

Vergaderjaar 2016–2017

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2246**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2016

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij vier fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Fiscale geschilbeslechting ter voorkoming van dubbele belasting (Kamerstuk 34 604, nr. 2)

Fiche 2: Richtlijn hybride mismatches met derde landen (Kamerstuk 34 604, nr. 3)

Fiche 3: Richtlijnen gemeenschappelijke (geconsolideerde) heffingsgrondslag voor de vennootschapsbelasting (CCTB en CCCTB) (Kamerstuk 34 604, nr. 4)

Fiche 4: Verordening EU-certificeringssysteem apparatuur beveiligingsonderzoeken luchtvaart

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders

## **Fiche: Verordening EU-certificeringssysteem apparatuur beveiligingsonderzoeken luchtvaart**

### **1. Algemene gegevens**

- a) *Titel voorstel*  
Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een EU-certificeringssysteem voor apparatuur voor beveiligingsonderzoeken in de luchtvaart
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
14 september 2016
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM(2016) 491
- d) *EUR-lex*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0491>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:52016PC0461&qid=1474533091463&rid=1>  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:52016PC0461&qid=1474533091463&rid=1>
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Vooralsnog onbekend.
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Veiligheid en Justitie in nauwe samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- h) *Rechtsbasis*  
De rechtsgrondslag voor dit voorstel is artikel 114 VWEU betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving van de lidstaten om de doelstellingen van artikel 26 VWEU te bereiken, namelijk de goede werking van de interne markt.
- i) *besluitvormingsprocedure Raad*  
Er is sprake van een gewone wetgevingsprocedure conform artikel 114 VWEU. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.
- f) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissingsprocedure

### **2. Essentie voorstel**

#### *a) Inhoud voorstel*

Dit voorstel betreft een nieuw certificeringssysteem voor apparatuur voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. De Europese Commissie geeft aan dat de belangrijkste doelstelling van het voorstel is bij te dragen aan de goede werking van de interne markt van de EU en het mondiale concurrentievermogen van de Europese beveiligingsindustrie te versterken door het vrije verkeer van goederen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Volgens de Commissie zal een concurrerender veiligheidsindustrie ook meer vernieuwende en effectieve oplossingen bieden ter bevordering van de veiligheid van de Europese samenleving.

Het in het wetsvoorstel uitgewerkte certificeringssysteem moet binnen de EU leiden tot een verplichte erkenning van apparatuur zodra één lidstaat bepaalt dat deze apparatuur voldoet aan de binnen de EU vastgestelde prestatievereisten. Een binnen Europa geharmoniseerd goedkeurings-systeem van apparatuur voor de beveiliging van de burgerluchtvaart bestaat al in de vorm van het door de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) ontwikkelde gemeenschappelijke evaluatieproces (CEP). Het

ECAC CEP is echter niet bindend, waar het voorstel van de Commissie mikt op het creëren van een bindende certificering.

Het certificeringssysteem dat de Commissie voorstelt, is vergelijkbaar met het EU- certificeringssysteem voor consumentengoederen. Om voor de fabrikanten van deze consumentengoederen de hele EU als één markt te openen, is het van belang dat zoveel mogelijk informatie voor fabrikanten toegankelijk is inzake de eisen waaraan een dergelijk product dient te voldoen. Voor apparatuur voor de beveiliging van de burgerluchtvaart geldt juist dat verspreiding van de eisen die aan deze apparatuur worden gesteld, zo veel mogelijk tegen dient te worden gegaan. Het bekend worden van deze eisen bij kwaadwillenden, kan grote gevolgen hebben voor de bescherming van de luchtvaart.

Het voorstel van de Commissie schrijft gedetailleerd de werking van het certificeringssysteem voor. Iedere Europese lidstaat dient, indien een fabrikant hierom verzoekt, apparatuur aan een certificeringsproces te onderwerpen. In het bestaande gemeenschappelijke CEP evaluatieproces is gebleken dat slechts enkele lidstaten over de hiervoor tot de benodigde kennis en testcentra beschikken. Voorts heeft iedere lidstaat die een bepaald type apparaat heeft goedgekeurd, de verplichting om correctieve acties te nemen zodra er binnen de EU een apparaat van dit goedgekeurde type op enig moment niet (meer) aan de prestatievereisten voldoet. De desbetreffende lidstaat dient hiertoe te beschikken over een wettelijk instrumentarium om naleving van de prestatie-eisen bij de desbetreffende fabrikant af te kunnen dwingen. Ook heeft de desbetreffende lidstaat de taak om toe te zien op de kwaliteitszorg bij de productie van de apparaten met een typegoedkeuring, hetgeen ook van toepassing is op fabrikanten met productiefaciliteiten buiten de EU. Dit voorstel ziet op de detectiecapaciteit van apparatuur, maar dat laat onverlet dat apparatuur voor beveiliging van de burgerluchtvaart ook moet blijven voldoen aan Europese regels die ook nu al van toepassing zijn, zoals de richtlijn machines 2006/42/EG, de richtlijn elektromagnetische compatibiliteit 2014/30/EU en de richtlijn arbeidsmiddelen 2009/104/EG, mede ter bescherming van degene die met die apparatuur moet werken.

