

034941/EU XXIV.GP
Eingelangt am 15/07/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2010
SEK(2010) 877 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

zu dem

Vorschlag für eine Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone

und dem

Vorschlag für eine Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Rates über die Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone

{COM(2010)377 final}
{SEC(2010) 878final}

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

zu dem

Vorschlag für eine Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone

und dem

Vorschlag für eine Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Rates über die Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone

1. PROBLEMATIK

Die derzeitigen 16 Mitgliedstaaten der Euro-Zone verwenden ein und dieselben Banknoten und Münzen. Aufgrund der stark voneinander abweichenden nationalen Regelungen ist es in der Praxis jedoch sehr schwierig, Euro-Bargeld auf dem Straßenweg gewerbsmäßig zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone zu transportieren, weshalb grenzüberschreitende Landtransporte eher selten sind. Es ist ein Widerspruch in sich, dass der gewerbsmäßige Transport der einzigen Währung innerhalb der Euro-Zone grenzüberschreitend behindert wird.

Aufgrund der Art des Transportguts ist der Sektor Geldtransporte (*cash-in-transit*, CIT) außerdem erheblichen Sicherheitsrisiken ausgesetzt. Es ist daher von ausschlaggebender Bedeutung, dass grenzüberschreitende Bargeldtransporte unter Bedingungen stattfinden, die für das Personal des CIT-Unternehmens und die allgemeine Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit garantieren. Unterschiedliche nationale Bräuche und ein je nach Land unterschiedliches Risikoumfeld bewirken, dass die Sicherheitsanforderungen in den Mitgliedstaaten der Euro-Zone allerdings sehr unterschiedlich ausgelegt werden, was dazu führt, dass die nationalen Regelungen in vielen Bereichen wie zulässige Transportarten, Panzerung und Ausstattung der CIT-Fahrzeuge, Verwendung intelligenter Banknoten-Neutralisationssysteme (IBNS), Personalausstattung von CIT-Fahrzeugen, Besitz und Führen von Waffen durch das Sicherheitspersonal, Ausbildungsanforderungen, Informationsverpflichtungen gegenüber der Polizei, Lizenzierungsbestimmungen und Sanktionen stark divergieren.

Aufgrund dieser Regelungsunterschiede sind Geschäftsbanken, große Einzelhandelsunternehmen und andere professionelle Bargeldverwender in der Praxis meist außerstande, Verträge mit einem CIT-Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat abzuschließen, selbst wenn letzteres die beste (und kürzeste) Abholungs- und Zustellungsrouten bietet. Sie können auch die Bargeld-Dienstleistungen nahe gelegener NZB-Filialen oder CIT-Cash-Center nicht in Anspruch nehmen, wenn diese jenseits der Grenze in einem anderen Mitgliedstaat liegen. Und schließlich können CIT-Unternehmen, die Geldtransporte in Grenzregionen durchführen, ihre Transportrouten und andere bargeldlogistische Prozesse nicht effizient planen, wenn sich potenzielle Kunden diesseits und jenseits der Grenze befinden. Diese Situation bedeutet, dass der Bargeldzyklus in den betroffenen Regionen und demnach auch innerhalb der Euro-Zone alles andere als optimal ist, was für die Kunden im Vergleich zu einer Situation ohne nationale Regelungshindernisse für grenzüberschreitende Bargeldtransporte wiederum höhere Kosten für Bargeldleistungen und/oder ein niedrigeres Dienstleistungsniveau bedeutet.

Damit Interessenträger alle Vorteile der einheitlichen Währung uneingeschränkt nutzen können, sollten die Hindernisse im freien Verkehr von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone beseitigt werden; daneben sollte für das CIT-Personal und die allgemeine Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit gewährleistet sein.

Gleichzeitig ist der CIT-Markt ein lokaler Markt, dessen potenziell grenzüberschreitender Charakter in erster Linie Grenzregionen betrifft. Der potenzielle geografische Markt liegt bei den meisten Transporten grob geschätzt 100 km diesseits und jenseits der Grenze. Maßnahmen zur Beseitigung der Hindernisse im

grenzüberschreitenden Bargeldverkehr sollten daher zum Geldtransportbedarf in einem angemessenen Verhältnis stehen.

