



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 19.7.2011
SEK(2011) 947 lopullinen

KOMMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

**tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta**

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

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta

Tämä asiakirja on ajopiirturijärjestelmän tehokkuuden ja toimivuuden parantamista koskevista toimenpiteistä tehdyn vaikutustenarviointiraportin tiivistelmä ja oheisasiakirja julkaistavaan neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85 koskevaan tarkistukseen.

1. ONGELMAN MÄÄRITTELY

- (1) Vuodesta 1969 lähtien Euroopan unionissa on ollut voimassa maantiekuljetuksia koskeva sosiaalilainsäädäntö tieliikenteen turvallisuuden ja kuljettajien työolosuhteiden parantamiseksi sekä oikeudenmukaisen kilpailun varmistamiseksi kuljetusyritysten keskuudessa. Asetuksessa (EY) N:o 561/2006¹ säädetään kuljettajien vuorokautisista ja viikoittaisista enimmäisajoajoista ja vähimmäislepoajoista. EU on luonut kattavan politiikan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvomiseksi ja tarkastamiseksi direktiivillä 2006/22/EY² ja asetuksella (ETY) N:o 3821/85³, jäljempänä ”ajopiirturiasetus”.
- (2) Ajopiirturiasetuksessa säädetään teknisistä standardeista sekä ajopiirtureiden käyttöä, tyyppihyväksyntää, asennusta ja tarkastusta koskevista säännöistä. Asetuksessa säädetään laitevalmistajia, viranomaisia, kuljetustoiminnan harjoittajia ja kuljettajia koskevista oikeudellisista velvoitteista. Nykyisin käytössä on kahdentyyppisiä valvontalaitteita. Toukokuun 1. päivän 2006 jälkeen rekisteröidyissä ajoneuvoissa käytettävien digitaalisten ajopiirtureiden rinnalla vanhemmissa ajoneuvoissa käytetään yhä vuodesta 1985 käytössä olleita analogisia ajopiirtureita.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102 11.4.2006, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

³ Komission asetus (EU) N:o 1266/2009, annettu 16 päivänä joulukuuta 2009, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen kymmenennen kerran (EUVL L 339, 22.12.2009, s. 3).

- (3) Kuulemisten ja asiantuntijaraporttien pohjalta⁴ komissio on tunnistanut kaksi pääasiallista ongelmaa, jotka on ratkaistava EU:n tasolla:
- Saatavissa olevien tietojen mukaan huomattava osa tarkastetuista ajoneuvoista rikkoo sosiaalilainsäädäntöä. Karkeasti arvioiden noin neljäsosa rikkoo erityisesti ajopiirtureita koskevaa lainsäädäntöä. Keskimäärin kulloinkin noin 45 000 ajoneuvoa rikkoo EU:n ajopiirturilainsäädäntöä. Vähimmäislepoaikoja koskevien vaatimusten jatkuvan rikkomisen ja siitä johtuvan kuljettajien uupumuksen arvioidaan lisäävän onnettomuuksista yhteiskunnalle koituvia kustannuksia lähes 2,8 miljardilla eurolla vuodessa. Lisäksi rikkomisiin syyllistyvät saavat aiheutonta kilpailuetua, millä on epäsuotuisa vaikutus sisämarkkinoiden toimivuuteen ja vakavia seurauksia kuljettajien terveydentalle.
 - Keinoja, joilla kuljettajien työtä voidaan helpottaa ja kuljetusten tehokkuutta lisätä (digitaalisten) ajopiirtureiden avulla, voidaan edelleen parantaa. Vaikka digitaalisten ajopiirtureiden käyttöönoton myötä eri sidosryhmille koituvia hallinnollisia rasitteita on jo voitu huomattavasti helpottaa, lainsäädännön noudattamisen vuosittaiset kulut, joiden on arvioitu olevan noin 2,7 miljardia euroa, ovat yhä liian suuret.
- (4) Nämä kaksi ongelmaa ovat seurausta ajopiirturijärjestelmän haavoittuvuudesta, tarkastusten tehottomuudesta ja seuraamusten riittämättömästä varoittavasta vaikutuksesta sekä siitä, että ajopiirturijärjestelmän käyttöä ei ole optimoitu riittävässä määrin. Näiden kolmen syyn ongelma-alueet luetellaan jäljempänä taulukossa 1.
- (5) Vaikka havaitut ongelmat koskevat pääasiassa raskaiden ajoneuvojen kuljettajia ja ajopiirtureita käyttäviä yrityksiä, ne vaikuttavat myös jäsenvaltioihin, ajopiirtureiden valmistajiin ja muihin maanteillä liikkuviin.

