



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.7.19
SEK(2011) 947 galutinis

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Lydimasis dokumentas

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006

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

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Lydimasis dokumentas

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006

Šiame dokumente pateikiama poveikio vertinimo ataskaitos apie tachografo sistemos veiksmingumo ir naudingumo didinimo priemones santrauka, kuri pridedama prie Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 būsimo persvarstymo.

1. PROBLEMOS APIBRĖŽTIS

- (1) Siekdama gerinti kelių eismo saugą ir vairuotojų darbo sąlygas, taip pat užtikrinti sąžiningą transporto bendrovių konkurenciją, Europos Sąjunga dar 1969 m. priėmė su kelių transportu susijusius socialinius teisės aktus. Reglamente (EB) Nr. 561/2006¹ nustatomi ilgiausi dienos ir savaitės važiavimo laikotarpiai, taip pat privalomi kasdieniai ir savaitiniai vairuotojų poilsio laikotarpiai. ES parengė atitikties kelių transporto socialinių teisės aktų nuostatomis kontrolės ir tikrinimo išsamią politiką ir šiuo tikslu priėmė Direktyvą 2006/22/EB² ir Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85³ (toliau – Tachografo reglamentas).
- (2) Tachografo reglamentu nustatyti techniniai standartai ir pateiktos tachografų naudojimo, tipo patvirtinimo, montavimo ir tikrinimo taisyklės. Todėl juo nustatomos tam tikros gamintojų, institucijų, vežimo veiklos vykdytojų ir vairuotojų teisinės prievolės. Kol kas naudojami dviejų tipų tachografai. Be skaitmeninių tachografų, montuojamų po 2006 m. gegužės 1 d. registruotose transporto priemonėse, nuo 1985 m. senesnėse transporto priemonėse vis dar naudojami analoginiai tachografai.

¹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, OL L 102, 2006 4 11, p. 1–13.

² Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB, OL L 102, 2006 3 11, p. 35–43.

³ 2009 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1266/2009, kuriuo dešimtąjį kartą su technikos pažanga derinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, OL L 339, 2009 12 22, p. 3–23.

- (3) Atsižvelgdama į konsultacijas ir parengtas ekspertų ataskaitas⁴, Komisija nustatė dvi pagrindines ES lygmeniu spręstinas problemas:
- turimais duomenimis, didelė tikrintų transportų priemonių dalis neatitiko socialinių teisės aktų nuostatų. Nustatyta, kad apytikriai ketvirtadalis iš šių transporto priemonių pažeidžia tachografų naudojimo taisykles. Bet kuriuo metu vidutiniškai apie 45 000 transporto priemonių pažeidžia ES taikomas tachografų taisykles. Mažiausios poilsio trukmės įpareigojimo sistemiškai nesilaikantys vairuotojai pavargsta ir dėl to, kaip apskaičiuota, su avarijomis susijusios socialinės išlaidos per metus padidėja 2,8 mlrd. EUR. Minėto reikalavimo nevykdantys įstatymo pažeidėjai įgyja nepagrįstą konkurencinį pranašumą, vidaus rinkos veikimui daromas neigiamas poveikis ir sukeliama sunkių padarinių vairuotojų sveikatai.
 - Išnaudotos ne visos (skaitmeninio) tachografo naudojimo galimybės padėti vairuotojams ir didinti transporto veiksmingumą. Nors skaitmeninio tachografo įdiegimas jau gerokai sumažino įvairių suinteresuotųjų šalių administracinę naštą, tačiau metinės atitikties užtikrinimo išlaidos (apytikriai – 2,7 mlrd. EUR) kol kas dar per didelės.
- (4) Šias dvi problemas lemia tachografo sistemos bendras neatsparumas klastojimo veiksams, mažas kontrolės veiksmingumas ir nepakankamas atgrasomasis sankcijų poveikis; be to, tachografo sistemos naudojimas nėra pakankamai pritaikytas. Su kiekvienu iš šių trijų veiksmų susijusios problemos išvardytos toliau pateiktoje 1 lentelėje. Išvardytos problemos pirmiausiai susijusios su sunkiųjų transporto priemonių vairuotojais ir tachografus naudojančiomis bendrovėmis, tačiau poveikis taip pat daromas valstybėms narėms, jų kontrolės institucijoms, tachografų gamintojams ir kitiems kelių naudotojams.
- (5) Išvardytos problemos pirmiausiai susijusios su sunkiųjų transporto priemonių vairuotojais ir tachografus naudojančiomis bendrovėmis, tačiau poveikis taip pat daromas valstybėms narėms, jų kontrolės institucijoms, tachografų gamintojams ir kitiems kelių naudotojams.

