

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 14.7.2010
COM(2010)377 definitief

2010/0204 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING (EU) Nr. .../... VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg
tussen lidstaten van de eurozone**

SEC(2010)877
SEC(2010)878

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Eurobankbiljetten en -muntstukken werden in 2002 ingevoerd en zijn echte pan-Europese betaalmiddelen, waarmee Europese burgers in de volledige eurozone, die op dit moment uit zestien lidstaten bestaat, met euro's aan hun geldelijke verplichtingen kunnen voldoen. Hierdoor is de behoefte aan grensoverschrijdend transport van contanten over de weg aanzienlijk toegenomen. Binnen de eurozone zouden banken, grote detailhandelaren en andere professionele geldverwerkers een contract moeten kunnen sluiten met het geldtransportbedrijf dat de beste prijs en/of service biedt, zelfs als dit bedrijf over de grens in een andere lidstaat is gevestigd. Daardoor zouden zij gebruik kunnen maken van de meest efficiënte (en kortste) route voor het ophalen en leveren van contanten en van de cashdiensten van het dichtstbijzijnde filiaal van de centrale bank of cashcentrum van het geldtransportbedrijf. Bovendien laat een groot aantal van de lidstaten van de eurozone bankbiljetten en muntstukken in het buitenland produceren, of wil dat in de toekomst laten doen. Het beginsel zelf van een gemeenschappelijke munt impliceert dat eurobiljetten en -muntstukken zo vrij mogelijk moeten kunnen circuleren en vervoerd kunnen worden tussen de lidstaten die de euro hebben ingevoerd.

Vanwege onverenigbaarheden tussen nationale wetgevingen is het in de meeste gevallen echter zeer moeilijk voor professionele geldtransporteurs om eurocontanten tussen lidstaten van de eurozone te vervoeren en er vindt dan ook zeer weinig grensoverschrijdend transport over land plaats. De verschillen in de regelgeving bestrijken een breed scala aan kwesties, zoals het bezit en het dragen van vuurwapens door het bewakingspersoneel, de toegestane vervoerswijzen, de bepantsering en uitrusting van de voertuigen voor het geldtransport, de hoeveelheid personeel in de voertuigen enz. De huidige regelgevingsbarrières leiden bovendien tot een fragmentatie van de eengemaakte markt in deze sector.

Deze restricties ten aanzien van professioneel geldtransport hebben gevolgen voor de efficiëntie van de omloop van contanten en daarmee uiteindelijk voor de kosten van contanten voor bedrijven en burgers. Banken en detailhandelaren dienen hun contanten op de meest efficiënte wijze en ongehinderd door nationale grenzen binnen de eurozone in omloop te kunnen brengen en te kunnen leveren. Het functioneren van de omloop van contanten verbeteren door een efficiënte toevoer over de grenzen heen mogelijk te maken, vormt een natuurlijke en noodzakelijke aanvulling op het stappenplan van de Europese Centrale Bank (ECB) voor meer convergentie van de cashdiensten van de nationale centrale banken (NCB's). In dat opzicht kunnen de voordelen van de initiatieven van het Eurosysteem, zoals de toegang op afstand tot NCB-cashdiensten, waarbij een kredietinstelling van een deelnemende lidstaat een beroep kan doen op de cashdiensten van een centrale bank van een andere deelnemende lidstaat, niet ten volle benut worden zolang de huidige situatie onveranderd blijft. De realisatie van het stappenplan van de ECB en de totstandbrenging van een gemeenschappelijke eurocontantenruimte vormen op hun beurt een aanvulling op de SEPA (gemeenschappelijke eurobetalingsruimte), die erop gericht is elektronische grensoverschrijdende betalingen in euro's net zo eenvoudig te maken als binnenlandse betalingen.

De geldtransportmarkt is georganiseerd rond cashcentra, waar voertuigen voor geldtransport op een veilige manier geladen en gelost kunnen worden. Een geldtransportvoertuig keert gewoonlijk aan het eind van de dag naar zijn cashcentrum van herkomst terug om daar op een

beveiligde locatie de nacht door te brengen, en het geografische gebied dat door een cashcentrum bediend kan worden, hangt af van de afstand dat een geldtransportvoertuig in een dag kan afleggen. De geldtransportmarkt heeft daarom een overwegend lokaal karakter en de potentiële grensoverschrijdende markt omvat hoofdzakelijk grensregio's tussen lidstaten van de eurozone. Dit wijst erop dat een beleidsreactie op EU-niveau niet noodzakelijkerwijs moet zien op verrichtingen die louter binnenlands zijn.

De Europese Centrale Bank, de banksector en de grote detailhandelaren hebben herhaaldelijk opgeroepen tot het opzetten van een initiatief dat de hindernissen voor het professionele grensoverschrijdende transport van eurocontanten over de weg in Europa wegneemt. De uitbreidingen van de eurozone die al hebben plaatsgevonden en nog zullen plaatsvinden, vormen een extra pleidooi voor een dergelijk initiatief.

Tegen deze achtergrond is de Commissie in mei 2008 begonnen met raadplegingen teneinde de werkzaamheden te hervatten om bestaande regelgevingsbarrières voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg weg te nemen en aldus het vrije verkeer van de euro te faciliteren.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Als eerste stap en om voort te bouwen op de deskundigheid en de input van alle belanghebbende partijen in de sector, werd in 2008 een *werkgroep inzake grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg*, onder het voorzitterschap van de Commissie en bestaande uit de Europese organisaties van alle belangrijke stakeholders¹, opgericht en geraadpleegd. De werkgroep heeft alle belangrijke thema's besproken, zoals de redenen voor een optreden op EU-niveau, de verschillende wettelijke mogelijkheden om grensoverschrijdend geldtransport te faciliteren, het toepassingsgebied van eventuele toekomstige gemeenschappelijke regels, de verschillen tussen de nationale wetgevingen en de mogelijkheden voor geharmoniseerde grensoverschrijdende regels op de betreffende gebieden.

Op basis hiervan heeft de Commissie op 18 mei 2009 een witboek over professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone² vastgesteld, als aanzet tot een breed raadplegingsproces over een reeks beoogde gemeenschappelijke regels voor het grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone. Het witboek en de reacties waarvoor toestemming voor publicatie is ontvangen van de betrokken partijen, zijn beschikbaar op de Europa-website van de Commissie via het volgende adres: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

¹ De volgende organisaties waren vertegenwoordigd: het Europees Verzekeringscomité (CEA), CoESS (Confederation of European Security Services), EBF (European Banking Federation), het Eurosysteem, EPC (European Payments Council), ESTA (European Security Transport Association), EURICPA (European Intelligent Cash Protection Association), EuroCommerce, Europol (Europese Politiedienst), MDWG (Mint Directors Working Group) en UNI-Europa (Union Network International – Europa).

² COM(2009) 214 definitief.

Na de publicatie van het witboek is in 2009 een *deskundigengroep inzake professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone* opgericht en geraadpleegd. De groep, die uit vertegenwoordigers van de betrokken overheidsdiensten van lidstaten van de eurozone bestond, heeft de beoogde gemeenschappelijke regels voor grensoverschrijdend geldtransport in detail besproken en een hoge mate van consensus bereikt over de definitieve tekst van het voorstel van de Commissie. De deelnemerslijst van de groep is als begeleidend document bij het voorstel gevoegd.

De sociale partners zijn gedurende het volledige voorbereidingsproces geraadpleegd. Zij maakten deel uit van de werkgroep en werden daarna via bilaterale bijeenkomsten en een schriftelijke enquête geraadpleegd.

Alle belanghebbenden in de sector erkennen dat de geldtransportmarkt thans georganiseerd is langs nationale lijnen, vanwege de verschillen tussen nationale wetgevingen. Ten aanzien van het draagvlak voor het initiatief dient echter een onderscheid te worden gemaakt tussen de aanbodzijde (geldtransportbedrijven) en de vraagzijde (banken en detailhandelaren).

De banksector staat volledig achter het initiatief en dringt aan op een ambitieuze benadering die tot kortere en efficiëntere transportroutes moet leiden, met als resultaat minder risico's, minder kosten en meer concurrentie in de sector. De beroepsorganisatie van geldtransporteurs verheugt zich erover dat er geen volledige harmonisatie van het transport van contanten wordt beoogd, maar beschouwt de huidige situatie, die gekenmerkt wordt door een gefragmenteerde markt, als bevredigend omdat de geldtransporteurs zichzelf dienovereenkomstig binnen de nationale grenzen hebben georganiseerd.

De werkgevers in de geldtransportsector benadrukken tevens dat het zaak is oneerlijke concurrentie op basis van loonverschillen en andere arbeidsvoorwaarden te vermijden, met name omdat de lonen zwaar doorwegen in de totale kosten van de geldtransporteurs. Aan de werknemerskant is het grootste punt van zorg bij de vakbonden dat toekomstige EU-wetgeving op dit gebied niet tot een verslechtering van de sociale omstandigheden mag leiden, maar juist een beweging in gang moet zetten om de lonen en de arbeidsvoorwaarden op hetzelfde niveau te tillen. De sociale partners zijn het er ook over eens dat in grensoverschrijdende situaties het hoogste loon moeten gelden, of dit nu het loon van de lidstaat van herkomst of de lidstaat van ontvangst is.

De ECB en het Eurosysteem steunen het initiatief van de Commissie volledig, aangezien het in overeenstemming is met hun strategische doel om een hoge mate van convergentie te bereiken tussen de cashdiensten van de nationale centrale banken. Het vastgestelde beginsel van toegang op afstand (d.w.z. dat een bank bij iedere nationale centrale bank in de eurozone eurocontanten moet kunnen opnemen/storten) kan bijvoorbeeld niet worden toegepast zolang er geen eenvoudige mogelijkheid bestaat om contanten over de weg over de landsgrenzen heen te vervoeren.

De algemene doelstelling van het huidige voorstel van de Commissie is het vrije verkeer van eurocontanten binnen de eurozone te faciliteren door de hindernissen voor het professionele transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone weg te nemen, en tegelijkertijd te waarborgen dat het transport onder omstandigheden plaatsvindt die een hoog veiligheidsniveau garanderen voor de geldlopers en het grote publiek. Aangezien de geldtransportmarkt een hoofdzakelijk lokaal karakter heeft, dient het voornaamste doel te zijn het transport in de betrokken grensgebieden te faciliteren, omdat verschillen in de regelgeving buiten dit geografische gebied in principe minder invloed hebben op het vrije verkeer van de euro.

Bij de effectbeoordeling is nagedacht over vijf beleidsinvalshoeken om deze doelstelling te bereiken: (1) een ongewijzigd basisscenario; (2) een bilaterale of multilaterale overeenkomst tussen de lidstaten die het meest bij grensoverschrijdend transport betrokken zouden kunnen zijn; (3) een reeks gemeenschappelijke regels uitsluitend voor grensoverschrijdend transport; (4) volledige wederzijdse erkenning; en (5) volledige harmonisatie van de regelgeving van alle geldtransport. De bevinding van de effectbeoordeling is dat met de opties 1 en 2 de doelstelling om het vrije verkeer van eurocontanten te faciliteren, niet bereikt zou worden, aangezien het hoogst onwaarschijnlijk lijkt dat dergelijke overeenkomsten spontaan op grotere schaal tot stand zouden komen. Volledige wederzijdse erkenning en volledige harmonisatie van alle geldtransport zouden echter niet evenredig zijn met de genoemde doelstelling en, in het geval van volledige wederzijdse erkenning, zouden belangrijke veiligheidsrisico's kunnen ontstaan.