2. PRÜFUNG DES SUBSIDIARITÄTSPRINZIPS

Als Alternative zu Maßnahmen auf EU-Ebene wären freiwillige bilaterale Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten und selbst multilaterale Vereinbarungen denkbar. Im Vergleich zu bilateralen oder multilateralen Maßnahmen gehen Maßnahmen auf EU-Ebene jedoch mit bedeutenden größenbedingten Kostenvorteilen einher. Nur bei EU-Maßnahmen lässt sich die künftige Erweiterung der Euro-Zone berücksichtigen, denn die EU-Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte können von jedem neuen Teilnehmermitgliedstaat übernommen werden, was bei bilateralen/multilateralen Vereinbarungen nicht der Fall ist.

Außerdem sei zu beachten, dass die Mitgliedstaaten, obwohl (vor allem im Bankensektor) Nachfrage besteht, nach mehr als acht Jahren Euro-Bargeld noch keinerlei Vereinbarung getroffen haben, um den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Bargeldtransport zu erleichtern. Dies zeigt, dass in der Praxis EU-Maßnahmen die einzige Möglichkeit sind, um die (zurzeit 16) divergierenden Gesetzgebungen, die eine große Palette komplexer Fragen regeln, bei der Sicherheitsaspekte (wie das Führen von Waffen) und Arbeitsmarktfaktoren ineinandergreifen, miteinander in Einklang zu bringen.

3. ZIELE

Es ist allgemeines Ziel dieser Kommissionsinitiative, den freien Verkehr von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone zu erleichtern, indem Hindernisse im gewerbsmäßigen Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten der Euro-Zone beseitigt werden und gleichzeitig sichergestellt wird, dass der Transport unter Bedingungen stattfindet, die dem CIT-Personal und der allgemeinen Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit garantieren.

Die Erleichterung des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Transports von Euro-Bargeld ist außerdem eine natürliche und notwendige Ergänzung des Fahrplans der Europäischen Zentralbank für eine stärkere Konvergenz der Bargelddienstleistungen der nationalen Zentralbanken (NZB) und für die Schaffung eines einheitlichen Euro-Bargeldraums (*Single Euro Cash Area*, SECA) für professionelle Bargeldverwender. Sie ist zudem eine Ergänzung der Zahlungsdienste-Richtlinie¹ und zu SEPA, dem gemeinsamen Euro-Zahlungsverkehrsraum, mit dem bezweckt wird, dass der elektronische grenzüberschreitende Euro-Zahlungsverkehr künftig ebenso leicht abgewickelt werden kann wie der inländische Zahlungsverkehr.

Was den freien Verkehr des Euro anbelangt, so sollte das besondere Ziel, schon aufgrund des lokalen Charakters des CIT-Marktes, darin bestehen, den Geldtransport zwischen den Mitgliedstaaten der Euro-Zone in Grenzgebieten zu erleichtern.

¹ Richtlinie 2007/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. November 2007 über Zahlungsdienste im Binnenmarkt, 5.12.2007.

Zur Frage der Sicherheit des CIT-Personals und der allgemeinen Öffentlichkeit gilt, dass Angriffe so weit wie möglich verhindert und, falls es dennoch zu Übergriffen kommt, Humanschäden auf ein Mindestmaß begrenzt werden sollten. Als besonderes Ziel sollte diesem Fall gewährleistet werden, dass grenzüberschreitende Transporte mindestens ebenso sicher sind wie inländische Transporte.

