



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 19.7.2011
SEK(2011) 947 lõplik

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJU HINDAMISE KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

ETTEPANEK: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006

{KOM(2011) 451 lõplik}
{SEK(2011) 948 lõplik}

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJU HINDAMISE KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

ETTEPANEK: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006

Käesolev dokument sisaldab mõju hindamise kommenteeritud kokkuvõtet, mis käsitleb sõidumeeriku süsteemi tõhususe ja tulemuslikkuse suurendamise meetmeid ja mis lisatakse nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 järgmisele läbivaadatud versioonile.

1. PROBLEEMI KIRJELDUS

- (1) Euroopa Liit (EL) on alates 1969. aastast sätestanud autovedusid käsitlevaid sotsiaalõigusnorme, et edendada liiklusohutust ja juhtide töötingimusi ning tagada veoettevõtjatevaheline aus konkurents. Määrusega (EÜ) nr 561/2006¹ on kehtestatud juhtidele maksimaalsed ööpäevased ja iganädalased sõiduajad ning minimaalsed ööpäevased ja iganädalased puhkeperioodid. EL on välja töötanud ulatusliku poliitika autovedusid käsitlevatele sotsiaalõigusnormidele vastavuse kontrollimiseks direktiivi 2006/22/EÜ² ja nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85³ (edaspidi „sõidumeerikute määrus”) kaudu.
- (2) Sõidumeerikute määrusega on kehtestatud tehnilised standardid ning eeskirjad sõidumeerikute kasutamiseks, tüübikinnituseks, paigaldamiseks ja kontrolliks. Seega loob see õiguslikud kohustused tootjatele, ametiasutustele, veoettevõtjatele ja juhtidele. Praegu kasutatakse kaht tüüpi sõidumeerikuid. Lisaks digitaalsetele sõidumeerikutele, mida kasutatakse pärast 2006. aasta 1. maid registreeritud sõidukites, kasutatakse vanemates sõidukites veel siiani ka analoogsõidumeerikuid, mis on olnud kasutusel alates 1985. aastast.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1–13).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (EÜT L 102, 11.3.2006, lk 35–43).

³ Komisjoni määrus (EL) nr 1266/2009, 16. detsember 2009, millega kohandatakse kümnendat korda tehnika arenguga nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (ELT L 339, 22.12.2009, lk 3–23).

- (3) Peetud konsultatsioonide ja koostatud eksperdi hinnangute põhjal⁴ on komisjon tuvastanud kaks põhiprobleemi, millega tuleb tegeleda ELi tasandil.
- Vastavalt olemasolevatele andmetele rikub märkimisväärne osa kontrollitud sõidukitest sotsiaalõigusnorme. Umbes üks neljandik neist rikub just sõidumeerikutega seotud eeskirju. Keskmiselt rikub mis tahes ajahetkel ELi sõidumeerikutealaseid eeskirju umbes 45 000 sõidukit. Minimaalsete puhkeperioodide kohustuse järjekindel eiramine ja sellest tulenev juhi väsimus suurendab hinnanguliselt õnnetuste ühiskondlikku maksumust ligi 2,8 miljardi euro võrra. Samuti annab see seaduserikkujatele põhjendamatu konkurentsieelise, sel on negatiivne mõju siseturu toimimisele ja see tekitab juhtidele tõsisid terviseprobleeme.
 - Viisi, kuidas (digitaalne) sõidumeerik hõlbustab juhtide tööd ja toetab transpordi tõhusust, on võimalik veelgi parandada. Kuigi digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtmine on juba praegu oluliselt vähendanud eri sidusrühmade halduskoormust, on nõuete täitmise kulud (hinnanguliselt ligikaudu 2,7 miljardit eurot) ikka veel liiga kõrged.
- (4) Need kaks probleemi tulenevad sõidumeerikute süsteemi üldisest haavatavusest pettuste suhtes, kontrollide vähesest tõhususest, sanktsioonide ebapiisavast hoiatavast mõjust ning sellest, et sõidumeerikud ei ole piisavalt optimeeritud. Nende kolme põhjusega seotud probleemset valdkonnad on nimetatud allpool tabelis 1. .
- (5) Kuigi tuvastatud probleemid puudutavad peamiselt raskeveokite juhte ja sõidumeerikuid kasutavaid ettevõtteid, mõjutavad need ka liikmesriike ja nende kontrolliasutusi, sõidumeerikute tootjaid ja teisi teede kasutajaid.

