu na zasadniczą rolę, jaką odgrywa transport drogowy w systemie produkcji i dystrybucji przemysłowej, a także w mobilności osób, wzmocnieniu ulegnie konkurencyjność Unii.

3.2 EKES wyraża zadowolenie z faktu, że Komisja wypełniła zobowiązanie, które podjęła w ramach programu „Lepsze stanowienie prawa”. Dotyczyło ono aktualizacji i uproszczenia dorobku wspólnotowego w taki sposób, aby stosowanie uregulowań było lepiej zharmonizowane, skuteczniejsze i efektywniejsze, a także łatwiejsze do kontrolowania.

3.3 Poprzez wprowadzenie rejestrów elektronicznych nowe rozporządzenie jest zgodne z filozofią „Programu działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w Unii Europejskiej”.

3.4 Komitet z zainteresowaniem przyjął fakt, że Komisja opowiedziała się za uregulowaniem dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie w formie dyrektywy, lecz rozporządzenia, co oznacza, że jego treść będzie bezpośrednio stosowana przez państwa członkowskie, które nie będą posiadały zbyt dużego marginesu uznaniowości.

3.5 Nowe przepisy ustanawiają jednolitą i ogólną koncepcję „zawodu przewoźnika drogowego”, która obejmuje jednocześnie zawód przewoźnika drogowego osób, jak i zawód przewoźnika drogowego towarów.

3.6 Dostęp do zawodu skupi się wokół nowej funkcji „zarządzającego transportem”. Termin ten obejmuje osoby, które dotychczas były uprawnione do zarządzania przedsiębiorstwem i użyczały zatwierdzonemu przedsiębiorstwu swoich kwalifikacji, natomiast nowe przepisy wprowadziły bardziej rygorystyczny nadzór nad powiązaniem zarządzającego transportem z przedsiębiorstwem.

3.7 Wydaje się, że należy usunąć niektóre niespójności dotyczące osoby zarządzającego transportem pod względem przedmiotu jego działalności i możliwości użyczenia przez zarządzającego jego świadectwa kwalifikacji kilku przedsiębiorstwom jednocześnie, aby uniknąć aktualnych praktyk nielegalnego handlu zaświadczeniami. Z myślą o przyszłości korzystne byłoby większe wsparcie w zakresie szkoleń dla osób prowadzących samodzielną działalność gospodarczą w celu dopuszczenia ich do wykonywania zawodu, co zaowocuje poprawą kwalifikacji i większą samodzielnością w zarządzaniu.

3.8 EKES uważa, że w ramach rozporządzenia Komisja powinna sporządzić i ujednoczyć wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń, a także liczbę naruszeń, powyżej której powtarzające się drobne naruszenia powodują utratę nieposzlakowanej opinii przez zarządzającego, a w konsekwencji przez jego przedsiębiorstwo.

3.9 EKES uważa za słuszne wprowadzenie wymogu obowiązkowego uczestnictwa w kursie przed przystąpieniem do egzaminów potwierdzających kwalifikacje zawodowe, co pozwoli zapewnić wyższy poziom wyszkolenia kandydatów. Komitet popiera również obowiązkową akredytację ośrodków szkoleniowych.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 EKES pozytywnie ocenia ustanowienie funkcji „zarządzającego transportem”. Termin ten obejmuje osoby, które dotychczas udostępniały swoje kwalifikacje przedsiębiorstwom posiadającym zezwolenie na prowadzenie działalności przewozowej.

4.2 Komitet zwraca się do Komisji, aby sprecyzowała, czy istnieje tylko jedno „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”, czy też chodzi po prostu o definicję użytą w rozporządzeniu, na podstawie której będą wydawane dwa odrębne zezwolenia na przewóz osób i przewóz towarów.

4.3 Istotne jest, aby rozporządzenie było stosowane jednocześnie w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność we Wspólnocie w sektorze przewozów drogowych i do wszystkich przedsiębiorstw, które taką działalność chcą prowadzić.

4.4 Komitet zwraca uwagę na wykluczenie z zakresu stosowania rozporządzenia (aspekt ten należał wcześniej do kompetencji państwa) przedsiębiorstw, które wykonują wyłącznie niektóre rodzaje przewozu drogowego osób w celach niekomercyjnych, ich główną działalność nie obejmuje przewozów drogowych osób, a używane pojazdy prowadzą pracownicy takich przedsiębiorstw. W istocie znajomość uregulowań w dziedzinie transportu drogowego i organizacji związanych z nim usług jest niezbędna do prawidłowego prowadzenia tej działalności.

4.5 W rozporządzeniu należałoby uwzględnić nowy wymóg — oprócz już istniejących — w kwestii wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Chodzi o to, aby przedsiębiorstwa prowadziły faktyczną i stałą działalność w jednym z państw członkowskich, aby uniknąć „przedsiębiorstw działających na zasadzie skrzynki pocztowej”.

4.6 Niezgodny z celem harmonizacji wydaje się fakt, że rozporządzenie nie zabrania państwom członkowskim nakładania dodatkowych wymogów do spełnienia przez przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać zezwolenie na prowadzenie działalności w sektorze przewozów drogowych, w zakresie warunków dotyczących wymogu nieposzlakowanej opinii, które reguluje art. 6 proponowanego rozporządzenia.

4.7 EKES domaga się, aby Komisja wyjaśniła, w jaki sposób zarządzający transportem powinien faktycznie i na stałe kierować działalnością przewozową przedsiębiorstwa, jeżeli w tym samym czasie jest upoważniony do kierowania nawet czterema przedsiębiorstwami dysponującymi flotą liczącą łącznie nie więcej niż dwanaście pojazdów. Nie wydaje się, aby z takim przepisem można było łatwo zakończyć obecną praktykę nielegalnego handlu zaświadczeniami.