Eine Zunahme grenzüberschreitender Bargeldtransporte könnte sich gleichzeitig aber auch negativ auf das Gehaltsniveau und/oder die Beschäftigung im CIT-Sektor eines Aufnahmelandes auswirken, wenn im Vergleich zu Nachbarländern erhebliche Gehaltsunterschiede bestehen. Die Mitgliedstaaten sollten zwar grundsätzlich nicht davon abgehalten werden, ihre komparativen Vorteile zu nutzen, doch sollte für das Personal im CIT-Sektor des Aufnahmelandes ein Minimum an Sozialschutz gewährleistet sein, der mit den im geltenden EU-Recht verankerten Grundsätzen in Einklang steht.

4. POLITISCHE OPTIONEN UND PRÜFUNG ALLGEMEINER POLITISCHER OPTIONEN

Die Prüfung fand in zwei Runden statt, wobei die politischen Optionen zunächst im Allgemeinen untersucht und anschließend im Einzelnen die Optionen geprüft wurden, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie für die Zielerfüllung geeignet sind.

Bei der Folgenabschätzung wurden fünf allgemeine Optionen für die Zielerfüllung untersucht: 1) ein *Business-as-usual*-Szenario (d. h. keine Änderung); 2) bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten, die von grenzüberschreitenden Transporten potenziell am stärksten betroffen sind; 3) ein Satz gemeinsamer Vorschriften speziell für grenzüberschreitende Transporte; 4) uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung und 5) vollständige Harmonisierung der Regelung für CIT-Transporte im Allgemeinen.

Außerdem wurden drei Teiloptionen geprüft: a) Erweiterung des Geltungsbereichs der Vorschriften auf EU-Mitgliedstaaten, die noch nicht Mitglieder der Euro-Zone sind; b) Erweiterung des Geltungsbereichs auf Bargeld anderer Währungen und möglicherweise Werte und c) Beschränkung des Geltungsbereichs auf Direkttransporte.

In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass das Ziel der Erleichterung des freien Verkehrs von Euro-Bargeld mit den Optionen 1 (keine Änderung) und 2 (bilaterale/multilaterale Vereinbarungen) nicht erreicht werden kann, da spontane Vereinbarungen dieser Art in größerem Umfang kaum zustande kommen dürften. Dies zeigt sich schon daran, dass in den acht Jahren seit der Einführung von Euro-Banknoten und Euro-Münzen keine einzige Vereinbarung dieser Art getroffen wurde. Und selbst wenn es eine solche Vereinbarung gäbe, würde sie nur einen Teil der Euro-Zone betreffen und künftige Erweiterungen der Euro-Zone nicht berücksichtigen. Eine Regelung auf EU-Ebene scheint daher der wirksamste und praktisch der einzig mögliche Weg zu sein, um grenzüberschreitende Bargeldtransporte zwischen allen betroffenen Ländern zu erleichtern.

Mit Option 3 (gemeinsamer Satz an Vorschriften speziell für grenzüberschreitende CIT-Transporte) könnte das Ziel erreicht und der freie Verkehr von Euro-Bargeld erleichtert werden. Da sich dieser Ansatz auf grenzüberschreitende Transporte beschränkt, würde er zudem nicht über das zum Erreichen des Ziels erforderliche Maß hinausgehen.

Option 4 (uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung) würde zwar dem übergreifenden Ziel gerecht und den freien Verkehr von Euro-Bargeld erleichtern, würde es CIT-Unternehmen aber gleichzeitig gestatten, unter verschiedenen nationalen Bedingungen grenzüberschreitend zu operieren. Für die zuständigen nationalen Überwachungs- und Durchsetzungsbehörden wäre dies extrem irreführend. In einem Sektor, der *per se* ernsthaften Sicherheitsrisiken ausgesetzt ist, wäre diese Situation untragbar und würde dem Ziel sicherzustellen, dass Geldtransporte unter Bedingungen stattfinden, die für das CIT-Personal und die allgemeine Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit bieten, nicht gerecht. Diese Option könnte auch als unverhältnismäßig angesehen werden, denn sie könnte sich auf das gesamte Hoheitsgebiet der Aufnahmemitgliedstaaten auswirken, es sei denn, der Geltungsbereich der Option wird auf grenzüberschreitende Transporte beschränkt.