De gedetailleerde analyse van effecten heeft betrekking op optie 3: een reeks gemeenschappelijke regels voor grensoverschrijdend transport. Deze optie zou voldoen aan de doelstelling om het vrije verkeer van eurocontanten te faciliteren. Aangezien deze optie zich beperkt tot grensoverschrijdend transport, gaat zij bovendien niet verder dan noodzakelijk is om de doelstellingen te bereiken.

Verder werden er drie subopties in beschouwing genomen: a) het toepassingsgebied van de regels uitbreiden naar EU-lidstaten die de euro nog niet hebben ingevoerd; b) het toepassingsgebied uitbreiden naar andere contanten en eventueel andere waardevolle zaken; en c) het toepassingsgebied beperkt houden tot uitsluitend transporten van punt naar punt³.

De effecten van de gemeenschappelijke regels zijn voor een groot deel afhankelijk van de omvang van de potentiële markt en de mate waarin deze gerealiseerd kan worden. Er is een externe studie uitgevoerd om informatie te verzamelen over de huidige geldtransportmarkt en een inschatting te maken van de omvang van de potentiële markt voor grensoverschrijdend contanttransport over de weg als de huidige regelgevingsobstakels worden weggenomen. Deze studie is beschikbaar op de website van de Commissie⁴.

Uit de studie blijkt dat er, ofschoon de grensoverschrijdende markt per definitie beperkt is, potentieel is voor een aanzienlijke toename van professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg, zowel op de lange als op de korte termijn, indien de regelgevingsobstakels worden weggenomen door de invoering van een reeks gemeenschappelijke grensoverschrijdende regels⁵.

³ Dit zijn transporten van bulkhoeveelheden contanten tussen cashcentra die direct, zonder tussenstops, van punt tot punt worden uitgevoerd (bijvoorbeeld van een NCB-filiaal naar een cashcentrum). Met deze transporten worden geen eindklanten bediend en de hoeveelheden zijn over het algemeen groot.

⁴ Zie http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash_en.htm.

⁵ Volgens de studie zou de potentiële langetermijnmarkt, ervan uitgaande dat alle obstakels voor professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg worden weggenomen, naar schatting circa 2,6% van de totale markt uitmaken (uitgedrukt in de waarde van alle eurocontanten die bij geldtransportbedrijven worden besteld), wat overeenkomt met circa 77 000 mogelijke grensoverschrijdende transporten (waarbij onder een transport wordt verstaan een geldtransportvoertuig dat de grens twee keer oversteekt: één keer op de heenweg en één keer op de terugweg) per jaar in de elf landen van de eurozone die aan andere landen van de eurozone grenzen.

Het faciliteren van grensoverschrijdend contenttransport kan ook bepaalde milieuvoordelen opleveren, doordat de transporten over het geheel genomen korter zullen zijn.

Een aanzienlijke toename in grensoverschrijdend transport kan echter ook negatieve sociale effecten hebben in de ontvangende landen. Het gaat hierbij met name om een mogelijk effect op de lonen en/of de werkgelegenheid in de geldtransportsector in een bepaald ontvangend land, als er aanzienlijke loonverschillen bestaan met de buurlanden. Uit de effectbeoordeling blijkt dat er tussen sommige buurlanden van de eurozone aanzienlijke loonverschillen bestaan. Bovendien zijn er substantiële loonverschillen tussen sommige van de landen die de euro nog niet hebben ingevoerd, en hun buurlanden in de eurozone. Hoewel lidstaten er over het algemeen niet van weerhouden mogen worden hun concurrentievoordelen te benutten, lijkt het toch gerechtvaardigd het potentiële sociale effect in de lidstaat van ontvangst te beperken door te zorgen voor een minimale bescherming van de werknemers, overeenkomstig de beginselen van de bestaande Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers. Deze richtlijn is bedoeld om in een minimale bescherming te voorzien die in het ontvangende land in acht moet worden genomen door werkgevers die er werknemers detacheren om tijdelijk werk te verrichten.

Gezien de specifieke aard van geldtransportdiensten, en met name de frequente en kortstondige aard van de mogelijke werkperiodes in het buitenland en de verschillende contractuele situaties, moet echter worden bepaald dat Richtlijn 96/71/EG op overeenkomstige wijze van toepassing is op alle grensoverschrijdende geldtransportdiensten. Het voorstel bevat derhalve enkele zeer specifieke bepalingen om rechtszekerheid te scheppen voor de betrokken geldtransportbedrijven en de praktische toepasbaarheid van deze richtlijn in de geldtransportsector te garanderen. In deze bepalingen wordt met name vastgelegd dat werknemers van geldtransportbedrijven die grensoverschrijdende transporten uitvoeren, overeenkomstig de richtlijn verzekerd moeten zijn van een minimale bescherming, die beperkt is tot de relevante minimumlonen, inclusief vergoedingen voor overwerk, van de lidstaat van ontvangst. Teneinde ingewikkelde prorataberekeningen te voorkomen, dienen deze tarieven bovendien voor de volledige werkdag te gelden, zelfs als de werknemer slechts een deel van de werkdag in het buitenland doorbrengt. Indien op grond van bestaande contracten, bestuursrechtelijke bepalingen of praktische regelingen voorzien kan worden dat de werknemer gedurende meer dan 100 werkdagen per kalenderjaar grensoverschrijdende transporten in een andere lidstaat zal verrichten, dient de minimale bescherming echter ook de andere aspecten te omvatten die in de richtlijn worden opgesomd.

Vanwege de specifieke kenmerken van de geldtransportsector bevat het voorstel ook regels die verschillen van de algemene regels in de transportsector ten aanzien van cabotage. Hoewel het voorstel bepaalt dat het geldtransportvoertuig terugkeert naar de lidstaat van herkomst op dezelfde dag dat het vertrokken is, is er geen maximaal aantal leveringen/ophalingen van contanten vastgesteld, omdat een voertuig dat dergelijke diensten voor banken en detailhandelaren verricht, per dag een groot aantal (bijv. twintig) dergelijke stops kan maken.

Uit de raadplegingen met de belanghebbenden is verder gebleken dat er, om rekening te kunnen houden met veiligheidskwesties of andere gevoelheden, dient te worden voorzien in enkele beperkingen van het toepassingsgebied van de gemeenschappelijke EU-regels en in enkele mogelijkheden voor nationale uitzonderingen en afwijkingen. Deze hebben betrekking op vier hoofdkwesties: (i) nationale regels inzake het dragen van wapens door bewakingspersoneel blijven volledig van kracht; (ii) er wordt een aantal types geldtransporten vastgesteld, met de mogelijkheid voor de individuele lidstaten om van bepaalde types af te zien ("opt-out"); (iii) beperking van het toepassingsgebied van grensoverschrijdend transport

tot één dag en overdag, hetgeen betekent dat het geldtransportvoertuig op dezelfde dag moet vertrekken uit en terugkeren naar de lidstaat van herkomst en dat het transport overdag moet worden uitgevoerd; (iv) het merendeel van de ophalingen/leveringen van een geldtransportvoertuig gedurende de dag moet op het grondgebied van de ontvangende lidsta(a)t(en) worden uitgevoerd.

Uit de analyse is gebleken dat deze opties, ofschoon zij een beperking van de potentiële grensoverschrijdende markt kunnen inhouden, naar verwachting geen grote hindernissen zullen creëren voor grensoverschrijdend transport. Het voorstel voorziet bovendien in alle gevallen in oplossingen die grensoverschrijdend transport mogelijk maken (brandkast voor wapens in het voertuig die uitsluitend via een afstandsbediening door de controlekamer geopend kan worden, gestandaardiseerde transportopties, erkenning van gelijkwaardige wapentraining enz.).

Wat de subopties betreft, wordt geconcludeerd dat de gemeenschappelijke regels ook van toepassing moeten zijn op het grondgebied van EU-lidstaten die op het punt staan de euro in te voeren met ingang van de datum waarop de Raad besluit de derogatie van een lidstaat in verband met diens deelname aan de euro in te trekken. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat er in de aanloop naar de omschakeling een grotere behoefte aan transport van eurocontanten is.

Het toepassingsgebied uitbreiden naar andere contanten draagt niet bij aan de genoemde doelstelling van het initiatief, maar past wel binnen de overkoepelende EU-doelstellingen en kan de doelmatigheid verhogen doordat de kosten worden verlaagd. Het zou echter ook het goedkeuringsproces van gemeenschappelijke regels kunnen bemoeilijken, voor relatief weinig toegevoegde waarde. Het toepassingsgebied beperken tot transporten van punt naar punt zou het voordeel van de gemeenschappelijke regels aanzienlijk verkleinen, doordat het overgrote deel van de transporten wat het aantal gereden kilometers, gewerkte uren en bediende contantenpunten betreft, zou worden uitgesloten. Om die redenen zijn deze subopties niet in het voorstel opgenomen.

Tot slot wordt voorgesteld een comité voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten op te richten om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van grensoverschrijdende regels. Daarnaast is er in een formele evaluatie voorzien door de opstelling van een verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de gemeenschappelijke regels.

3. TOELICHTING OP DE BELANGRIJKSTE ELEMENTEN VAN HET VOORGESTELDE SYSTEEM

De voorgestelde verordening stelt een reeks gemeenschappelijke regels vast voor het professionele grensoverschrijdende transport van eurocontanten binnen de eurozone. De verordening is gebaseerd op het beginsel van een specifieke vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport die verleend zou worden door de lidstaat van herkomst aan geldtransportbedrijven die eurocontanten over de grenzen wensen te vervoeren. Er is in zeven verschillende toegestane vervoerswijzen voorzien – vijf voor het transport van bankbiljetten en twee voor het transport van muntstukken – met de mogelijkheid voor lidstaten om voor hun grondgebied van bepaalde opties af te zien ("opt-out").

Wat het toepassingsgebied betreft, zijn met name de volgende elementen van belang:

- De voorgestelde verordening zou van toepassing zijn op het professionele transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone. Tevens wordt erin voorzien dat het grondgebied van de lidstaten die de euro nog niet hebben ingevoerd, ook onder de verordening valt met ingang van de datum waarop de Raad besluit de derogatie van een lidstaat in verband met diens deelname aan de euro in te trekken. Het bestaande toepassingsgebied van de verordening is het onderwerp van een apart voorstel voor een verordening.
- De voorgestelde verordening zou van toepassing zijn op zogenaamde transporten van punt naar punt (d.w.z. transporten van een beveiligde locatie naar een andere beveiligde locatie, zonder tussenstops) en zogenaamde detailhandelstransporten van contanten (transporten met meerdere stops die eindklanten bedienen).
- Voor detailhandelstransporten dient de meerderheid van de stops in de lidsta(a)t(en) van ontvangst plaats te vinden, waarbij er geen plafond is vastgesteld voor het mogelijke aantal stops in de lidstaat van herkomst noch de lidstaat van ontvangst.
- De transporten dienen in de regel overdag te worden uitgevoerd, waarbij voor transporten van punt naar punt in uitzonderingen is voorzien;
- Het geldtransportvoertuig dient op dezelfde dag naar de lidstaat van herkomst terug te keren.

De vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport

Geldtransportbedrijven die krachtens de verordening grensoverschrijdend transport van eurocontanten wensen uit te voeren, dienen bij de vergunningverlenende autoriteit van hun lidstaat van herkomst een specifieke vergunning aan te vragen. Om die vergunning te verkrijgen, dienen het bedrijf, de leiding en het personeel aan een aantal voorwaarden te voldoen die zijn vastgelegd in de verordening. In het geval van overtreding van de regels ligt de bevoegdheid om sancties op te leggen, bij de vergunningverlenende autoriteit, d.w.z. de autoriteit van de lidstaat van herkomst. Aan de lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst worden echter vrijwaringsbevoegdheden verleend voor noodsituaties of bij duidelijke overtredingen van de regels (bv. minder dan de minimale hoeveelheid personeel, overtreding van de regels omtrent het dragen van wapens enz.). De lidstaten hebben bovendien de plicht elkaar over al deze zaken informeren.

Toegestane vervoerswijzen

Voor bankbiljetten worden de volgende vijf vervoerswijzen voor grensoverschrijdend transport van contanten toegestaan:

- transport van bankbiljetten in een ongepantserd voertuig dat er normaal uitziet en uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten;
- transport van bankbiljetten in een ongepantserd voertuig met uiterlijke tekenen dat het uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten;
- transport van bankbiljetten in een voertuig waarbij alleen de cabine gepantserd is, dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten;
- transport van bankbiljetten in een volledig gepantserd voertuig dat niet uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten;
- transport van bankbiljetten in een volledig gepantserd voertuig dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten.

Voor muntstukken is in de volgende twee vervoerswijzen voorzien:

- transport van muntstukken in een ongepantserd voertuig;
- transport van muntstukken in een voertuig waarbij alleen de cabine gepantserd is.

In alle gevallen zijn er ten minste twee bewakingsagenten in het voertuig, behalve bij transport in een volledig gepantserd voertuig dat niet is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem: in dat geval moeten er drie bewakingsagenten in het voertuig zijn.

Lidstaten mogen ervoor kiezen af te zien van het gebruik van bepaalde opties, zolang zij ten minste één van de bovenstaande opties voor bankbiljetten en één van de bovenstaande opties voor muntstukken aanvaarden, en op voorwaarde dat zij geen vergelijkbare vervoerswijzen voor binnenlands geldtransport toelaten.

Toepassing van nationale regels

Op bepaalde vanuit het oogpunt van de veiligheid zeer gevoelige gebieden zouden nationale regels van toepassing blijven. Het gaat daarbij om het dragen en gebruiken van wapens, de relatie met de politiediensten en de regels inzake de handelwijze van het bewakingspersoneel buiten het geldtransportvoertuig en inzake de veiligheid van de locaties waar de contanten worden geleverd of opgehaald.

4. JURIDISCHE ASPECTEN

In artikel 133 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie wordt bepaald dat het Europees Parlement en de Raad volgens de gewone wetgevingsprocedure de maatregelen vaststellen die nodig zijn voor het gebruik van de euro als enige munteenheid. Uit dit artikel volgt dat de EU het recht en zelfs de plicht heeft om de nodige maatregelen te nemen om het vrije en doeltreffende verkeer van eurocontanten te waarborgen, aangezien de huidige situatie hindernissen opwerpt voor het grensoverschrijdende transport van de euro en daarmee het gebruik ervan.

Het alternatief voor een optreden op EU-niveau zouden vrijwillige bilaterale of zelfs multilaterale overeenkomsten tussen lidstaten zijn. Vergeleken met bilaterale of multilaterale maatregelen biedt een optreden op EU-niveau echter belangrijke schaalvoordelen. Alleen bij een optreden op EU-niveau kan rekening worden gehouden met de toekomstige uitbreiding van de eurozone, aangezien de EU-regels voor grensoverschrijdend transport door eventuele nieuwe deelnemende lidstaten gebruikt kunnen worden, wat niet het geval is bij bilaterale/multilaterale overeenkomsten.

Bovendien hebben de lidstaten meer dan acht jaar na de introductie van eurocontanten nog steeds geen overeenkomsten gesloten om professioneel grensoverschrijdend transport van contanten te faciliteren, ondanks het feit dat hier vraag naar bestaat, wat vooral de banksector duidelijk kenbaar heeft gemaakt. Dit wijst erop dat een EU-optreden in de praktijk de enige manier is om de uiteenlopende regelgevingsregimes (op dit moment zestien) op elkaar af te stemmen. Deze regimes bestrijken een breed scala aan complexe kwesties waarbij een wisselwerking bestaat tussen veiligheidsvraagstukken en arbeidsmarktoverwegingen.

Een optreden op EU-niveau is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Het voorstel is beperkt tot grensoverschrijdende contantentransporten, dat wil zeggen de transporten die worden geconfronteerd met de verschillende nationale regelgevingsregimes, terwijl louter binnenlandse transporten buiten het toepassingsgebied vallen. Daarmee wordt

het evenredigheidsbeginsel in acht genomen. Als instrument is een verordening noodzakelijk om te waarborgen dat de verschillende nationale regels vervangen worden door een reeks echt gemeenschappelijke regels voor professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg binnen de eurozone.

Voorstel voor een

VERORDENING (EU) Nr. .../... VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg
tussen lidstaten van de eurozone

HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name op artikel 133,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie⁶,

Gezien het advies van de Europese Centrale Bank⁷,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De invoering van de euro heeft geleid tot een aanzienlijke toename in de behoefte aan grensoverschrijdend transport van contanten over de weg. Binnen de eurozone zouden banken, grote detailhandelaren en andere professionele geldverwerkers een contract moeten kunnen sluiten met het geldtransportbedrijf dat de beste prijs en/of service biedt, en gebruik moeten kunnen maken van de cashdiensten van het dichtstbijzijnde filiaal van de centrale bank of het cashcentrum van het geldtransportbedrijf, zelfs als dit in een andere lidstaat is gevestigd. Bovendien laat een groot aantal lidstaten die aan de derde fase van de economische en monetaire unie deelnemen (hierna "deelnemende lidstaten" genoemd), bankbiljetten en muntstukken in het buitenland produceren, of wil dat in de toekomst laten doen. Het beginsel zelf van een gemeenschappelijke munt impliceert de vrijheid om contanten tussen deelnemende lidstaten te vervoeren.
- (2) Door de uitgesproken verschillen tussen nationale wetgevingen is het over het algemeen zeer moeilijk om professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg uit te voeren tussen deelnemende lidstaten. Deze situatie is in strijd met het beginsel van het vrije verkeer van de gemeenschappelijke munt en ondergraaft het beginsel van het vrij verrichten van diensten, een van de fundamentele beginselen van de Europese Unie.

⁶ PB C ..., blz. ...

⁷ PB C ..., blz. ...

- (3) Deze verordening geeft een invulling aan de mogelijkheid tot indiening van harmonisatiebesluiten voor het transport van contanten, zoals opgenomen in artikel 38, onder b), van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt.
- (4) Gezien de specifieke gevaren die het vervoer van contanten met zich meebrengt voor de gezondheid en het leven van zowel de geldlopers als het grote publiek, is het passend dat grensoverschrijdend transport van contanten afhankelijk wordt gesteld van een specifieke vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport. Deze vergunning dient te worden ingevoerd in aanvulling op de nationale geldtransportvergunning die in de meeste deelnemende lidstaten is vereist en die door deze verordening niet wordt geharmoniseerd. Teneinde het onderlinge vertrouwen tussen de lidstaten te vergroten, is het bovendien passend dat geldtransportbedrijven die zijn gevestigd in een van de weinige lidstaten die, buiten de algemene voorschriften voor de beveiligings- of de transportsector, geen specifieke erkenningsprocedure voor zulke bedrijven hebben, dienen aan te tonen dat zij over minimaal twaalf maanden ervaring in het regelmatig vervoeren van contanten in hun lidstaat van vestiging beschikken zonder dat zij de nationale wetgeving hebben overtreden, voordat aan hen een grensoverschrijdende vergunning door deze lidstaat mag worden verleend.
- (5) Teneinde te voorkomen dat een overlap van verplichtingen wordt gecreëerd en een onnodig omslachtige procedure wordt opgezet, is het ook passend te bepalen dat de houder van een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport niet in het bezit hoeft te zijn van een communautaire vergunning voor het internationale goederenvervoer over de weg krachtens Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg⁸.
- (6) Professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen deelnemende lidstaten moet volledig in overeenstemming zijn met de regels van deze verordening of volledig in overeenstemming zijn met de respectieve wetgevingen van de lidstaat van herkomst, de lidstaat van ontvangst en, indien van toepassing, de lidstaat van doorvoer.
- (7) Deze verordening is bedoeld om professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen deelnemende lidstaten mogelijk te maken onder omstandigheden die de veiligheid van de transactie, de veiligheid van het betrokken personeel en van het publiek, en het vrije verkeer van geld waarborgen.
- (8) Door de specifieke omstandigheden in de geldtransportsector is het moeilijk om geldleveringen die meerdere dagen in beslag nemen, op veilige wijze te organiseren. Het is daarom passend dat een voertuig dat professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg uitvoert, naar de lidstaat van herkomst terugkeert op dezelfde dag dat het is vertrokken.

⁸ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

- (9) De Commissie dient een voorstel in te dienen om de definitie van "overdag" en/of de minimaal vereiste duur van een initiatieopleiding in deze verordening te wijzigen indien de sociale partners op het niveau van de Unie het onderling eens worden dat een andere definitie passender is.
- (10) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad is het aantal ritten dat aansluitend op internationaal vervoer uit een andere lidstaat in de lidstaat van ontvangst mag worden uitgevoerd, beperkt tot drie cabotageritten binnen zeven dagen. Door de specifieke kenmerken van de geldtransportsector is het echter de normale gang van zaken dat een geldtransportvoertuig een veel groter aantal ophalingen/leveringen van contanten per dag kan uitvoeren. Het is daarom passend op dit punt af te wijken van Verordening (EG) nr. 1072/2009 door geen plafond vast te stellen voor het aantal ophalingen/leveringen van contanten dat een geldtransportvoertuig gedurende een dag in een lidstaat van ontvangst mag verrichten.
- (11) De toepassing van nationale regels inzake de handelwijze van het bewakingspersoneel buiten het geldtransportvoertuig en inzake de veiligheid van de locaties waar de contanten worden geleverd of opgehaald, is niet bedoeld om het mogelijke gebruik te omvatten van systemen voor de neutralisatie van bankbiljetten in combinatie met transporten van bankbiljetten in een volledig gepantserd voertuig dat niet is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten.
- (12) Er wordt aan herinnerd dat artikel 1, lid 3, onder a), van Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten betrekking heeft op detacheringssituaties waarbij een onderneming transnationale diensten voor eigen rekening en in eigen regie verricht in het kader van een overeenkomst tussen haarzelf en de partij waarvoor de diensten zijn bestemd.
- (13) Gezien de specifieke aard van geldtransportdiensten moet voorzien worden in de overeenkomstige toepassing van Richtlijn 96/71/EG op alle grensoverschrijdende geldtransportdiensten, teneinde geldtransportbedrijven rechtszekerheid te bieden en de praktische toepasbaarheid van de richtlijn in deze sector te garanderen.
- (14) Door de specifieke aard van de betreffende transportactiviteiten en het incidentele karakter van sommige van deze activiteiten dient de overeenkomstige toepassing van de regels inzake minimale bescherming die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, beperkt te worden tot de minimumlonen, inclusief vergoedingen voor overwerk, zoals bedoeld in artikel 3, lid 1 onder c), van de richtlijn, en deze zouden voor de duur van de volledige werkdag moeten gelden om de geldtransportbedrijven geen onnodige administratieve lasten op te leggen. Als uit het contract, bestuursrechtelijke bepalingen of praktische regelingen volgt dat een werknemer van een geldtransportbedrijf gedurende meer dan 100 werkdagen per kalenderjaar grensoverschrijdende transporten in een andere lidstaat zal verrichten, is het passend dat de regels inzake minimale bescherming die zijn vastgelegd in de richtlijn, op overeenkomstige wijze volledig van toepassing zijn op een dergelijke werknemer.
- (15) De toepassing van regels inzake minimale bescherming in de lidstaat van ontvangst doet geen afbreuk aan de toepassing van voor de werknemer gunstiger

arbeidsvoorwaarden die gelden krachtens de wet, de collectieve arbeidsovereenkomst of het arbeidscontract van de lidstaat van herkomst van de werknemer.

