

4.11 Siinä yhteydessä, kun jäsenvaltiot luovat tehokkaan eläinlääkinnällisen rajatarkastuksen, on tehtävä kokonaisarvio epidemioiden synnyn konkreettisista riskeistä ja niiden mahdollisista seurauksista. Valvontaan on samoin sisällytettävä rajoilla tehtäviä pistokokeita, jotta vähennetään laittoman kaupan houkuttelevuutta. Niin ikään on tarkoituksenmukaista lisätä eläinlääkintä- ja tulliviranomaisten yhteistoimintaa sekä joustavoittaa rajatarkastusmenettelyjä soveltamalla entistä riskikeskeisempää lähestymistapaa, jotta uudet riskitilanteet voidaan nopeasti huomioida.

4.12 Rokotuksia on käytettävä muun muassa väestön hyväksynnän vuoksi epidemioiden torjumiseen, mikäli niistä on hyötyä terveiden eläinten lopettamisen korvaavana tai sitä täydentävänä vaihtoehtona. Kuten komissio toteaa, rokotukset on tehtävä konkreettisen tilanteen sanelemin ehdoin, ja niiden

on perustuttava hyväksyttyihin periaatteisiin ja tekijöihin. Tällaisia ovat mm. rokotteiden saatavuus ja teho, luotettavat testit, kansainvälinen ohjeistus ja mahdolliset kaupan esteet, hintatehokkuus sekä rokotteiden käyttöön liittyvät mahdolliset riskitekijät. Samoin tarvitaan tutkimus- ja kehittämistyön lisäämistä.

Tiede ym.

4.13 Tiede, innovaatio ja tutkimus ovat ratkaisevia, jotta strategian päämäärät saavutettaisiin. Edellytyksenä on, että tutkimusta sovelletaan tuotannossa, neuvonnassa ja valvonnassa, ja niin siihen onkin sisällytettävä tietämyksen siirto. Sama koskee myös komission esittämää tutkimuksen toimintaohjelmaa.

Bryssel 16. tammikuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean Lausunto aiheesta Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettävistä edellytyksistä koskevista yhteisistä säännöistä

KOM(2007) 263 lopullinen — 2007/0098 COD

(2008/C 151/06)

Neuvosto päätti 16. heinäkuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettävistä edellytyksistä koskevista yhteisistä säännöistä

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 18. joulukuuta 2007. Esittelijä oli Rafael **Barbadillo López**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 16.–17. tammikuuta 2008 pitämässään 441. täysistunnossa (tammikuun 16. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon yksimielisesti.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Komitea on tyytyväinen siihen, että komissio on päättänyt säännellä asetuksella maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä ja estää näin poikkeamat jäsenvaltioiden saatessa säädöksiä osaksi kansallista lainsäädäntöään. Asetuksen hyväksyminen merkitsee, että direktiivi 96/26/EY kumotaan.

1.2 ETSK suhtautuu myönteisesti tarkasteltavana olevaan ehdotukseen, koska sillä yhdenmukaistetaan ammattiin ja maantieliikenteen markkinoille pääsyä koskevat säännöt sekä tavara- että henkilöliikenteen osalta ja edistetään osaltaan Lissabonin strategian tavoitteiden saavuttamista aiempaa selkeämmillä, yksinkertaisemmilla ja helpommin valvottavilla säännöillä. Näin luodaan tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet.

1.3 Uusi asetus, jolla nykyaikaistetaan maanteiden liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä ottamalla käyttöön sähköiset rekisterit, on osa toimintaohjelmaa hallinnollisten rasitteiden keventämiseksi Euroopan unionissa.

1.4 Asetuksella otetaan käyttöön ”liikenteestä vastaavan henkilön” käsite. Sillä tarkoitetaan henkilöä, joka johtaa tosiasialisesti ja pysyvästi yritystä ja jolta vaaditaan korkeampaa koulutustasoa. Lisäksi liikenteestä vastaavan henkilön ja yrityksen suhteita koskevat aiempaa tiukemmat säännökset. ETSK toivoo, että pätevyysasiakirjoilla käytävä ”kauppa” saataisiin estettyä tapauksissa, joissa yrityksen omistajana on luonnollinen henkilö, jolta puuttuu pätevyuden osoittava asiakirja.