Taulukko 1. Yhteenvetotaulukko syistä ja ongelma-alueista

⁴ Näihin kuuluvat nimetyn komitean toteuttamat jäsenvaltioiden ja sidosryhmien (mm. valvonta- ja poliisiviranomaiset sekä valmistajat) kuulemiset, SMART-hanke, Yhteisen tutkimuskeskuksen raportti, joulukuusta 2009 maaliskuuhun 2010 kestänyt julkisten sidosryhmien kuuleminen, maantiekuljetusten alakohtaista komitean kuuleminen ja asiaankuuluvien elinten muodostaman asiantuntijaryhmän hyväksymä asiantuntijaraportti.

2. TOISSIJAISUUDEN ANALYSOINTI

<i>Havaitut syyt</i>	<i>Ongelma-alueet</i>
Syy 1: Ajopiirturijärjestelmän haavoittuvuus	Sinetöinnit eivät ole toimiva merkki ajopiirturin manipuloinnista
	Salausteknologian haavoittuvuudet
	Kuljettajakorttien väärinkäytökset
	Vilpilliset tai huolimattomat korjaamot
Syy 2: Tarkastusten tehottomuus ja seuraamusten riittämätön varoittava vaikutus	Valvontaviranomaisten koulutusta ei ole yhdenmukaistettu
	Valvontaviranomaisten käytettävissä olevien digitaalisista ajopiirtureista saatujen tietojen kattavuus
	Seuraamuspolitiikka
Syy 3: Ajopiirturijärjestelmän käyttöä ei ole optimoitu riittävässä määrin	Ajopiirturiasetuksen säännökset eivät ole riittävät
	Digitaalisen ajopiirturin tekniset rajoitteet
	Ajopiirturit eivät helpota riittävästi kuljettajien työtä

- (6) Vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan ajopiirturijärjestelmän vaikuttavuutta ja tehokkuutta edellä mainitun sosiaalilainsäädännön noudattamisen varmistamiseksi. Vaikutustenarvioinnissa tutkitaan ja analysoidaan vaihtoehtoja EY:n perustamissopimuksen 71 artiklaan (Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla) perustuvan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tarkistamiseksi. EU:n tason tuoma lisäarvo syntyi tämän asetuksen täytäntöönpanon myötä, ja samat tosiseikat, joiden perusteella lisäarvo määriteltiin, ovat yhä olemassa.
- (7) Nämä tosiseikat perustuvat siihen, että EU:n maantieliikenne on muuttumassa yhä kansainvälisemmäksi. Tämä johtuu rajat ylittävän kaupan lisääntymisestä ja talouden kasvusta, joita kumpaakin EU:n laajentuminen ja maantiekuljetusalan vapauttaminen Euroopassa ovat osaltaan auttaneet. Alaa koskeva sosiaalilainsäädäntö on yhdenmukaistettu EU:n tasolla. Jotta kyseisen lainsäädännön noudattaminen voitaisiin varmistaa, valvontalaitteiden on oltava yhteentoimivia kaikkien jäsenvaltioiden välillä. Kun otetaan huomioon maantiekuljetusten yhä kansainvälisempi luonne EU:ssa ja sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistaminen, olisi haitallista palata valvontalaitteiden kansallisen tason sääntelyyn – etenkin siksi, että tällaista lainsäädäntöä on ollut voimassa EU:ssa 25 vuotta.

- (8) Komission seuraamuksia käsittelevä kertomus⁵ osoitti, että ajopiirturiasetuksen rikkomisiin sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt vaihtelevat eri jäsenvaltioiden välillä. Ajopiirtureiden manipulointi on jo EU-lainsäädännössä luokiteltu yhdeksi ”vakavimmista rikkomuksista” kaupallista maantieliikennettä koskevien sääntörikkomusten joukossa⁶. Mikäli jäsenvaltioiden määräämien seuraamusten pelotevaikutuksen vähimmäisastetta ei yhdenmukaisteta, kyseinen luokittelu ei välttämättä johda sääntöjen tunnolliseen noudattamiseen, sillä yritykset reagoivat todellisiin seuraamuksiin eivätkä rikkomusten luokitteluun.