- (16) Met het oog op het vaststellen van de relevante regels inzake minimale bescherming is het passend dat de bepalingen betreffende samenwerking inzake informatie van artikel 4 van Richtlijn 96/71/EG op overeenkomstige wijze worden toegepast. In dit verband kunnen de lidstaten een beroep doen op de administratieve samenwerking en inlichtingenuitwisseling waarin Richtlijn 96/71/EG voorziet.
- (17) Deze verordening laat de toepassing van EU-regels betreffende liquide middelen die de Gemeenschap binnenkomen of verlaten onverlet⁹.
- (18) In deze verordening wordt verwezen naar technische voorschriften en normen voor intelligente neutralisatiesystemen voor bankbiljetten, bepantsering van voertuigen, brandkasten en kogelvrije vesten. Het is passend te voorzien in een procedure voor de delegatie van bevoegdheden van het Europees Parlement en de Raad naar de Commissie met het oog op de aanpassing van deze voorschriften aan technologische vooruitgang en mogelijke nieuwe Europese normen,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

DEEL 1: GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS VOOR ALLE GRENSOVERSCHRIJDENDE TRANSPORT VAN EUROCONTANTEN OVER DE WEG

Artikel 1 – Definities

a) Grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg: professioneel transport per voertuig over de weg, tegen vergoeding namens derden dan wel intern binnen een geldtransportbedrijf, van eurobankbiljetten en/of -muntstukken van een "deelnemende lidstaat" zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 974/98 van de Raad van 3 mei 1998 over de invoering van de euro¹⁰ met het oog op de levering van eurobankbiljetten en/of -muntstukken aan, of het ophalen ervan bij, een of meer locaties in een of meer andere deelnemende lidsta(a)t(en) evenals in de lidstaat van herkomst. Voorts moet ten minste het merendeel van het aantal leveringen/ophalingen van contanten door een geldtransportvoertuig gedurende de dag op het grondgebied van de ontvangende lidsta(a)t(en) worden uitgevoerd, wil het transport overeenkomstig deze verordening als grensoverschrijdend worden beschouwd. Transporten van punt naar punt worden als grensoverschrijdend transport beschouwd als het transport plaatsvindt tussen twee verschillende deelnemende lidstaten.

b) Vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport: een vergunning die wordt verstrekt door de vergunningverlenende autoriteit van de lidstaat van herkomst en de houder ervan

⁹ Verordening (EG) nr. 1889/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de controle van liquide middelen die de Gemeenschap binnenkomen of verlaten (PB L 309 van 25.11.2005, blz. 9).

¹⁰ PB L 139 van 11.5.1998, blz. 1.

machtigt om grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen deelnemende lidstaten uit te voeren onder de in deze verordening bepaalde voorwaarden.

c) Vergunningverlenende autoriteit: de autoriteit in de lidstaat van herkomst die de vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport verstrekt.

d) Lidstaat van herkomst: de deelnemende lidstaat op wiens grondgebied het geldtransportbedrijf is gevestigd. Dit bedrijf wordt als "gevestigd beschouwd indien het daadwerkelijk een economische activiteit uitoefent, zoals bedoeld in artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, voor onbepaalde duur vanuit een duurzame infrastructuur vanwaaruit de dienstverlening feitelijk plaatsvindt.

e) Lidstaat van ontvangst: een deelnemende lidstaat waarin een geldtransportbedrijf de dienst, bestaande in het leveren en/of ophalen van contanten in een andere dan zijn lidstaat van herkomst, verleent.

f) Lidstaat van doorvoer: een of meer andere deelnemende lidstaten dan de lidstaat van herkomst van het bedrijf waardoor het geldtransportvoertuig moet passeren om de lidsta(a)t(en) van ontvangst te bereiken of terug te keren naar de lidstaat van herkomst.

g) Transport overdag: transport dat wordt uitgevoerd tussen 6 uur en 22 uur.

h) Bewakingspersoneel van geldtransporten: de werknemers die zijn belast met het besturen van het voertuig waarin het geld wordt vervoerd, of met de bescherming van de inhoud van dat voertuig.

i) Geldtransportvoertuig: een voertuig dat voor het professioneel transport van contanten over de weg gebruikt wordt.

j) Normaal voertuig: een geldtransportvoertuig dat er normaal uitziet en dat geen uiterlijke tekenen draagt dat het eigendom is van een geldtransportbedrijf of dat het voor geldtransport gebruikt wordt.

k) Transport van punt naar punt: transport van een beveiligde locatie naar een andere beveiligde locatie, zonder tussenstops.

l) Beveiligde zone: een ophaal- of afleverpunt voor contanten dat zich binnen een gebouw bevindt en beveiligd is tegen ongeoorloofde toegang, zowel door middel van apparatuur (systemen tegen ongeoorloofd gebruik) als door middel van toegangsprocedures voor personen.

m) Beveiligde locatie: een locatie binnen een beveiligde zone, die toegankelijk is voor voertuigen en waar voertuigen op een veilige manier geladen en gelost kunnen worden.

n) Intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten: een systeem dat aan de volgende voorwaarden voldoet:

- de koffers voor bankbiljetten bieden permanente bescherming van de bankbiljetten via een geldontwaardingssysteem vanaf een beveiligde zone tot het afleverpunt van contanten of vanaf het ophaalpunt van contanten tot een beveiligde zone;

- het bewakingspersoneel van geldtransporten is niet in staat om de koffers te openen buiten de voorgeprogrammeerde periodes en/of locaties, noch om de voorgeprogrammeerde periodes en/of locaties waarop de koffer geopend kan worden, te wijzigen nadat het transport is gestart;
 - de koffer is uitgerust met een mechanisme voor de definitieve neutralisatie van de bankbiljetten in geval van een ongeoorloofde poging om de koffer te openen;
 - het intelligente systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten voldoet aan de vereisten van bijlage III bij deze verordening. Een bankbiljet is geneutraliseerd indien het aangetast of beschadigd is door inktvlekken of op andere wijze, zoals nader omschreven in bijlage III.
- o) Intelligent neutralisatiesysteem dat de bankbiljetten over het gehele transporttraject beveiligt: een intelligent neutralisatiesysteem dat tevens toegerust is voor het gehele transporttraject, dat wil zeggen dat de bankbiljetten te allen tijde ontoegankelijk blijven voor het bewakingspersoneel en permanent beschermd worden door een geldontwaardingssysteem vanaf de ene beveiligde zone tot de andere of, voor cassettes van betaalautomaten, vanaf een beveiligde zone tot de binnenkant van een geldautomaat.
- p) Taalvaardigheidsniveaus A1 en B1: de taalniveaus als vastgesteld bij het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen van de Raad van Europa.
- q) Relevante taal: de ta(a)l(en) die de lokale autoriteiten en de bevolking gebruiken in de gebieden waar het geldtransport plaatsvindt.
- r) Officiële EU-talen: de talen zoals gedefinieerd in Verordening nr. 1 tot regeling van het taalgebruik in de Europese Economische Gemeenschap¹¹.

Artikel 2 – Uitsluitingen

1. Transporten van eurobankbiljetten en -muntstukken die worden uitgevoerd voor rekening van en tussen centrale banken, bankbiljettendrukkerijen en/of munthuizen van deelnemende lidstaten en die begeleid worden door het leger of de politie, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.
2. Transporten van uitsluitend euromuntstukken die uitgevoerd worden voor rekening van en tussen centrale banken of munthuizen van deelnemende lidstaten en die begeleid worden door het leger of de politie of door particuliere bewakingsagenten in aparte voertuigen, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.

Artikel 3 – Plaats van vertrek, maximale duur en aantal afleveringen/ophalingen van contanten

1. Grensoverschrijdend transport van eurocontanten dat overeenkomstig deze verordening wordt verricht, geschiedt overdag.

¹¹ PB L 17 van 6.10.1958, blz. 385, zoals gewijzigd.

2. Een geldtransportvoertuig dat grensoverschrijdend transport van eurocontanten uitvoert, vertrekt vanuit zijn lidstaat van herkomst en keert daarnaar terug op dezelfde dag.
3. In afwijking van de leden 1 en 2 mag transport van punt naar punt worden uitgevoerd binnen een periode van 24 uur, op voorwaarde dat nachtelijk geldtransport reeds toegelaten is bij de nationale regelgeving in de lidstaat van herkomst, de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) van ontvangst.
4. In afwijking van Verordening (EG) nr. 1072/2009 wordt geen plafond vastgesteld voor het aantal ophalingen/afleveringen van contanten dat een geldtransportvoertuig gedurende een dag in een of meer lidstaten van ontvangst mag verrichten.

Artikel 4 – Vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport

1. Een onderneming die grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg wenst uit te voeren, vraagt een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport aan bij de vergunningverlenende autoriteit in haar lidstaat van herkomst.
2. De vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport wordt door de nationale vergunningverlenende autoriteit verleend voor een periode van vijf jaar, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) de aanvragende onderneming heeft de erkenning verkregen om in haar lidstaat van herkomst geldtransport uit te voeren. Indien in die lidstaat geen specifieke erkenningsprocedure voor geldtransportbedrijven bestaat die verder gaat dan de algemene regels voor de beveiligings- of transportsector, moet de onderneming bewijsmateriaal verstrekken waaruit blijkt dat zij, voorafgaand aan de aanvraag, gedurende ten minste twaalf maanden regelmatig geldtransporten in haar lidstaat van herkomst heeft uitgevoerd zonder daarbij de relevante nationale wetgeving te hebben overtreden;
 - b) de leidinggevenden en de leden van de raad van bestuur hebben geen strafbare feiten in verband met dergelijke activiteiten op hun strafblad staan en beschikken over een goede reputatie en integriteit;
 - c) de aanvragende onderneming heeft een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
 - d) de aanvragende onderneming, haar werknemers, de door haar gebruikte voertuigen en de door haar gevolgde beveiligingsprocedures voor het grensoverschrijdende transport van eurocontanten voldoen aan de in deze verordening vastgelegde regels of, indien daar in deze verordening uitdrukkelijk naar wordt verwezen, aan de geldende nationale wetgeving die specifiek op geldtransporten van toepassing is.
3. De vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport wordt opgesteld overeenkomstig het model en de fysieke kenmerken omschreven in de bijlagen I-II. Bewakingspersoneel in voertuigen die bij professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg worden ingezet, moet te allen tijde het origineel of een gecertificeerd exemplaar van een geldige vergunning aan de controle instanties kunnen overleggen.
4. De vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport machtigt de onderneming om grensoverschrijdend transport van eurocontanten uit te voeren onder de voorwaarden van deze verordening. In afwijking van Verordening (EG) nr. 1072/2009 hoeft de houder van een

dergelijke vergunning niet in het bezit te zijn van een communautaire vergunning voor het internationale goederenvervoer over de weg.