1.5 Komitea pitää välttämättömänä, että asetukseen sisällytetään luettelo rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista sekä vähäisempien rikkomusten esiintymistiheydestä, joka johtaa liikenteestä vastaavalta henkilöltä vaadittavan hyvän maineen menettämiseen, kun rikkomisia tehdään hänen johtamansa kuljetustoiminnan aikana.

1.6 ETSK kehottaa selkiyttämään ehdotetun asetuksen 5 artiklan c alakohdassa edellytetyn varikon ominaisuuksia pienten ja keskisuurten yritysten osalta.

1.7 Komitea kiinnittää huomiota vaatimukseen, jonka mukaan yrityksellä on oltava käytössään ajoneuvoja varten riittävä määrä pysäköintipaikkoja pystyäkseen todistamaan, että se on sijoittautunut pysyvästi tiettyyn jäsenvaltioon, sillä tämä saattaa olla erittäin raskas vaatimus varsinkin pienille ja keskisuurille yrityksille. Komitea kehottaa paikallisviranomaisia huolehtimaan siitä, että käytettävissä on riittävästi pysäköintipaikkoja ja/tai siitä, että yritykset tekevät yhteistyötä yhteisten pysäköintialueiden hallinnoinnissa.

1.8 ETSK katsoo, että yksityisyrityksiä varten tulisi luoda järjestelmä, jonka avulla he voivat osoittaa vakavaraisuutensa joutumatta turvautumaan pankkitakauksen vaihtoehtoon, sillä se merkitsisi korkeita kustannuksia yrityksille, jotka eivät ole velvollisia pitämään yksinkertaistettua kirjanpitoa asianomaisissa jäsenvaltioissa.

1.9 Komitea pitää myönteisenä 140 tunnin pakollista koulutusta ennen ammattipätevyyttä osoittavan kokeen suorittamista sekä sitä, että jäsenvaltiot hyväksyvät koulutuskeskukset, millä parannetaan liikenteestä vastaavien henkilöiden pätevyyttä.

1.10 ETSK kehottaa komissiota ottamaan käyttöön kaikille jäsenvaltioille yhteisen seuraamusjärjestelmän, jota sovelletaan asetuksen säännösten rikkomiseen.

1.11 ETSK on tyytyväinen siihen, että kuljetusliikkeistä laaditaan kansalliset sähköiset rekisterit, jotka on liitetty toisiinsa ja joilla tehostetaan hallinnollista yhteistyötä sekä useissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten valvontaa.

2. Johdanto

2.1 Ehdotetulla asetuksella pyritään nykyaikaistamaan maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevia voimassa olevia sääntöjä, jotta voitaisiin varmistaa niiden yhdenmukaisempi ja tehokkaampi soveltaminen annettaessa lupa ammatin harjoittamiseen. Tämä tehdään vahvistamalla hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset.

2.2 Liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskeva nykyinen säännöstö sisältyy 29. huhtikuuta 1996 annettuun neuvoston direktiiviin 96/26/EY. Siinä vahvistetaan hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset, jotka yritysten on vähintään täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia eli voidakseen kuljettaa tavaroita tai matkustajia sekä kansallisessa että kansanvälisessä liikenteessä. Direktiivin vaatimukset ovat ainoat yhteiset vaatimukset, jotka yritysten on täytettävä voidakseen harjoittaa toimintaansa ennen kaikkea yhteisön maantieliikenne-markkinoilla. Lisäksi direktiivissä säädetään tiettyjen luvan

saamiseksi vaadittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta.

2.3 Direktiiviä sovelletaan kuitenkin hyvin eri tavoin eri jäsenvaltioissa. Direktiivin kirjava soveltaminen aiheuttaa häiriöitä maantieliikenteen sisämarkkinoiden toiminnassa ja haittaa tasapuolista kilpailua. Tämän vuoksi ehdotetaan, että muutoksesta säädetään asetuksella.

