

Wijziging van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus in verband met de implementatie van de Verordening (EU) Nr. 1214/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2011 betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone (PbEU 2011, L 316)

Nota naar aanleiding van het verslag

I. ALGEMEEN

Met veel belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie over het wetsvoorstel houdende wijziging van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus in verband met de implementatie van de Verordening (EU) Nr. 1214/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2011 betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van de eurozone (PbEU 2011, L 316).

In deze nota naar aanleiding van het verslag beantwoord ik de vragen die nog leven bij de fracties. Bij de beantwoording wordt zoveel mogelijk de volgorde van de vraagstelling in het verslag aangehouden, met dien verstande dat daar waar dit de beantwoording van de vragen ten goede komt, antwoorden thematisch gecombineerd worden. Ik hoop de gestelde vragen en ingebrachte opmerkingen naar volle tevredenheid te kunnen beantwoorden.

1. Doel van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden geven aan dat de barrières met betrekking tot grensoverschrijdend transport van eurocontanten binnen de Europese Unie worden weggenomen. Op die manier zou het vrije verkeer van kapitaal, dat nu nog teveel hinder ondervindt van nationaalrechtelijke verschillen, meer tot wasdom moeten komen. Dat streven wordt positief gewaardeerd door deze leden. De aan het woord zijn leden hebben wel enkele vragen.

De leden van de fractie van de VVD geven aan dat aan geldtransporten inherente risico's kleven. Wat de leden van de VVD-fractie betreft, dient het verbeteren van de mogelijkheden tot grensoverschrijdend geldtransport niet tot gevolg te hebben dat het aantal daarmee verband houdende misdrijven substantieel toeneemt. Kan de minister aangeven op welke wijze een toename van met geldtransport verband houdende criminaliteit zal worden voorkomen? De leden vragen zich af welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het faciliteren van grensoverschrijdende geldtransporten leidt tot een toename van valse eurocontanten in Nederland. Kan de minister aangeven in hoeverre deze vrees reëel is?

In antwoord op deze vragen van de leden van de VVD-fractie geef ik het volgende aan. Op grond van artikel 6, eerste lid, van de Verordening valsemunterij (Verordening (EG) nr. 1338/2001 van de Raad van de Europese Unie van 28 juni 2001 tot vaststelling van maatregelen die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de euro tegen valsemunterij (PbEG 2001, L 181)) zijn de in dat artikel bedoelde

kredietinstellingen, betalingsdienstverleners en economische operatoren verplicht alle ontvangen eurobankbiljetten en –munten te controleren op echtheid voordat deze opnieuw in omloop worden gebracht, en te zorgen voor het detecteren van vervalsingen. De controle op echtheid en vervalsingen wordt ten behoeve van de kredietinstellingen, betalingsdienstverleners en economische operatoren in het algemeen verricht door vergunninghoudende waardetransporteurs. Derhalve wordt niet verwacht dat het mogelijk maken van professioneel grensoverschrijdend geldtransport van eurocontanten zal leiden tot een toename van valse eurocontanten in Nederland.

De VVD vraagt zich voorts af welke acties worden ondernomen om te voorkomen dat een toename van geldtransporten in Nederland gepaard zal gaan met een toename aan overvallen op geldtransporten. Welk effect is in dat verband te verwachten van de mogelijke aanwezigheid van wapens aan boord van het geldtransport, zelfs al zijn deze opgeborgen?

De leden van de PvdA fractie hebben met instemming kennis genomen van de verordening en de (deelse) implementatie hiervan in de Nederlandse wetgeving van de Verordening (EU) Nr. 1214/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2011 betreffende professioneel grensoverschrijdend transport. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat een goede samenwerking op het gebied van de beveiliging van internationale geldtransporten belangrijk is voor een betere bescherming van de mensen die de transporten moeten uitvoeren en de goederen die zij vervoeren. De PvdA ziet geen reden om vragen te stellen over de technische punten van de verordening en het wetsvoorstel, maar zijn benieuwd naar de uitwerking van deze verordening. De leden van de fractie van de PvdA stellen, net als de leden van de fractie van de VVD, een aantal vragen dat betrekking heeft op overvallen van geldtransporten. Is de regering van mening dat deze verordening kan helpen bij het voorkomen van overvallen op geldtransporten, zoals bijvoorbeeld de overval op het geldtransport bij Amsterdam op de A2 in november vorige jaar. Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, op welke manier moet op Europees niveau beleid worden ontwikkeld om overvallen op grensoverschrijdende geldtransporten te voorkomen of op zijn minst te verminderen. Biedt deze verordening voldoende aanknopingspunten om beveiligers op deze geldtransporten voldoende bescherming te bieden? Zo nee, wat moet er dan nog worden veranderd?