3. EU:N ALOITTEEN TAVOITTEET

- (9) Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön (ajoaikoja ja lepoaikoja koskevien sääntöjen) perimmäiset tavoitteet ovat tieliikenteen turvallisuuden ja kuljettajien työolosuhteiden parantaminen sekä oikeudenmukaisen kilpailun varmistaminen kuljetusyritysten keskuudessa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö on siten keskeinen osa yhteistä liikennepolitiikkaa, jolla pyritään saavuttamaan sellaiset perussopimuksissa asetetut tavoitteet kuin liikenneturvallisuuden parantaminen (SEUT⁷ 91 artiklan 1 kohta), sosiaalinen edistys (SEU⁸ 3 artiklan 3 kohta) ja sisämarkkinoiden toteuttaminen (SEU 3 artiklan 3 kohta). Ajopiirturiasetus on pääasiallinen työkalu tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvomisessa ja täytäntöönpanossa. Tämän vaikutustenarvioinnin liitteenä toimitetut ehdotukset pyrkivät osaltaan auttamaan edellä mainittujen perussopimusten tavoitteiden saavuttamisessa.
- (10) Samanaikaisesti komission tarkoituksena on myös pyrkiä osaltaan auttamaan tiedonannoissaan *Parempaa sääntelyä kasvun ja työllisyyden edistämiseksi Euroopan unionissa*⁹ ja *Strategia sääntely-ympäristön yksinkertaistamiseksi*¹⁰ esitettyjen tavoitteiden saavuttamisessa. Ehdotus pyrkii osaltaan myös auttamaan Eurooppa 2020 -lippulaivahankkeessa ”Globalisaation aikakauden yhdenmennyteollisuuspolitiikka” määritellyn tavoitteen ”vähentää yrityksiin kohdistuvia hallinnollisia rasituksia ja parantaa yrityslainsäädännön laatua” saavuttamisessa.¹¹
- (11) Tämä perimmäinen tavoite voidaan muuntaa seuraaviksi erityistavoitteiksi: valvontalaitteiden luotettavuuden parantaminen, maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen tarkastusten tehokkuuden lisääminen ja valvontalaitteiden käytöstä koituvien kulujen vähentäminen osin vähentämällä laitteiden käyttöön liittyvää hallinnollista rasitetta.

⁵ KOM(2009) 225 lopullinen.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 12.11.2009, s. 51).

⁷ Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus.

⁸ Euroopan unionista tehty sopimus.

⁹ Komission tiedonanto, *Parempaa sääntelyä kasvun ja työllisyyden edistämiseksi Euroopan unionissa*, KOM(2005) 97 lopullinen.

¹⁰ Komission tiedonanto, *Yhteisön Lissabon-ohjelman toteuttaminen – strategia sääntely-ympäristön yksinkertaistamiseksi*, KOM(2005) 535 lopullinen.

¹¹ Komission tiedonanto, *Globalisaation aikakauden yhdenmennyteollisuuspolitiikka – Kilpailukyky ja kestävyys keskeiselle sijalle*, KOM(2010) 614 lopullinen.

- (12) Joitakin maantieliikennettä koskevia tietoja kerätään EU:n tasolla, ja niitä voitaisiin käyttää ehdotetun lainsäädännön edellä lueteltuihin erityistavoitteisiin kohdistuvien vaikutusten seuraamisessa¹². Tässä tapauksessa valittiin seuraavat toiminnalliset tavoitteet, koska ne osoittavat saavutetun tason erityistavoitteiden osalta:
- Ajopiirturilainsäädännön ”vakavimmat rikkomukset”¹³ kitketään vuoteen 2020 mennessä (komissio seuraa jäsenvaltioiden joka toinen vuosi laatimaa kertomusta varten toimittamien kertomusten pohjalta);
 - Sosiaalilainsäädännön rikkomiset on havaittava tienvarsitarkastuksissa kaksi kertaa paremmin tarkastettua ajoneuvoa kohden kuin vuonna 2008 (komissio seuraa jäsenvaltioiden joka toinen vuosi laatimaa kertomusta varten toimittamien kertomusten pohjalta);
 - Vähennetään digitaalisten ajopiirtureiden käyttöön liittyvää hallinnollista raskautta 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2010 (Stoiberin ryhmän esittämien arviointien perusteella sekä hallinnollisten kustannusten mittausta ja vähentämistä koskevan EU:n hankkeen pohjalta¹⁴).

4. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

- (13) Sidosryhmien kuulemisen ja asiantuntijaraporttien¹⁵ avulla komissio pystyi määrittelemään useita yksittäisiä toimenpiteitä, joilla havaitut ongelmat voitaisiin ratkaista. Tämän jälkeen toteutettavissa olevia toimenpiteitä seulottiin.
- (14) Komissio kehitti seuraavaksi toimintakokonaisuuksia (policy package eli PP), jotka sisältävät toteutettavissa olevia politiikkavaihtoehtoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintakokonaisuuksien laatimista pidettiin tarpeellisena, koska turvallisuuden kannalta järjestelmän luotettavuus riippuu useiden sen osien turvallisuudesta ja koska sovelletaan erilaisia lainsäädäntömenettelyjä (komiteamenettely ja yhteispäätös menettely). Toimintakokonaisuudet ovat tiivistetysti seuraavat:
- Toimintakokonaisuus 1 (PP1) on tekniseen toteutukseen liittyvä toimintakokonaisuus, jolla pyritään yksinkertaisesti parantamaan nykyisiä ajopiirturilaitteita.
 - Toimintakokonaisuus 2 (PP2) sisältää myös tekniseen toteutukseen liittyviä toimenpiteitä, mutta näiden toimenpiteiden toteuttaminen laajentaisi huomattavasti digitaalisten ajopiirtureiden ominaisuuksia ja johtaisi uudentyyppisten digitaalisten ajopiirtureiden kehitykseen.

¹² Vrt. etenkin Eurostat-tilastot ja *EU Energy and Transport in Figures*.

¹³ Vakavimmat rikkomukset määritellään asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteessä IV: ”2. Ajopiirturin ja/tai nopeudenrajoittimen puuttuminen tai sellaisen luvattoman laitteen käyttö, jolla valvontalaitteen ja/tai nopeudenrajoittimen tallenteita voidaan muuttaa, taikka piirturilevyjen tai ajopiirturista ja/tai kuljettajakortista kopioitujen tietojen väärentäminen; (...) 6. Kuljettaja käyttää väärennettyä kuljettajakorttia tai korttia, joka ei ole hänen omansa tai joka on saatu väärin ilmoitusten ja/tai väärennettyjen asiakirjojen perusteella.”

¹⁴ Cap Gemini, *Hallinnollisten kustannusten mittausta ja vähentämistä koskeva EU:n hanke*, 2009.

¹⁵ Ks. alaviite 4.

- Toimintakokonaisuus 3 (PP3) sisältää PP1:n toimenpiteiden lisäksi myös muita kuin teknisiä toimenpiteitä.
- Toimintakokonaisuus 4 (PP4) on yhdistelmä teknisiä ja järjestelmän parantamiseen liittyviä toimenpiteitä (PP2+PP3).

(15) Taulukossa 2 esitetään yhteenveto kuhunkin toimintakokonaisuuteen kuuluvista toimenpiteistä.

Taulukko 2. Toimintakokonaisuuksien sisältö.

	<i>Toimintakokonaisuus 1 (PP1)</i>	<i>Toimintakokonaisuus 2 (PP2)</i>	<i>Toimintakokonaisuus 3 (PP3)</i>	<i>Toimintakokonaisuus 4 (PP4)</i>
<i>Oikeudellinen väline / oikeudelliset välineet</i>	Teknisten eritelmien muokkausta koskeva etenemissuunnitelma	Teknisten eritelmien muokkausta koskeva etenemissuunnitelma Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tarkistaminen uusien toiminnallisten vaatimusten osalta	Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tarkistaminen uusien ajopiirtureiden käyttöä ja tarkastusta koskevien säännöksiä osalta	Teknisten eritelmien muokkausta koskeva etenemissuunnitelma Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 tarkistaminen
<i>Toimintakokonaisuuden sisältö</i>	Salausteknologia Sinetöinnit Käyttäjärajaus	PP1 + Ajopiirtureiden ominaisuudet (automaattinen ja manuaalinen kirjaus) Langaton yhteys tienvarsitarkastusten suorittamiseksi Rajapinta muiden älykkäiden liikennejärjestelmäsovellusten kanssa	PP1 + Korjaamot Kuljettajakortit Seuraamukset Valvontaviranomaisten koulutus Käyttöä koskevat säännökset	PP2 + PP3

5. VAIKUTUSTENARVIOINTI

(16) Taulukossa 3 ”Yhteenveto vaikutuksista” esitetään yhteenveto taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arvioinnista.