Tabel 1. Kokkuvõtlik tabel põhjustest ja probleemsetest valdkondadest

⁴ See hõlmab konsulteerimist määratud komitees liikmesriikide ja sidusrühmadega (kaasa arvatud nii kontrollorganisatsioonide, politseiasutuste kui ka tootjatega), SMART projekti, Teadusuuringute Ühiskeskuse aruannet, avalikku arutelu sidusrühmadega 2009. aasta detsembrist kuni 2010. aasta märtsini, konsulteerimist autovedude sektorisisesse sotsiaalse dialoogi komiteega ja sõltumatut eksperdiaruannet, mille on kinnitanud asjakohaste organisatsioonide ekspertide rühm.

<i>Tuvastatud põhjused</i>	<i>Probleemsed valdkonnad</i>
1. põhjus: sõidumeerikute haavatavus	Plommid ei tööta sõidumeerikute manipuleerimise näitajana korrektselt
	Krüpteerimistehnoloogia haavatavus
	Juhikaartide väärkasutamine
	Petturlikud või hooletud töökojad
2. põhjus: kontrollide vähene tõhusus ja sanktsioonide ebapiisav hoiatav mõju	Kontrolle teostavate ametiisikute ühtlustamata väljaõpe
	Kontrolle teostavatele ametiisikutele kättesaadavate digitaalsete sõidumeerikute andmete ulatus
	Sanktsioonipoliitika
3. põhjus: sõidumeerikute kasutamine ei ole piisavalt optimeeritud	Sõidumeerikute määruse ebapiisavad sätted
	Digitaalse sõidumeeriku tehnilised piirangud
	Sõidumeerik ei hõlbusta piisavalt juhtide tööd

2. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

- (6) Käesolevas mõjuhinnangus käsitletakse meetmeid sõidumeerikute tõhususe ja tulemuslikkuse suurendamiseks, et tagada eespool nimetatud sotsiaalõigusnormide järgimine. Selles uuritakse ja analüüsitakse võimalusi määruse (EMÜ) nr 3821/85, mis põhineb EMÜ asutamislepingu artiklil 71 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 91), muutmiseks. Kõnealuse määruse vastuvõtmisega loodi ELi jaoks lisandväärtus, mida tõendavad argumendid kehtivad siiani.
- (7) Need argumendid rajanevad pidevalt kasvaval olukorral, kus autoveod on ELis olemuselt riikidevahelised. See tuleneb piiriülese kaubanduse suurenemisest ja majanduslikust kasvust, mida on osaliselt soodustanud ELi laienemine ja Euroopa autoveodude sektori liberaliseerimine. Sotsiaalõigusnormid on ühtlustatud ELi tasandil ning nendele õigusaktidele vastavuse kontrollimiseks peavad sõidumeerikud olema koostalitlusvõimelised eri liikmesriikide vahel. ELi autokaubaveo üha riikidevahelisemaks muutumise ja sotsiaalõigusnormide ühtlustatud laadi tõttu ei ole mõttekas pöörduda tagasi sõidumeerikute reguleerimise juurde riiklikul tasandil, eelkõige seetõttu, et seda tüüpi reguleerimine on viimased 25 aastat toimunud ELi tasandil.
- (8) Sanktsioonidega seoses näitas komisjoni aruanne karistuste kohta⁵ erinevusi liikmesriikides sõidumeerikute määruse rikkumise eest rakendatud sanktsioonides. Sõidumeerikute andmete võltsimine kuulub ELi õigusaktide järgi kaubandusliku

⁵ KOM(2009) 225.

autoveo eeskirjade pikas rikkumiste loetelus⁶ juba „kõige raskemate rikkumiste” kategooriasse. Liikmesriikide rakendatud sanktsioonide minimaalset hoiatavat mõju ühtlustamata ei vii selline klassifikatsioon tingimata eeskirjade range järgimiseni, kuna ettevõtted reageerivad tegelikele sanktsioonidele, mitte rikkumiste klassifikatsioonile.