Sinds begin 2010 is een integrale, probleemgerichte ketenaanpak van overvalcriminaliteit ingezet. Alle betrokken partijen hebben gezamenlijk hun werkzaamheden aanzienlijk geïntensiveerd om dit ingrijpende misdrijf aan te pakken; dat geldt ook ten aanzien van de sector professioneel waardetransport. Daarover hebben zij samen landelijke afspraken gemaakt. Deze zijn neergelegd in 104 maatregelen van het Actieprogramma Ketenaanpak Overvalcriminaliteit.¹ Een van de successen is dat de heterdaadkracht bij de politie is versterkt. Dit betekent onder andere dat helikopters zodanig zijn gepositioneerd dat zij direct kunnen worden ingezet en dus snel ter plekke zijn na een overval. In het bijzonder voor de sector professioneel waardevoer kan ik melden dat er meer overleg tussen de politie, het OM en de sector plaatsvindt. Hierbij wordt kennis gedeeld en zijn nadere afspraken

¹ Zie ook Kamerstukken II, 2010/11, 28684, nr. 305.

gemaakt over bijvoorbeeld de aanscherping van de beveiliging. Het aantal overvallen op de sector professioneel waardevervoer is overigens in de eerste tien maanden van 2012 met 53% gedaald ten opzichte van de eerste tien maanden van 2011. Gelet op de reeds bestaande goede samenwerking op operationeel niveau tussen de Nederlandse politie en het OM en hun zusterorganisaties in ander Europese lidstaten, ligt het ontwikkelen van beleid op Europees niveau niet voor de hand. Bovendien is het zo dat de eisen die de verordening stelt als doel hebben dat het vervoer zo veilig mogelijk wordt uitgevoerd. Eén van die eisen is dat een geldtransportvoertuig dat grensoverschrijdend transport van eurocontanten uitvoert, vanuit zijn lidstaat van herkomst vertrekt en daarnaar op dezelfde dag terugkeert.

De kans dat de mogelijke aanwezigheid van wapens zal bijdragen aan een toename van het aantal overvallen op geldtransporten in Nederland acht ik niet groot, zeker omdat voor wat betreft de Nederlandse situatie voertuigen uit andere lidstaten weliswaar wapens aan boord kunnen hebben, maar die wapens moeten zijn opgeborgen in een brandkast voor wapens. Die brandkast mag op grond van de verordening enkel geopend worden door interventie op afstand van het controlecentrum van het geldtransportvoertuig.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de regering inzicht kan geven in de huidige problematiek ten aanzien van grensoverschrijdende geldtransporten? Welke problemen, die vervoerders en beveiligers van die geldtransporten hebben ondervonden, hebben geleid tot de verordening zoals die nu voorligt?

De leden van de SP-fractie geven aan kennis te hebben genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Net als de leden van de fractie van de PvdA stellen de leden van de SP-fractie vragen met betrekking tot de huidige situatie betreffende het grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten. Allereerst vragen de leden van de SP-fractie hoe vaak dergelijk grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten nu gebeurt, en hoe veel vaker dit voor zal komen met de inwerkingtreding van deze verordening. Op welke wijze en onder welke wettelijke bepalingen werden eurocontanten grensoverschrijdend vervoerd vóór de inwerkingtreding van de verordening en tot welke problemen of belemmeringen leidde dit?