1 lentelė. Apžvalginė veiksmų ir problemų sričių lentelė

⁴ Tai konsultacijos su valstybėmis narėmis ir suinteresuotosiomis šalimis (įskaitant kontrolės ir policijos organizacijas bei gamintojus), surengtos paskirtajame komitete, projektas „SMART“, Jungtinio tyrimo centro ataskaita, 2009 gruodžio mėn. – 2010 m. kovo mėn. rengtos viešos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis, konsultacijos su sektoriaus socialinio dialogo komitetu dėl kelių transporto ir atitinkamų organizacijų ekspertų grupės patvirtinta nepriklausomų ekspertų ataskaita.

1 veiksnys. Tachografo sistemos pažeidžiamumas

Plombos nesuteikia galimybės tinkamai nustatyti tachografui padarytą poveikį

Šifravimo technologijos pažeidžiamumas

Piktnaudžiavimas vairuotojo kortelėmis

Nesažiningai ar aplaidžiai veiklą vykdančios dirbtuvės

2 veiksnys. Mažas kontrolės veiksmingumas ir nepakankamas atgrasomasis sankcijų poveikis

Nesuderintas vykdymą užtikrinančių pareigūnų rengimas

Vykdymą užtikrinantiems pareigūnams skaitmeniniuose tachografuose prieinamų duomenų apimtis

Sankcijų politika

3 veiksnys. Nepakankamas tachografo sistemos naudojimo pritaikymas

Netinkamos Tachografo reglamento nuostatos

Techniniai skaitmeninio tachografo apribojimai

Tachografas nepakankamai palengvina vairuotojų darbą

2. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

- (6) Šiame poveikio vertinime aptariamos tachografo sistemos veiksmingumo ir naudingumo didinimo priemonės, skirtos atitikčiai minėtiems socialiniams teisės aktams užtikrinti. Jame nagrinėjamos ir aptariamos Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 persvarstymo pagal EEB Sutarties 71 straipsnį (Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnį) variantai. Naudą Europos Sąjungai, nustatytą pristatant šį reglamentą, pagrindžiantys argumentai tebegalioja.
- (7) Šie argumentai grindžiami vis akivaizdesniu faktu – ES kelių transportas yra tarptautinio pobūdžio. Kelių transportas tapo tarptautinis, nes plečiasi tarpvalstybinė prekyba ir spartėja ekonomikos augimas, kurį iš dalies palengvino ES plėtra ir vežimo kelių transportu veiklos Europoje liberalizavimas. Socialiniai teisės aktai suderinti ES lygmeniu, o siekiant įvertinti atitiktį šių teisės aktų nuostatomis būtina pasirūpinti tachografų sąveika tarp valstybių narių. Atsižvelgiant į tai, kad krovinių vežimas kelių transportu ES yra tarptautinis, taip pat į socialinių teisės aktų suderinimą, nepageidautina, kad tachografai vėl būtų imti reguliuoti nacionaliniu lygmeniu, be kita ko, dar ir dėl to, kad toks reguliavimas ES lygmeniu vykdomas pastaruosius 25 metus.
- (8) Komisijos ataskaitoje dėl sankcijų⁵ nurodoma, kad valstybės narės už Tachografo reglamento pažeidimus taiko skirtingas sankcijas. ES teisės aktuose pateikiamame

⁵ COM(2009) 225.

komercinio kelių transporto taisyklių⁶ pažeidimų išsamiam sąrašui poveikis tachografams priskirtas sunkiausiems pažeidimams. Tačiau bent iš dalies nederinant būtiniausio atgrasančio valstybių narių nustatomų sankcijų poveikio, šiuo klasifikavimu nebūtinai užtikrinamas griežtas taisyklių laikymasis, nes bendrovės atsižvelgia į konkrečias sankcijas, o ne į pažeidimų klasifikaciją.

