



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.7.2011  
SEK(2011) 947 endgültig

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitdokument zum*

**VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im  
Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des  
Europäischen Parlaments und des Rates**

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

# ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

*Begleitdokument zum*

### VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im  
Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des  
Europäischen Parlaments und des Rates**

Dieses Dokument enthält die Zusammenfassung der Folgenabschätzung, die für Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit und Effizienz des Fahrtenschreibersystems durchgeführt wurde und die anstehende Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates begleitet.

#### **1. PROBLEMSTELLUNG**

- (1) Seit 1969 hat die Europäische Union (EU) Sozialvorschriften im Bereich des Güterkraftverkehrs erlassen, um die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern sowie einen fairen Wettbewerb zwischen Kraftverkehrsunternehmen zu gewährleisten. In der Verordnung (EG) Nr. 561/2006<sup>1</sup> werden die Höchstdauer der täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten und die Mindestdauer täglicher und wöchentlicher Ruhezeiten für Fahrer festgelegt. Die EU hat mit der Richtlinie 2006/22/EG<sup>2</sup> und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates<sup>3</sup> („Fahrtenschreiberverordnung“) eine umfassende Politik zur Prüfung und Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr entwickelt.
- (2) Die Fahrtenschreiberverordnung legt technische Standards fest und enthält Vorschriften für die Nutzung, die Erteilung der Bauartgenehmigung, den Einbau und die Inspektion von Fahrtenschreibern. Sie erlegt damit den Herstellern, Behörden, Verkehrsunternehmen und Fahrern eine Reihe von Rechtspflichten auf. Derzeit sind zwei Arten von Kontrollgeräten im Einsatz: Neben dem digitalen Fahrtenschreiber,

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

<sup>2</sup> Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, ABl. L 102 vom 11.3.2006, S. 35.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 der Kommission vom 16. Dezember 2009 zur neunten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt, ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 3.

der für ab 1. Mai 2006 zugelassene Fahrzeuge eingeführt wurde, ist der seit 1985 verwendete analoge Fahrtenschreiber noch in älteren Fahrzeugen zu finden.

- (3) Unter Berücksichtigung der durchgeführten Konsultationen und Sachverständigenstudien<sup>4</sup> hat die Kommission zwei Hauptprobleme ermittelt, die auf EU-Ebene anzugehen sind:
- Nach den vorliegenden Daten werden bei einem großen Teil der kontrollierten Fahrzeuge Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt. Bei rund einem Viertel der Fahrzeuge wird insbesondere gegen die Fahrtenschreibervorschriften verstoßen. Durchschnittlich sind dies zu jedem Zeitpunkt rund 45 000 Fahrzeuge. Die andauernde Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Mindestruhezeiten und die daraus resultierende Fahrerermüdung führen nach Schätzungen zu einem Anstieg der gesamtgesellschaftlichen Kosten von Unfällen von fast 2,8 Mrd. EUR. Darüber hinaus verschafft sie den Unternehmen, die die Vorschriften übertreten, einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil, was sich negativ auf das Funktionieren des Binnenmarkts auswirkt und ernste gesundheitliche Folgen für die Fahrer hat.
  - Es bestehen weitere Möglichkeiten, durch den Einsatz des (digitalen) Fahrtenschreibers die Arbeit der Fahrer zu unterstützen und die Verkehrseffizienz zu verbessern. Wenngleich die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers die Verwaltungslasten der verschiedenen Beteiligten bereits deutlich verringert hat, sind die Kosten der Einhaltung, die auf rund 2,7 Mrd. EUR geschätzt werden, noch immer zu hoch.
- (4) Ursachen dieser beiden Probleme sind die Betrugsanfälligkeit des Fahrtenschreibersystems, die geringe Wirksamkeit von Kontrollen, die nicht ausreichende Abschreckungswirkung von Sanktionen und die suboptimale Anwendung des Fahrtenschreibersystems. Die sich aus den drei Ursachen ergebenden Probleme sind in der nachstehenden Tabelle 1 aufgeführt.
- (5) Die erkannten Probleme betreffen hauptsächlich die Fahrer schwerer Nutzfahrzeuge und Firmen, die Fahrtenschreiber verwenden, aber die Auswirkungen betreffen auch die Mitgliedstaaten und deren Inspektionsbehörden, die Hersteller von Fahrtenschreibern und andere Straßenverkehrsteilnehmer.