De invoering van de euro heeft geleid tot een aanzienlijke toename in de behoefte aan grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg. Door de verschillen tussen het nationale recht van de lidstaten is het over het algemeen zeer moeilijk om professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg uit te voeren tussen de deelnemende landen. Europa is op dit moment een lappendeken van verschillende regels en vergunningen voor vervoerders van euro's. Elke lidstaat kent zijn eigen regels met betrekking tot geldtransport. Die situatie wordt in strijd geacht met het beginsel van het vrije verkeer van de euro en het beginsel van het vrij verrichten van diensten. Indien een onderneming uit een andere lidstaat nu geldtransport (van eurocontanten) wil uitvoeren op Nederlands grondgebied, is artikel 2, derde lid, van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus van toepassing. Op grond van dat artikel wordt met een nationale vergunning gelijkgesteld een vergunning afgegeven in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend verdrag dat Nederland bindt, en die een beroepsniveau waarborgt dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale vergunning wordt nagestreefd. Van belang is dus dat nog

wordt getoetst of de lidstaat een beroepsniveau waarborgt dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale vergunning wordt nagestreefd. Met de verordening komt deze toets te vervallen, omdat de verordening ervan uitgaat dat een combinatie van een nationale vergunning aangevuld met een specifieke vergunning voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten een voldoende waarborg is.

Op dit moment zijn er in Nederland twaalf vergunninghouders. Of de verordening zal leiden tot een toename van het grensoverschrijdend vervoer van euro's is op voorhand moeilijk in te schatten. De Europese Commissie creëert een centrale beveiligde databank die gegevens bevat over verstrekte, opgeschorte of ingetrokken vergunningen. Uit die centrale databank zal in de toekomst te achterhalen zijn hoeveel ondernemingen deze specifieke vergunning hebben verkregen. Deelnemende lidstaten krijgen toegang tot die centrale beveiligde databank. Of die ondernemingen ook grensoverschrijdend transport van eurocontanten gaan uitvoeren, is op basis van die informatie nog niet te zeggen. Een onderneming informeert de vergunningverlenende autoriteit voorafgaand aan het grensoverschrijdend transport conform artikel 12, eerste lid, van de verordening over de lidstaten waarin zij grensoverschrijdend transport zal uitvoeren. Overigens is de verwachting dat er in Nederland slechts enkele vergunninghouders een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport zullen aanvragen.

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie of ik van mening ben dat deze verordening voldoende bescherming biedt om beveiligers op deze geldtransporten voldoende bescherming te bieden kan ik het volgende aangeven. Er wordt in de verordening een aantal eisen met betrekking tot de veiligheid van de beveiligers gesteld. Ik acht die voldoende. Met de eisen die in de verordening worden gesteld wordt beoogd het grensoverschrijdend transport van euro's mogelijk te maken onder omstandigheden die de beveiliging van de transactie, de veiligheid van het personeel en van het publiek waarborgen. Een van de specifieke doelen in de verordening ter verbetering van de beveiligingsvoorwaarden voor het grenstransport, zowel voor het bewakingspersoneel van geldtransporten als het grote publiek, is het bevorderen van het gebruik van het intelligent systeem voor de neutralisatie van bankbiljetten.

2. De inhoud van de verordening

De leden van de SP-fractie vragen de regering een toelichting op overweging 7 van de verordening, waarin staat dat dergelijk vervoer volledig in overeenstemming moet zijn met de verordening, of met het recht van de lidstaat van herkomst, de lidstaat van doorvoer en de lidstaat van ontvangst. Wordt hier nu bedoeld dat er een keuze kan worden gemaakt? Of het geldtransportbedrijf kiest voor de verordening, of voor het recht van alle landen waardoor of waarheen het vervoer plaatsvindt? Kan dit worden toegelicht?

In overweging 7 van de verordening wordt bedoeld op het volgende. In artikel 4, tweede lid, van de verordening is aangegeven dat de vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport wordt verleend door de nationale vergunningverlenende autoriteit voor een periode van vijf jaar, mits wordt voldaan de voorwaarden die vervolgens worden opgesomd. Eén van die voorwaarden is dat de

aanvragende onderneming, haar bewakingspersoneel van geldtransporten, de door haar gebruikte voertuigen en de door haar gebruikte of toegepaste beveiligingsprocedures voor het grensoverschrijdende transport van eurocontanten voldoen aan deze verordening of, indien daar in deze verordening uitdrukkelijk naar wordt verwezen, aan het nationale recht dat specifiek op transporten van contanten van toepassing is.