Option 5 (vollständige Harmonisierung) würde dem Ziel gerecht und den freien Verkehr von Euro-Bargeld erleichtern und wäre außerdem mit dem einheitlichen Euro-Bargeldraum und dem Binnenmarkt vereinbar. Da der grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransport jedoch nur einen kleinen Teil aller Euro-Bargeldtransporte betrifft, stünde sie zum angegebenen Ziel der Harmonisierung der Vorschriften für alle CIT-Transporte, ob grenzüberschreitend oder nicht, in keinem angemessenen Verhältnis. Eine Harmonisierung des gesamten Transportmarktes wäre auch angesichts der vielen sensiblen und sicherheitsbezogenen Aspekte des Bargeldtransports sehr schwierig, nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt des Besitzes und Führens von Waffen.

Die drei Teiloptionen gelten als relevant. Die Einbeziehung verschiedener Güter wie Werte im Allgemeinen in den Geltungsbereich gemeinsamer Vorschriften wird jedoch abgelehnt, da dies die gesetzgeberische Tätigkeit komplizieren könnte und das Kernziel der Initiative aus den Augen verloren wird.

Die ausführliche Folgenabschätzung betrifft daher einen Satz gemeinsamer Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte kombiniert mit Teiloption a), einem Teil von Teiloption b) sowie Teiloption c).

5. AUSFÜHRLICHE FOLGENABSCHÄTZUNG

Die zweite Prüfungsrunde beinhaltet eine ausführliche Abschätzung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der allgemeinen Option 3 – gemeinsame Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte– und der drei Teiloptionen. Bewertet werden auch etwaige Auswirkungen auf die Transportsicherheit.

Die unterschiedlichen Auswirkungen hängen weitgehend von der Größe des potenziellen Marktes und dem Ausmaß seiner Realisierung ab. Um Informationen über den derzeitigen CIT-Markt zu erhalten und den Umfang des potenziellen Marktes für grenzüberschreitende Straßentransporte von Bargeld, sollten die derzeitigen Regelungshindernisse für derartige Transporte beseitigt werden, abzuschätzen, hat die GD ECFIN bei Ramböll Management eine externe Studie in Auftrag gegeben², derzufolge der potenzielle langfristige Markt, sofern alle Hindernisse im für

² Abrufbar über die Internet-Adresse der Europäischen Kommission:
http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash_en.htm

gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld beseitigt werden, schätzungsweise ungefähr 2,6 % (ausgedrückt als Wert des gesamten CIT-Unternehmen anvertrauten Eurobargeldes) des Gesamtmarktes und ungefähr 77 000 grenzüberschreitenden Transporten³ entsprechen würde, die in den elf Ländern der Euro-Zone mit Landgrenzen zu anderen Ländern der Euro-Zone alljährlich potenziell stattfinden. Dies entspricht einer beträchtlichen Zunahme im Vergleich zur gegenwärtigen Situation und zeigt an, dass grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte potenziell spürbar zunehmen werden, wenn die Regelungshemmnisse ausgeräumt sind.

Die genannten Schätzwerte basieren auf den derzeitigen Verkehrsströmen. Es lässt sich jedoch nur schwer absehen, welche Konsequenzen die Öffnung des grenzübergreifenden Marktes haben wird. Grenzüberschreitende Bargeldtransporte sind nicht nur eine potenziell preisgünstigere, sondern auch eine potenziell bessere Dienstleistung, für die der Kunde bereit ist, mehr zu zahlen. Beispiel: Für ein großes Einzelhandelsunternehmen ist ein jenseits der Grenze gelegenes Cash-Center, das in der Lage ist, Bargeld täglich anstatt wöchentlich abzuholen/zuzustellen, möglicherweise attraktiver. Die Beseitigung von Hindernissen im grenzüberschreitenden Transport könnte sich in diesem Fall positiv auf die Kosten/Risiken des Einzelhandelsunternehmens auswirken (weniger Lager-/Sicherheitskosten mit entsprechend weniger Risiken), was wiederum das CIT-Geschäft positiv beeinflussen könnte (häufigere Geldzustellungen und zusätzlicher Umsatz).

