

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2004 — 793

[C - 2004/00025]

**3 FEBRUARI 2004. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer**

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmédy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer.

**Art. 2.** Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 februari 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2004 — 793

[C - 2004/00025]

**3 FEVRIER 2004. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1<sup>er</sup>, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmédy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 février 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE

Bijlage — Annexe

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

**7. APRIL 2003 — Königlicher Erlass zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 10. April 1990 über Wachunternehmen, Sicherheitsunternehmen und interne Wachdienste, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1997, 9. Juni 1999 und 10. Juni 2001, insbesondere der Artikel 1, 2 § 1, 8 §§ 4 und 5;

Aufgrund des Gesetzes vom 7. Dezember 1998 zur Organisation eines auf zwei Ebenen strukturierten integrierten Polizeidienstes, abgeändert durch das Gesetz vom 2. April 2001, insbesondere des Artikels 115 § 2;

Aufgrund der Bemerkungen der Europäischen Kommission in Anwendung der Richtlinie 98/34/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft, abgeändert durch die Richtlinie 98/48/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Juli 1998, insbesondere des Artikels 9 Absatz 7;

Aufgrund der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat, insbesondere des Artikels 3 § 1, ersetzt durch das Gesetz vom 4. Juli 1989 und abgeändert durch das Gesetz vom 4. August 1996;

In der Erwägung, dass der Antrag auf dringende Behandlung durch die Feststellung begründet ist, dass an mehreren Orten im Land Bankautomaten aufgefüllt werden müssen, die sich nicht in einer geschützten Umgebung befinden; dass keine Sicherheitsverfahren für die Verrichtung dieser Tätigkeiten bestehen; dass diese Lage sich als gefährlich herausstellen kann und es daher dringend und äußerst wichtig ist, im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit des Personals der Wachunternehmen und der Bevölkerung eine Regelung vorzusehen;

Auf Vorschlag Unseres Ministers des Innern

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

## KAPITEL I — Begriffsbestimmungen

**Artikel 1** - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses versteht man unter:

1. Gesetz: das Gesetz vom 10. April 1990 über Wachunternehmen, Sicherheitsunternehmen und interne Wachdienste,

2. Wachperson: das in Artikel 6 des Gesetzes erwähnte Personal, das mit der Ausführung der in Artikel 1 § 1 Absatz 1 Nr. 3 des Gesetzes erwähnten Tätigkeit beauftragt ist,

3. Minister: den Minister des Innern,

4. geschütztem Transport: die in Artikel 1 § 1 Absatz 1 Nr. 3 des Gesetzes vorgesehene Tätigkeit,

5. Einzeltransport: den geschützten Transport zwischen zwei Haltestellen, die nicht beide über eine geschützte Zone verfügen,
6. Zonentransport: den geschützten Transport zwischen zwei Haltestellen, die beide über eine geschützte Zone verfügen,
7. Container: den für den geschützten Transport bestimmten Behälter für Werte,
8. Gehsteigrisiko: das Sicherheitsrisiko, dem Wachleute auf dem Weg zwischen dem Fahrzeug und dem geschützten Raum ausgesetzt sind, sofern der geschützte Transport nicht mit einem in Artikel 5 beschriebenen Neutralisierungssystem ausgeführt wird,
9. Handhabungsrisiko: das Sicherheitsrisiko, dem Wachleute ausgesetzt sind, wenn sie den Container öffnen müssen, um Werte herauszunehmen oder hineinzulegen,
10. besonderem Handhabungsrisiko: das Sicherheitsrisiko, dem Wachleute ausgesetzt sind, wenn sie Geldautomaten mit Geldscheinen auffüllen müssen, sofern diese Automaten nicht in einem Gebäude eines Finanzinstituts untergebracht sind, in dem das Personal dieser Einrichtung zum Zeitpunkt der Ausführung dieser Tätigkeit anwesend ist,
11. Rufzentrale: die zentrale Kontaktstelle, mit der Wachleute beim Ausführen ihrer Tätigkeiten permanent in Kontakt stehen können,
12. Fahrzeug: das Fahrzeug für den geschützten Transport,
13. Haltezeit: die Zeit zwischen dem Eintreffen eines Fahrzeugs an der Haltestelle und seiner Abfahrt von dieser Stelle,
14. Fahrerkabine: den für den Fahrer und die anderen Wachleute bestimmten Teil des Fahrzeugs,
15. Panzerkonstruktion des Typs A: eine aus Platten oder Glas bestehende Konstruktion, deren vier vertikale Seiten einem Schuss standhalten, der aus 10 Meter Entfernung in einem Winkel von 90° aus einer Feuerwaffe der Klassen 1, 2, 3, 4 und 6 der belgischen Norm NBN S/23/002/T9 mit Munition der energetischen Klassen 1, 2, 3, 4 und 6 derselben Norm abgefeuert wird,
16. Panzerkonstruktion des Typs B: eine aus Platten oder Glas bestehende Konstruktion, deren vier vertikale Seiten einem Schuss standhalten, der aus 10 Meter Entfernung in einem Winkel von 90° auf die vertikalen Teile und in einem Winkel von 30° auf die horizontalen Teile aus einer Feuerwaffe der Klassen 1, 2, 3, 4, 5A und 6 der belgischen Norm NBN S/23/002/T9 mit Munition der energetischen Klassen 1, 2, 3, 4, 5A und 6 derselben Norm abgefeuert wird,
17. Evakuierungsklappe: eine Öffnung in der Fahrerkabine des Fahrzeugs, durch die die Insassen der Fahrerkabine das Fahrzeug durch eine einfache, gewollte Bewegung schnell verlassen können,
18. Aufschrift: die an beiden Seiten und am Heck des Fahrzeugs angebrachte Beschriftung, die aus Wörtern mit mindestens 15 cm hohen und 5 cm breiten Buchstaben besteht und deren Farbe von der des Fahrzeugs absticht,
19. Zahlungsbeleg: den Beweis für die Zahlung der Verwaltungskosten, die erwähnt sind im Königlichen Erlass vom 8. Februar 1999 zur Festlegung der Gebühren, die in Artikel 20 des Gesetzes vom 10. April 1990 über Wachunternehmen, Sicherheitsunternehmen und interne Wachdienste erwähnt sind,
20. Haltestelle: den Ort, an dem Werte abgeholt und/oder abgeliefert werden.