Artikel 5 – Bewakingspersoneel van geldtransporten

1. Het bewakingspersoneel van geldtransporten voldoet aan de volgende eisen:

a) zij hebben geen relevante strafbare feiten op hun strafblad staan en beschikken over een goede reputatie en integriteit;

b) zij beschikken over een medisch attest waaruit blijkt dat zij lichamelijk en geestelijk geschikt zijn om hun taak te vervullen;

c) zij hebben met succes een initiatieopleiding van ten minste 200 uren gevolgd, exclusief opleidingen voor het gebruik van vuurwapens.

De inhoud van de initiatieopleiding komt ten minste overeen met hetgeen omschreven is in bijlage VI. Ook is regelmatige bijscholing, ten minste eenmaal om de drie jaar, op deze gebieden vereist.

2. Ten minste één lid van het in het voertuig aanwezige bewakingspersoneel beheerst op ten minste A1-niveau de relevante ta(a)l(en) die wordt(worden) gebruikt in de relevant gebieden van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidstaat van ontvangst. Het voertuig staat voorts via het controlecentrum van de onderneming in permanente radioverbinding met iemand die de betrokken taal op ten minste B1-niveau beheerst, zodat effectieve communicatie met de nationale autoriteiten te allen tijde mogelijk is.

Artikel 6 – Het dragen van wapens

1. Het bewakingspersoneel van geldtransporten houdt zich aan de bestaande wetgeving in de lidstaat van herkomst, de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) van ontvangst op het gebied van het dragen van wapens en het maximaal toegelaten kaliber.

2. Bij het betreden van het grondgebied van een lidstaat waarvan de wetgeving niet toestaat dat bewakingspersoneel gewapend is, dienen eventuele wapens van het bewakingspersoneel aan boord te worden opgeborgen in een brandkast die voldoet aan de Europese norm EN 1143-1. De wapens moeten tijdens het gehele transport over het grondgebied van die lidstaat ontoegankelijk blijven voor het bewakingspersoneel. Zij mogen uit de brandkast verwijderd worden wanneer het voertuig het grondgebied binnenrijdt van een lidstaat waarvan de wetgeving wel toestaat dat bewakingspersoneel wapens draagt en zij moeten daaruit verwijderd worden wanneer het voertuig het grondgebied binnenrijdt van een lidstaat waarvan de wetgeving vereist dat bewakingspersoneel wapens draagt. De brandkast voor wapens mag enkel geopend kunnen worden door een interventie op afstand van het controlecentrum van het voertuig en pas nadat het controlecentrum de exacte geografische locatie van het voertuig heeft gecontroleerd.

Dezelfde verplichtingen gelden indien het type of het kaliber van het wapen krachtens de wetgeving van de lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst niet is toegestaan.

3. Wanneer een geldtransportvoertuig van een lidstaat van herkomst waar het dragen van wapens niet is toegestaan, het grondgebied binnenrijdt van een lidstaat waar bewakingspersoneel volgens de wet verplicht is wapens te dragen, zorgt het geldtransportbedrijf ervoor dat de bewakingsagenten in het voertuig van de vereiste wapens voorzien worden en dat zij de vereiste minimale opleiding van de lidstaat van ontvangst hebben gekregen.

4. Gewapend bewakingspersoneel vraagt een wapenvergunning aan bij de nationale autoriteiten van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en/of de lidstaat van ontvangst, indien deze lidstaten toelaten dat bewakingspersoneel wapens draagt.

5. De lidstaten stellen één centraal nationaal contactpunt in waar bewakingspersoneel van andere lidstaten hun aanvraag voor een nationale wapenvergunning kunnen indienen. De lidstaten informeren de aanvrager binnen drie maanden na de indiening van een volledig aanvraagdossier over de toekenning of afwijzing van de aanvraag.

6. Om bewakingspersoneel dat in dienst is van een in een andere lidstaat gevestigde onderneming en dat een vaste verblijfplaats in een andere lidstaat heeft, in staat te stellen aan de nationale eisen te voldoen om een wapenvergunning te verkrijgen, voorzien de lidstaten in de validatie van gelijkwaardige opleidingen die gevolgd zijn in de lidstaat waar de werkgever van de aanvrager is gevestigd. Indien dit niet mogelijk is, zorgen lidstaten ervoor dat op hun eigen grondgebied in de noodzakelijke opleiding wordt voorzien in de relevante officiële EU-taal van de lidstaat waar de werkgever van de aanvrager is gevestigd.

Artikel 7 – Voertuiguitrusting

1. De gebruikte voertuigen zijn uitgerust met een wereldwijd satellietnavigatiesysteem. Het controlecentrum van het geldtransportbedrijf dient zijn voertuigen voortdurend en nauwkeurig te kunnen lokaliseren.

2. De voertuigen zijn uitgerust met passende communicatie-instrumenten om te allen tijde contact te kunnen opnemen met het controlecentrum van de onderneming die de voertuigen beheert, en met de bevoegde nationale instanties. De noodnummers om contact op te nemen met de politiediensten in de lidstaten van doorvoer of de lidsta(a)t(en) van herkomst, dienen in het voertuig aanwezig te zijn.

3. De voertuigen zijn zodanig uitgerust dat de tijd en locatie van alle afleveringen/ophalingen van contanten geregistreerd kan worden zodat het aandeel afleveringen/ophalingen van contanten zoals bedoeld in artikel 1, punt a), te allen tijde gecontroleerd kan worden.

4. Bij voertuigen die zijn uitgerust met een intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten, dient het gebruikte systeem aan de in bijlage III bij deze verordening vastgestelde beginselen te voldoen en in een deelnemende lidstaat te zijn goedgekeurd. Ondernemingen die grensoverschrijdend geldtransport uitvoeren in voertuigen die gebruik maken van een intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten, dienen binnen 48 uur schriftelijk bewijs te verstrekken dat het gebruikte model van het systeem is goedgekeurd, na een verzoek daartoe van de autoriteiten van de lidstaat van herkomst, de lidstaat van ontvangst of de lidstaat van doorvoer.

Artikel 8 – Rol van de nationale politiediensten

Deze verordening laat de toepassing onverlet van nationale regels die voorschrijven dat:

- transportactiviteiten van contanten van tevoren aan de politie moeten worden gemeld;
- geldtransportvoertuigen zijn uitgerust met een apparaat waarmee deze op afstand door de politie gevolgd kunnen worden;
- transporten van grote bedragen van punt naar punt begeleid worden door de politie.

Artikel 9 – Regels ter waarborging van de veiligheid van de locaties in de lidsta(a)t(en) van ontvangst waar de contanten worden geleverd of opgehaald

Deze verordening laat de toepassing onverlet van nationale regels inzake de handelwijze van het bewakingspersoneel buiten het geldtransportvoertuig en inzake de veiligheid van de locaties waar de contanten worden geleverd of opgehaald in de betrokken lidstaat.

Artikel 10 – Uit omloop nemen van geneutraliseerde bankbiljetten

Geldtransportbedrijven die hun activiteiten krachtens de regels van deze verordening uitoefenen, nemen alle bevleete bankbiljetten uit omloop die mogelijk door een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten bevleet of op andere wijze geneutraliseerd zijn en die zij tijdens de uitoefening van hun activiteiten tegenkomen. Zij overhandigen deze bankbiljetten aan het toepasselijke filiaal van de centrale bank van hun lidstaat van herkomst. Indien de geneutraliseerde bankbiljetten in een lidstaat van ontvangst worden opgehaald, wordt de centrale bank van deze lidstaat op de hoogte gesteld door de centrale bank van de lidstaat van herkomst van het geldtransportbedrijf.

Artikel 11 – Wederzijdse informatieverstrekking

1. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de in de artikelen 8 en 9 bedoelde regels alsmede van het door hen goedgekeurde intelligente systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten en brengen haar onmiddellijk op de hoogte van alle wijzigingen met betrekking tot deze regels en goedkeuringen. De Commissie zorgt ervoor dat die regels en een lijst van de goedgekeurde systemen via de passende kanalen worden bekendgemaakt in alle relevante officiële EU-talen van de deelnemende lidstaten, zodat alle bij grensoverschrijdende geldtransporten betrokken partijen snel op de hoogte kunnen worden gebracht.

2. De lidstaten houden een register bij van alle ondernemingen waaraan zij een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport hebben verleend, en brengen elkaar op de hoogte van de inhoud daarvan. Zij passen het register aan wanneer er zich wijzigingen voordoen, zoals bij een besluit tot opschorting of intrekking van een vergunning overeenkomstig artikel 22, en brengen elkaar onmiddellijk op de hoogte van die aanpassing.

3. Bij de tenuitvoerlegging van artikel 5, lid 1, onder a), houdt de lidstaat van herkomst terdege rekening met door de lidstaat van ontvangst verstrekte informatie omtrent het strafblad, de reputatie en de integriteit van het bewakingspersoneel.

4. Naburige lidstaten informeren elkaar over hun specifieke opleidingsvereisten voor bewakingspersoneel met het oog op de in artikel 5, lid 1, onder c), bedoelde initiatieopleiding.
5. De lidstaten publiceren en stellen elkaar in kennis van de adressen en andere contactgegevens van de in artikel 6, lid 5, bedoelde nationale contactpunten alsook van andere relevante nationale wetgeving.
6. Wanneer een lidstaat besluit een wapenvergunning in te trekken die hij heeft verleend aan een lid van het bewakingspersoneel van een in een andere lidstaat gevestigd bedrijf, stelt hij de vergunningverlenende autoriteit van de lidstaat van herkomst daarvan in kennis.

Artikel 12 – Informatieverstrekking voorafgaand aan het grensoverschrijdend transport

1. Een onderneming die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikt, informeert de vergunningverlenende autoriteit ruim van tevoren over de lidsta(a)t(en) waarin zij grensoverschrijdend transport zal uitvoeren. De lidstaat van herkomst stelt de betrokken lidsta(a)t(en) vervolgens onverwijld in kennis van de aanvang van de grensoverschrijdende transportactiviteit.
2. Een onderneming die voornemens is grensoverschrijdend transport van contanten uit te voeren, voorziet de door de lidsta(a)t(en) van ontvangst aangewezen relevante autoriteit(en) van tevoren van de namen van de personen die dergelijke transporten op zijn/hun grondgebied kunnen uitvoeren.

DEEL 2: SPECIFIEKE REGELS VOOR ELKE VERVOERSWIJZE

Artikel 13 – Transport van bankbiljetten in een ongepantserd voertuig dat er normaal uitziet en uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van eurobankbiljetten over de weg verrichten met een ongepantserd voertuig dat is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) het voertuig ziet er normaal uit;
- b) per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig, die geen uniform mogen dragen.

Artikel 14 – Transport van bankbiljetten in een ongepantserd voertuig met uiterlijke tekenen dat het uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van eurobankbiljetten over de weg verrichten met een ongepantserd voertuig dat is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) het voertuig draagt zeer duidelijke tekenen dat het uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten. De tekenen komen overeen met het pictogram dat is afgebeeld in bijlage IV;
- b) per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig.

Artikel 15 – Transport van bankbiljetten in een voertuig waarbij alleen de cabine gepantserd is, dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van eurobankbiljetten over de weg verrichten met een voertuig waarbij alleen de cabine gepantserd is, dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de gepantserde cabine van het voertuig is ten minste in staat om schoten van vuurwapens type Kalashnikov, kaliber 7,62 mm, te weerstaan;
- b) het voertuig draagt zeer duidelijke tekenen dat het uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten. De tekenen komen overeen met het pictogram dat is afgebeeld in bijlage IV;
- c) het bewakingspersoneel draagt kogelvrije vesten die ten minste voldoen aan de norm VPAM klasse 5, NIJ IIIA of een gelijkwaardige norm;
- d) per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig.

Artikel 16 – Transport van bankbiljetten in een volledig gepantserd voertuig dat niet is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van eurobankbiljetten over de weg verrichten met een volledig gepantserd voertuig dat niet is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de delen van het voertuig waarin het bewakingspersoneel zich bevindt, zijn ten minste gepantserd om schoten van vuurwapens type Kalashnikov, kaliber 7,62 mm, te weerstaan;
- b) het bewakingspersoneel draagt kogelvrije vesten die ten minste voldoen aan de norm VPAM klasse 5, NIJ IIIA of een gelijkwaardige norm;
- c) per voertuig zijn ten minste drie bewakingsagenten aanwezig.

Artikel 17 – Transport van bankbiljetten in een volledig gepantserd voertuig dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van eurobankbiljetten over de weg verrichten met een volledig gepantserd voertuig dat uitgerust is met een intelligent neutralisatiesysteem voor

bankbiljetten, indien aan de voorwaarden in artikel 15, onder b), en artikel 16, onder a) en b), van deze verordening is voldaan.

Per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig.

Artikel 18 – Transport van muntstukken in een ongepantserd voertuig

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van euromuntstukken over de weg verrichten met een voertuig dat uitsluitend muntstukken vervoert, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) het voertuig ziet er normaal uit;
- b) per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig, die geen uniform mogen dragen.

Transporten waarbij zowel muntstukken als bankbiljetten worden vervoerd, vallen onder de artikelen 13 tot en met 17, onverminderd de toepassing van artikel 20, afhankelijk van het type voertuig en de uitrusting.

Artikel 19 – Transport van muntstukken in een voertuig waarbij alleen de cabine gepantserd is

Ondernemingen die over een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport beschikken, mogen grensoverschrijdende transporten van euromuntstukken over de weg verrichten met een voertuig dat uitsluitend muntstukken vervoert, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de cabine van het voertuig is gepantserd en het voertuig draagt zeer duidelijke tekenen dat het uitsluitend muntstukken vervoert. De tekenen komen overeen met het pictogram dat is afgebeeld in bijlage V;
- b) de bepantsering van de cabine van het voertuig is ten minste in staat om schoten van vuurwapens type Kalashnikov, kaliber 7,62 mm, te weerstaan;
- c) het bewakingspersoneel draagt kogelvrije vesten die ten minste voldoen aan de norm VPAM klasse 5, NIJ IIIA of een gelijkwaardige norm;
- d) per voertuig zijn ten minste twee bewakingsagenten aanwezig.

Transporten waarbij zowel muntstukken als bankbiljetten worden vervoerd, vallen onder de artikelen 13 tot en met 17, onverminderd de toepassing van artikel 20, afhankelijk van het type voertuig en de uitrusting.

Artikel 20 – Nationale afwijkingen

- a) Een lidstaat kan beslissen dat (de) artikel(en) 13, 14, 15, 16 of 17 niet van toepassing is/zijn op grensoverschrijdend transport van bankbiljetten over de weg dat verricht wordt op zijn grondgebied, op voorwaarde dat hij geen vergelijkbare vervoerswijzen voor binnenlands geldtransport toestaat en op voorwaarde dat ten minste één van deze artikelen van toepassing is op zijn grondgebied. Onder een mogelijke afwijking van artikel 16 mogen geen transporten van punt naar punt vallen.
- b) Een lidstaat kan beslissen dat hetzij artikel 18, hetzij artikel 19 niet van toepassing is op grensoverschrijdend transport van muntstukken over de weg dat verricht wordt op zijn grondgebied, op voorwaarde dat hij geen vergelijkbare vervoerswijzen voor binnenlands geldtransport toestaat.
- c) Ten aanzien van de toepassing van de artikelen 13, 14, 15 en 17 kan een lidstaat beslissen dat uitsluitend intelligente neutralisatiesystemen die de bankbiljetten over het gehele transporttraject beveiligen, op zijn grondgebied mogen worden gebruikt voor het bedienen van geldautomaten buiten bankgebouwen, op voorwaarde dat dezelfde regels gelden voor binnenlands geldtransport.
- d) De betrokken lidstaat brengt de beslissing om gebruik te maken van een van de bovenstaande afwijkingen van dit artikel, ter kennis van de Commissie, die ervoor zorgt dat een overeenkomstig bericht in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt. De afwijking wordt één maand na de bekendmaking van dit bericht van kracht. Lidstaten kunnen een afwijking via dezelfde procedure intrekken.
- e) Indien een lidstaat van ontvangst of een lidstaat van doorvoer vaststelt dat een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten ernstige tekortkomingen vertoont ten aanzien van de normaal vereiste technische kenmerken, dat wil zeggen dat de contanten toegankelijk zijn zonder dat het neutralisatiemechanisme in gang wordt gezet of dat het systeem na de goedkeuring op zodanige wijze is gewijzigd dat het niet langer aan de criteria voor goedkeuring voldoet, dan stelt deze lidstaat de Commissie en de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend, hiervan in kennis en kan hij verzoeken dat dit systeem opnieuw wordt getest. In afwachting van het resultaat van deze nieuwe tests kunnen lidstaten het gebruik van dat systeem op hun grondgebied tijdelijk verbieden. Zij stellen de Commissie en de andere lidstaten waarop deze verordening van toepassing is, onverwijld daarvan in kennis.

DEEL 3: SLOTBEPALINGEN

Artikel 21 – Controles

Lidstaten van herkomst en lidstaten van ontvangst zorgen ervoor dat de in deze verordening vastgestelde regels worden nageleefd, onder meer via willekeurige controles zonder voorafgaande kennisgeving aan de onderneming. Deze controles vinden ten minste eenmaal per jaar plaats.

Artikel 22 – Sancties

1. Indien de bevoegde nationale instanties een inbreuk vaststellen op een van de voorwaarden waaronder de vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport is verleend, beslist de vergunningverlenende autoriteit of zij de betrokken onderneming een waarschuwing geeft, een boete oplegt, de vergunning opschort voor een periode van twee weken tot twee maanden of de vergunning volledig intrekt, naargelang de aard of de ernst van de inbreuk. De vergunningverlenende autoriteit kan de betrokken onderneming ook voor een periode van maximaal 5 jaar verbieden een nieuwe vergunning aan te vragen.

2. De lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst brengt de bevoegde nationale instanties van de lidstaat van herkomst op de hoogte van alle inbreuken op deze verordening, met inbegrip van inbreuken op de nationale regels zoals bedoeld in de artikelen 8 en 9, waarna deze beslissen over een passende sanctie. Daarnaast kan de lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst een boete opleggen in het geval van overtreding van de nationale regels zoals bedoeld in de artikelen 8 en 9, of van de nationale afwijkingen zoals bedoeld in artikel 20 van deze verordening. Zij kunnen ook beslissen dat leden van het bewakingspersoneel die zich aan dergelijke inbreuken schuldig hebben gemaakt, geen grensoverschrijdend transport van contanten op hun grondgebied meer mogen uitvoeren als de inbreuk hun toegerekend kan worden.

3. In de onderstaande gevallen kan de lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst het recht van een geldtransportbedrijf om transport van eurocontanten over de weg op zijn grondgebied te verrichten voor een maximumperiode van twee maanden opschorten, in afwachting van een beslissing van de vergunningverlenende autoriteit van de lidstaat van herkomst:

a) indien de bepalingen van deze verordening betreffende het minimumaantal bewakingsagenten per voertuig of betreffende het dragen van wapens niet werden nageleefd;

b) indien het geldtransportbedrijf zijn transportactiviteiten op een wijze verricht die gevaar oplevert voor de openbare orde;

c) in het geval van herhaalde inbreuken op deze verordening.

4. De lidstaat die de wapenvergunning heeft verstrekt, kan daarnaast besluiten het bewakingspersoneel een sanctie op te leggen overeenkomstig zijn nationale regels in het geval van overtreding van zijn nationale wapenwetgeving.

5. De sancties dienen altijd evenredig te zijn aan de ernst van de inbreuk.

Artikel 23 – Veiligheidsmaatregelen in noodsituaties

1. In afwijking van de standaardregel kan een lidstaat, in geval van een dringend probleem dat de veiligheid van geldtransporten sterk in het gedrang brengt, beslissen tijdelijke beveiligingsmaatregelen in te voeren die verder gaan dan die waarin onderhavige regels voorzien. Die tijdelijke maatregelen zijn van toepassing op alle geldtransporten, op het gehele nationale grondgebied of een deel daarvan, gelden voor een maximumperiode van vier weken en worden onmiddellijk aan de Commissie gemeld. De Commissie draagt zorg voor een spoedige openbaarmaking ervan via de passende kanalen.

2. Een verlenging van de in lid 1 bedoelde tijdelijke maatregelen na de periode van vier weken dient van tevoren door de Commissie te worden goedgekeurd. De Commissie beslist binnen 72 uur na ontvangst van een dergelijk verzoek of zij goedkeuring verleent.

Artikel 24 – Beloning van bewakingspersoneel dat grensoverschrijdend transport verricht

Aan bewakingspersoneel dat grensoverschrijdend transport verricht in de zin van deze verordening, worden de relevante minimumlonen, inclusief vergoedingen voor overwerk, in de lidstaat van ontvangst gegarandeerd, naar analogie met de bepalingen van artikel 3, lid 1, onder c), van Richtlijn 96/71/EG. Indien de relevante minimumlonen in de lidstaat van ontvangst hoger zijn dan het loon dat aan de werknemer in de lidstaat van herkomst wordt betaald, gelden de relevante minimumlonen van de lidstaat van ontvangst, inclusief vergoedingen voor overwerk, voor de volledige werkdag. Indien het transport gedurende de dag in meerdere lidstaten van ontvangst wordt verricht en meer dan één van deze lidstaten hogere relevante minimumlonen heeft dan het loon dat van toepassing is in de lidstaat van herkomst, dan geldt het hoogste van deze minimumlonen, inclusief vergoedingen voor overwerk, voor de volledige werkdag.

Als echter uit bestaande contracten, bestuursrechtelijke bepalingen of praktische regelingen volgt dat een werknemer van een geldtransportbedrijf in een kalenderjaar gedurende meer dan 100 werkdagen, of delen daarvan, grensoverschrijdend transport in een andere lidstaat zal verrichten, zijn de arbeidsvoorwaarden zoals bedoeld in de bepalingen van Richtlijn 96/71/EG volledig van toepassing voor alle werkdagen die in dat kalenderjaar volledig of gedeeltelijk in deze lidstaat van ontvangst zijn doorgebracht.

Met het oog op het vaststellen van de relevante arbeidsvoorwaarden is artikel 4 van Richtlijn 96/71/EG van overeenkomstige toepassing.