3. ES INICIATYVOS TIKSLAI

- (9) Siekiant kelių transporto socialinių teisės aktų bendrųjų tikslų (vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių taisyklės), norima pagerinti kelių eismo saugą ir vairuotojų darbo sąlygas, taip pat užtikrinti sąžiningą transporto bendrovių konkurenciją. Todėl socialiniai kelių transporto teisės aktai yra vienas iš esminių bendrosios transporto politikos elementų įgyvendinant Sutarties tikslus, pvz., gerinti transporto saugą (SESV⁷ 91 straipsnio 1 dalies c punktas), siekti socialinės pažangos (Europos Sąjungos sutarties⁸ 3.3 straipsnis) ir sukurti vidaus rinką (Europos Sąjungos sutarties 3.3 straipsnis). Tachografo reglamentas yra atitiktis kelių transporto socialinių teisės aktų nuostatomis stebėjimo ir šių nuostatų vykdymo užtikrinimo pagrindinė priemonė; prie šio poveikio vertinimo pridedamų pasiūlymų pagrindinis tikslas – prisidėti siekiant minėtų Sutarties tikslų.
- (10) Be to, Komisija taip pat nori prisidėti siekiant komunikate „Reglamentavimo gerinimas augimui ir užimtumui Europos Sąjungoje skatinti“⁹ ir Reglamentavimo aplinkos supaprastinimo strategijoje¹⁰ iškeltų tikslų. Pasiūlymais taip pat turėtų būti prisidedama siekiant Europos 2020 m. pavyzdinėje iniciatyvoje „Globalizacijos eros pramonės politika“¹¹ iškelto tikslo – sumažinti bendrovių administracinę naštą ir pagerinti verslo teisės aktų kokybę.
- (11) Ši bendrą tikslą galima išskaidyti į konkrečius tikslus: gerinti tachografų patikimumą, didinti atitiktis kelių transporto socialinių teisės aktų nuostatomis patikrų veiksmingumą ir apriboti tachografų naudojimo išlaidas, visų pirma sumažinant su šiuo naudojimu susijusią administracinę naštą.
- (12) Dalis duomenų apie kelių transportą renkami ES lygmeniu; juos galima naudoti stebint siūlomo reglamento poveikį konkrečioms pirmiau nurodytiems tikslams¹². Atsižvelgiant į išvardytus dalykus pasirinkti šie veiklos tikslai, nes jie naudingi nurodant konkrečių tikslų įgyvendinimo lygį:

⁶ Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB, OL L 300, 2009 11 12, p. 51–71.

⁷ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo.

⁸ Sutartis dėl Europos Sąjungos.

⁹ Komisijos komunikatas „Reglamentavimo gerinimas augimui ir užimtumui Europos Sąjungoje skatinti“, COM(2005) 97 galutinis.

¹⁰ Komisijos komunikatas „Įgyvendinant Bendrijos Lisabonos programą: reglamentavimo aplinkos supaprastinimo strategija“, COM(2005) 535 galutinis.

¹¹ Komisijos komunikatas „Integruota globalizacijos eros pramonės politika. Didžiausias dėmesys – konkurencingumui ir tvarumui“, COM(2010) 614.

¹² Žr. visų pirma Eurostato statistinius duomenis ir ES energetikos bei transporto kiekybinius duomenis.