De leden van de SP-fractie lezen dat de verordening bepaalde nationale regels onverlet laat. Welke nationale regels die voor Nederland van belang zijn mogen niet gehandhaafd blijven? Welke gevolgen heeft nu deze verordening voor de praktijk? Volledigheidshalve merk ik eerst op dat deze verordening slechts van toepassing is indien een onderneming voornemens is grensoverschrijdend geldtransport van eurocontanten uit te voeren. Op een onderneming uit Nederland die dat vervoer slechts uitvoert op Nederlands grondgebied zijn de bepalingen van de verordening derhalve niet van toepassing. Verder is het zo dat een verordening in al haar onderdelen rechtstreeks toepasselijk is in de nationale rechtsorde en derhalve worden bepalingen van EU-verordeningen in beginsel niet omgezet in nationale wetgeving. Wat er in een verordening is geregeld kan niet ook op (een andere wijze) worden geregeld op nationaal niveau. In de verordening is aangegeven dat de verordening de toepassing van bepaalde, specifiek genoemde, nationale regels onverlet laat. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat de verordening daar niets over bepaalt, maar dat als er nationale regels, bedoeld in de artikelen 8 en 9 van de verordening, zijn, die onverkort gelden. Volgens artikel 22, tweede lid, van de verordening brengt de lidstaat van doorvoer of ontvangst de lidstaat van herkomst op de hoogte van alle inbreuken op de verordening, *met inbegrip van de inbreuken op de nationale regels zoals bedoeld in de artikelen 8 en 9*. Kortom, als er betreffende nationale regels gelden, dan dienen ze te worden nageleefd in aanvulling op de vereisten uit de verordening.

3. Wijze van implementatie

Het wetsvoorstel regelt, in lijn met de verordening, onder welke omstandigheden een onderneming in aanmerking komt voor een vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport. Deze vergunning komt in aanvulling op de nationale geldtransportvergunning. De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe beide vergunningen zich tot elkaar verhouden. Is het mogelijk om beide vergunningen in een vergunning te integreren, en zo ja, is dit dan niet efficiënter?

Bij de totstandkoming van de verordening is overwogen dat het passend is dat grensoverschrijdend transport van eurocontanten afhankelijk is van het bezit van een specifieke vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport. Een dergelijke vergunning dient te worden verkregen in aanvulling op de nationale geldtransportvergunning die in de meeste – waaronder in Nederland – deelnemende lidstaten is vereist. Artikel 4 van de verordening schrijft voor dat een onderneming die grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg wenst uit te voeren, een vergunning daarvoor aanvraagt bij de vergunningverlenende autoriteit in haar lidstaat van herkomst. Uit zowel de tekst van artikel 4 van de verordening als de overwegingen die ten grondslag liggen aan de verordening, volgt derhalve dat een

vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport moet worden gezien als aanvulling op de vereiste nationale vergunning voor geldtransport zoals neergelegd in de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. Bovendien gelden er ten aanzien van de vergunning die op grond van de verordening wordt afgegeven specifieke vormvereisten, die voor de vergunning voor nationaal transport niet gelden. Het is derhalve niet goed mogelijk om beide vergunningen te integreren. Bovendien acht ik integratie niet wenselijk. Indien een onderneming zich niet houdt aan de eisen van de verordening en er derhalve grond is om die vergunning in te trekken, hoeft dat niet te betekenen dat de onderneming zich ook niet houdt aan nationale vereisten. Uiteraard zal er dan ook kritisch worden gekeken naar die onderneming en haar nationale vergunning, maar ik acht het zuiver de vergunning op grond van de verordening en de vergunning op grond van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus van elkaar te onderscheiden. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie naar de financiële implicaties van het bijhouden van een dubbel vergunningenregister. Er wordt reeds een overzicht bijgehouden van de vergunningen die in Nederland worden afgegeven. Dat overzicht wordt in de toekomst aangevuld met vergunningen voor grensoverschrijdend geldtransport. De financiële implicaties van het op dit punt aanvullen van het overzicht zijn naar verwachting te verwaarlozen. Overigens is het streven er uiteraard ook op gericht de administratieve lasten zoveel mogelijk te beperken.