#### *b) Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft vanuit economisch (onder andere interne markt, financiële gevolgen lidstaten) perspectief een impact assessment gemaakt. De economische impact van dit voorstel is volgens de Commissie positief. De gevolgen van het voorstel op de nationale veiligheid in lidstaten of de EU als geheel zijn in het impact assessment niet meegenomen.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland heeft één van de grootste luchthavens van Europa en staat internationaal bekend om haar vooruitstrevendheid ten aanzien van de inzet van effectieve, efficiënte en passagiersvriendelijke beveiligingsapparatuur. Om die reden heeft Nederland een aanzienlijke stem in de internationale beleidsontwikkeling op het gebied van de beveiliging van luchthavens en de apparatuur die daarbij gebruikt wordt.

Om de veiligheid in de EU en haar lidstaten te waarborgen, in het bijzonder de veiligheid van de burgerluchtvaart, acht Nederland het van cruciaal belang om daarvoor hoogwaardige en goedgekeurde apparatuur op de luchthavens te kunnen inzetten. Een robuust goedkeuringsproces

voor de detectiecapaciteit van deze apparatuur is van groot belang voor het borgen van een kwalitatief goede beveiliging op luchthavens. Nederland verwelkomt daarom ook dat de Commissie met dit voorstel kenbaar maakt eveneens waarde te hechten aan een robuust goedkeuringssysteem. Door de European Civil Aviation Conference (ECAC)<sup>1</sup> waarvan Nederland actief lid is, is al een proces ontwikkeld dat enerzijds de veiligheidsbelangen waarborgt en anderzijds de fabrikanten de mogelijkheid biedt om beveiligingsapparatuur in de burgerluchtvaart op uniforme wijze te laten testen. Binnen dit zogenaamde gemeenschappelijke evaluatieproces oftewel CEP<sup>2</sup> worden de door de Europese Commissie vastgestelde standaarden voor beveiligingsapparatuur vertaald naar gestandaardiseerde testprocessen.

De typegoedkeuring van beveiligingsapparatuur op luchthavens binnen een lidstaat voor wat betreft detectiecapaciteit, is op dit moment een bevoegdheid van de lidstaat waarbij een lidstaat zelf extra detectie-eisen aan apparatuur kan stellen indien dit bijvoorbeeld vanwege de nationale veiligheid noodzakelijk wordt geacht. Het CEP testproces is met dit uitgangspunt opgezet en laat, anders dan het huidige voorstel van de Europese Commissie, deze bevoegdheid ongemoeid.

Nederland wil in plaats van het voorstel van de Commissie, inzetten op een verbetering van het huidige ECAC CEP testsysteem waarbij de bestaande bevoegdheden van de lidstaten ten aanzien van nationale veiligheid ongemoeid blijven. Een verdere uitwerking van dit proces door de CEP-testen te koppelen aan een EU certificering via Europese regelgeving, verdient de steun van Nederland.

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

*Inzet Nederland*

Nederland is van mening dat het voorstel in de huidige vorm niet strookt met de principes van subsidiariteit, proportionaliteit en dat het zal leiden tot onnodig hoge kosten voor de lidstaten (zie 4b voor meer toelichting).

Er is reeds een goed functionerend systeem voor het keuren van apparatuur voor de beveiliging burgerluchtvaart. Aan dit systeem hebben alle lidstaten van de Europese Unie zich geconformeerd middels de nationale Ministeries voor Transport. Apparatuur die via het ECAC CEP is getest, wordt door de lidstaten erkend als apparatuur die voldoet aan de Europese standaarden. Daarnaast zal het huidige voorstel leiden tot een hogere regeldruk voor zowel overheden («approval authorities») die verantwoordelijk worden voor kwaliteitscontrole) als fabrikanten (verplichting tot «conformity certificates»). Nederland zal de Commissie verzoeken om het voorstel te wijzigen waarbij de herziening gericht moet zijn op:

1. Het ongemoeid laten van bevoegdheden van lidstaten als het gaat om de nationale veiligheid, hetgeen hier betekent het kunnen blijven inzetten van apparatuur die ook de nationale dreiging optimaal adresseert;
2. Het verder verbeteren van het huidige Europese Common Evaluation Process (CEP) van beveiligingsapparatuur waarbij het CEP wordt gekoppeld aan een EU certificering. Hierbij mag geen aanvullende regeldruk op lidstaten ontstaan;

<sup>1</sup> De ECAC is de Europese dochterorganisatie van International Civil Aviation Organization (ICAO) waaronder alle lidstaten van de Europese Unie vallen.

<sup>2</sup> Common Evaluation Process

3. Het inrichten van de kwaliteitscontrole van het productieproces van apparatuur te waarborgen middels de bestaande en gangbare systemen van certificering (zoals bijvoorbeeld op ISO-normen gebaseerde certificering) én de contractuele relaties tussen afnemers en fabrikanten, waarin kwaliteitswaarborgen standaard dienen te zijn opgenomen.

Nederland is van mening dat er een juiste balans moet zijn tussen enerzijds de garanties om de maatschappelijke veiligheid binnen de EU en haar lidstaten te kunnen blijven handhaven en anderzijds om een goede werking van de interne markt en werkgelegenheid te stimuleren.

In het bijzonder daar waar het gaat om de beveiliging van de burgerluchtvaart, is het van cruciaal belang om goedgekeurde (en voor medewerkers veilige) apparatuur te kunnen inzetten op luchthavens die aansluit bij het dreigingsniveau in de betreffende lidstaat.

De mogelijkheid tot het stellen van aanvullende beveiligingseisen is hierbij cruciaal. Nederland is van mening dat er bij de ontwikkeling van beveiligingsapparatuur in de eerste plaats gekeken moet worden naar de wijze waarop de veiligheid van passagiers die vertrekken van Europese luchthavens het beste gewaarborgd kan worden.

Overigens is Nederland er niet van overtuigd dat er op dit moment technische handelsbelemmeringen zijn die aangepakt worden met dit voorstel, zonder de beveiliging van burgerluchtvaart negatief te beïnvloeden. De Commissie lijkt aan te nemen dat dit voorstel geen effect heeft op de wijze van gebruik van apparatuur en het niveau van beveiliging op luchthavens in de Europese Unie. Het is de beoordeling van Nederland dat dit echter wel het geval is.

Er is door de Commissie in het impact assessment niet gekeken naar de gevolgen voor de nationale veiligheid in lidstaten of de EU als geheel. Nederland is van mening dat het huidige voorstel een negatieve impact heeft op de veiligheid in de Unie. In tegenstelling tot het standpunt van de Commissie is Nederland van mening dat dit voorstel conflicteert met de Europese regelgeving in de burgerluchtvaart en de vereisten voor een goed systeem voor het testen van beveiligingsapparatuur voor de burgerluchtvaart:

- Het voorstel staat lidstaten niet meer toe nationaal aanvullende of strengere detectie-eisen te stellen aan de detectiecapaciteiten van apparatuur indien het nationale dreigingsniveau hier om vraagt. Hiermee raakt het voorstel direct aan de veiligheid van de beveiliging burgerluchtvaart ten faveure van het wegnemen van mogelijke technische handelsbelemmeringen.
- De bescherming van vertrouwelijke informatie (ten aanzien van testmethodes en te detecteren stoffen) is juist binnen dit marktsegment van cruciaal belang voor het handhaven van de veiligheid. Dit wordt in dit voorstel niet gewaarborgd. Het voorstel houdt geen rekening met de specificiteit van de markt en het belang van de vertrouwelijkheid van detectiestandaarden en testmethodes. Exemplarisch is de opening die geboden wordt om technische diensten in derde landen aan te wijzen.
- Volgens de Europese Commissie sluit het voorstel aan bij besluit (EG) Nr. 768/2008 en Verordening Nr. 765/2008, maar dat is slechts in beperkte mate het geval en niet goed uitgewerkt. Zo is de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de typegoedkeuringsinstantie en de markttoezichthouder niet helder en is ook niet uitgewerkt waar technische diensten aan moeten voldoen.

- Het voorstel van de Commissie legt de verantwoordelijkheid voor de kwaliteitscontrole van de productiekwaliteit van de apparatuur neer bij de lidstaten. Gelet op de omvang van het marktsegment en de benodigde expertise en het gegeven dat fabrikanten ook veelal buiten Europa zijn gevestigd, maakt dat dit niet goed zal gaan werken. Een dergelijke systematiek is niet geschikt voor het werkveld van de beveiliging burgerluchtvaart waar de werking van iedere individuele machine, gezien de gevoeligheid, bij installatie en daarna regelmatig gecontroleerd dient te worden.
- Het voorstel beperkt de innovatiekracht van de sector doordat het voor bedrijven buiten Europa moeilijker wordt om toe te treden tot een relatief kleine markt gezien het feit dat zij een gemachtigde in Europa moeten hebben. Het opwerpen van een drempel voor een belangrijk deel van fabrikanten van detectieapparatuur zal de concurrentie, innovatie en doorontwikkeling van apparatuur niet ten goede komen. Minder concurrentie op het gebied van detectiesoftware, prijs en gebruiksvriendelijkheid zal leiden tot afbreuk aan de veiligheid van de burgerluchtvaart. Nederland acht het essentieel dat de kosten van security beperkt blijven en niet onnodig verder stijgen. Het voorstel kan bijdragen aan de verhoging van deze kosten en ook om die reden conflicteert dit voorstel met de Nederlandse inzet.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Nederland heeft overleg gevoerd met diverse lidstaten en zij zijn, met Nederland, van mening dat dit voorstel niet bijdraagt aan de (inter)nationale veiligheid in zijn algemeenheid en aan de beveiliging in de burgerluchtvaart in het bijzonder. De door Nederland aangevoerde argumenten worden ook door de door Nederland geraadpleegde lidstaten genoemd. Het Franse parlement heeft een motie voor een resolutie gestuurd aan de Europese Commissie waarin wordt gesteld dat het voorstel niet subsidiair is aangezien het geen rekening houdt met mogelijkheid voor lidstaten om striktere eisen te stellen vanwege de specifieke dreigingssituatie in een land en de risico-inschatting daarvan.<sup>3</sup>

### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

#### *a) Bevoegdheid*

De EU is bevoegd voorstellen te doen op basis van artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie die zien op aanpassing van wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten die de instelling en de werking van de interne markt betreffen. Aangezien het hier gaat om het uit de weg ruimen van marktbelemmeringen voor deze producten, kan Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

#### *b) Subsidiariteit*

Negatief. Het onderwerp «interne markt» hoort op Europees niveau thuis, evenals het onderwerp «beveiliging burgerluchtvaart». Nederland kan een verdere formalisering door het vertalen van testresultaten naar een certificering middels implementatie van Europese regelgeving in principe steunen. Het huidige voorstel bevat echter een aantal elementen die beter op nationaal niveau worden gerealiseerd, in het bijzonder waar het gaat om het treffen van aanvullende beveiligingsmaatregelen op nationaal niveau in het kader van de burgerluchtvaart. Het voorstel zal op deze

<sup>3</sup> <http://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/14/europe/rap-info/i4059/%28index%29/rapports-information>

punten aangepast dienen te worden en dat zal ook de inzet vanuit Nederland worden. Bovendien is er reeds een mondiaal werkend systeem dat als uitkomst heeft dat geteste apparatuur in de hele Unie toegepast kan worden. Dit systeem is eenvoudiger en heeft dezelfde uitkomsten als het huidige wetsvoorstel beoogt, te weten: een goedwerkende interne markt voor fabrikanten waarbij de werking van apparatuur eenmalig geëvalueerd wordt en daarna in de gehele Europese Unie erkend wordt.

*c) Proportionaliteit*

Negatief oordeel. Nederland is van mening dat het impact assessment ook zou moeten hebben gekeken naar de gevolgen voor de nationale veiligheid in lidstaten of de EU als geheel. De voorgestelde vorm en inhoud van het voorstel is dan ook disproportioneel ten opzichte van het doel van verbetering van werking van de interne markt aangezien het onder meer 1) een negatieve impact op de veiligheid heeft, 2) de regeldruk vergroot, 3) het huidige stelsel dat naar tevredenheid functioneert grotendeels buiten beschouwing laat en 4) de kosten van veiligheid kan doen verhogen.

**5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

*a) Consequenties EU-begroting*

Geen

*b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Indien het voorstel in haar huidige vorm wordt aangenomen, zal elke lidstaat een goedkeuringsinstantie moeten instellen en een of meer technische diensten moeten aanwijzen. Momenteel gebeurt het administratieve proces door een speciale afdeling binnen de ECAC, hebben zes lidstaten zitting in de Management Group en zijn er zes testcentra die de testen van alle fabrikanten van apparatuur uitvoeren. De exacte kosten per lidstaat zijn moeilijk in te schatten. Wel kan gesteld worden dat de totale kosten van alle lidstaten van het opzetten en houden van een goedkeuringsinstantie vele malen groter is dan de huidige kosten binnen de ECAC-systematiek.