3. ELI ALGATUSE EESMÄRGID

- (9) Autovedude sotsiaalõigusnormide (sõiduaegade ja puhkeperioodide eeskirjade) peamised eesmärgid on edendada liiklusohutust ja juhtide töötingimusi ning tagada veoettevõtjatevaheline aus konkurents. Seepärast on autovedude sotsiaalõigusnormid Euroopa Liidu ühise veonduspoliitika oluline osa selliste lepingu eesmärkide saavutamiseks nagu transpordi ohutuse edendamine (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c⁷), sotsiaalne progress (Euroopa Liidu lepingu artikli 3 lõige 3⁸) ja siseturu rajamine (Euroopa Liidu lepingu artikli 3 lõige 3). Sõidumeerikute määrus on peamine vahend autovedude sotsiaalõigusnormidele vastavuse jälgimiseks ja jõustamiseks ning käesoleva mõjuhinnangu juurde kuuluvate ettepanekute üldine eesmärk hõlmab eespool nimetatud lepingu eesmärkide toetamist.
- (10) Samal ajal kavatseb komisjon ka toetada teatistes „Parem õiguslik reguleerimine majanduskasvu edendamiseks ja töökohtade loomiseks”⁹ ja õiguskeskkonna lihtsustamise strateegias¹⁰ sätestatud eesmärke. Ettepanekud peaksid toetama ka Euroopa 2020. aasta juhtalgatuses „Üleilmastumise ajastu terviklik tööstuspoliitika”¹¹ sätestatud eesmärki vähendada ettevõtjate halduskoormust ja parandada ettevõtlusalaste õigusaktide kvaliteeti.
- (11) Selle üldise eesmärgi saab ümber sõnastada järgmisteks konkreetseks eesmärkideks: esiteks suurendada sõidumeerikute usaldusväärsust, teiseks suurendada autovedude sotsiaalõigusnormidele vastavuse kontrollide tõhusust ja kolmandaks vähendada sõidumeerikute kasutamise kulusid, osaliselt nende kasutamiseks seotud halduskulude vähendamise kaudu.
- (12) Osa autovedusid puudutavatest andmetest kogutakse ELi tasandil ja neid saab kasutada jälgimaks kavandatava määruuse mõju eespool nimetatud konkreetsetele eesmärkidele¹². Kõnealusel kontekstis valiti järgmised tegevuseesmärgid nende kasulikkuse tõttu konkreetsete eesmärkide saavutamise taseme hindamisel:

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveoettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 12.11.2009, lk 51–71).

⁷ Euroopa Liidu toimimise leping.

⁸ Euroopa Liidu leping.

⁹ Komisjoni teatis „Parem õiguslik reguleerimine majanduskasvu edendamiseks ja töökohtade loomiseks Euroopa Liidus”, KOM(2005) 97 (lõplik).

¹⁰ Komisjoni teatis „Ühenduse Lissaboni kava rakendamine: õiguskeskkonna lihtsustamise strateegia”, KOM(2005) 535 (lõplik).

¹¹ Komisjoni teatis „Üleilmastumise ajastu terviklik tööstuspoliitika: jätkusuutlikkus ja konkurentsivõime keskele kohale”, KOM(2010) 614.

¹² Vt eelkõige Eurostati statistika ja ELi energeetika ja transport arvudes.