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat het verkrijgen van de vergunning voor grensoverschrijdend geldtransport voor een groot deel afhankelijk is van de integriteit en het strafrechtelijk verleden van de bij het transport betrokken bewakingspersoneel en de leidinggevenden van de onderneming die het geldtransport verricht. De leden onderschrijven deze eisen. Welke waarborgen voor de juistheid van de verstrekte informatie zijn ingebouwd in het vergunningverleningsproces? Op welk moment en op welke wijze zal het hebben van de vergunning worden gecontroleerd bij het binnentreden van Nederland? De leden van de SP-fractie lezen in de toelichting dat in Nederland opgeslagen informatie omtrent het strafblad, reputatie en integriteit van het bewakingspersoneel een rol kan spelen. Maar hoe weet je nu op voorhand of een geldtransportbedrijf in een bepaalde lidstaat voornemens is ooit door of naar Nederland te gaan rijden, en welk personeel hierbij betrokken zal zijn? Hoe werkt deze controle in de praktijk, en welke waarborgen biedt dit voorschrift?

In reactie op de vragen van de leden van de fracties van de VVD en SP kan ik het volgende aangeven.

Op grond van artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de verordening mag het bewakingspersoneel van geldtransporten geen relevante vermeldingen op een strafblad hebben staan en beschikken zij over een goede reputatie en integriteit. Voor wat betreft het bewakingspersoneel dat werkzaam is bij een vergunninghouder uit Nederland wordt op grond van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus reeds getoetst of dat personeel voldoende bekwaam en betrouwbaar is. Ook in andere landen zal er bij de afgifte van ofwel de nationale vergunning, ofwel de vergunning voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten een dergelijke toets plaats moeten vinden op grond van het bepaalde in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de verordening.

Bij het voornemen om grensoverschrijdend transport uit te voeren informeert een vergunninghouder de vergunningverlenende autoriteit voorafgaand aan het grensoverschrijdend transport conform artikel 12, eerste lid, van de verordening over de lidstaten waarin zij grensoverschrijdend transport zal uitvoeren. De lidstaat van herkomst stelt de betrokken lidstaten (van bestemming) vervolgens onverwijld in kennis van de aanvang van de grensoverschrijdende transportactiviteit. Ingevolge artikel 12, tweede lid, voorziet de onderneming de door de lidstaat van ontvangst aangewezen autoriteit van informatie over en het type of de types van transport die zij gaat gebruiken, de namen van de personen die dergelijk transport kunnen uitvoeren en het type van gedragen wapens. Op grond van artikel 11, derde lid, van de verordening houdt de lidstaat van herkomst bij de tenuitvoerlegging van artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de verordening – de eisen waaraan het bewakingspersoneel moet voldoen - rekening met door de lidstaat van ontvangst verstrekte informatie omtrent het strafblad, de reputatie en de integriteit van het bewakingspersoneel van grensoverschrijdende geldtransporten van eurocontanten. Het voorgestelde artikel 7a, tweede lid, van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus zorgt ervoor dat indien er in Nederland relevante vermeldingen op een strafblad staan van personeel van een onderneming uit een andere lidstaat dat voornemens is grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten naar Nederland uit te voeren of dat blijkt dat het betreffende personeel niet beschikt over een goede reputatie of niet integer blijkt, daarvan melding kan worden gedaan aan de bevoegde autoriteit in het land van herkomst van de onderneming, zodat daar bij de vergunningverlening rekening mee kan worden gehouden. Op grond van de verplichting die is neergelegd in artikel 12 van de verordening zal bekend zijn wanneer een bepaalde onderneming grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten naar Nederland zal uitvoeren. Op het moment dat een onderneming aan alle vereisten uit de verordening voldoet is de onderneming bevoegd het transport uit te voeren. Er vindt dan niet nog een aparte controle plaats in het land van herkomst. Uiteraard wordt er wel, net als thans ook het geval is bij nationaal transport, toezicht uitgeoefend op de naleving door de daartoe aangewezen bevoegde autoriteiten.