Die Erleichterung des grenzüberschreitenden Bargeldtransports dürfte aufgrund der insgesamt kürzeren Transporte auch Umweltvorteile erbringen.

Eine signifikante Zunahme der grenzüberschreitenden Transporte kann sich in den Aufnahmeländern jedoch auch negativ auf die Sozialleistungen auswirken, die im CIT-Sektor eines Aufnahmelandes insbesondere das Lohnniveau und/oder die Beschäftigung betreffen, wenn es im Vergleich zu Nachbarländern beträchtliche Gehaltsunterschiede gibt. Die Folgenabschätzung zeigt, dass zwischen einigen Nachbarländern der Euro-Zone beträchtliche Gehaltsunterschiede bestehen, ebenso wie zwischen einigen Ländern, die noch nicht Mitglied der Euro-Zone sind, und ihren Nachbarn in der Euro-Zone. Daher scheint es gerechtfertigt, die potenziellen sozialen Auswirkungen im Aufnahmeland dadurch zu mildern, dass in Einklang mit den Grundsätzen des geltenden EU-Rechts ein Minimum an Arbeitnehmerschutz gewährleistet wird.

Mit der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern soll sichergestellt werden, dass Arbeitnehmern, die für eine zeitlich begrenzte Arbeitsleistung in ein Aufnahmeland entsendet werden, in diesem Aufnahmeland ein Minimum an Schutz garantiert wird. Angesichts der Besonderheit von CIT-Dienstleistungen und insbesondere der Häufigkeit und Kurzfristigkeit der potenziellen Arbeitseinsätze im Ausland sowie der unterschiedlichen Vertragsbedingungen ist es angezeigt, die Richtlinie 96/71/EG analog auf alle grenzüberschreitenden Bargeld-Transportdienstleistungen anzuwenden, um den Beteiligten Rechtssicherheit zu geben und sicherzustellen, dass die Richtlinie in diesem Sektor tatsächlich umgesetzt wird. Der Vorschlag enthält daher auch Vorschriften, die den Beteiligten Rechtssicherheit bieten sollen, indem insbesondere sichergestellt wird,

³ Unter Transport ist ein CIT-Fahrzeug zu verstehen, das die Grenze zweimal passiert – auf der Hin- und auf der Rückfahrt.

dass im grenzüberschreitenden Bargeldverkehr eingesetztem CIT-Personal gemäß der Richtlinie die betreffenden Mindestlohnsätze des Aufnahmelandes garantiert werden.

Die allgemeine Option 3 wird in vier spezifische Teilloptionen untergliedert, um sicherheitsbezogenen und anderen sensiblen Aspekten Rechnung zu tragen:

Option A. Beibehaltung der nationalen Vorschriften für das Führen von Waffen durch CIT-Personal in allen Punkten.

Option B. Festlegung bestimmter CIT-Transportarten, mit *Opt-out*-Möglichkeiten für einzelne Mitgliedstaaten.

Option C. Beschränkung des Geltungsbereichs grenzüberschreitender Transporte auf einen Tag und auf Transporte tagsüber, d. h. das CIT-Fahrzeug verlässt seinen Herkunftsmitgliedstaat an einem bestimmten Tag und kehrt während des Tages noch am selben Tag zurück.

Option D. Vorgabe, dass die meisten der während des Tages von einem CIT-Fahrzeug durchgeführten Bargeldabholungen/-zustellungen im Hoheitsgebiet des (der) Aufnahmemitgliedstaats (Aufnahmemitgliedstaaten) stattfinden müssen.

Die Konsultation der Behörden der Mitgliedstaaten und anderer Interessenträger hat ergeben, dass diese Ausnahmen für notwendig erachtet werden, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und weil sie für einen hinreichenden Konsens über gemeinsame Vorschriften für grenzüberschreitende Bargeldtransporte eine notwendige Vorbedingung sind.