**Tabelle 1 – Zusammenfassung der Ursachen und Problembereiche**

---

<sup>4</sup> Dazu gehören die Konsultation mit den Mitgliedstaaten und Beteiligten (einschließlich Inspektions- und Polizeibehörden sowie Hersteller) in dem eingesetzten Ausschuss; das Projekt SMART; der Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC); die öffentliche Konsultation der Beteiligten von Dezember 2009 bis März 2010; die Konsultation des Ausschusses für den sektoralen Dialog der Sozialpartner im Straßenverkehr sowie der von einer Sachverständigengruppe der einschlägigen Beteiligten validierte Bericht unabhängiger Experten.

<i>Erkannte Ursachen</i>	<i>Problembereiche</i>
<b>Ursache 1: Anfälligkeit des Fahrtenschreibersystems</b>	Plomben erfüllen nur unzureichend ihren Zweck, Manipulationen des Fahrtenschreibers anzuzeigen
	Schwachstellen in der Verschlüsselungstechnik
	Missbrauch von Fahrerkarten
	Betrug oder Nachlässigkeit von Werkstätten
<b>Ursache 2: geringe Wirksamkeit von Kontrollen und nicht ausreichende Abschreckungswirkung von Sanktionen</b>	nichtharmonisierte Schulung von Vollzugsbeamten.
	Umfang der den Vollzugsbeamten zugänglichen digitalen Fahrtenschreiberdaten
	Sanktionspolitik
<b>Ursache 3: suboptimale Anwendung des Fahrtenschreibersystems</b>	unzureichende Bestimmungen der Fahrtenschreiberverordnung
	technische Beschränkungen des digitalen Fahrtenschreibers
	Fahrtenschreiber erleichtern die Arbeit des Fahrers nicht in ausreichendem Maß

## 2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE

- (6) Die Folgenabschätzung befasst sich mit Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit und Effizienz des Fahrtenschreibersystems, das zur Gewährleistung der Einhaltung der oben genannten Sozialvorschriften eingesetzt wird. Untersucht und analysiert werden Optionen zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, deren Rechtsgrundlage Artikel 71 des EWG-Vertrags (Artikel 91 AEUV) ist. Der EU-Mehrwert wurde beim Erlass dieser Verordnung festgestellt und die Argumente, die diesen Mehrwert begründen, sind weiterhin stichhaltig.
- (7) Diese Argumente stellen darauf ab, dass der Kraftverkehr innerhalb der EU immer stärker transnational ausgeprägt ist. Grund dafür sind der zunehmende grenzübergreifende Handel und das Wirtschaftswachstum, was zum Teil durch die EU-Erweiterung und die Liberalisierung der Kraftverkehrsbranche in Europa gefördert wurde. Die Sozialvorschriften sind auf EU-Ebene harmonisiert und die Überprüfung ihrer Einhaltung setzt voraus, dass das Kontrollgerät der verschiedenen Mitgliedstaaten interoperabel ist. Angesichts der zunehmenden transnationalen Ausprägung des Güterkraftverkehrs in der EU und der Harmonisierung der Sozialvorschriften wäre es nicht wünschenswert, zu einer Regulierung des Kontrollgeräts auf nationaler Ebene zurückzukehren, nicht zuletzt, weil die Regulierung in den vergangenen 25 Jahren bereits auf EU-Ebene erfolgt ist.

- (8) In Bezug auf Sanktionen wurde im Bericht der Kommission zu Strafsanktionen<sup>5</sup> auf die unterschiedliche Praxis der Mitgliedstaaten bei der Sanktionierung von Verstößen gegen die Fahrtschreiberverordnung hingewiesen. Die Manipulation von Fahrtschreibern ist nach den EU-Rechtsvorschriften bereits als einer der „schwersten Verstöße“ in der umfassenderen Liste der Verstöße gegen die Vorschriften für den gewerblichen Kraftverkehr eingestuft<sup>6</sup>. Ohne ein einheitliches Mindestmaß an Abschreckungswirkung der von den Mitgliedstaaten auferlegten Sanktionen führt eine solche Einstufung jedoch nicht notwendigerweise zu einer strikten Einhaltung der Vorschriften, da die Unternehmen auf tatsächliche Sanktionen und nicht auf die Einstufung von Verstößen reagieren.