De leden van de fractie van de VVD vragen wat de financiële implicaties zijn van de vereisten waaraan moet zijn voldaan wil er een vergunning kunnen worden verleend, bijvoorbeeld het hebben van een medisch attest.

Voor grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten moet een specifieke vergunning worden aangevraagd. Met het verzamelen van de relevante informatie en de aanvraag is naar schatting € 2.000,- per vergunning gemoeid. De vergunning heeft een geldigheidsduur van vijf jaar. Als voorwaarde geldt dat de aanvrager beschikt over een vergunning voor geld- en waardetransport op grond van artikel 3 onder c van de wet.

Aan het bewakingspersoneel van geldtransporten dat deelneemt aan professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten worden in de verordening aanvullende opleidingseisen gesteld. Deze personen moeten ook beschikken over een medisch attest waaruit blijkt dat zij geschikt zijn om hun taak te vervullen. Het is moeilijk om een schatting te maken van de kosten die hiermee voor een geldtransporteur gemoeid kunnen zijn omdat deze mede worden bepaald door het bestaande kennisniveau en het aantal personen dat voor het vervoer wordt ingezet.

De leden van de SP-fractie constateren dat er speciaal voor het professioneel grensoverschrijdend geldtransport van eurocontanten een specifieke vergunning in het leven wordt geroepen. Volgens de verordening kan deze vergunning slechts worden verstrekt door de vergunningverlenende autoriteit in het land van herkomst, dat wil zeggen de lidstaat op wiens grondgebied het geldtransportbedrijf is gevestigd. In Nederland verstrekt de minister van Veiligheid en Justitie de vergunning, maar deze verordening leidt er toe dat geldtransport in en door Nederland plaats kan vinden met een in iedere andere lidstaat verstrekte vergunning. In aanvulling daarop, constateren de leden van de SP-fractie dat de opleiding plaats vindt in het land van herkomst. Tijdens de geldigheidsduur van de vergunning zorgen de lidstaten van herkomst voor de controle op de naleving van de regels. De leden van de fractie van de SP vragen of deze verordening er nu toe leidt dat geldtransport-auto's vanuit alle lidstaten van de Europese Unie door Nederland mogen rijden, zich aan de Nederlandse regels moeten houden, maar opgeleid zijn in het andere land en ook door de autoriteiten van het andere land gecontroleerd worden?

In antwoord op de bovenstaande vragen van de leden van de SP geef ik het volgende aan. De vergunning die wordt verkregen op grond van de verordening betreft een vergunning voor grensoverschrijdend transport en is een aanvulling op de nationale vergunning. De verordening schrijft een aantal voorwaarden voor waaronder de vergunning voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten kan worden afgegeven. De vergunning wordt afgegeven in het land van herkomst. Als een onderneming uit een andere lidstaat voornemens is transport van eurocontanten naar Nederland uit te voeren, zal de onderneming zich moeten houden aan de vereisten uit de verordening. In principe kan grensoverschrijdend vervoer van eurocontanten vanuit alle lidstaten door Nederland worden uitgevoerd. In de verordening zit daar echter wel een belangrijke beperking aan, namelijk dat een voertuig dat het grensoverschrijdend transport uitvoert, vanuit zijn lidstaat van herkomst vertrekt en daarnaar terugkeert op dezelfde dag. Het toezicht daarop wordt uitgeoefend door de bevoegde autoriteiten in het land van herkomst, doorvoer en ontvangst. Op grond van de verordening moet een lidstaat bepalen welke opties van grensoverschrijdend geldtransport zijn toegestaan op zijn grondgebied. Ook daar zal de betreffende buitenlandse onderneming zich aan moeten houden.