4.8 EKES uważa, że najodpowiedniejsze byłoby uwzględnienie w rozporządzeniu wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń, a także liczby naruszeń, powyżej której powtarzające się drobne naruszenia prowadziłyby do utraty przez zarządzającego transportem wymaganej nieposzlakowanej opinii. Nie należy odkładać uregulowania tych aspektów na późniejszy termin.

4.9 EKES pochwała fakt, że przedsiębiorstwo musi prowadzić stałą i faktyczną działalność na terytorium państwa członkowskiego, które wydaje mu zezwolenie na prowadzenie działalności, zgodnie z art. 5 lit. a), który stanowi, że przedsiębiorstwo musi posiadać siedzibę w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których przechowuje dokumenty przedsiębiorstwa. Niemniej jednak Komitet zwraca uwagę na obowiązek posiadania w tym samym państwie członkowskim bazy eksploatacyjnej z dostateczną liczbą miejsc postojowych dla pojazdów, jako że miejsca te stanowią szczególnie kosztowny wymóg dla małych i średnich przedsiębiorstw. Problem miejsc parkingowych należy rozwiązać dzięki interwencji władz lokalnych, które powinny pomóc w uzyskaniu odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, lub dzięki współpracy między tymi przedsiębiorstwami w zakresie zarządzania wspólnymi parkingami.

4.10 EKES dostrzega pewną sprzeczność w fakcie, że rozporządzenie przewiduje z jednej strony, że państwa członkowskie określają warunki posiadania nieposzlakowanej opinii przez przedsiębiorstwo, a z drugiej strony uznają, że przedsiębiorstwo spełnia te warunki, jeżeli sprostało szeregowi wymogów określonych w tym rozporządzeniu.

4.11 EKES nie jest w stanie zrozumieć, dlaczego warunek dotyczący zdolności finansowej polega na tym, że przedsiębiorstwo stale musi wypełniać faktyczne i potencjalne zobowiązania w trakcie rocznego okresu rozliczeniowego. Zdaniem Komitetu wcześniejszy wymóg dotyczący kapitału i rezerw był trafniejszy. Obecnie przewiduje się, że wymóg ten będzie obejmował wszystkie aktywa obrotowe. Również zgodnie z tym wymogiem *quick ratio* nie powinien być mniejszy niż 80 % na dzień 31 grudnia.

4.12 Zdaniem EKES-u należałoby opracować system na rzecz osób prowadzących samodzielną działalność gospodarczą, pozwalający im na potwierdzenie swojej zdolności finansowej bez konieczności uciekania się do gwarancji bankowej, gdyż takie rozwiązanie jest równoznaczne z wysokimi kosztami dla przedsiębiorstw, które nie mają obowiązku prowadzenia uproszczonej księgowości w danym państwie.

4.13 W każdym razie wymóg posiadania zdolności finansowej został ustanowiony po to, aby przedsiębiorstwa dopuszczone do prowadzenia działalności oferowały pewną gwarancję

na rynku, natomiast nie chodzi w nim o to, aby zapewnić pokrycie dostawcom i wierzycielom, gdyż wypaczałoby to pojęcie ryzyka związanego z działalnością każdego przedsiębiorcy.

4.14 EKES popiera nowy przepis przewidujący obowiązkowe szkolenie w wymiarze 140 godzin przed przystąpieniem do egzaminu upoważniającego do wykonywania zawodu, a także akredytowanie placówek szkoleniowych przez państwa członkowskie, gdyż przyczyni się to do podniesienia poziomu wyszkolenia podmiotów prowadzących działalność w tym sektorze.

4.15 Zdaniem EKES-u częstotliwość, z jaką właściwe władze sprawdzają co pięć lat (zgodnie z wcześniejszym przepisem: co najmniej co pięć lat), czy przedsiębiorstwa wciąż spełniają wymogi niezbędne do wykonywania zawodu, jest zbyt mała. Popiera jednak rozwiązanie, aby w przedsiębiorstwach uznanych za obciążone ryzykiem oprócz zwykłych kontroli przeprowadzać kontrole dodatkowe.

4.16 Jeżeli zostanie stwierdzone ryzyko, że przedsiębiorstwo nie będzie dłużej spełniać warunków prowadzenia działalności, należałoby wyznaczyć termin na uregulowanie sytuacji w ramach ogólnego okresu sześciomiesięcznego (zamiast rocznego, jak to było wcześniej).

4.17 Komitet z satysfakcją odniósł się do utworzenia przez każde państwo członkowskie krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorstw działających w sektorze przewozów drogowych. Z zadowoleniem przyjął również fakt, że zostaną podjęte wszelkie konieczne środki, aby rejestry te zostały wzajemnie powiązane na szczeblu Wspólnoty najpóźniej 31 grudnia 2010 r. oraz że zostanie uregulowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi. Komitet popiera również uregulowanie ochrony danych osobowych, które są rejestrowane lub mają być przekazywane osobom trzecim.

4.18 Słuszna zdaniem Komitetu jest decyzja o ustanowieniu systemu uznawania dyplomów osób, które zdobyły niezbędne kwalifikacje przed datą wejścia w życie rozporządzenia.

4.19 Należy ustanowić wspólny system kar obowiązujący we wszystkich państwach członkowskich w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

4.20 Komitet uważa, że co dwa lata Komisja powinna sporządzać sprawozdanie na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego dla Parlamentu i Rady na podstawie sprawozdań krajowych.

Bruksela, 16 stycznia 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS