

Fiche 7: verordening grensoverschrijdend transport van Eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

1) Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone.

2) Verordening van de Raad betreffende de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone.

NB

In het vervolg van het fiche wordt uitsluitend ingegaan op verordening 1.

Verordening 2 breidt het werkingsgebied van Verordening 1 uit tot het grondgebied van een lidstaat die op het punt staat de euro in te voeren. Die uitbreiding is nodig, omdat er in de aanloop naar de omschakeling van de nationale munt naar de euro meer eurocontanten over de grenzen heen moeten worden vervoerd.

Datum Commissiedocumenten:

- 1) 14 juli 2010
- 2) 14 juli 2010

Nr. Commissiedocumenten:

- 1) COM(2010)377
- 2) COM(2010)376

Prelex:

- 1) http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=199532
- 2) http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=199531

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:

SEC(2010)877 en SEC(2010)878

Behandelingstraject Raad:

Raadswerkgroep financiële diensten en ECOFIN-Raad (waarschijnlijk niet meer tijdens Belgische voorzitterschap)

Eerstverantwoordelijk Ministerie

Ministerie van Veiligheid en * +-Justitie in nauwe samenwerking met het ministerie van Financiën

Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie.

a) Rechtsbasis:

Artikel 133 VWEU.

b) Stemwijze Raad en rol Europees Parlement:

Gewone wetgevingsprocedure (gekwalificeerde meerderheidsbesluitvorming in de Raad, medebeslissing EP), na raadpleging Europese Centrale Bank.

c) Delegatie en/of Comitologie:

De Commissie kan bij gedelegeerde handeling 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 de regels betreffende het intelligente systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten volgens een procedure zoals vastgelegd in het voorstel.

2. Samenvatting BNC-fiche

Korte inhoud voorstel

De voorgestelde verordening heeft tot doel het bevorderen van het vrije verkeer van eurocontanten binnen de eurozone door het wegnemen van hindernissen voor het transport van euromunten en bankbiljetten tussen de eurolanden. De Commissie verwacht dat grensoverschrijdend transport van eurocontanten toeneemt als het verschil in regelgeving tussen de EU-landen wordt weggenomen door de invoering van gemeenschappelijke regels. De verordening beoogt daarnaast de veiligheid te garanderen van de transporten, de geldlopers en het grote publiek.

Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Qua proportionaliteit valt het oordeel echter gedeeltelijk positief en gedeeltelijk negatief uit. Een deel van de regels vergemakkelijkt de grensovergang voor eurovervoerders.

Een deel van de daartoe voorgestelde maatregelen leidt echter tot extra administratieve lasten (o.a. informatieverplichtingen) voor geldtransporteurs en overheid, die niet in verhouding tot en deels zelfs haaks staan op het beoogde doel: vereenvoudiging van grensoverschrijdende eurotransporten.

Risico's/implicaties/kansen

Het voorstel is gericht op het wegnemen van bestaande regelgevingsbarrières voor grensoverschrijdend geldtransport, maar creëert daarvoor, deels overbodige regelgeving.

Nederlandse positie en eventuele acties

In beginsel onderschrijft Nederland het belang van EU-regelgeving ter bevordering van het vrije verkeer en staat het positief tegenover gemeenschappelijke kwaliteitseisen die de veiligheid van geldtransporten kunnen bevorderen. De eisen die op dit moment in Nederland aan geld- en waardetransportbedrijven worden gesteld, komen in grote mate overeen met de voorstellen in de verordening. Er worden echter additionele maatregelen voorgesteld, die leiden tot vraagtekens over

de proportionaliteit van het voorstel. Nederland zal zich er in de onderhandelingen sterk voor maken dat het voorstel niet resulteert in onnodige extra regeldruk.

3. Samenvatting voorstel

Inhoud voorstel

Het doel van het voorstel 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. Het voorstel betreft professionele transporten van een beveiligde locatie naar een andere beveiligde locatie en geldtransporten naar de detailhandel. Hiermee wordt beoogd een efficiëntere geldkringloop tot stand te brengen wat uiteindelijk onder meer moet leiden tot betere beschikbaarheid van eurocontanten – met name in de jongere eurolanden - en lagere kosten voor bedrijven en burgers. Daarmee zou tegemoet worden gekomen aan een wens van de Europese Centrale Bank en de bankensector.

De voorgestelde verordening betreft onder meer de invoer van een vergunningplicht voor transporteurs, er worden betrouwbaarheidseisen gesteld aan leidinggevenden/leden van de raden van bestuur en betrouwbaarheids- en opleidingseisen aan het bewakingspersoneel en er worden criteria geformuleerd voor de voertuiguitrusting en het aantal bewakingspersonen in de voertuigen. Ook worden eisen gesteld aan de beloning van het bewakingspersoneel. Het voorstel omvat verder regels voor wederzijdse informatieverstrekking, nalevingcontrole en sancties bij niet-naleving.

Impact assessment Commissie

De Commissie verwacht dat professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten toeneemt als de huidige regelgevingobstakels worden weggenomen door de invoering van een reeks gemeenschappelijke grensoverschrijdende regels. Deze verwachting is gebaseerd op een externe studie over de huidige geldtransportmarkt en de omvang van de potentiële markt.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *bevoegdheid*: artikel 133 VWEU. Deze rechtsbasis ziet op maatregelen die nodig zijn voor het gebruik van de euro als enige munteenheid. Nederland ziet in het voorstel echter ook elementen die betrekking hebben op de interne markt (voor geldvervoer). Nederland wil dat deze rechtsgrondslag alleen wordt gebruikt om het gebruik van de euro mogelijk te maken, en niet om interne markt-aspecten te regelen. Dit is juist ingegeven door het feit dat artikel 133 VWEU niet van toepassing is op niet-eurolanden (artikel 139, lid 2 onder f VWEU). Die landen moeten wat Nederland betreft betrokken worden bij maatregelen die de interne markt (voor in casu geldvervoer) treffen.

b) Functionele toets:

- *Subsidiariteit*: positief
- *Proportionaliteit*: deels positief, deels negatief

Onderbouwing

In de meeste EU landen is geld - en waardetransport wettelijk geregeld. De regels verschillen echter per land, waardoor grensoverschrijdend vervoer bemoeilijkt wordt. Met gemeenschappelijke regels kan de regelgeving voor grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten in alle EU-landen op hetzelfde niveau worden gebracht. Door dit grensoverschrijdende karakter kan regelgeving op Europees niveau een bijdrage leveren aan het bevorderen van het vrije verkeer van eurocontanten. De subsidiariteit is dan ook positief.

Dit Commissievoorstel vloeit voort uit hetgeen in het kader van de Single Euro Payments Area (SEPA) is afgesproken. Een van de doelstellingen van de SEPA is het creëren van een *level playing field* voor eurotransporten. Op dit moment bestaat dit *level playing field* nog niet. Hiervoor zijn als redenen aan te voeren verschillen in de regelgeving tussen de lidstaten en de beperkte concurrentie tussen de vervoerders: de markt volgt de nationale grenzen. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld banken in de praktijk hun euro-cash vaak niet bestellen of afstorten bij het geografisch dichtst bij gelegen Centrale Bank-filiaal als dit net over de landsgrenzen ligt.

De proportionaliteit van dit voorstel wordt als deels negatief en deels positief beoordeeld.

Met de voorgestelde kwaliteitseisen wordt beoogd de veiligheid van het vervoer, het betrokken personeel en het publiek te beschermen. De eisen laten ruimte voor *nationale* regels op veiligheidsgevoelige gebieden: het dragen van wapens, de relatie met politiediensten en regels betreffende de handelwijze van bewakingspersoneel buiten het voertuig.

Wel worden regels voorgesteld met betrekking het dragen van wapens bij de overgang van een euroland naar een ander euroland. Op dit moment vinden er slechts op zeer beperkte schaal eurotransporten plaats tussen Nederland en België of Duitsland. Dit komt mede door de grote verschillen tussen de wapenwetgeving tussen deze landen. In België bestaat een verplichting om wapens te dragen tijdens het vervoer, in Duitsland is het toegestaan om wapens te dragen tijdens het vervoer, terwijl het in Nederland verboden is. Dit verschil in wetgeving vormt een grote belemmering voor een snelle en gemakkelijke grensovergang. De voorgestelde regels zullen deze belemmeringen opheffen waardoor euro's eenvoudiger van land a naar land b kunnen worden vervoerd. Ook regelt dit voorstel de wens van de Single European Cash Area (SECA) om te bevorderen dat banken eurocash kunnen bestellen en afstorten bij het Centrale Bankfiliaal dat geografisch gezien het dichtst bij de betreffende bank ligt, ongeacht de landsgrenzen. Zo kan een bank in Heerlen met dit voorstel cash vervoeren van en naar het filiaal van de Duitse Centrale Bank in Aken, in plaats van helemaal naar DNB in Amsterdam. Dit bevordert het efficiënte betalingsverkeer van de euro.

Een deel van de kwaliteitseisen gaat echter verder dan de huidige eisen die aan Nederlandse geldtransporteurs worden gesteld. Zo dient bewakingspersoneel als gevolg van de Verordening te beschikken over een medisch attest, een verplichting die de Nederlandse wet als zodanig niet kent. Chauffeurs met een C-rijbewijs moeten wel in Nederland een medische keuring ondergaan bij verlenging van het rijbewijs. Artikel 24 bevat bepalingen over de minimumbeloning van bewakingspersoneel die afwijken van de minimumnormen die zijn opgenomen in de Detacheringsrichtlijn en

het Rome I verdrag. Nederland acht het niet proportioneel om met de onderhavige verordening te willen bereiken dat voor een kleine en specifieke groep werknemers wordt afgeweken van deze algemene normen, die van toepassing zijn op alle grensoverschrijdende werkzaamheden, inclusief die in het transport.

Het voorstel bevat ook een aantal verplichtingen op het gebied van informatieverstrekking. Het gaat om het verstrekken van informatie aan de Commissie, om wederzijdse informatieverstrekking van EU-landen aan elkaar en het verstrekken van informatie door de transporteurs. Dit vormt een extra last voor overheid en bedrijfsleven en is in Nederlandse ogen niet noodzakelijk – en staat deels zelfs haaks op - het doel om het grensoverschrijdend eurotransport te bevorderen.

Ook bevat de verordening de verplichting voor geldtransportvoertuigen op dezelfde dag terug te keren naar het land van herkomst. Dit vermindert de kans op een goed functionerend pan-Europees netwerk van geldtransporteurs en lijkt daarom een onwenselijke beperking van de Europese interne markt. Vanwege deze overwegingen valt de proportionaliteit deels positief en deels negatief uit.

c) Nederlands oordeel

Nederland onderschrijft het belang van EU-regelgeving ter bevordering van het vrije verkeer van eurocontanten en van gemeenschappelijke afspraken over minimumkwaliteitseisen die de veiligheid van geldtransporten bevorderen. Nederland deelt de visie dat op dit moment Europa een lap-pendecken is van verschillende regels en vergunningen voor eurovervoerders. Nederland onderschrijft de wenselijkheid van een *level playing field* voor vervoer van euro's en staat achter de Commissie in haar voorstel tot minimumregels zodat het eenvoudiger wordt om euro's ook over de grenzen heen te vervoeren. Bijvoorbeeld voor een bank in Heerlen is het gunstiger om cash te vervoeren van en naar het Centrale Bank-filiaal naar Aken dan naar DNB in Amsterdam.

Nederland acht het echter onwenselijk dat de eisen voor vergunningverlening in de voorgestelde verordening afwijken in die zin dat deze meer belastend zijn, dan de eisen die momenteel aan Nederlandse geldtransporteurs worden gesteld. Nederland zal zich verzetten tegen deze en andere (zie onder proportionaliteit) voorgestelde maatregelen die aan het doel van de verordening voorbij-schieten.

Daarnaast is Nederland niet gelukkig met de verplichting voor geldtransportvoertuigen om op dezelfde dag terug te keren naar het land van herkomst. Dit vermindert de kans op een goed functionerend pan-Europees netwerk van geldtransporteurs en lijkt daarom een onwenselijke beperking van de Europese interne markt. Tevens kan deze verplichting op gespannen voet staan met de rij-en rusttijdenverordening.

Tot slot is er de vraag in hoeverre de voorstellen verenigbaar zijn met de beginselen van de interne markt, in het bijzonder het verbod op discriminatie naar vestigingsplaats dat besloten ligt in het vrij verkeer van diensten en de vrijheid van vestiging. Het voorstel beperkt zich tot geldvervoerders die via een stabiele infrastructuur gevestigd zijn in lidstaten die deelnemen aan de euro. In

feite betekent dit een discriminatie op de interne markt tussen ondernemingen gevestigd in lidstaten die niet aan de euro deelnemen en ondernemingen gevestigd in lidstaten die wel aan de euro deelnemen.

5. Implicaties financieel

a) Consequenties EU-begroting: geen

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

De verordening bepaalt dat aparte vergunningen moeten worden afgegeven, waarbij steeds getoetst moet worden of aan de eisen wordt voldaan. Daarnaast moet worden toegezien op de naleving van de regels. Dit levert werk op voor de toetsende, controlerende en sanctionerende instanties, i.c. het ministerie van Justitie en de politie.

Hoe zwaar de werklast en de daarmee gemoeide kosten zullen zijn, wordt mede bepaald door het aantal bedrijven dat voor een vergunning in aanmerking wil komen. Als hiervoor het huidige aantal vergunninghoudende geld- en waardetransportbedrijven als richtsnoer wordt genomen, gaat het om circa vijftien verzoeken voor een vergunning met een geldigheidsduur van vijf jaar. De kosten kunnen deels voor rekening van de vergunningvragende bedrijven komen, want in de Nederlandse regelgeving is bepaald dat voor het verlenen van een vergunning geld- en waardetransportbedrijven kosten in rekening kunnen worden gebracht.

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

Vergunningen worden in de regel verleend na betaling van een vergoeding van kosten.

Daarnaast kan de verordening kosten met zich brengen voor bedrijven, omdat zij moeten investeren in de beveiliging van de voertuigen voor het transport.

d) Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden

De informatieverplichtingen brengen administratieve lasten met zich voor de overheid.

e) Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger

De verplichting om een vergunning aan te vragen vormt een administratieve last voor geld- en waardetransportbedrijven. Dat geldt ook voor de extra eisen en verplichtingen die aan transporteurs worden opgelegd, zoals de informatieverplichtingen en een medisch attest.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid

Geld- en waardetransportbedrijven vallen onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. De wet kent een algemene vergunning voor geld- en waardetransportbedrijven. De specifieke vergunning voor het vervoer van euro's zal in deze wet moeten worden verwerkt. Daarbij zal ook moeten worden bepaald dat de Lex Silencio Positivo daarop niet van toepassing is. Als de verordening wordt aangenomen, moet ook de Regeling particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus waarin nadere regels zijn opgenomen voor geld- en waardetransportbedrijven, worden gewijzigd. Mogelijk moet ook de Wet Wapens en Munitie (WWM) aangepast worden om vervoer van vuurwapens in een op afstand bestuurbare kluis mogelijk te maken.

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

De termijn van inwerkingtreding is zes maanden na de bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie. Het overgrote deel van de voorschriften kan binnen deze termijn van zes maanden in een ministeriële regeling worden verwerkt. Indien echter wetwijzigingen nodig zijn, wat op dit moment nog niet kan worden beoordeeld, dan is een termijn van zes maanden daarvoor te kort.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De Commissie brengt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding bij het Europees parlement en de Raad verslag uit over de tenuitvoerlegging van de verordening en vervolgens telkens om de vijf jaar.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

De verwachting is dat, de reeds genoemde extra administratieve lastendruk daargelaten, uitvoering van de verordening in het algemeen niet op grote problemen zal stuiten.

b) Handhaafbaarheid

Voor de handhaving van de voorgestelde regels biedt de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus het kader. Verwacht wordt dat handhaafbaarheid geen onoverkomelijke problemen zal geven.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden: Geen.

9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)

Nederland onderschrijft de relevantie van EU-regelgeving ter bevordering van het vrije verkeer en van kwaliteitseisen die de veiligheid van geldtransporten kunnen bevorderen.

De eisen die worden gesteld aan het grensoverschrijdende vervoer van euro's komen op een aantal punten overeen met het niveau van de eisen die op grond van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus worden gesteld aan geld- en waardetransport op Nederlands grondgebied. Nederland ondersteunt dit deel van de voorstellen. Verder deelt Nederland de visie dat op dit moment Europa een lappendeken is van verschillende regels en vergunningen voor vervoerders van euro's. Nederland onderschrijft het beginsel van een level playing field voor eurovervoerders en zij staat achter de commissie in haar voorstel tot minimumregels zodat het eenvoudiger wordt om euro's ook over de grenzen heen te vervoeren.

Daarnaast worden er echter additionele eisen gesteld, die extra lasten met zich meebrengen voor overheid en geldtransporteurs en die volgens Nederland niet nodig zijn om het doel van verbeterd grensoverschrijdend transport van eurocontanten te realiseren. Dit betreft onder andere eisen op het gebied van informatieverstrekking aan de Commissie, wederzijdse informatieverstrekking van lidstaten aan elkaar en informatieverstrekking door de transporteurs. Nederland zal zich verzetten tegen deze zwaardere eisen. Daarnaast dient bewakingspersoneel als gevolg van de verordening te

beschikken over een medisch attest, een verplichting die de Nederlandse wet niet als zodanig kent. Chauffeurs met een C-rijbewijs moeten wel in Nederland een medische keuring ondergaan bij verlenging van het rijbewijs. De verordening bevat verder de verplichting voor geldtransportvoertuigen op dezelfde dag terug te keren naar het land van herkomst. Dit vermindert de kans op een goed functionerend pan-Europees netwerk van geldtransporteurs en lijkt daarom een onwenselijke beperking van de Europese interne markt. Nederland zal zich ook verzetten tegen de beloningsvereisten in artikel 24. Dergelijke vereisten zijn niet passend in deze verordening en dragen nauwelijks bij aan de doelstellingen van de verordening.

Nederland vindt het positief dat voor geldtransportvoertuigen de cabotageregels niet toegepast hoeven te worden (meerdere afleverpunten in een ander land). Cabotage maakt immers echte concurrentie tussen ondernemingen mogelijk en scheidt de noodzakelijke basis voor een efficiënte planning van transportmodaliteiten.