Artikel 25 – Comité voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten

1. Er wordt een comité voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten opgericht. Dit wordt voorgezeten door de Commissie en is samengesteld uit twee vertegenwoordigers per lidstaat die onder deze verordening valt, alsook uit twee vertegenwoordigers van de Europese Centrale Bank.

2. Het comité komt ten minste eenmaal per jaar bijeen om standpunten uit te wisselen over de tenuitvoerlegging van deze verordening. Met het oog hierop zal het de belanghebbenden in de sector, met inbegrip van de sociale partners, raadplegen en hun standpunten waar passend in aanmerking nemen. Het comité zal geraadpleegd worden bij de voorbereiding van de in artikel 26 bedoelde evaluatie.

Artikel 26 – Evaluatie

De Commissie brengt bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de tenuitvoerlegging van deze verordening uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding ervan en vervolgens om de vijf jaar. Hiertoe zal zij in overleg treden met de belanghebbenden in de sector, met inbegrip van de sociale partners. In het verslag wordt met name de mogelijkheid onderzocht om gemeenschappelijke opleidingsvereisten vast te stellen voor het dragen van wapens door bewakingspersoneel, wordt terdege rekening gehouden met technologische

voortgang op het gebied van neutralisatiesystemen voor bankbiljetten en wordt nagegaan of de verordening dienovereenkomstig moet worden herzien.

Artikel 27 – Wijzigingen van technische voorschriften

De Commissie kan bij gedelegeerde handeling overeenkomstig de artikelen 28, 29 en 30 wijzigingen vaststellen van de technische voorschriften betreffende de normen voor de bepantsering van het voertuig, de te gebruiken brandkasten en de kogelvrije vesten, alsook van bijlage III, teneinde deze aan te passen aan de technologische voortgang en mogelijke nieuwe Europese normen.

Artikel 28 – Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid tot vaststelling van de gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 27 wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend.
2. Wanneer de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan tegelijkertijd in kennis.
3. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt de Commissie verleend onder de in de artikelen 29 en 30 gestelde voorwaarden.

Artikel 29 – Intrekking van de delegatie van bevoegdheid

1. De in artikel 27 bedoelde delegatie van bevoegdheid kan te allen tijde door het Europees Parlement of door de Raad worden ingetrokken.
2. De instelling die een interne procedure tot intrekking van de delegatie van bevoegdheid heeft ingeleid, brengt de andere instelling en de Commissie hiervan op de hoogte binnen een redelijke termijn voordat een definitief besluit wordt genomen, en vermeldt daarbij welke gedelegeerde bevoegdheid mogelijk wordt ingetrokken en om welke reden.
3. Het besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheid die in het besluit wordt vermeld. Het besluit treedt onmiddellijk in werking of op een in dat besluit bepaalde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 30 – Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen

1. Het Europees Parlement en de Raad kunnen bezwaar aantekenen tegen de gedelegeerde handelingen binnen drie maanden na de datum van kennisgeving. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met een maand worden verlengd.
2. Indien het Europees Parlement of de Raad bij het verstrijken van die termijn geen bezwaar tegen de gedelegeerde handeling heeft aangetekend, wordt deze bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie en treedt zij op de daarin vermelde datum in werking.

Indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie hebben meegedeeld dat zij voornemens zijn geen bezwaar aan te tekenen, mag de gedelegeerde handeling vóór het

verstrijken van de termijn worden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie en in werking treden.

3. Indien het Europees Parlement of de Raad bezwaar aantekent tegen de vastgestelde gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar maakt, motiveert haar bezwaar tegen de gedelegeerde handeling.

Artikel 31 – Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking zes maanden na haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
[...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]

BIJLAGE I
VEILIGHEIDSKENMERKEN VAN DE VERGUNNING VOOR
GRENSOVERSCHRIJDEND GELDTRANSPORT

De vergunning voor grensoverschrijdend transport dient ten minste twee van de volgende veiligheidskenmerken te hebben:

- een hologram,
- speciale in het papier verwerkte vezels die zichtbaar worden onder uv-licht,
- ten minste één regel met microprint (die alleen met een vergrootglas zichtbaar is en niet met een fotokopieermachine kan worden gereproduceerd),
- voelbare karakters, symbolen of patronen,
- een dubbele nummering: serienummer van de vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport, van een gecertificeerd exemplaar daarvan of van het bestuurdersattest, alsmede in alle gevallen het afgiftenummer,
- een beveiligingsondergrond met fijne guillochepatronen en irisdruk.

BIJLAGE II
MODEL VOOR EEN VERGUNNING VOOR GRENSOVERSCHRIJDEND
GELDTRANSPORT

EUROPESE UNIE

(Kleur: Pantone roze 176, formaat DIN A4-cellulosepapier, 100g/m² of meer)

(Eerste blad van de vergunning)

(Tekst in (een van) de officiële EU-talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft)

Kenteken van de lidstaat die de vergunning afgeeft¹² Naam van de vergunningverlenende autoriteit

VERGUNNING Nr.

(of)

GEWAARMERKT AFSCHRIFT Nr.

voor professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg

Deze vergunning machtigt¹³

.....

tot het verrichten van professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van de Unie, als omschreven in Verordening (EU) nr. .../20xx van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone en in Verordening (EU) nr. .../20xx van de Raad betreffende de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. .../20xx van het Europees Parlement en de Raad, en in overeenstemming met de algemene bepalingen van deze vergunning.

Bijzondere opmerkingen:	
Deze vergunning is geldig voor een periode van vijf jaar, van.....		tot.....
Afgegeven te.....,	op.....	

¹² De kentekens van de lidstaten zijn: (BE) België, (BG) Bulgarije, (CZ) Tsjechië, (DK) Denemarken, (DE) Duitsland, (EE) Estland, (IE) Ierland, (EL) Griekenland, (ES) Spanje, (FR) Frankrijk, (IT) Italië, (CY) Cyprus, (LV) Letland, (LT) Litouwen, (LU) Luxemburg, (HU) Hongarije, (MT) Malta, (NL) Nederland, (AT) Oostenrijk, (PL) Polen, (PT) Portugal, (RO) Roemenië, (SI) Slovenië, (SK) Slowakije, (FI) Finland, (SE) Zweden, (UK) Verenigd Koninkrijk.

¹³ Naam of handelsnaam en volledig adres van de vervoerder.

.....

(Tweede blad van de vergunning)

(Tekst in (een van) de officiële EU-talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft)

ALGEMENE BEPALINGEN

Deze vergunning wordt afgegeven uit hoofde van Verordening (EU) nr. .../20xx betreffende grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone.

Deze vergunning machtigt de houder ervan tot het verrichten van professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. .../20xx, over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van de lidstaten die onder Verordening (EU) nr. .../20xx vallen, onder de in deze vergunning gestelde voorwaarden.

De vergunning is persoonsgebonden en niet overdraagbaar.

Het origineel van de vergunning moet door de vervoersonderneming bewaard worden.

Een gecertificeerd exemplaar van de vergunning moet zich in het geldtransportvoertuig bevinden.

Het origineel of een gecertificeerd exemplaar van de vergunning moet op verzoek van iedere met de controle belaste persoon worden getoond.

Onverminderd de bepalingen van Verordening (EU) nr. .../20xx is de houder verplicht de op het grondgebied van elke lidstaat geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met name op het gebied van vervoer en verkeer, in acht te nemen.

BIJLAGE III **INTELLIGENT SYSTEEM VOOR DE NEUTRALISATIE VAN** **BANKBILJETTEN**

I. Definities en algemene bepalingen

Zie artikel 1, onder l), m), n) en o), van deze verordening voor de definitie van respectievelijk "beveiligde zone", "beveiligde locatie", "intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten" en "intelligent neutralisatiesysteem dat de bankbiljetten over het gehele transporttraject beveiligt".

Een intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten (hierna "intelligent neutralisatiesysteem") kan ofwel bankbiljetten bevatten (verpakt of onverpakt), ofwel een cassette van een betaalautomaat.

Een intelligent neutralisatiesysteem moet in een lidstaat van de eurozone zijn goedgekeurd om voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten krachtens deze verordening te kunnen worden gebruikt. De goedkeuring vindt plaats overeenkomstig een bestaande Europese specifieke norm. Zolang een dergelijke norm nog niet bestaat, vindt de goedkeuring overeenkomstig de bepalingen in deze bijlage plaats.

II. Goedkeuringsprocedure voor intelligente neutralisatiesystemen

a) Om te worden goedgekeurd, dient het intelligente neutralisatiesysteem verschillende tests te hebben doorstaan in een door een lidstaat van de eurozone goedgekeurd of erkend testlaboratorium.

Deze tests moeten het mogelijk maken om vast te stellen dat de volgende technische kenmerken van het intelligente neutralisatiesysteem toereikend zijn:

i) Belangrijkste vereiste functies van het bewakingssysteem

- voortdurende bewaking en registratie van de instructies met betrekking tot de voorwaarden voor toegang tot, en gebruik van, het intelligente neutralisatiesysteem;
- voortdurende controle op de naleving van deze instructies en detectie van afwijkende situaties;
- automatische en onmiddellijke neutralisatie van de bankbiljetten in het geval van niet-naleving van de instructies, detectie van afwijkende situaties of het openen van de koffer buiten de voorgeprogrammeerde periodes en/of locaties.

ii) Locatie waar het bewakingssysteem geprogrammeerd mag worden en invloed van bewakingspersoneel op de werking van het intelligente neutralisatiesysteem

Een intelligent neutralisatiesysteem mag alleen in een beveiligde zone geprogrammeerd worden. Een intelligent neutralisatiesysteem dat bankbiljetten over

het gehele transporttraject beveiligd, mag alleen in een beveiligde locatie geprogrammeerd worden.

Het bewakingspersoneel mag op geen enkele manier in staat zijn de werking van het intelligente neutralisatiesysteem buiten de voorgeprogrammeerde periodes en/of locaties te beïnvloeden. Indien er echter een tijdvertragingssysteem voor het in gang zetten van de neutralisatie aanwezig is, mag het bewakingspersoneel de tijdvertraging eenmaal opnieuw in werking stellen.

iii) Locatie waar het intelligente neutralisatiesysteem geopend mag worden (voor neutralisatiesystemen die de bankbiljetten over het gehele transporttraject beveiligen)

Een intelligent neutralisatiesysteem mag alleen in de voorgeprogrammeerde bestemmingen geopend worden.

b) Het intelligente neutralisatiesysteem wordt om de vijf jaar opnieuw getest, zelfs indien de nationale goedkeuring voor een onbeperkte periode is verleend. Indien de resultaten van de nieuwe tests niet overtuigend zijn, komt de goedkeuring voor grensoverschrijdend transport krachtens deze verordening te vervallen.

c) Om de tests te doorstaan, moet een van de volgende resultaten worden bereikt:

- bij de uitvoering van de tests was het niet mogelijk toegang tot de bankbiljetten te verkrijgen en er was geen schade aan het intelligente neutralisatiesysteem, waarvan het mechanisme bleef functioneren;
- bij de uitvoering van de tests werd het intelligente neutralisatiesysteem beschadigd, maar het was niet mogelijk toegang tot de bankbiljetten te verkrijgen zonder het neutralisatiemechanisme in werking te doen treden.