- kõrvaldada sõidumeerikualaste eeskirjade „kõige raskemad rikkumised”¹³ 2020. aastaks (komisjon teostab järelevalvet liikmesriikide kaks korda aastas esitatud tulevaste aruannete põhjal);
- kahekordistada 2020. aastaks sotsiaalõigusnormide rikkumise avastamismäära teel kontrollitud sõiduki kohta 2008. aastaga võrreldes (komisjon teostab järelevalvet liikmesriikide kaks korda aastas esitatud tulevaste aruannete põhjal);
- vähendada digitaalsete sõidumeerikute kasutamisega seotud halduskulusid 2010. aastaga võrreldes 2020. aastaks 20 % võrra (Stoiberi rühma esitatud hinnangute ning algolukorra mõõtmist ja halduskulude vähendamist käsitleva ELi projekti¹⁴ põhjal).

4. POLIITIKAVALIKUD

- (13) Teemakohased arutelud sidusrühmadega ja eksperdihinnangud¹⁵ võimaldasid komisjonil määratleda laia valiku üksikuid meetmeid, mis võivad lahendada tuvastatud probleeme. Sellele järgnes võimalike meetmete eelhindamine.
- (14) Pärast seda on loodud poliitikapaketid, mis sisaldavad eesmärkide saavutamiseks elujõulisi poliitilisi valikuvõimalusi. Poliitikapakettide loomine oli vajalik, kuna turvalisuse eesmärgil sõltub süsteemi usaldusväärsus mitmete selle osade turvalisusest ning kuna vaja oli erinevaid seadusandlikke menetlusi (komitoloogia vs. kaasotsustamine). Poliitikapakettide lühikirjeldus on alljärgnev.
- Poliitikapakett 1 (PP1) on tehniline pakett, mille eesmärk on parandada praeguse sõidumeeriku tööd.
 - Poliitikapakett 2 (PP2) on samuti tehniliste meetmete pakett, kuid selle eesmärk on laiendada digitaalse sõidumeeriku võimalusi ja saavutada uut tüüpi digitaalne sõidumeerik.
 - Poliitikapaketti 3 (PP3) kuuluvad mittetehnilised meetmed lisaks PP1-s esitatud meetmetele.
 - Poliitikapakett 4 (PP4) on kombinatsioon tehnilistest ja süsteemi parandamise meetmetest (PP2 + PP3).
- (15) Tabelis 2 on antud ülevaade poliitikapaketti kuuluvatest meetmetest.

¹³ Kõige raskemad rikkumised on määratletud määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas: „2. Tahhograafi ja/või kiiruspiiriku puudumine või sellise pettust võimaldava seadme kasutamine, millega on võimalik muuta sõidumeeriku ja/või kiiruspiiriku andmeid, või salvestuslehtede või tahhograafilt ja/või juhikaardilt allalaetavate andmete võltsimine. (...) 6. Juhi poolt juhikaardi kasutamine, mis on võltsitud, mis ei ole tema oma või mis on saadud valeandmete ja/või võltsitud dokumentide alusel.”

¹⁴ Cap Gemini, algolukorra mõõtmist ja halduskulude vähendamist käsitlev ELi projekt, 2009.

¹⁵ *Ibid.*, 4. joonealune märkus.

Tabel 2. Poliitikapakettide üksikasjalik sisu

	<i>Poliitikapakett 1 (PP1)</i>	<i>Poliitikapakett 2 (PP2)</i>	<i>Poliitikapakett 3 (PP3)</i>	<i>Poliitikapakett 4 (PP4)</i>
<i>Õigusakt(id)</i>	Tehniliste nõuete kohandamise tegevuskava	Tehniliste nõuete kohandamise tegevuskava Määruse 3821/85 läbivaatamine uute funktsionaalsete nõuete lisamiseks	Määruse 3821/85 läbivaatamine ainult uute eeskirjade lisamiseks sõidumeerikute kasutamise ja kontrollimise kohta	Tehniliste nõuete kohandamise tegevuskava Määruse 3821/85 läbivaatamine
<i>Poliitikapakettide sisu</i>	Krüpteerimistehnoloogia Plommid Liides kasutajatega	PP1 + Sõidumeeriku funktsioonid (automaatne ja manuaalne registreerimine) Traadita side teeäärseteks kontrollideks Liides teiste intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega	PP1 + Töökojad Juhikaardid Sanktsioonid Kontrolliametnike koolitamine Kasutuseeskirjad	PP2 + PP3