Taulukko 3. Yhteenveto vaikutuksista.

Vaikutukset				
	Toimintakokonaisuus 1 (PP1)	Toimintakokonaisuus 2 (PP2)	Toimintakokonaisuus 3 (PP3)	Toimintakokonaisuus 4 (PP4)
Sosiaalilainsäädännön noudattaminen	Pieni ja viivästynyt parannus joka rajoittuu ajopiirtureita koskeviin petoksiin (1/4 kaikista sosiaalilainsäädännön rikkomuksista)	PP1:n vaikutus + mahdollisesti suuri parannus Suuri epävarmuus tulosten kattavuudesta (kompromisseja , joilla on talousarviovaikutuksia)	PP1:n vaikutus + mahdollisesti suuri parannus Suuri epävarmuus tulosten kattavuudesta (kompromisseja , joilla on talousarviovaikutuksia)	PP1:n vaikutus + mahdollisesti suuri parannus Vähemmän epävarmuutta tuloksista kuin PP2:n ja PP3:n kohdalla (suuria kompromisseja , joilla on talousarviovaikutuksia)
Taloudelliset vaikutukset				
Sisämarkkinoiden toiminta ja kilpailu	Pieni ja viivästynyt vaikutus joka rajoittuu ajopiirtureita koskeviin petoksiin (1/4 kaikista sosiaalilainsäädännön rikkomuksista)	Arviointi sama kuin sosiaalilainsäädännön noudattamisen kohdalla		
Kilpailukyky	Positiivinen vaikutus ajopiirtureiden valmistajiin	Erittäin positiivinen vaikutus ajopiirtureiden valmistajiin	Positiivinen vaikutus ajopiirtureiden valmistajiin Epävarma vaikutus korjaamoihin Positiivinen vaikutus yrityksiin, joiden päätoimiala on muu kuin kuljetus	Erittäin positiivinen vaikutus ajopiirtureiden valmistajiin Epävarma vaikutus korjaamoihin Positiivinen vaikutus yrityksiin, joiden päätoimiala on muu kuin kuljetus
Hallinnolliset rasitteet ja pk-yritykset	Mitätön vaikutus	- 383,5 miljoonaa euroa	- 142 miljoonaa euroa	- 515,5 miljoonaa euroa
Julkisiin viranomaisiin	Vähäinen negatiivinen vaikutus	PP1:n vaikutus + mahdollisesti	Mahdollisesti negatiivinen	PP1:n vaikutus + mahdollisesti

kohdistuvat talousarviovaikutukset	EU:n tasolla	negatiivinen vaikutus (enintään 7 500 000 euroa) kansallisella tasolla. Riippuu jäsenvaltioiden valinnoista (kompromisseja muiden seurausten välillä)	vaikutus (enintään 7 500 000 euroa) kansallisella tasolla. Riippuu jäsenvaltioiden valinnoista (kompromisseja muiden seurausten välillä)	suurin negatiivinen vaikutus kansallisella tasolla. Riippuu jäsenvaltioiden valinnoista (kompromisseja muiden seurausten välillä)
			Seuraamusten pieni positiivinen vaikutus	Seuraamusten pieni positiivinen vaikutus
Sosiaaliset vaikutukset				
Kuljettajien työolosuhteet, terveydentila ja elinolosuhteet	Positiivinen mutta viivästynyt parannus laitteen käyttäjystävällisyyden parantamisen kautta	Arviointi sama kuin sosiaalilainsäädännön noudattamisen kohdalla		
Tieliikenteen turvallisuus	Positiivinen mutta viivästynyt parannus, koska tiedot on helpommin saatavissa myös ajon aikana	Arviointi sama kuin sosiaalilainsäädännön noudattamisen kohdalla		
Rikollisuus ja turvallisuus	Vähäinen vaikutus	Pieni positiivinen vaikutus asianmukaisemman sakotuksen kautta		
Perusoikeudet	Ei vaikutusta	Vähäinen negatiivinen vaikutus elinkeinovapauteen		
Ympäristövaikutukset	Vähäinen positiivinen vaikutus			
Tiettyjä alueita koskevat vaikutukset	Kaikilla toimenpiteillä on suurempi vaikutus yrityksiin jäsenvaltioissa, joissa on korkeat palkat (EU 15 -maat) ja joissa yksinyrittäjien osuus on suuri. Suurempi vaikutus jäsenvaltioihin, joissa on huomattavan suuri kuljetusala tai joissa kuljetusyritysten osuus on suuri (Saksa, Puola, Espanja, Alankomaat, Romania, Liettua, Tšekin tasavalta)			Asianmukaisempien seuraamusten vaikutukset ovat suurempia jäsenvaltioissa, joissa seuraamusten ankaruuden taso on nykyisin matala
Kolmannet maat	Viivästyneet mutta vastaavat vaikutukset AETR-maihin.			