III. Testprocedures

De methoden die gebruikt worden om de tests uit te voeren en de normen die bepalen welke resultaten de geteste systemen moeten bereiken, zijn in deze bijlage vastgesteld. Er mogen echter op nationaal niveau wijzigingen worden aangebracht om de methoden en normen aan te passen aan bestaande testprotocollen die door de laboratoria in elk van de lidstaten worden gevolgd.

a) Test om de bestendigheid van het intelligente neutralisatiesysteem tegen verschillende overvalsscenario's te meten

Van de verschillende tests die overvalsscenario's simuleren, zijn de lidstaten verplicht er zes uit te voeren; de andere mogen ook worden uitgevoerd, overeenkomstig de toepasselijke nationale regels.

Het intelligente neutralisatiesysteem moet elk van de uitgevoerde tests doorstaan in de zin van II c).

- verplichte tests:

- 1 – onderbreken van de stroomtoevoer;
- 2 – de koffer openbreken;
- 3 – de koffer met verwoestende middelen openen (moker);
- 4 – snel snijden ("planosnijden");
- 5 – onderdompeling in vloeistof;
- 6 – geleidelijke en onmiddellijke blootstelling aan extreme (hoge en lage) temperaturen: bv. koelen in vloeibare stikstof en verhitten in een voorverwarmde oven.
- aanbevolen tests die eveneens uitgevoerd kunnen worden:
 - 7 – weerstand tegen vuurwapens (bv. met kaliber 12 patronen);
 - 8 – gebruik van chemicaliën;
 - 9 – vrije val;
 - 10 – blootstelling aan substantiële elektromagnetische pieken;
 - 11 – blootstelling aan substantiële elektrostatische pieken.

b) Doeltreffendheid van de neutralisatie van bankbiljetten

Bij het neutralisatieproces wordt momenteel gebruik gemaakt van beschadiging door inktvlekken, chemische vernietiging en pyrotechnische vernietiging. Aangezien zich technologische ontwikkelingen kunnen voordoen, is de lijst van gebruikte processen niet uitputtend en uitsluitend indicatief.

Na iedere ongeoorloofde poging om via de verschillende methoden toegang tot het geld te krijgen, moeten de bankbiljetten ofwel vernietigd worden ofwel bevekt worden met inkt. Er dienen minimaal drie tests te worden uitgevoerd.

100% van de bankbiljetten moet definitief geneutraliseerd zijn. Bovendien moet het voor iedere houder van de bankbiljetten duidelijk zijn dat zij geneutraliseerd zijn.

Minimaal 10% van de oppervlakte aan beide zijden van ieder bankbiljet moet bevekt zijn indien de bankbiljetten zich in veiligheidszakken bevinden. Indien de bankbiljetten zich niet in veiligheidszakken bevinden, moet minimaal 20% van de oppervlakte aan beide zijden van ieder bankbiljet bevekt zijn. Voor vernietigingssystemen, moet in beide gevallen minimaal 20% van de oppervlakte van ieder bankbiljet vernietigd zijn.

c) Inhoud van de tests om de bestendigheid van de bankbiljetten tegen reiniging te meten – voor intelligente neutralisatiesystemen die gebruik maken van veiligheidsinkt

Voor een dergelijke "reiniging" moet gebruik worden gemaakt van verschillende producten of combinaties van producten. Er moet voor verschillende scenario's

worden gezorgd zodat de temperatuur en duur van de reiniging gevarieerd wordt. Er moeten twee procedures voor deze reinigingstests worden gevolgd:

- de reiniging dient onmiddellijk nadat de bankbiljetten bevlekt zijn, uitgevoerd te worden;
- **en** de reiniging dient 24 uur nadat de bankbiljetten bevlekt zijn, uitgevoerd te worden.

Deze tests dienen te worden uitgevoerd op een representatieve steekproef van echte bankbiljetten die in de eurozone worden gebruikt.

Eén van de volgende resultaten moet aan het eind van deze tests worden bereikt:

- de reiniging leidt tot de vernietiging van de bankbiljetten;
- na de reiniging is er op ten minste 10% van de oppervlakte van ieder bankbiljet nog inkt zichtbaar (dichtheidstest van de gebruikte inkt);
- na de reiniging is er onvoldoende van de originele kleuren van de bankbiljetten achtergebleven.

IV. Veiligheids garanties voor de gebruikte systemen

Chemische stoffen die vrijkomen uit intelligente neutralisatiesystemen om de bankbiljetten te neutraliseren, kunnen onderworpen zijn aan Verordening (EG) nr. 1907/2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH)¹⁵. Deze verordening ziet op risico's voor de gezondheid van de mens en het milieu van stoffen die als zodanig, in een mengsel of in een voorwerp worden vervaardigd, ingevoerd of gebruikt.

Om goedkeuring voor het intelligente neutralisatiesysteem te verkrijgen, dient de fabrikant na te gaan of er stoffen in zijn producten zijn verwerkt die hij dient te registreren of te melden en of hij zijn klanten dient te informeren over veilig gebruik. De fabrikant kan ook wettelijke verplichtingen hebben die voortvloeien uit het feit dat deze stoffen op de kandidaatslijst van zeer zorgwekkende stoffen zijn geplaatst of op de REACH-lijst van vergunningsplichtige stoffen. Deze verplichtingen hebben niet alleen betrekking op de vermelde stoffen als zodanig of in mengsels, maar ook op de verwerking ervan in voorwerpen.

De fabrikant van het intelligente neutralisatiesysteem dient een attest te verstrekken aan de goedkeurende autoriteit van de lidstaat met daarin de resultaten van deze controle, waaruit blijkt dat de stoffen of bestanddelen die gebruikt worden voor de vernietiging of neutralisatie van de bankbiljetten, geen ernstig risico voor de

¹⁵ Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH) (PB L 396 van 30.12.2006).

gezondheid vormen in het geval van inademing door of contact met de huid van het bewakingspersoneel.

Hiertoe kan het attest een analyse bevatten van de risico's van blootstelling aan de chemicaliën, dat wil zeggen de maximaal toegestane duur van de blootstelling voor een te bepalen hoeveelheid chemicaliën.

BIJLAGE IV
PICTOGRAMMEN VOOR INTELLIGENTE NEUTRALISATIESYSTEMEN

Pictogram voor een geldtransportvoertuig dat is uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten



Pictogram voor koffers die zijn uitgerust met een intelligent neutralisatiesysteem voor bankbiljetten



BIJLAGE V
PICTOGRAM VOOR EEN GELDTRANSPORTVOERTUIG DAT ALLEEN
MUNTSTUKKEN VERVOERT



BIJLAGE VI
INHOUD VAN DE INITIATIEOPLEIDING VOOR
BEWAKINGSPERSONEEL DAT GRENDOVERSCHRIJDEND TRANSPORT
VAN CONTANTEN VERRICHT

Bewakingspersoneel dat deelneemt aan professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten in de eurozone, heeft:

- (1) ten minste de passende initiatieopleiding volledig gevolgd en afgerond waarin wordt voorzien door de nationale referentieregelgeving en/of de relevante collectieve arbeidsovereenkomst of – bij gebrek daaraan – de opleidingscursussen van de nationale bewakings-/beveiligingsorganisatie of de interne opleidingscursussen van het bedrijf;
- (2) de examens na deze initiatieopleiding of iedere andere procedures met het oog op het testen van de leerstof met succes afgelegd;
- (3) de aanvullende en verplichte opleidingsmodule zoals opgenomen in deze bijlage volledig gevolgd en afgerond. Deze module omvat ten minste:
 - procedures voor grensoverschrijdend geldtransport;
 - Europese wetgeving inzake geldtransport;
 - toepasselijke nationale wetgeving inzake geldtransport van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend;
 - verkeersregels voor geldtransport in de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend (met inbegrip van het recht van geldtransportvoertuigen om specifieke rijbanen te gebruiken);
 - nationale veiligheidsprotocollen bij overvallen in de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend;
 - procedures voor de organisatie en het beheer van geldtransport dat beveiligd wordt door een intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten¹⁶ van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend;
 - toepasselijke nationale beheerprocedures, -voorschriften en -regelgeving van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend;
 - nationale noodprotocollen van de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend in geval van pech, een verkeersongeval, of technische of mechanische storing in de apparatuur of het voertuig voor het geldtransport;

¹⁶ Zoals gedefinieerd in artikel 1, onder n), van deze verordening.

- nationale administratieve procedures en bedrijfsregels binnen de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend inzake de communicatie met het controlecentrum enz. van alle landen van doorvoer en waar de dienst wordt verleend;
- informatie en training op het gebied van samenwerking en passende protocollen met nationale, regionale en lokale politiediensten, ook met betrekking tot controles van geldtransportvoertuigen en bewakingspersoneel;
- toepasselijke nationale en Europese wetgeving en/of toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten inzake werktijden, aantal noodzakelijke pauzes, arbeidsomstandigheden en toepasselijke lonen;
- toepasselijke nationale en Europese wetgeving en/of toepasselijke bepalingen van een collectieve arbeidsovereenkomst inzake rustperiodes voor bewakingspersoneel: wanneer noodzakelijk, hoe vaak, duur van iedere pauze, beveiligde locatie, communicatie met controlecentra enz.;
- toepasselijke veiligheidsvoorschriften voor afleveringen/ophalingen (beveiligde locatie, stoeprisicobeheer enz.);
- nationale referentiewetgeving inzake het gebruik en de opslag van wapens;
- offensieve en defensieve rijtechnieken;
- relevante opleiding in het gebruik van gps-, telefoon- en andere technische apparatuur/systemen die gebruikt worden bij grensoverschrijdend geldtransport;
- nationale regelgeving op het gebied van gezondheid en veiligheid in de lidsta(a)t(en) van doorvoer en de lidsta(a)t(en) waar de dienst wordt verleend, die relevant is voor werknemers die waardevolle zaken vervoeren en met grote voertuigen over de weg reizen, en protocollen in geval van letsel of ziekte van werknemers;
- EHBO-cursus.

De opleiding dient daarnaast de volgende onderdelen te omvatten:

- preventieve en corrigerende maatregelen op het gebied van stressbestrijding en geweld van derden;
- risicobeoordeling (op het werk);
- taaltraining voor zover noodzakelijk om aan de in deze verordening vermelde taalvereisten (zie artikel 5, punt 2) te voldoen.

BIJLAGE VII
GEMEENSCHAPPELIJKE REFERENTIENIVEAUS VAN DE RAAD VAN EUROPA

Gebruiker B1: Kan de hoofdpunten begrijpen wanneer in duidelijk uitgesproken standaardtaal wordt gesproken over vertrouwde zaken die regelmatig voorkomen op het werk, op school, in de vrije tijd enz. Kan de meeste situaties aan die zich kunnen voordoen tijdens een reis in een gebied waar de betreffende taal wordt gesproken. Kan een eenvoudige samenhangende tekst schrijven over onderwerpen die vertrouwd of van persoonlijk belang zijn. Kan ervaringen en gebeurtenissen, dromen, verwachtingen en ambities beschrijven en in het kort redenen geven voor meningen en plannen.

Gebruiker A1: Kan bekende dagelijkse uitdrukkingen en basiszinnen begrijpen en gebruiken die erop gericht zijn aan behoeften van concrete aard te voldoen. Kan zichzelf en anderen voorstellen en kan vragen stellen en beantwoorden over persoonlijke zaken zoals waar hij/zij woont, mensen die hij/zij kent en dingen die hij/zij bezit. Kan op een eenvoudige manier communiceren mits de andere persoon langzaam praat en bereid is te helpen.