2.4 Ehdotettuun asetukseen sisällytetyt merkittävimmät uudistukset ovat seuraavat:

2.4.1 Ammatillisen pätevyytensä yrityksen käyttöön tarjoaviin henkilöihin sovelletaan käsitettä "liikenteestä vastaava henkilö". Kyseisen henkilön on oltava sellainen, joka jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtaa maantiekuljetusyritysten kuljetustoimintaa. Liikenteestä vastaavat henkilöt on nimettävä selkeästi ja heidän henkilöllisyytensä on ilmoitettava toimivaltaisille viranomaisille. Liikenteestä vastaavan henkilön ja yrityksen suhteita koskevat näin ollen aiempaa tiukemmat säännökset. Ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi on suoritettava vähintään 140 tunnin pakollinen koulutus ennen koetta, johon kaikkien liikenteestä vastaavan henkilön tehtävään pyrkivien on osallistuttava. Lisäksi koulutus- ja koekeskuksia koskee pakollinen hyväksyntä.

2.4.2 Asetuksen mukaan sijoittautumisjäsenvaltion on valvottava, että yritys täyttää jatkuvasti tarkasteltavana olevassa asetuksessa säädetyt edellytykset. Tästä syystä vaaditaan, että yrityksillä on oltava pysyvä ja tosiasiallinen toimipaikka kyseisessä jäsenvaltiossa.

2.4.3 Asetuksella luodaan uusia vertailukelpoisia taloudellisia indikaattoreita, joilla voidaan mitata yrityksen vakavaraisuutta ja jotka lasketaan tilinpäätöksen pohjalta. Indikaattorit perustuvat kaavaan, joka antaa yritykselle mahdollisuuden täyttää lyhytaikaiset velvoitteensa ja jolla korvataan nykyinen, pääomaan ja vararahastoon pohjautuva menetelmä. Yrityksillä on lisäksi halutessaan mahdollisuus osoittaa vakavaraisuutensa pankkitakauksella.

2.4.4 Viranomaisten velvollisuutena on tarkastaa, että hyvää mainetta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat velvollisuudet täytetään, ja antaa liikenteenharjoittajalle varoitus niihin liittyvistä puutteista. Mikäli havaittua puutetta ei korjata, viranomaiset määräävät hallinnollisia seuraamuksia, jotka ulottuvat kuljetusluvan peruuttamisesta aina liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden mitätointiin.

2.4.5 Yritysten sijoittautumisvapauden helpottamiseksi sijoittautumisjäsenvaltion on hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi yhteisen mallin mukainen todistus, joka on myönnetty asetuksessa säädettyjen yhteisön säännösten mukaisesti.

2.4.6 Asetuksella pyritään varmistamaan entistä organisoidumpi hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden kesken useissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten valvonnan tehostamiseksi. Tätä varten otetaan käyttöön yhteenliitetyt sähköiset rekisterit, joilla helpotetaan jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa. Jotta jäsenvaltioiden välinen tiedonvaihto olisi tehokasta, ehdotetussa asetuksessa säädetään kansallisten yhteyspisteiden nimeämisestä ja tiettyjen määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevien yhteisön menettelyiden määrittelemisestä.

2.4.7 Komissio valtuutetaan laatimaan luettelo sellaisten rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, joiden vuoksi maanteiden liikenteenharjoittaja menettää vaaditun hyvän maineen, mukauttamaan tekniikan kehitykseen liite, joka koskee tietoja, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon ammatillisen pätevyyden tunnustamisessa, ja liite, jossa esitetään ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen malli. Edelleen komissio valtuutetaan laatimaan luettelo enimmäisrikkomisista, jotka johtavat ammatin harjoittamista koskevan luvan määräaikaiseen tai pysyvään peruuttamiseen tai ammatin harjoittamiseen sopimattomaksi julistamiseen. Toimenpiteistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 1 kohdassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Yleistä

3.1 Ehdotettu asetus auttaa osaltaan saavuttamaan Lissabonin strategian tavoitteet, sillä se luo alalle tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet ja lisää sen avoimuutta maantiekuljetusten asiakkaiden kannalta. Kun otetaan huomioon maantiekuljetusten hallitseva asema teollisuuden tuotanto- ja jakelujärjestelmissä sekä henkilöiden liikkuvuudessa, asetus vahvistaa EU:n kilpailukykyä.