- iki 2020 m. užtikrinti, kad nebeliktų tachografų naudojimo taisyklių sunkiausių pažeidimų¹³ (Komisija stebi atsižvelgdama į būsimas ataskaitas, kurias kas dvejus metus teikia valstybės narės);
- užtikrinti, kad palyginti su 2008 m., iki 2020 m. per transporto priemonių patikras būtų aptinkama dvigubai daugiau socialinių teisės aktų pažeidimų, tenkančių vienai transporto priemonei (Komisija stebi atsižvelgdama į būsimas ataskaitas, kurias kas dvejus metus teikia valstybės narės);
- Palyginti su 2010 m., iki 2020 m. 20 % sumažinti su tachografų naudojimu susijusią administracinę naštą (remiantis E. Stoiberio grupės pateiktu apytikriu vertinimu ir ES projektu dėl pradinių vertinimų ir administracinių išlaidų mažinimo¹⁴).

4. POLITIKOS VARIANTAI

- (13) Atsižvelgdama į konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis ir ekspertų ataskaitas šiuo klausimu¹⁵, Komisija parengė pavienių priemonių iškilusioms problemoms spręsti išsamų rinkinį. Po to atliktas pradinis galimų priemonių vertinimas.
- (14) Po to parengti politinių priemonių rinkiniai, leidžiantys rinktis veiksmingas politikos alternatyvas siekiant nustatytų tikslų. Politikos priemonių rinkiniai reikalingi atsižvelgiant į tai, kad sistemos patikimumas susijęs su daugelio jos elementų apsauga ir kad reikalingos skirtingos teisėkūros procedūros (komitologija lyginant su bendro sprendimo procedūra). Trumpas politikos priemonių rinkinių apibūdinimas pateikiamas toliau.
- 1 politikos priemonių rinkinys (1 PPR) yra techninių priemonių rinkinys, skirtas tik patobulinti dabartinį tachografo prietaisą.
 - 2 politikos priemonių rinkinys (2 PPR) – taip pat techninių priemonių rinkinys, tačiau skirtas iš esmės išplėsti skaitmeninio tachografo funkcijas; jį naudojant sukuriami naujo tipo skaitmeniniai tachografai.
 - Į 3 politikos priemonių rinkinį (3 PPR) įtrauktos tik netechninio pobūdžio priemonės, papildančios 1 PPR.
 - 4 politikos priemonių rinkinys (4 PPR) – techninių ir sistemos tobulinimo priemonių derinys (2 PPR ir 3 PPR).
- (15) 2 lentelėje pateikiama į kiekvieną politikos priemonių rinkinį įtrauktų politikos priemonių apžvalga.

¹³ Sunkiausi pažeidimai apibrėžti Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 IV priede: „2. Tachografo ir (arba) greičio ribotuvo neturėjimas arba apgaulingo prietaiso, galinčio pakeisti tachografo ir (arba) greičio ribotuvo duomenis, arba klastojančio duomenų lentelių ar duomenis, parsiusčius iš tachografo ir (arba) vairuotojo kortelės, naudojimas; (...) 6. Vairavimas, naudojantis vairuotojo kortele, kuri yra suklastota, kuri jam nepriklauso arba kuri buvo gauta padarius klaidingus pareiškimus ir (arba) pateikus klastotus dokumentus“.

¹⁴ *Cap Gemini*, ES projektas dėl pradinių vertinimų ir administracinių išlaidų mažinimo, 2009 m.

¹⁵ *Ibid* 4 išnaša.

2 lentelė. Išsamus politikos priemonių rinkinių turinys

	<i>1 politikos priemonių rinkinys (1 PPR)</i>	<i>2 politikos priemonių rinkinys (2 PPR)</i>	<i>3 politikos priemonių rinkinys (3 PPR)</i>	<i>4 politikos priemonių rinkinys (4 PPR)</i>
<i>Teisės aktas (-ai)</i>	Techninių specifikacijų pritaikymo planas	Techninių specifikacijų pritaikymo planas Reglamento 3821/85 persvarstymas siekiant įtraukti naujus funkcinius reikalavimus	Reglamento 3821/85 persvarstymas siekiant tik nustatyti naujas tachografų naudojimo ir kontrolės taisykles	Techninių specifikacijų pritaikymo planas Reglamento 3821/85 persvarstymas
<i>Politikos priemonių rinkinių turinys</i>	Šifravimo technologija Plombos Sąsaja su naudotojais	PP1 + Tachografo funkcijos (automatinis ir rankinis registravimas) Belaidis ryšys atliekant patikras keliuose Suderinta sąsaja su kitomis intelektinės transporto sistemos prietaikomis.	PP1 + Dirbtuvės Vairuotojo kortelės Sankcijos Tikrinančių pareigūnų rengimas Naudojimo taisyklės	2 PPR + 3 PPR

5. POVEIKIO ANALIZĖ

- (16) Toliau pateikiamoje 3 lentelėje nurodoma ekonominio, socialinio poveikio ir poveikio aplinkai santrauka.