Die Analyse hat gezeigt, dass diese Optionen den grenzübergreifenden Markt möglicherweise zwar verkleinern, den grenzüberschreitenden Transport aber dennoch nicht wesentlich behindern dürften, und der Vorschlag sieht für alle Fälle Lösungen vor, die den grenzüberschreitenden Transport ermöglichen (Sicherheitskassette für Waffen im Fahrzeug, die sich nur durch Fernbedienung vom Kontrollraum aus öffnen lassen, standardisierte Transportoptionen, Anerkennung gleichwertiger Schulungen für den Umgang mit Waffen usw.).

Was die Transportsicherheit anbelangt, so sieht der Vorschlag strenge Normen in den relevanten sicherheitsbezogenen Bereichen, die Beibehaltung der nationalen Regelungen in sensiblen Bereichen wie dem Waffenrecht sowie Möglichkeiten für die Mitgliedstaaten vor, auf spezifische Transportarten zu verzichten (*opt-out*), wenn sie der Auffassung sind, dass sie mit den nationalen Umständen nicht vereinbar sind. Es wird daher der Schluss gezogen, dass die geplanten gemeinsamen Vorschriften ein hohes Sicherheitsniveau für grenzüberschreitende Transporte gewährleisten.

Als letzter Punkt sei zu erwähnen, dass der Verwaltungsaufwand relativ begrenzt sein dürfte und im Falle von CIT-Unternehmen nur Firmen betreffen würde, die eine Lizenz für grenzüberschreitende Transporte beantragen.

6. DIE OPTIONEN IM VERGLEICH

Die Folgenabschätzung gelangt zu dem Schluss, dass ein Satz gemeinsamer Vorschriften, die in allen Mitgliedstaaten der Euro-Zone (Option 3) gültig, jedoch auf grenzüberschreitende Transporte beschränkt sind, in Kombination mit den im Rahmen der spezifischen Optionen A bis D vorgesehenen spezifischen Ausnahmen und Beschränkungen des Geltungsbereichs die bevorzugte Option ist. Im Vergleich zu den anderen allgemeinen Optionen würde diese politische Option das Ziel, den freien Verkehr von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone zu erleichtern, am ehesten erfüllen und gleichzeitig gewährleisten, dass die Transporte unter Bedingungen stattfinden, die für das CIT-Personal und die allgemeine Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit garantieren. Es wird ferner empfohlen, Option 3 auf das Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten auszudehnen, die kurz davor stehen, Mitglied der Euro-Zone zu werden, da im Vorfeld der Währungsumstellung in der Regel ein erhöhter Bedarf an grenzüberschreitenden Euro-Bargeldtransporten besteht. Diese Erweiterung des Geltungsbereichs sollte ab dem Tag gelten, an dem der Rat beschließt, die Ausnahmeklausel in Bezug auf ihre Teilnahme am Euro-System aufzuheben.

7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Es sollte ein Ausschuss für grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld eingesetzt werden, der sich aus Vertretern der Kommission und der von den gemeinsamen Vorschriften betroffenen Mitgliedstaaten sowie Vertretern der Europäischen Zentralbank zusammensetzt und den Auftrag hat, die Umsetzung der neuen Vorschriften zu überwachen und möglicherweise Maßnahmen vorzuschlagen, um deren Funktionsweise zu verbessern. Der Ausschuss sollte auch die wichtigsten Interessenträger, darunter die Sozialpartner, konsultieren, und deren Standpunkte in angemessener Weise berücksichtigen.

Außerdem ist spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der gemeinsamen Vorschriften eine formelle Überprüfung in Form eines Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vorzusehen. Dabei sollten auch die Interessenträger des Sektors, einschließlich Sozialpartnern, konsultiert werden. Auf Basis der Ergebnisse dieser Überprüfung könnte die Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung vorlegen. Danach sollten die Vorschriften alle fünf Jahre überprüft werden.