3.2 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio noudattaa sitoumustaan, jonka se antoi lainsäädännön parantamista koskevassa ohjelmassa, jolla pyritään ajantasaistamaan ja yksinkertaistamaan yhteisön säännöstöä. Tavoitteena on tehdä säännösten soveltamisesta entistä yhdenmukaisempaa, yksinkertaisempaa, helpommin valvottavaa ja tehokkaampaa.

3.3 Uusi asetus, jolla otetaan käyttöön sähköiset rekisterit, niveltyy osaksi hallinnollisen rasituksen keventämiseen Euroopan unionissa tähtäävän toimintaohjelman filosofiaa.

3.4 Komitea pitää mielenkiintoisena sitä, että komissio on päättänyt säännellä maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä asetuksella direktiivin sijasta, mikä merkitsee sitä, että asetuksen sisältö on jäsenvaltioiden sovellettavissa sellaisenaan. Samalla vältetään antamasta jäsenvaltioille liian suurta harkintavaltaa.

3.5 Ehdotetussa asetuksessa otetaan käyttöön ainutlaatuinen ja yleisluonteinen ”maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin” käsite, joka kattaa sekä maanteiden henkilöliikenteen että maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatin.

3.6 Ammattiin pääsy liittyy keskeisesti ”liikenteestä vastaavan henkilön” uuteen käsitteeseen. Kyseessä on henkilö, jolla on ollut aiemmin pätevyys johtaa yritystä ja joka on tarjonnut ammatillista pätevyyttään osoittavan todistuksensa luvan saaneen yrityksen käyttöön. Näin liikenteestä vastaavan henkilön ja yrityksen suhteita koskevat aiempaa tiukemmat säännökset.

3.7 Komitea pitää välttämättömänä selkiyttää eräitä liikenteestä vastaavan henkilön käsitteeseen liittyviä epäjohtomukaisuuksia, jotka koskevat henkilön toiminnan tarkoitusta sekä mahdollisuutta tarjota ammatillinen pätevyys samanaikaisesti useamman kuin yhden yrityksen käyttöön, jotta voitaisiin estää pätevyystodistuksilla nykyään käytävä ”kauppa”. Tulevaisuuden kannalta olisi tarkoituksenmukaista lisätä itsenäisille yrittäjille annettavaa koulutustukea heidän ammattiin pääsyään silmällä pitäen. Tällä tavoin parannettaisiin ammattitaitoa ja lisättäisiin liikkeenjohdon itsenäisyyttä.

3.8 ETSK katsoo, että komission tulisi sisällyttää varsinaiseen asetukseen selkeä ja yhdenmukainen luettelo rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista sekä esiintymistiheydestä, ja tietyn tiheyden ylittyttyä toistuvat vähäisemmät rikkomiset johtavat liikenteestä vastaavan henkilön ja sen seurauksena itse yritysten hyvän maineen menettämiseen.

3.9 ETSK pitää tarkoituksenmukaisena asettaa pakollinen läsnäolo kursilla ennakoedellytykseksi ammatillista pätevyyttä osoittavaan kokeeseen osallistumiselle, jotta varmistettaisiin hakijoiden korkeampi koulutustaso. Komitea kannattaa myös koulutuskeskusten pakollista hyväksyntää.

4. Erityistä

4.1 ETSK suhtautuu myönteisesti liikenteestä vastaavan henkilön tehtävän käyttöön ottamiseen. Käsitettä sovelletaan henkilöihin, jotka ovat aiemmin antaneet ammattipätevyytensä sellaisten yritysten käyttöön, jotka ovat saaneet luvan toimia liikenteenharjoittajina.