6. TOIMINTAKOKONAISUUKSIEN VERTAILU

- (17) Kuten jäljempänä olevasta taulukosta 4 voidaan nähdä, vaikuttavuuden kannalta PP4 on ehdottomasti paras vaihtoehto, sillä sen avulla voidaan saavuttaa suurimmalla todennäköisyydellä edellä mainitut kaksi erityistavoitetta. Poliitiikkojen johdonmukaisuutta analysoitaessa tulee kuitenkin ilmi, että PP4:n myötä joudutaan tekemään suurimmat kompromissit positiivisten talousvaikutusten ja yhteiskunnallisten vaikutusten ja julkisiin viranomaisiin kohdistuvien talousarviovaikutusten välillä. Johdonmukaisuuden kannalta PP1 olisi paras vaihtoehto. PP4 on myös kallein vaihtoehto, jos tarkastellaan tarvittavia investointeja, kun taas PP1 on halvin ja lisäksi helpoin toteuttaa, sillä se voidaan hyväksyä ilman tavanomaista lainsäädäntömenettelyä.

Taulukko 4. Toimintavaihtoehtojen vertailu.

	<i>Painotettu vaikuttavuus</i>	<i>Tehokkuus</i>	<i>Johdonmukaisuus</i>
PP0	-	-	-
PP1	Melko heikko	Ei kustannuksia	Vahva
PP2	Keskitasoa	7,5 miljoonaa euroa	Kompromisseja
PP3	Keskitasoa	39 miljoonaa euroa	Kompromisseja
PP4	Vahva	46,5 miljoonaa euroa	Eniten kompromisseja

- (18) Kaikki näkökohdat huomioon ottaen, ja koska kokonaisvaltaista kustannus-hyötyanalyysia ei ole käytettävissä, PP4:n positiiviset vaikutukset näyttävät olevan sen kustannuksia merkittävämmät. PP4:n kautta on mahdollista saavuttaa 515,5 miljoonan euron säästö hallinnollisten rasitteiden osalta, mikä on huomattavasti enemmän kuin toimintapaketin kokonaisvaltaisen toteutuksen kustannukset. Tehdyn analyysin mukaan toimintakokonaisuus 4 vaikuttaisi olevan paras vaihtoehto.

7. SEURANTA JA ARVIOINTI

- (19) Komissio tulee seuraamaan taulukossa 5 esitettyjä indikaattoreita.

Taulukko 5. Indikaattoreiden seuranta.

<i>Toiminnalliset tavoitteet</i>	<i>Seuranta</i>
<i>Ajopiirturilainsäädännön ”vakavimmat rikkomukset” kitketään vuoteen 2020 mennessä</i>	Seuranta toteutetaan käyttämällä hyväksi tietoja, jotka jäsenvaltioiden on joka toinen vuosi ilmoitettava komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan nojalla
Sosiaalilainsäädännön rikkomiset on tienvarsitarkastuksissa havaittava kaksi kertaa paremmin tarkastettua ajoneuvoa kohden kuin vuonna 2008	Seuranta toteutetaan käyttämällä hyväksi tietoja, jotka jäsenvaltioiden on joka toinen vuosi ilmoitettava komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan nojalla
<i>Vähennetään digitaalisten ajopiirtureiden käyttöön liittyvää hallinnollista rasitusta 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2010</i>	<i>Ajopiirturilaitteiden teknistä kehitystä valvotaan keskustelemalla kiinnostuneiden osapuolten kanssa, Stoiberin ryhmän esittämien arviointien perusteella sekä hallinnollisten kustannusten mittausta ja vähentämistä koskevan EU:n hankkeen pohjalta</i>