3 lentelė. Poveikio santrauka

Poveikis

	<i>1 politikos priemonių rinkinys</i>	<i>2 politikos priemonių rinkinys</i>	<i>3 politikos priemonių rinkinys</i>	<i>4 politikos priemonių rinkinys</i>
<i>Atitiktis socialiniams teisės aktams</i>	Nedidelis uždelstas padėties pagerinimas , susijęs su tachografo duomenų klastojimu (1/4 visų socialinių teisės aktų pažeidimų)	1 PPR poveikis ir didelis galimas padėties pagerinimas Su rezultatų mastu susijęs didelis neaiškumas (kompromisai dėl poveikio biudžetui)	1 PPR poveikis ir didelis galimas padėties pagerinimas Su rezultatų mastu susijęs didelis neaiškumas (kompromisai dėl poveikio biudžetui)	1 PPR poveikis ir didelis galimas padėties pagerinimas Mažesnis rezultatų neaiškumas, palyginti su 2 PPR ir 3 PPR (dideli kompromisai dėl poveikio biudžetui)
<i>Ekonominis poveikis</i>				
Vidaus rinkos veikimas ir konkurencija	Nedidelis uždelstas padėties pagerinimas , susijęs su tachografo duomenų klastojimu (1/4 visų socialinių teisės aktų pažeidimų)	Tas pats vertinimas kaip ir dėl atitikties socialiniams teisės aktams		
Konkurencingumas	Teigiamas tachografų gamintojams	Labai teigiamas tachografų gamintojams	Teigiamas tachografų gamintojams Neapibrėžtas dirbtuvėms Teigiamas įmonėms, kurioms vežimas nėra pagrindinė veikla	Labai teigiamas tachografų gamintojams Neapibrėžtas dirbtuvėms Teigiamas įmonėms, kurioms vežimas nėra pagrindinė veikla
Administracinė našta ir MVĮ	Nereikšminga	- 383,5 mln. EUR	- 142 mln. EUR	- 515,5 mln. EUR
Poveikis valdžios institucijų biudžetui	Mažas neigiamas ES lygmeniu	1 PPR poveikis ir galimas neigiamas (iki 7 500 000 EUR) nacionaliniu lygmeniu, tačiau priklauso nuo valstybės narės pasirinkimo (kompromisai	Galimas didelis neigiamas (iki 7 500 000 EUR) nacionaliniu lygmeniu, tačiau priklauso nuo valstybės narės pasirinkimo (kompromisai atsižvelgiant į kitą	1 PPR poveikis ir galimas didžiausias neigiamas nacionaliniu lygmeniu, tačiau priklauso nuo valstybės narės pasirinkimo (kompromisai

	atsižvelgiant į kitą poveikį)	poveikį)	atsižvelgiant į kitą poveikį)
		Mažas teigiamas poveikis	sankcijų Mažas teigiamas poveikis
Socialinis poveikis			
Vairuotojų darbo sąlygos, sveikata ir gyvenimo sąlygos	Uždelstas teigiamas dėl prietaiso padidėjusio tinkamumo naudoti	Tas pats vertinimas kaip ir dėl atitikties socialiniams teisės aktams	
Kelių eismo sauga	Uždelstas teigiamas dėl lengvesnės prieigos vairuojant	Tas pats vertinimas kaip ir dėl atitikties socialiniams teisės aktams	
Nusikaltimai ir apsauga	Nedidelis poveikis	Mažas teigiamas poveikis taikant tinkamesnes baudas	
Pagrindinės teisės	Jokio poveikio	Nežymus neigiamas poveikis laisvei užsiimti verslu	
Poveikis aplinkai	Nežymus teigiamas		
Poveikis konkrečioms regionams	Didesnis visų priemonių poveikis valstybių narių, kuriose mokamas didesnis darbo atlygis (ES–15), įmonėms; didelis savisamdos pagrindais dirbančiųjų skaičius.		
	Didesnis poveikis valstybėms narėms, kurių transporto sektorius didelis arba transporto įmonės sudaro didelę ekonomikos dalį (Vokietija, Lenkija, Ispanija, Nyderlandai, Rumunija, Lietuva, Čekija)		
		Didesnis tinkamesnių sankcijų poveikis valstybėse narėse, kuriose šiandien taikomos švelnios sankcijos	
Trečiosios šalys	Panašus uždelstas poveikis AETR susitarimo šalims		