4.2 Komitea pyytää komissiota täsmentämään, onko olemassa yksi ainut ”lupa harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia” vai onko yksinkertaisesti kyse asetuksessa käytetystä määritelmästä, jolloin pätevyystodistuksia on siis kaksi, henkilö- ja tavaraliikenteelle erikseen.

4.3 Komitea pitää asianmukaisena, että asetusta sovelletaan kaikkiin yhteisöön sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, sekä kaikkiin sellaisiin yrityksiin, jotka haluavat harjoittaa kyseistä toimintaa.

4.4 Komitea kiinnittää huomiota siihen, että asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle — tämä seikka kuului aiemmin jäsenvaltion vastuulle — on jätetty yritykset, jotka harjoittavat ainoastaan tiettyä ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä, joille maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen ei ole pääasiallista toimintaa ja joiden käyttämiä ajoneuvoja kuljettavat niiden omat työntekijät. Maantiekuljetuksia koskevien sääntöjen ja vastaavien palveluiden organisoimisen tuntemus on kuitenkin toiminnan asianmukaisen sujumisen kannalta välttämätöntä.

4.5 Asetukseen tulisi sisällyttää maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiselle jo mainittujen edellytysten lisäksi myös vaatimus siitä, että yritysten on oltava tosiasiallisesti ja pysyvästi sijoittautuneita johonkin jäsenvaltioon, jotta vältettäisiin ”postilokeroyritykset”.

4.6 Se, että asetus ei estä jäsenvaltioita asettamasta hyvämainisuusvaatimukseen liittyviä edellytyksiä koskevaan 6 artiklaan lisäedellytyksiä, jotka yritysten on täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia, ei vaikuta olevan erityisen hyvin sopusuonnissa yhdenmukaistamispyrkimyksen kanssa.

4.7 ETSK kehottaa komissiota täsmentämään, kuinka liikenteestä vastaavan henkilön tulee tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen kuljetustoimintaa samalla kun sallitaan, että hän voi johtaa enintään neljää yritystä, joissa ajoneuvoja on yhteensä enintään kaksitoista. Tällä tavoin tuskin onnistutaan poistamaan pätevyystodistusten ”kauppaan” liittyvää nykyistä käytäntöä.

4.8 ETSK pitää parhaimpana lähestymistapana sitä, että asetukseen sisällytetään luettelo rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista sekä esiintymistiheydestä, ja tietyn tiheyden ylittyttyä toistuvat vähäisemmät rikkomiset johtavat liikenteestä vastaavalta henkilöltä vaaditun hyvän maineen menettämiseen. Kyseisten näkökohtien säätämistä ei tulisi jättää myöhempään vaiheeseen.

4.9 Komitea kannattaa sitä, että yrityksen on oltava tosiasiallisesti ja pysyvästi sijoittautunut sen jäsenvaltion alueelle, joka antaa sille luvan ammatin harjoittamiseen, kuten säädetään 5 artiklan a alakohdassa. Sen mukaan yrityksellä on oltava kyseessä jäsenvaltiossa sijaitseva toimipaikka, jossa sillä on toimitilat, joissa se säilyttää yrityksen asiakirjoja. Komitea kiinnittää kuitenkin huomiota vaatimukseen, jonka mukaan yrityksillä on oltava riittävä määrä pysäköintipaikkoja yrityksen ajoneuvoja varten. Kyseessä on erityisen raskas vaatimus pienten ja keski-suurten yritysten kannalta. Paikallisviranomaiset voisivat ratkaista ongelman huolehtimalla siitä, että riittävä määrä pysäköintipaikkoja on käytettävissä ja/tai siitä, että yritykset hallinnoivat yhteistyössä yhteisiä pysäköintialueita.