Daarnaast zal elke lidstaat een instantie moeten inrichten of aanwijzen voor de uitvoering van de kwaliteitscontroles voor wat betreft het fabricageproces van apparatuur en dit ook te handhaven. Dit geldt ook als deze fabrikanten gevestigd zijn in Noord-Amerika en Azië, zoals binnen de burgerluchtvaart het geval is.

Voorts zou het voorgestelde certificeringssysteem zou kunnen leiden tot aansprakelijkheidsclaims in het geval dat apparaten van het type apparatuur dat door bijvoorbeeld Nederland is gecertificeerd, niet naar behoren blijken te functioneren. Zeker wanneer een luchtvaartramp met zeer grote schade zich heeft voorgedaan en de oorzaak lijkt te liggen in het falen van dergelijke beveiligingsapparatuur, zou een dergelijke aansprakelijkheidsclaim aanzienlijke gevolgen voor een lidstaat kunnen hebben. Voor de overheid zal het oprichten van de typegoedkeuringsinstantie die onder meer de administratie en certificatie regelt en voorbereidt, kosten met zich meebrengen. Doordat Nederland eindverantwoordelijk wordt voor de conformiteitscontrole in heel Europa van hier gecertificeerde apparatuur, kunnen uit de aansprakelijkheidsrisico's onvoorziene kosten voortvloeien. Eventuele budgettaire gevolgen van de typegoedkeuringsin-

stantie en kwaliteitscontroles worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement conform de regels van de budgetdiscipline. Mocht zich een aansprakelijkheidsclaim voordoen, dan zal het beleidsverantwoordelijke departement een voorstel voor financiering hiervan doen.

*c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Het stimuleren van de interne Europese markt door het opwerpen van een drempel voor fabrikanten van buiten Europa (veel belangrijke fabrikanten van detectieapparatuur bevinden zich in Noord-Amerika en Azië) zal mogelijk leiden tot minder concurrentie en daarmee tot hogere prijzen van apparatuur en daarmee een stijging van de kosten van security.

*d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Het nieuwe voorstel leidt in vergelijking met de huidige situatie tot aanzienlijke lastenverzwaring en verhoogde regeldruk voor zowel overheid als bedrijfsleven. De in te stellen goedkeuringsinstantie zal geconfronteerd worden met extra administratieve lasten, zoals rapportageverplichtingen en toezichtlasten. Dit zal in elke lidstaat het geval zijn. De last voor lidstaten is disproportioneel voor een marktsegment waar een goed werkend systeem aanwezig is. Indien het voorstel leidt tot verhoging van de kosten van security, dan worden deze kosten uiteindelijk mogelijk doorbelast aan de burger in de ticketprijs.

*e) Gevolgen voor de concurrentiekracht*

Nederland is van mening dat dit de concurrentiekracht negatief zal beïnvloeden door het stellen van aanvullende eisen aan fabrikanten die niet in Europa gevestigd zijn. Naar schatting 50% van de fabrikanten voor security apparatuur bevinden zich in Noord-Amerika en Azië.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

De Luchtvaartwet zal aangepast moeten worden in verband met de inperking van de nationale bevoegdheid tot het stellen van strengere eisen op basis van dreigingsinformatie. Tevens zullen de bevoegdheden ten aanzien van de goedkeuring van apparatuur aangepast dienen te worden en zal de wijze van sanctionering middels nationale regelgeving dienen te worden vastgelegd.

Er zal op Rijksniveau een aantal taken worden toegevoegd, namelijk de instelling van een goedkeuringsinstantie voor de certificering voor de beveiligingsapparatuur, kwaliteitscontrole, toezicht op het fabricageproces van apparatuur en toezicht op producten op de markt.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

Niet van toepassing

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

Drie jaar voor inwerkingtreding van de Verordening. Dit lijkt realistisch.



*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Na 4 jaar informeren lidstaten de Commissie over de uitvoering van de verordening en na 5 jaar dient de Commissie haar verslag in bij het Europees Parlement.

**7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

*a) Uitvoerbaarheid*

Er dient een goedkeuringsinstantie ingesteld te worden. Zie ook het antwoord op vraag 4 en 5.

*b) Handhaafbaarheid*

De goedkeuringsinstantie van een lidstaat krijgt de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor de administratieve organisatie voor testen en de kwaliteitscontrole en -handhaving van het productieproces van fabrikanten. Dit is, om eerder genoemde redenen, onwenselijk en onhaalbaar.

**8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen implicaties