6. POLITIKOS PRIEMONIŲ RINKINIŲ PALYGINIMAS

- (17) Kaip nurodyta toliau pateiktoje 4 lentelėje, nustatyta, kad 4 PPR yra kur kas veiksmingesnis, nes jis užtikrina didžiausią galimybę pasiekti du konkrečius tikslus. Tačiau atlikus darnumo analizę paaiškėjo, kad 4 PPR taip pat geriausiai tinkamas siekiant teigiamą ekonominį ir socialinį poveikį derinti su poveikiu valstybės institucijų biudžetui. Vertinant darnumą, tinkamiausias yra 1 PPR. Be to, 4 PPR taikymui būtinos didžiausios investicijos, o 1 PPR tektų skirti mažiausiai išlaidų ir jį įgyvendinti būtų lengviausia, nes jį galima priimti netaikant įprastos teisėkūros procedūros.

4 lentelė. Politikos variantų palyginimas

	<i>Svertinis veiksmingumas</i>	<i>Naudingumas</i>	<i>Darnumas</i>
0 PPR	-	-	-
1 PPR	Gana mažas	Jokių išlaidų	Aukštas
2 PPR	Vidutinis	7,5 mln. EUR	Kompromisai
3 PPR	Vidutinis	39 mln. EUR	Kompromisai
4 PPR	Didelis	46,5 mln. EUR	Didžiausi kompromisai

- (18) Atsižvelgus į visus šiuos aspektus ir į tai, kad išsami sąnaudų efektyvumo analizė neatlikta, atrodo, kad 4 PPR nauda gerokai viršija sąnaudas. Tikėtina, kad taikant 4 PPR administracinė našta galėtų būti sumažinta 515,5 mln. EUR, t. y. gerokai daugiau nei visos visiško rinkinio įgyvendinimo išlaidos. Todėl atlikus analizę galima daryti išvadą, kad 4 politikos priemonių rinkiniui teiktina pirmenybė.

7. STEBĖJIMAS IR VERTINIMAS

- (19) Komisija stebės keletą rodiklių, kaip nurodyta 5 lentelėje.

5 lentelė. Stebėjimo rodikliai

Veiklos tikslai	Stebėseną
<i>Iki 2020 m. užtikrinti, kad nebeliktų tachografų taisyklių sunkiausių pažeidimų</i>	Stebėseną atliekama remiantis informacija, kurią valstybės narės kas dvejus metus turi pateikti Komisijai pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį
Užtikrinti, kad palyginti su 2008 m., iki 2020 m. per transporto priemonių patikras būtų aptinkama dvigubai daugiau socialinių teisės aktų pažeidimų, tenkančių vienai transporto priemonei	Stebėseną atliekama remiantis informacija, kurią valstybės narės kas dvejus metus turi pateikti Komisijai pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį
<i>Palyginti su 2010 m., iki 2020 m. 20 % sumažinti su tachografų naudojimu susijusių administracinių našta</i>	<i>Tachografų įrangos techninis atnaujinimas stebimas organizuojant diskusijas su suinteresuotosiomis šalimis, taip pat remiantis E .Stoiberio grupės pateiktu apytikriu vertinimu ir ES projektu dėl pradinių vertinimų ir administracinių išlaidų mažinimo</i>