4.10 ETSK havaitsee tiettyä ristiriitaa siinä, että yhtäältä asetuksessa säädetään, että jäsenvaltiot päättävät yrityksen hyvää mainetta koskevista edellytyksistä, ja toisaalta siinä todetaan, että jäsenvaltiot päättävät, että yritys täyttää kyseiset edellytykset, jos se noudattaa tiettyjä asetuksessa mainittuja vaatimuksia.

4.11 ETSK ei kykene ymmärtämään, miksi vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen täyttymisen edellytyksenä on, että yritys pystyy jatkuvasti vastaamaan todellisista ja mahdollisista velvoitteistaan tilikauden aikana. Komitea pitää soveltuvampana aiempaa, pääomaan ja vararahastoon perustuvaa vaatimusta. Nyt vaatimus on tarkoitus muuttaa koskemaan vaihto- ja rahoitusomaisuutta ja *quick ratio* -suhdetta, jonka on oltava 31. joulukuuta vähintään 80 prosenttia.

4.12 ETSK katsoo, että yksityisyrittäjiä varten tulisi luoda järjestelmä, jonka avulla he voivat osoittaa vakavaraisuutensa joutumatta turvautumaan pankkitakauksen vaihtoehtoon, sillä se merkitsisi korkeita kustannuksia yrityksille, jotka eivät ole velvollisia pitämään yksinkertaistettua kirjanpitoa asianomaisissa jäsenvaltioissa.

4.13 Vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen tarkoituksena tulee joka tapauksessa olla, että toimintaansa luvan saaneet yritykset tarjoavat tietyt takeet markkinoille, mutta sillä ei ole

tarkoitus antaa takeita tavaroiden ja palveluiden toimittajille ja velkojille, sillä tällöin vääristyisi kaikelle yritystoiminnalle ominaisen riskin käsite.

4.14 Komitea kannattaa uutta vaatimusta 140 tunnin pakollisesta koulutuksesta ennen ammatillista pätevyyttä osoittavan kokeen suorittamista sekä sitä, että jäsenvaltiot hyväksyvät laitokset, joilla on valmiudet antaa koulutusta, sillä näin lisätään alan yrittäjien koulutustasoa.

4.15 ETSK pitää liian pitkänä aikavälinä sitä, että toimivaltaiset viranomaiset tarkastavat viiden vuoden välein (aiemmin vähintään joka viides vuosi), että yritykset täyttävät edelleen kaikki ammattiin pääsyn vaatimukset. Se suhtautuu kuitenkin myönteisesti siihen, että tavanomaisia tarkastuksia täydennetään tarkastuksilla, jotka kohdennetaan riskiyrityksiksi luokiteltuihin yrityksiin.

4.16 Kun on olemassa vaara, ettei yritys enää täytä jotakin ammattiin pääsyn vaatimuksista, vaikuttaa asianmukaiselta myöntää määräaika, jotta yritys voisi korjata tilanteensa yleisen, kuuden kuukauden määräajan kuluessa (aiemmin yksi vuosi).

4.17 Komitea on tyytyväinen siihen, että kukin jäsenvaltio luo kansallisen sähköisen rekisterin maantiekuljetusyrityksistä ja että ryhdytään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta rekisterit voidaan liittää yhteen yhteisön tasolla viimeistään 31. joulukuuta 2010. Myös jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön sääntely on kannatettavaa. Komitea kannattaa lisäksi ehdotusta säännellä niiden henkilötietojen suojaa, jotka kirjataan rekisteriin tai joita aiotaan luovuttaa sivullisille.

4.18 Komitea pitää tarkoituksenmukaisena, että otetaan käyttöön asiakirjojen tunnustamisjärjestelmä niitä henkilöitä varten, jotka ovat hankkineet pätevyyden ennen tarkasteltavana olevan asetuksen voimaantulopäivää.

4.19 On otettava käyttöön kaikille jäsenvaltioille yhteinen seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan asetuksen säännösten rikkomiseen. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

4.20 Komitea panee kiinnostuneena merkille, että komissio laatii kansallisten kertomusten pohjalta joka toinen vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisesta.

Bryssel 16. tammikuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS