



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.7.2011
SEC(2011) 947 definitief

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN
DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het
controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006
van het Europees Parlement en de Raad**

{COM(2011) 451 definitief}
{SEC(2011) 948 definitief}

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad

Het onderhavige document bevat de samenvatting van het effectbeoordeling betreffende maatregelen om de effectiviteit en doeltreffendheid van het tachograafstelsel te verbeteren bij de geplande herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85.

1. OMSCHRIJVING VAN HET PROBLEEM

- (1) Sinds 1969 heeft de Europese Unie (EU) voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer vastgesteld om de veiligheid op de weg te vergroten, de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren en eerlijke concurrentie tussen de vervoersondernemingen te bevorderen. Bij Verordening (EG) nr. 561/2006¹ zijn de maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden en de minimale dagelijkse en wekelijkse rusttijden voor bestuurders vastgelegd. Door middel van Richtlijn 2006/22/EG² en Verordening (EEG) nr. 3821/85³ (ook wel "de Tachograafverordening" genoemd) heeft de EU een uitgebreid beleid ontwikkeld voor de inspectie en de controle op de naleving van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.
- (2) De Tachograafverordening stelt de technische normen vast en bepaalt de regels voor het gebruik, de typegoedkeuring, de installatie en controle van tachografen. De verordening schept aldus een aantal wettelijke verplichtingen voor zowel fabrikanten en de autoriteiten als voor wegvervoerders en bestuurders. Tot dusver worden twee typen controleapparaten gebruikt. In voertuigen die na 1 mei 2006 zijn geregistreerd,

¹ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

² Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

³ Verordening (EU) nr. 1266/2009 van de Commissie van 16 december 2009 betreffende de tiende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, PB L 339 van 22.12.2009, blz. 3.

wordt een digitale tachograaf gebruikt, terwijl in oudere voertuigen nog de analoge tachograaf wordt gebruikt die sinds 1985 in gebruik is.

- (3) Op basis van de raadpleging en de deskundigenrapporten⁴ heeft de Commissie twee belangrijke problemen onderkend, waarvoor op Europees niveau een oplossing moet worden gevonden:
- Volgens de beschikbare gegevens blijkt een aanzienlijk aantal bestuurders van de gecontroleerde voertuigen zich niet aan de sociale regels te houden. Ruwweg een vierde van de bestuurders overtreedt met name de regels inzake tachografen. Op elk willekeurig moment houden gemiddeld circa 45 000 voertuigen zich niet aan de Europese regels met betrekking tot tachografen. Dit voortdurend negeren van de verplichtingen voor minimale rusttijden en de daardoor bij de bestuurders veroorzaakte vermoeidheid, leidt tot een jaarlijkse toename van de maatschappelijke kosten van ongevallen met naar schatting bijna 2,8 miljard euro. Bovendien leveren degelijke inbreuken overtreders een buitensporig concurrentievoordeel op terwijl ze een negatieve weerslag hebben op de werking van de interne markt en ernstige gezondheidsproblemen voor de bestuurders veroorzaken.
 - Er is nog ruimte voor verbetering aan de manier waarop de (digitale) tachograaf bestuurders in hun werk bijstaat en een efficiënt vervoer ondersteunt. Hoewel de administratieve lasten voor de verschillende belanghebbenden door de invoering van de digitale tachograaf reeds beduidend kleiner zijn, liggen de jaarlijkse nalevingskosten met ongeveer 2,7 miljard euro nog altijd te hoog.
- (4) Deze twee problemen worden versterkt door het feit dat tachografen kwetsbaar zijn voor fraude, door de weinig doeltreffende controles en het onvoldoende afschrikkende effect van de sancties. Voorts wordt het tachograafstelsel nog niet optimaal gebruikt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de drie oorzaken en de bijbehorende knelpunten.
- (5) De vastgestelde problemen hebben weliswaar voornamelijk betrekking op zware bedrijfsvoertuigen en ondernemingen die de tachograaf gebruiken, maar ook de lidstaten en hun controle instanties, de fabrikanten van tachografen en andere weggebruikers ondervinden hier de gevolgen van.

Tabel 1 Overzichtstabel van oorzaken en probleemgebieden

⁴ Dit omvatte overleg binnen het aangewezen comité met de lidstaten en de belanghebbende partijen (onder meer inspectie- en politieorganisaties en fabrikanten); het SMART-project, het verslag van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek, de raadpleging van de belanghebbende partijen tussen december 2009 en maart 2010, de raadpleging van het comité voor de sectorale sociale dialoog in het wegvervoer en een onafhankelijk deskundigenverslag, gevalideerd door een panel van deskundigen uit de desbetreffende organisaties.

<i>Vastgestelde oorzaken</i>	<i>Probleemgebieden</i>
Bestuurder 1: Kwetsbaarheid van het tachograafstelsel	Verzegelingen voldoen niet om manipulatie van de tachograaf aan het licht te brengen
	Kwetsbaarheid van encryptietechnologie
	Misbruik van de bestuurderskaart
	Malafide of nalatige werkplaatsen
Bestuurder 2: Weinig doeltreffende controles en onvoldoende preventief effect van sancties	Niet geharmoniseerde opleiding van met controle belaste ambtenaren
	Bereik van de gegevens uit de digitale tachograaf waarover deze ambtenaren kunnen beschikken
	Sanctiebeleid
Bestuurder 3: Het tachograafstelsel wordt onvoldoende gebruikt	De bepalingen van de Tachograafverordening voldoen niet
	Technische beperkingen van de digitale tachograaf
	De tachograaf staat de bestuurders onvoldoende in hun werk bij

2. SUBSIDIARITEIT

- (6) Onderhavige effectbeoordeling betreft maatregelen om de effectiviteit en doelmatigheid van het tachograafstelsel te verbeteren en aldus de naleving van de genoemde sociale voorschriften te verzekeren. In de beoordeling worden opties voor de herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85, die gebaseerd is op artikel 71 van het EEG-Verdrag (artikel 91 VWEU) geanalyseerd en onderzocht. Ten tijde van de invoering van deze Verordening werd vastgesteld welke toegevoegde waarde deze voor de EU had. De argumenten ter onderbouwing daarvan gelden nog steeds.
- (7) Deze argumenten zijn gebaseerd op de realiteit dat het wegvervoer binnen de EU een steeds grotere transnationale dimensie krijgt door de toenemende grensoverschrijdende handel en de economische groei, die deels zijn bevorderd door de uitbreiding van de EU en de liberalisatie van het vrachtvervoer over de weg in Europa. De voorschriften van sociale aard zijn op Europees niveau geharmoniseerd en om te kunnen nagaan of deze voorschriften worden nageleefd, moeten de controleapparaten tussen de lidstaten interoperabel zijn. Gezien de steeds toenemende transnationale aard van het vrachtvervoer over de weg in de Europese Unie en de harmonisatie van de voorschriften van sociale aard zou het niet wenselijk zijn om terug te keren tot een nationale regelgeving voor het controleapparaat — niet in het minst omdat een dergelijke regelgeving de afgelopen 25 jaar al op Europees niveau wordt uitgevoerd.

- (8) Uit het verslag van de Commissie ter analyse van de sancties⁵ blijkt dat de lidstaten uiteenlopende sancties toepassen bij overtredingen van de Tachograafverordening. De manipulatie van tachografen wordt door de Europese wetgeving reeds aangemerkt "als een van de zwaarste inbreuken" binnen het geheel van inbreuken op de regels die gelden voor het bedrijfsmatig vervoer over de weg⁶. Zonder de harmonisatie van een minimaal afschrikkend effect van door de lidstaten opgelegde sancties leidt deze classificatie echter niet noodzakelijk tot strikte naleving van de regels, aangezien bedrijven niet reageren op de classificatie van inbreuken, maar wel op feitelijke sancties.

3. DOELSTELLINGEN VAN HET INITIATIEF VAN DE EU

- (9) De voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (de regels inzake rij- en rusttijden) hebben tot doel de veiligheid op de weg en de werkomstandigheden van de bestuurders te verbeteren en om eerlijke concurrentie tussen de vervoersondernemingen tot stand te brengen. De voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer vormen daarom een wezenlijk element van het gemeenschappelijk vervoerbeleid om de in het Verdrag overeengekomen doelstellingen, zoals de verbetering van de veiligheid in het wegvervoer (artikel 91, lid 1, onder c), VWEU⁷), sociale vooruitgang (artikel 3, lid 3, VEU⁸) en de totstandbrenging van een interne markt (artikel 3, lid 3, VEU) te bereiken. De Tachograafverordening is het belangrijkste hulpmiddel om de naleving van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer te controleren en te handhaven, en de voorstellen bij deze effectbeoordeling beogen dan ook een bijdrage te leveren tot bovengenoemde doelstellingen van het Verdrag.
- (10) Tegelijkertijd wenst de Commissie bij te dragen tot de doelstellingen die zijn vermeld in haar Mededeling betreffende betere regelgeving met het oog op economische groei en meer banen in de Europese Unie⁹ en haar Mededeling betreffende een strategie voor de vereenvoudiging van de regelgeving¹⁰. De voorstellen moeten eveneens bijdragen tot de vermindering van de administratieve lasten voor ondernemingen en de verbetering van de kwaliteit van de vennootschapswetgeving, zoals beschreven in het Europa 2020-vlaggenschipinitiatief "Een industriebeleid in een tijd van mondialisering".¹¹
- (11) Deze algemene doelstelling kan naar de volgende specifieke doelstellingen worden vertaald: ten eerste de betrouwbaarheid van de controleapparaten verbeteren, ten tweede de controles op de naleving van de voorschriften van sociale aard voor het

⁵ COM(2009) 225.

⁶ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, PB L 300 van 12.11.2009, blz. 51.

⁷ Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁸ Verdrag betreffende de Europese Unie.

⁹ Mededeling van de Commissie - Betere regelgeving met het oog op economische groei en meer banen in de Europese Unie, COM(2005) 97 definitief.

¹⁰ Mededeling van de Commissie - Uitvoering van het Lissabon-programma van de Gemeenschap: een strategie voor de vereenvoudiging van de regelgeving, COM(2005) 535 definitief.

¹¹ Mededeling van de Commissie, - Een geïntegreerd industriebeleid in een tijd van mondialisering – Concurrentievermogen en duurzaamheid centraal stellen, COM(2010) 614.

wegvervoer doeltreffender maken en ten derde de gebruikskosten van het controleapparaat verlagen, deels door de administratieve lasten in verband met het gebruik ervan te verminderen.

- (12) Sommige gegevens betreffende het wegvervoer worden op Europees niveau verzameld en kunnen worden gebruikt om het effect van de voorgestelde verordening op de hierboven genoemde¹² specifieke doelstellingen te volgen. In dat verband werden de volgende operationele doelstellingen gekozen omdat zij nuttig zijn bij het aangeven van de mate waarin de specifieke doelstellingen worden bereikt:
- Tegen 2020 moeten de "meest ernstige inbreuken"¹³ op de regels voor tachografen weggewerkt zijn (hierop wordt door de Commissie toegezien op basis van de toekomstige verslagen die de lidstaten indienen als input voor het tweejaarlijkse verslag);
 - Tegen 2020 moet het aantal opgespoorde inbreuken op de voorschriften van sociale aard per voertuig dat een wegcontrole ondergaat, verdubbeld zijn in vergelijking met 2008 (hierop wordt door de Commissie toegezien op basis van de toekomstige verslagen die de lidstaten indienen als input voor het tweejaarlijkse verslag);
 - Vóór 2020 moeten de administratieve lasten in verband met het gebruik van de digitale tachograaf met 20 % zijn gedaald in vergelijking met 2010 (op basis van de ramingen verstrekt door de Groep Stoiber en het EU-project inzake baselinemetingen en vermindering van administratieve kosten¹⁴).

4. MOGELIJKE BELEIDSKEUZES

- (13) De raadpleging van de belanghebbende partijen en deskundigenrapporten ter zake¹⁵ hebben de Commissie in staat gesteld een ruim aantal maatregelen te definiëren om de geconstateerde problemen aan te pakken. Daarna is een eerste screening uitgevoerd van de mogelijke maatregelen.
- (14) Nadien werden beleidspakketten vastgesteld met uitvoerbare beleidsalternatieven om de doelstellingen te bereiken. De samenstelling van beleidspakketten was met name vanuit veiligheidsoogpunt nodig omdat de betrouwbaarheid van het systeem afhangt van de veiligheid van heel wat onderdelen en omwille van de verschillende vereiste wetgevende procedures (comitéprocedure t.o.v. medebeslissingsprocedure). De beleidspakketten kunnen als volgt worden samengevat:
- Beleidspakket 1 (BP1) is een technisch pakket om de tachograaf te verbeteren;

¹² Namelijk via de statistieken van Eurostat en energie en vervoer in de EU in cijfers.

¹³ De zwaarste inbreuken worden gedefinieerd in Bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009: "2. Nalaten een tachograaf en/of snelheidsbegrenzer te installeren of een frauduleus apparaat gebruiken dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat en/of de snelheidsbegrenzer kan wijzigen, of de registratiebladen of de van de tachograaf en/of de bestuurderskaart overgebrachte gegevens vervalsen; (...) 6. Rijden met een vervalst rijbewijs of met een rijbewijs waarvan de chauffeur niet de houder is of dat verkregen is op basis van valse verklaringen en/of nagemaakte documenten."