5. MÕJUANALÜÜS

- (16) Tabelis 3 on esitatud kokkuvõtte hinnangulisest majanduslikust, sotsiaalsest ja keskkondlikust mõjust.

Tabel 3. Mõjude kokkuvõtlik tabel

Mõju

	<i>Poliitikapakett 1</i>	<i>Poliitikapakett 2</i>	<i>Poliitikapakett 3</i>	<i>Poliitikapakett 4</i>
<i>Sotsiaalõiguskorrekture vastavus</i>	Vähene ja hilinevad areng , mis on piiratud sõidumeerikutega seotudpettustega (1/4 kõigist sotsiaalõiguskorrekture rikkumistest)	PP1 mõju + suur potentsiaalne areng Suur ebakindlus tulemuste määra osas (eelarvet mõjutavad kompromissid)	PP1 mõju + suur potentsiaalne areng Suur ebakindlus tulemuste määra osas (eelarvet mõjutavad kompromissid)	PP1 mõju + suur potentsiaalne areng Vähem ebakindlust tulemuste osas kui PP2 ja PP3 puhul (eelarvet mõjutavad suured kompromissid)
<i>Majanduslik mõju</i>				
Siseturu ja konkurentsi toimimine	Vähene ja hilinevad areng , mis on piiratud sõidumeerikualaste pettustega (1/4 kõigist sotsiaalõiguskorrekture rikkumistest)		Sama hinnang kui sotsiaalõiguskorrekture vastavusele	
Konkurentsivõime	Positiivne sõidumeerikute tootjatele	Väga positiivne sõidumeerikute tootjatele	Positiivne sõidumeerikute tootjatele Ebakindel töökodadele Positiivne ettevõtjatele, kelle jaoks transport ei ole peamine tegevusala	Väga positiivne sõidumeerikute tootjatele Ebakindel töökodadele Positiivne ettevõtjatele, kelle jaoks transport ei ole peamine tegevusala
Halduskulud ja VKEd	Ebaoluline	-383,5 miljonit eurot	-142 miljonit eurot	-515,5 miljonit eurot
Mõju avaliku sektori asutuste eelarvele	Väike negatiivne mõju ELi tasandil	PP1 mõju + potentsiaalselt negatiivne (kuni 7 500 000 eurot) riiklikul tasandil, kuid sõltub liikmesriigi valikust	Potentsiaalselt negatiivne (kuni 7 500 000 eurot) riiklikul tasandil, kuid sõltub liikmesriigi valikust (kompromissid teiste	PP1 mõju + Potentsiaalselt suurim negatiivne riiklikul tasandil, kuid sõltub liikmesriigi valikust (kompromissid teiste

	(kompromissid teiste mõjudega)	mõjudega)	mõjudega)
		Sanktsioonide väike positiivne mõju	Sanktsioonide väike positiivne mõju
Sotsiaalne mõju			
Juhtide töötingimused, tervis ja eluviis	Positiivne, kuid hilineud mõju seadme suurenenud kasutajasõbralikkuse kaudu	Sama hinnang kui sotsiaalõigusnormidele vastavusele	
Liiklusohutus	Positiivne, kuid hilineud mõju lihtsama juurdepääsu kaudu sõitmise ajal	Sama hinnang kui sotsiaalõigusnormidele vastavusele	
Kuritegevus ja turvalisus	Väike mõju		Väike positiivne mõju tänu sobivamatele trahvidele
Põhiõigused	Mõju puudub		Marginaalne negatiivne mõju ettevõtlusvabadusele
Keskkonnamõju			
Mõju	Marginaalne positiivne		
piirkondadele	konkreetsetele	Kõigi meetmete suurem mõju kõrgepalgaliste ja suure füüsilisest isikust ettevõtjate osakaaluga liikmesriikide ettevõtjatele (EL 15). Suurem mõju liikmesriikidele, kus on suur transpordisektor või transpordiettevõtjate kõrge osakaal majanduses (Saksamaa, Poola, Hispaania, Holland, Rumeenia, Leedu, Tšehhi Vabariik)	
		Sobivate sanktsioonide suuremad mõjud liikmesriikides, kus sanktsioonid ei ole praegu tõsised	
Kolmandad riigid	Hilineud, kuid sarnased mõjud AETRI riikidele.		