## KAPITEL II — Haltestellen

**Art. 2 - § 1** - Jede Haltestelle, die ein Handhabungsrisiko oder ein besonderes Handhabungsrisiko birgt, muss über einen geschützten Raum oder eine geschützte Zone verfügen.

§ 2 - Eine geschützte Zone ist eine Zone in einem Gebäude, zu der ein Fahrzeug Zugang hat und in der es auf geschützte Weise entladen und/oder beladen werden kann.

Ein geschützter Raum ist ein Raum in einem Gebäude, in dem Werte auf geschützte Weise in einen Container hineingelegt oder aus einem Container herausgenommen werden können.

Ein geschützter Raum oder eine geschützte Zone besteht aus einem getrennten und abgeschlossenen Raum oder einem Raum, der sich in einem getrennten und abgeschlossenen Teil eines Gebäudes befindet. Dieser Raum oder Teil eines Gebäudes ist während der Zeit, in der die Wachleute Zugang dazu haben, nicht für die Öffentlichkeit zugänglich und ist so angelegt, dass die Handhabungen der Wachleute nur außerhalb der Sicht der Öffentlichkeit durchgeführt werden können. Die Wände, Fenster und Türen bestehen aus einbruchsicherem Material.

§ 3 - Der Minister kann die näheren Bedingungen, denen geschützte Räume und geschützte Zonen entsprechen müssen, bestimmen.

**Art. 3 - § 1** - Eine Wachperson darf erst Zugang zu einem geschützten Raum oder einer geschützten Zone erhalten, nachdem der Verwalter der Haltestelle oder das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst, dem die Wachperson angehört:

1. sie identifiziert hat,
2. sich Gewissheit darüber verschafft hat, dass die Wachperson den geschützten Raum oder die geschützte Zone in Sicherheit betreten kann, entweder visuell durch eine Person im Inneren des geschützten Raums oder der geschützten Zone oder visuell über ein Fernüberwachungssystem oder auf eine andere vom Minister festgelegte Weise.

§ 2 - Werte dürfen im Hinblick auf einen geschützten Transport den geschützten Raum erst verlassen, nachdem sie in einem Container untergebracht worden sind.

Sie dürfen im Hinblick auf einen geschützten Transport eine geschützte Zone erst verlassen, nachdem sie in ein Fahrzeug verladen worden sind.

**Art. 4 - § 1** - Verwalter von Haltestellen treffen alle nötigen Maßnahmen, um den Beginn des Abliefers und/oder des Abholens von Werten während der Öffnungszeiten der Haltestelle binnen zehn Minuten nach Ankunft des Werttransportfahrzeugs zu ermöglichen.

Sie treffen diese Maßnahmen ebenfalls zwischen den Öffnungszeiten der Haltestelle, in der Zeit zwischen 12 Uhr und 14 Uhr, wenn der Transport infolge einer unvorhergesehenen Zeitabweichung nicht während der Öffnungszeiten eintreffen kann. In diesem Fall benachrichtigt das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst, das beziehungsweise der den Transport gewährleistet, den Verwalter der Haltestelle mindestens zwanzig Minuten vor Schließung der Haltestelle.