De leden van de SP-fractie vragen voorts of de waarborgen die deze richtlijn biedt voldoende zijn, en is de praktijk in alle andere lidstaten dusdanig, dat grensoverschrijdend geldtransport van eurocontanten verantwoord plaats zal vinden? De verordening schrijft een aantal eisen voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten voor in aanvulling op de nationale vergunning die in de meeste lidstaten vereist is. Geldtransportbedrijven die zijn gevestigd in die lidstaten die, naast hun algemene voorschriften voor de beveiligings- of de transportsector, geen specifieke erkenningsprocedure voor zulke bedrijven hebben, dienen aan te tonen dat zij over minimaal 24 maanden ervaring in het regelmatig vervoeren van contanten in hun lidstaat van herkomst beschikken zonder dat zij het nationale recht hebben overtreden, voordat aan hen een vergunning voor grensoverschrijdend transport van eurocontanten door die lidstaten mag worden verleend. De verordening gaat er

derhalve vanuit dat ook grensoverschrijdend geldtransport met de aanvullingen in de verordening ten opzichte van de nationale procedure verantwoord zal plaatsvinden.

De leden van de SP-fractie hebben een vraag over de potentieel gecompliceerde regeling over de bevoegdheid wapens te dragen. Omdat het dragen van bepaalde wapens in de ene lidstaat verplicht is, terwijl diezelfde wapens mogelijk in een andere lidstaat verboden zijn, moet er gewerkt worden met een brandkast waarin wapens tijdelijk opgeslagen kunnen worden die slechts op afstand geopend kan worden. Is dit nu een werkbare regeling? Wie controleert dit? En hoe kan nu bijvoorbeeld het bewakingspersoneel van een geldtransportbedrijf voorzien worden van wapens, terwijl het voertuig zich bevindt op een plaats waar de betreffende wapens verboden zijn? Hoe breng je die verboden maar verplichte wapens naar die lidstaat en aan boord van het voertuig?

Artikel 6, eerste, tweede en derde lid, van de verordening bepaalt dat bij betreding van een lidstaat die bewapening van particuliere beveiligers niet toestaat, de wapens worden opgeborgen in een brandkast. Deze voorziening geldt ook indien de aanwezigheid van het type of het kaliber van het wapens krachtens de wetgeving van de lidstaat van doorvoer of de lidstaat van ontvangst in het geheel niet is toegestaan. Het is aan de onderneming die voornemens is grensoverschrijdend transport van eurocontanten uit te voeren naar lidstaten waar het verplicht is wapens te dragen, zich te verdiepen in de wet- en regelgeving van die betreffende lidstaat en zich daar aan te houden. De onderneming dient ervoor te zorgen dat het bewakingspersoneel voor geldtransporten aan boord van het voertuig wordt voorzien van de vereiste wapens en dat zij de vereiste minimale opleiding van de lidstaat van ontvangst heeft gekregen. Op het moment dat de onderneming zich bevindt in een lidstaat waar het gebruik juist verboden is worden de wapens opgeborgen in een brandkast voor wapens. De wapens mogen uit de brandkast worden verwijderd wanneer het voertuig het grondgebied binnenrijdt van een lidstaat waar het gebruik van wapens wel is toegestaan en zij moeten worden verwijderd wanneer het voertuig het grondgebied binnenrijdt van een lidstaat waar het gebruik van wapens is verplicht. Een Nederlandse onderneming mag op grond van Nederlandse regelgeving geen wapens voorhanden hebben en het is derhalve ook verboden om die wapens in een kluis op te bergen. Pas op het moment dat die Nederlandse onderneming een lidstaat binnenrijdt waar die wapens verplicht zijn, zal die onderneming die wapens voorhanden moeten en kunnen hebben. Of dit een werkbare regeling zal zijn, is op voorhand moeilijk aan te geven omdat de praktijk deze regeling thans nog niet kent. De verwachting is dat de regeling werkbaar zal zijn. De handhaving van de regeling vindt plaats door daartoe in de lidstaten aangewezen nationale autoriteiten. In Nederland zijn dat de handhavers op grond van de Wet wapens en munitie en de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

I.W. Opstelten