¹⁴ Cap Gemini, EU project on baseline measurements and reduction of administrative costs, 2009.

¹⁵ Zie voetnoot 4.

- Beleidspakket 2 (BP2) is ook een pakket van technische maatregelen. Deze maatregelen zouden echter de functionaliteiten van de digitale tachograaf aanzienlijk uitbreiden, waardoor een nieuw soort digitale tachograaf ontstaat;
- Beleidspakket 3 (BP3) omvat uitsluitend niet-technische maatregelen, in aanvulling op beleidspakket BP1;
- Beleidspakket 4 (BP4) is een combinatie van technische en systeemverbeterende maatregelen (BP2+BP3).

(15) Tabel 2 hieronder geeft een overzicht van de maatregelen in elk beleidspakket.

Tabel 2 Uitvoerige inhoud van de beleidspakketten

	<i>Beleidspakket 1 (BP1)</i>	<i>Beleidspakket 2 (BP2)</i>	<i>Beleidspakket 3 (BP3)</i>	<i>Beleidspakket 4 (BP4)</i>
Rechtsinstrument(en)	Stappenplan voor aanpassing van de technische specificaties	Stappenplan voor aanpassing van de technische specificaties Herziening van Verordening 3821/85 om nieuwe functie-eisen toe te voegen	Herziening van Verordening 3821/85, uitsluitend om nieuwe regels over het gebruik en de inspectie van tachografen toe te voegen	Stappenplan voor de aanpassing van de technische specificaties Herziening van Verordening 3821/85
Inhoud van beleidspakketten	Encryptietechnologie Verzegelingen Interface met de gebruikers	BP1 + Functies van de tachograaf (automatische en manuele registratie) Draadloze communicatie voor wegcontroles Interface met andere ITS-toepassingen	BP1 + Werkplaatsen Bestuurderskaarten Sancties Opleiding van controleambtenaren Gebruiksregels	BP2 + BP3

5. EFFECTBEOORDELING

(16) Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de beoordeling van de economische en sociale gevolgen en van de milieueffecten.

Tabel 3 Overzicht van effecten

Effecten

	<i>Beleidspakket 1</i>	<i>Beleidspakket 2</i>	<i>Beleidspakket 3</i>	<i>Beleidspakket 4</i>
<i>Naleving van de sociale voorschriften</i>	Kleine en vertraagde verbetering beperkt tot tachograaffraude (1/4 van alle inbreuken op de sociale voorschriften)	Effect van BP1 + grote potentiële verbetering Grote mate van onzekerheid over de omvang van de resultaten (wisselwerking met implicaties voor de begroting)	Effect van BP1 + grote potentiële verbetering Grote mate van onzekerheid over de omvang van de resultaten (wisselwerking met implicaties voor de begroting)	Effect van BP1 + grote potentiële verbetering Minder onzekerheid over de resultaten dan voor BP2 en BP3 (grote wisselwerking met implicaties voor de begroting)
<i>Economische effecten</i>				
Werking van de interne markt en concurrentie	Kleine en vertraagde verbetering beperkt tot tachograaffraude (1/4 van alle inbreuken op de sociale voorschriften)	Dezelfde beoordeling als voor de naleving van de sociale voorschriften		
Concurrentievermogen	Gunstig voor de fabrikanten van tachografen	Zeer gunstig voor de fabrikanten van tachografen	Gunstig voor de fabrikanten van tachografen Onzeker voor werkplaatsen Gunstig voor ondernemingen waarvoor vervoer niet de hoofdactiviteit is	Zeer gunstig voor de fabrikanten van tachografen Onzeker voor werkplaatsen Gunstig voor ondernemingen waarvoor vervoer niet de hoofdactiviteit is
Administratieve lasten en KMO's	Verwaarloosbaar	- 383,5 miljoen euro	- 142 miljoen euro	- 515,5 miljoen euro
Budgettaire gevolgen voor de overheid	Op EU-niveau ongunstig nauwelijks	Effect van BP1 + potentieel ongunstig (max. 7 500 000 euro) op nationaal niveau, maar afhankelijk van de keuzes van de	Potentieel zeer ongunstig (max. 7 500 000 euro) op nationaal niveau, maar afhankelijk van de keuzes van de lidstaat	Effect van BP1 + potentieel het meest ongunstig op nationaal niveau, maar afhankelijk van de keuzes van de lidstaat