### 3. ZIELE DER EU-INITIATIVE

- (9) Übergeordnetes Ziel der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten) sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Arbeitsbedingungen der Fahrer sowie die Gewährleistung eines lautereren Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmen. Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind daher ein wesentliches Element der gemeinsamen Verkehrspolitik zur Erreichung der Ziele des Vertrags, wie Verbesserung der Verkehrssicherheit (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV<sup>7</sup>), sozialer Fortschritt (Artikel 3 Absatz 3 EUV<sup>8</sup>) und Errichtung eines Binnenmarktes (Artikel 3 Absatz 3 EUV). Die Fahrtschreiberverordnung ist das wesentliche Instrument zur Überwachung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, und das allgemeine Ziel der Vorschläge, die zusammen mit dieser Folgenabschätzung vorgelegt werden, schließt die Leistung eines Beitrags zu den vorgenannten Zielen des Vertrags ein.
- (10) Gleichzeitig beabsichtigt die Kommission, auch einen Beitrag zu den Zielen zu leisten, die in der Mitteilung zur besseren Rechtsetzung für Wachstum und Arbeitsplätze in der Europäischen Union<sup>9</sup> und der Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds<sup>10</sup> festgelegt sind. Die Vorschläge sollen auch zu dem Ziel beitragen, die Verwaltungslasten von Unternehmen zu verringern und die Qualität der Rechtsvorschriften für die Wirtschaft zu verbessern, wie es die Leitinitiative „Eine integrierte Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung“<sup>11</sup> im Rahmen der Strategie Europa 2020 vorsieht.
- (11) Aus diesem übergeordneten Ziel lassen sich die folgenden spezifischen Ziele ableiten: erstens die Erhöhung der Vertrauenswürdigkeit des Kontrollgeräts; zweitens die Steigerung der Effizienz von Kontrollen der Einhaltung der

---

<sup>5</sup> KOM(2009) 225.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl. L 300 vom 12.11.2009, S. 51.

<sup>7</sup> Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

<sup>8</sup> Vertrag über die Europäische Union.

<sup>9</sup> Mitteilung der Kommission „Bessere Rechtsetzung für Wachstum und Arbeitsplätze in der Europäischen Union, KOM(2005) 97 endg.

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission „Umsetzung des Lissabon-Programms der Gemeinschaft: Eine Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds, KOM(2005) 535 endg.

<sup>11</sup> Mitteilung der Kommission „Eine integrierte Industriepolitik für das Zeitalter der Globalisierung – Vorrang für Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit“, KOM(2010) 614.

Sozialvorschriften im Straßenverkehr; drittens die Senkung der Kosten des Einsatzes von Kontrollgerät, zum Teil durch Verringerung der mit dem Einsatz zusammenhängenden Verwaltungslasten.

- (12) Einige Daten zum Straßenverkehr werden auf EU-Ebene erfasst und könnten verwendet werden, um die Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung auf die oben genannten spezifischen Ziele zu überwachen<sup>12</sup>. In diesem Zusammenhang wurden die folgenden operativen Ziele gewählt, weil sie von Nutzen sind, um das Niveau der Erreichung der spezifischen Ziele anzuzeigen:
- Beseitigung der „schwersten Verstöße“<sup>13</sup> gegen die Fahrtenschreibervorschriften bis 2020 (mit Überwachung durch die Kommission auf der Grundlage künftiger Berichte der Mitgliedstaaten für den zweijährlichen Bericht);
  - Verdoppelung der Aufdeckungsquote von Verstößen gegen die Sozialvorschriften je straßenseitig kontrolliertem Fahrzeug im Vergleich zu 2008 (mit Überwachung durch die Kommission auf der Grundlage künftiger Berichte der Mitgliedstaaten für den zweijährlichen Bericht);
  - Verringerung der Verwaltungslasten im Zusammenhang mit dem Einsatz des digitalen Fahrtenschreibers um 20 % bis 2020 im Vergleich zu 2010 (auf der Grundlage von Schätzungen der Stoiber-Gruppe und des EU-Projekts zu Messungen der Ausgangsbasis und Verringerung der Verwaltungskosten<sup>14</sup>).

#### 4. POLITIKOPTIONEN

- (13) Die Konsultation der Beteiligten und die Sachverständigenberichte zu dem Thema<sup>15</sup> haben es der Kommission ermöglicht, eine umfassende Reihe von Einzelmaßnahmen zu ermitteln, mit denen die erkannten Probleme potenziell behoben werden können. Es erfolgte ein Vorab-Screening möglicher Maßnahmen.
- (14) Im Anschluss daran wurden Politikpakete zusammengestellt, die gangbare Politikalternativen zur Erreichung der Ziele darstellen. Die Festlegung der Politikpakete war erforderlich, da unter Sicherheitsaspekten die Vertrauenswürdigkeit des Systems von der Sicherheit vieler seiner Elemente abhängt und verschiedene Legislativverfahren notwendig sind (Ausschussverfahren/Mitentscheidung). Die Politikpakete können wie folgt zusammengefasst werden:
- Politikpaket 1 (PP1) ist ein technisches Paket, das lediglich auf Verbesserungen des bestehenden Fahrtenschreibers abzielt.

---

<sup>12</sup> Siehe insbesondere die Eurostat-Statistiken und „EU energy and transport in figures“.

<sup>13</sup> Die schwersten Verstöße sind in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 definiert: ‘2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten; (...) 6. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.’

<sup>14</sup> Cap Gemini, „EU project on baseline measurements and reduction of administrative costs“, 2009.

<sup>15</sup> Siehe Fußnote 4.

- Politikpaket 2 (PP2) ist ebenfalls ein Paket technischer Maßnahmen, das aber die Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers erheblich erweitern und zu einem digitalen Fahrtenschreiber neuer Art führen würde.
- Politikpaket 3 (PP3) schließt nichttechnische Maßnahmen zusätzlich zu den Maßnahmen im PP1 ein.
- Politikpaket 4 (PP4) stellt eine Kombination von Maßnahmen für technische Verbesserungen und Verbesserungen des Systems (PP2+PP3) dar.

(15) Die nachstehende Tabelle 2 gibt einen Überblick über die in den Politikpaketen enthaltenen Politikmaßnahmen.

**Tabelle 2 – Detaillierter Inhalt der Politikpakete**

	<i>Politikpaket 1 (PP1)</i>	<i>Politikpaket 2 (PP2)</i>	<i>Politikpaket 3 (PP3)</i>	<i>Politikpaket 4 (PP4)</i>
<b><i>Rechtsinstrument(e)</i></b>	Fahrplan für die Anpassung der technischen Spezifikationen	Fahrplan für die Anpassung der technischen Spezifikationen Überarbeitung der Verordnung 3821/85 zur Hinzufügung neuer Funktionsanforderungen	Überarbeitung der Verordnung 3821/85 nur zur Hinzufügung neuer Vorschriften für die Nutzung und Inspektion von Fahrtenschreibern	Fahrplan für die Anpassung der technischen Spezifikationen Überarbeitung der Verordnung 3821/85
<b><i>Inhalt der Politikpakete</i></b>	Verschlüsselungstechnik Plomben Schnittstelle zu den Nutzern	PP1 + Fahrtenschreiberfunktionen (automatische und manuelle Aufzeichnung) Funkkommunikation für Straßenkontrollen Schnittstelle zu anderen IVS-Anwendungen	PP1 + Workshops Fahrerkarten Sanktionen Schulung der Kontrolleure Vorschriften für die Benutzung	PP2 + PP3

## 5. FOLGENABSCHÄTZUNG

(16) In der nachstehenden Tabelle 3 ist die Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen zusammengefasst.