6. POLIITIKAPAKETTIDE VÕRDLUS

- (17) Vastavalt tabelile 4 on leitud, et tõhususe seisukohast on PP4 kõige huviväärsem, kuna see pakub kõige suuremat potentsiaali kahe konkreetse eesmärgi saavutamiseks. Sidususe analüüs näitab, et PP4 puhul esinevad samas ka suurimad kompromissid ühelt poolt positiivse majandusliku ja sotsiaalse mõju ning teiselt poolt avaliku sektori asutuste eelarvele avalduva mõju vahel. Sidususe poolest on parim PP1. Lõpetuseks on PP4 vajaminevate investeeringute poolest kõige kulukam, samas kui PP1 rakendamine on kõige odavam ja lihtsam, kuna seda saab vastu võtta ilma tavapärase seadusandliku menetluseta.

Tabel 4. Poliitikapakettide võrdlus

	<i>Kaalutud tõhusus</i>	<i>Tõhusus</i>	<i>Sidusus</i>
<i>PP0</i>	-	-	-
<i>PP1</i>	Üsna madal	Kulud puuduvad	Kõrge
<i>PP2</i>	Keskmine	7,5 miljonit eurot	Kompromissid
<i>PP3</i>	Keskmine	39 miljonit eurot	Kompromissid
<i>PP4</i>	Kõrge	46,5 miljonit eurot	Suurimad kompromissid

- (18) Kõiki neid tegureid arvesse võttes ja täieliku kulude-tulude analüüsi puudumisel näivad PP4 positiivsed mõjud selgelt kaaluvat üles selle kulud. Ainuüksi PP4 halduskulude vähendamise potentsiaal on 515,5 miljonit eurot, mis ületab tunduvalt selle täieliku rakendamise kogukulusid. Seega annab tehtud analüüs alust arvata, et poliitikapakett 4 peaks olema eelistatud valik.

7. JÄLGIMINE JA HINDAMINE

- (19) Komisjon jälgib tabelis 5 esitatud näitajate kogumit.

Tabel 5. Näitajate jälgimine

<i>Tegevuseesmärgid</i>	<i>Jälgimine</i>
<i>Sõidumeerikualaste eeskirjade „kõigeraskemate rikkumiste” kõrvaldamine 2020. aastaks</i>	Jälgimisel kasutatakse neid andmeid, mille liikmesriigid peavad esitama komisjonile iga kahe aasta järel vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 17
Sotsiaalõigusnormide rikkumise avastamismäära kahekordistamine 2020. aastaks teel kontrollitud sõiduki kohta 2008. aastaga võrreldes	Jälgimisel kasutatakse neid andmeid, mille liikmesriigid peavad esitama komisjonile iga kahe aasta järel vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 17
<i>Digitaalsete sõidumeerikute kasutamisega seotud halduskulude vähendamine 2020. aastaks 2010. aastaga võrreldes 20 % võrra</i>	<i>Sõidumeerikute tehniliste uuenduste kasutamist jälgitakse arutelude kaudu huvitatud isikutega ning Stoiberi rühma esitatud hinnangute ja algolukorra mõõtmist ja halduskulude vähendamist käsitleva ELi projekti põhjal</i>