	lidstaat (wisselwerking met de andere effecten)	(wisselwerking met andere effecten)	(wisselwerking met andere effecten)
		Klein gunstig effect van sancties	Klein gunstig effect van sancties
Sociale gevolgen			
Werkomstandigheden, gezondheid en leefwijze van bestuurders	Gunstig, maar vertraagd door grotere gebruikersvriendelijkheid van het apparaat	Dezelfde beoordeling als voor de naleving van de voorschriften van sociale aard	
Verkeersveiligheid	Gunstig, maar vertraagd door een gemakkelijkere toegang tijdens het rijden	Dezelfde beoordeling als voor de naleving van de voorschriften van sociale aard	
Criminaliteit en beveiliging	Gering effect	Klein gunstig effect dankzij passende boetes	
Grondrechten	Geen effect	Marginaal ongunstig effect op de vrijheid van ondernemerschap	
Milieueffecten	Marginaal gunstig		
Gevolgen voor specifieke regio's	<p>Grotere gevolgen van alle maatregelen voor ondernemingen in lidstaten met hoge lonen (EU-15), groot aandeel zelfstandigen.</p> <p>Grotere gevolgen voor lidstaten met een grote vervoerssector of een groot aandeel vervoersondernemingen in de economie (Duitsland, Polen, Spanje, Nederland, Roemenië, Litouwen, Tsjechië)</p> <p>Grotere gevolgen van passende sancties in lidstaten waar momenteel een zwak sanctieklimaat heerst</p>		
Derde landen	Vertraagd maar met soortgelijke gevolgen voor AETR-landen.		

6. VERGELIJKING VAN BELEIDSPAKKETTEN

- (17) Zoals in de onderstaande Tabel 4 te zien is, blijkt dat BP4 vanuit het oogpunt van de efficiëntie veruit het meest aantrekkelijk is, omdat het de grootste kans biedt dat de twee specifieke doelstellingen worden bereikt. Uit de analyse van de coherentie blijkt echter dat tegenover de positieve economische en sociale gevolgen van BP4 de zwaarste budgettaire impact staat voor de overheid. BP1 is het meest coherent. Tot slot vergt BP4 ook de grootste investeringen, terwijl BP1 het goedkoopste pakket is dat bovendien het gemakkelijkst kan worden uitgevoerd omdat het de gewone wetgevingsprocedure niet hoeft te volgen.

Tabel 4 Vergelijking van mogelijke beleidskeuzes

	<i>Gewogen effectiviteit</i>	<i>Doeltreffendheid</i>	<i>Coherentie</i>
<i>BP0</i>	-	-	-
<i>BP1</i>	Tamelijk laag	Geen kosten	Hoog
<i>BP2</i>	Gemiddeld	7,5 miljoen euro	Wisselwerking
<i>BP3</i>	Gemiddeld	39 miljoen euro	Wisselwerking
<i>BP4</i>	Hoog	46,5 miljoen euro	Grootste wisselwerking

- (18) Rekening houdend met al deze aspecten en gezien het gebrek aan een volledige kosten-batenanalyse lijken de positieve effecten van BP4 zwaarder te wegen dan de kosten ervan. Met BP4 zouden de administratieve lasten immers 515,5 miljoen euro minder kunnen bedragen. Dat is veel meer dan de totale kostprijs voor de tenuitvoerlegging van het pakket. Bijgevolg geniet beleidspakket 4 op basis van deze analyse de voorkeur.

7. TOEZICHT EN EVALUATIE

- (19) De Commissie zal een aantal indicatoren volgen, die worden vermeld in Tabel 5.

Tabel 5 Toezichtsindicatoren

<i>Operationele doelstellingen</i>	<i>Toezicht</i>
<i>Tegen 2020 moeten de "zwaarste inbreuken" op de tachograafregels weggewerkt zijn</i>	Het toezicht zal worden uitgeoefend aan de hand van de informatie die de lidstaten om de twee jaar aan de Commissie moeten verstrekken krachtens artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006
Tegen 2020 moet het aantal opgespoorde inbreuken op de sociale voorschriften per voertuig dat een wegcontrole ondergaat, zijn verdubbeld ten opzichte van 2008	Het toezicht zal worden uitgeoefend aan de hand van de informatie die de lidstaten om de twee jaar aan de Commissie moeten verstrekken krachtens artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006
<i>Vóór 2020 moeten de administratieve lasten in verband met het gebruik van de digitale tachograaf met 20 % zijn gedaald in vergelijking met 2010</i>	<i>Op de invoering van technische verbeteringen van de tachograafapparatuur zal worden toegezien via overleg met belanghebbende partijen en op basis van de ramingen die werden verstrekt door de Groep Stoiber en het EU-project inzake baselinemetingen en vermindering van de administratieve kosten</i>