Tabelle 3 – Zusammenfassung der Auswirkungen

Auswirkungen				
	<i>Politikpaket 1</i>	<i>Politikpaket 2</i>	<i>Politikpaket 3</i>	<i>Politikpaket 4</i>
<b>Einhaltung Sozialvorschriften</b>	<i>der</i> <b>Geringfügige und verzögerte Verbesserungen</b> , die sich auf Fahrtschreiber-Betrug beschränken (1/4 aller Verstöße gegen die Sozialvorschriften)	Auswirkungen des PP1 + <b>große potenzielle</b> Verbesserungen  <b>Große Unsicherheit</b> hinsichtlich des Ausmaßes der Ergebnisse ( <b>Kompromisse</b> bezüglich der Haushaltsauswirkungen)	<b>Auswirkungen des PP1 + große potenzielle</b> Verbesserungen  <b>Große Unsicherheit</b> hinsichtlich des Ausmaßes der Ergebnisse ( <b>Kompromisse</b> bezüglich der Haushaltsauswirkungen)	Auswirkungen des PP1 + <b>große potenzielle</b> Verbesserungen  <b>Geringere Unsicherheit</b> der Ergebnisse als bei PP2 und PP3 ( <b>große Kompromisse</b> bezüglich der Haushaltsauswirkungen)
<b>Wirtschaftliche Auswirkungen</b>				
Funktionieren des Binnenmarktes und des Wettbewerbs	<b>Geringfügige und verzögerte Verbesserungen</b> , die sich auf Fahrtschreiber-Betrug beschränken (1/4 aller Verstöße gegen die Sozialvorschriften)	Selbe Bewertung wie für die Einhaltung der Sozialvorschriften		
Wettbewerbsfähigkeit	<b>Positiv</b> für Hersteller von Fahrtschreibern	<b>Sehr positiv</b> für Hersteller von Fahrtschreibern	<b>Positiv</b> für Hersteller von Fahrtschreibern  <b>Ungewiss</b> für Werkstätten  <b>Positiv</b> für Unternehmen, deren Haupttätigkeit nicht der Kraftverkehr ist	<b>Sehr positiv</b> für Hersteller von Fahrtschreibern  <b>Ungewiss</b> für Werkstätten  <b>Positiv</b> für Unternehmen, deren Haupttätigkeit nicht der Kraftverkehr ist
Verwaltungslasten und KMU	<b>Unerheblich</b>	<b>- 383,5 Mio. EUR</b>	<b>- 142 Mio. EUR</b>	<b>- 515,5 Mio. EUR</b>
Auswirkungen auf den Haushalt öffentlicher Behörden	<b>Geringfügig</b> negativ auf EU-Ebene	Auswirkungen des PP1 + <b>potenziell</b> negativ (bis 7 500 000 EUR) auf nationaler Ebene, jedoch abhängig von	<b>Potenziell sehr negativ</b> (bis 7 500 000 EUR) auf nationaler Ebene, jedoch abhängig von Entscheidungen	Auswirkungen des PP1 + <b>potenziell höchste negative Auswirkungen</b> auf nationaler Ebene, jedoch abhängig von



Entscheidungen der Mitgliedstaaten ( <b>Kompromisse</b> bezüglich anderer Auswirkungen)	Mitgliedstaaten ( <b>Kompromisse</b> bezüglich anderer Auswirkungen)	Entscheidungen der Mitgliedstaaten ( <b>Kompromisse</b> bezüglich anderer Auswirkungen)
	<b>Geringe positive</b> Auswirkungen von Sanktionen	<b>Geringe positive</b> Auswirkungen von Sanktionen

**Soziale Auswirkungen**

Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Lebensführung von Fahrern	<b>Positiv aber verzögert</b> , aufgrund größerer Nutzerfreundlichkeit des Geräts	Selbe Bewertung wie für die Einhaltung der Sozialvorschriften
Straßenverkehrssicherheit	<b>Positiv aber verzögert</b> , aufgrund einfacheren Zugriffs während des Fahrens	Selbe Bewertung wie für die Einhaltung der Sozialvorschriften
Kriminalität und Gefahrenabwehr	Geringe Auswirkungen	<b>Geringe positive</b> Auswirkungen aufgrund besser angepasster Strafen
Grundrechte	<b>Keine Auswirkungen</b>	<b>Marginale negative</b> Auswirkungen auf die unternehmerische Freiheit
<b>Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>Marginal positiv</b>	
<b>Auswirkungen auf spezifische Regionen</b>	Größere Auswirkungen aller Maßnahmen auf Unternehmen aus Mitgliedstaaten mit hohen Löhnen (EU-15) und einem hohen Selbstständigenanteil  Größere Auswirkungen auf Mitgliedstaaten mit einem großen Verkehrssektor oder einem hohen Anteil von Verkehrsunternehmen an der Wirtschaft (Deutschland, Polen, Spanien, Niederlande, Rumänien, Litauen, Tschechische Republik)	Größere Auswirkungen besser angepasster Sanktionen in Mitgliedstaaten mit derzeit weniger strengen Sanktionen
<b>Drittstaaten</b>	Verzögerte aber ähnliche Auswirkungen auf AETR-Länder	

## 6. VERGLEICH DER POLITIKPAKETE

- (17) Wie aus der nachstehenden Tabelle 4 hervorgeht, ist unter dem Gesichtspunkt der Wirksamkeit das PP4 das bei weitem attraktivste, da es das potenziell höchste Niveau bei der Erreichung der beiden spezifischen Ziele bietet. Bei der Analyse der Kohärenz zeigt sich jedoch, dass das PP4 auch die umfangreichsten Kompromisse zwischen positiven wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen einerseits und Auswirkungen auf den Haushalt öffentlicher Behörden andererseits mit sich bringt. Hinsichtlich der Kohärenz liegt das PP1 an erster Stelle. Das PP4 ist bezüglich der erforderlichen Investitionen auch das teuerste, während das PP1 das billigste und am einfachsten umzusetzende ist, da es angenommen werden kann, ohne das übliche Legislativverfahren zu durchlaufen.

Tabelle 4 – Vergleich der Politikoptionen

	<i>Gewichtete Wirksamkeit</i>	<i>Effizienz</i>	<i>Kohärenz</i>
<i>PP0</i>	-	-	-
<i>PP1</i>	recht gering	keine Kosten	hoch
<i>PP2</i>	mittel	7,5 Mio. EUR	Kompromisse
<i>PP3</i>	mittel	39 Mio. €	Kompromisse
<i>PP4</i>	hoch	46,5 Mio. EUR	umfangreichste Kompromisse

- (18) Unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte und in Ermangelung einer vollständigen Kosten-Nutzen-Analyse scheinen die positiven Auswirkungen des PP4 seine Kosten bei weitem zu überwiegen. Allein die potenzielle Verwaltungslastenverringerung beläuft sich beim PP4 auf 515,5 Mio. EUR, was die Gesamtkosten der vollständigen Umsetzung weit übersteigt. Die durchgeführte Analyse legt somit nahe, dass das Politikpaket 4 die zu bevorzugende Option darstellt.

## 7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

- (19) Die Kommission wird eine Reihe von Indikatoren überwachen wie in Tabelle 5 dargelegt.

Tabelle 5 – Indikatoren für die Überwachung

<i>Operative Ziele</i>	<i>Überwachung</i>
<i>Beseitigung der „schwersten Verstöße“ gegen die Fahrtschreibervorschriften bis 2020</i>	Die Überwachung erfolgt anhand von Informationen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 alle zwei Jahre der Kommission vorzulegen haben.
Bis 2020 Verdoppelung der Aufdeckungsquote von Verstößen gegen die Sozialvorschriften je kontrolliertem Fahrzeug bei Straßenkontrollen im Vergleich zu 2008	Die Überwachung erfolgt anhand von Informationen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 alle zwei Jahre der Kommission vorzulegen haben.
<i>Verringerung der Verwaltungslasten im Zusammenhang mit der Nutzung des digitalen Fahrtschreibers um 20 % vor 2020 im Vergleich zu 2010</i>	<i>Der Einsatz technischer Aktualisierungen des Kontrollgeräts wird in Erörterungen mit Beteiligten und auf der Grundlage von Schätzungen der Stoiber-Gruppe und des EU-Projekts zu Messungen der Ausgangsbasis und Verringerung von Verwaltungskosten überwacht.</i>