§ 2 - Verwalter von Haltestellen treffen alle nötigen Maßnahmen, um das Gehsteigrisiko auf ein Mindestmaß zu beschränken und Sicherheitsrisiken an öffentlich zugänglichen Orten vorzubeugen.

§ 3 - Verwalter von Haltestellen übermitteln der zuständigen Behörde, jedes Mal wenn sie darum bittet, alle sachdienlichen Informationen zur Gewährleistung größtmöglicher Sicherheit.

**Art. Abis** - § 1 - Verwalter von Haltestellen müssen beweisen, dass die im vorliegenden Kapitel und die in Artikel 10 § 3 Nr. 2 vorgesehenen Bestimmungen eingehalten werden:

1. bei Haltestellen, die nach In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses gebaut worden sind oder von denen der Teil des Gebäudes, in dem sich der geschützte Raum oder die geschützte Zone befindet, nach In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses umgebaut worden ist: anhand einer Feststellungsbescheinigung, die gemäß dem Muster in Anlage 1 zum vorliegenden Erlass von dem mit der Überwachung der Arbeiten beauftragten Architekten erstellt worden ist,

2. bei anderen, nicht in Nr. 1 erwähnten Haltestellen, sofern dies von einer in Artikel 16 des Gesetzes erwähnten Person verlangt wird: anhand aller sachdienlichen Informationen, wobei diese binnen 30 Tagen übermittelt werden müssen.

Ist der vom Minister bestimmte Beamte der Meinung, die Einhaltung der in § 1 erwähnten Bestimmungen sei durch die in Absatz 1 Nr. 2 erwähnten Informationen nicht hinreichend bewiesen, kann er eine vom Minister bestimmte Prüfstelle beauftragen, die Lage vor Ort zu überprüfen.

Die im vorangehenden Absatz erwähnte Stelle übermittelt dem zuständigen Beamten eine Feststellungsbescheinigung gemäß dem Muster in Anlage 1 zum vorliegenden Erlass.

§ 2 - Eine Kopie der Feststellungsbescheinigung wird gut sichtbar im geschützten Raum ausgehängt und steht den in Artikel 16 des Gesetzes erwähnten Personen zur Verfügung.

### KAPITEL III — *Container und Neutralisierungssysteme*

**Art. 5** - § 1 - Aus Papiergeld bestehende Werte werden auf abgesicherte Weise in einem Container befördert.

Ein Container kann mit einem Neutralisierungssystem ausgerüstet sein, um Unbefugten den Zugang zu den Werten unmöglich zu machen.

§ 2 - Ein Neutralisierungssystem besteht aus einem zugelassenen technologischen System, das Schutz gegen Versuche unerlaubten Öffnens des Containers bietet, indem der geschützte Transport auf den in § 2 erwähnten Strecken ständig überwacht wird und die Möglichkeit geboten wird, anormale Situationen zu erkennen und gegebenenfalls die Werte zu neutralisieren oder unbrauchbar zu machen.

§ 3 - Ein Neutralisierungssystem des Typs A schützt die Werte auf der gesamten Transportstrecke, das heißt von Haltestelle zu Haltestelle.

Ein Neutralisierungssystem des Typs B schützt die Werte auf der Gehwegstrecke, das heißt auf der Strecke zwischen dem Werttransportfahrzeug und der Haltestelle und umgekehrt.

Ein Neutralisierungssystem des Typs C schützt die Werte während des besonderen Handhabungsrisikos, das heißt während der Zeit, in der die Wachperson die Geldscheine vom Container zum Geldautomaten bringt oder umgekehrt.

**Art. 6** - § 1 - Der mit einem Neutralisierungssystem ausgerüstete Container muss den Bedingungen des vorliegenden Erlasses genügen.

§ 2 - Der Container eines Neutralisierungssystems des Typs A oder C kann nur innerhalb eines geschützten Raums oder einer geschützten Zone geöffnet, geschlossen und programmiert werden.

Der Container eines Neutralisierungssystems des Typs B kann nur innerhalb eines geschützten Raums, einer geschützten Zone oder eines Fahrzeugs geöffnet, geschlossen und programmiert werden.

§ 3 - Der mit einem Neutralisierungssystem ausgerüstete Container muss mit einem Steuerungssystem ausgestattet sein, das in der Lage ist, die Anweisungen bezüglich der Zugangsbedingungen und der Bedingungen für den geschützten Transport zu registrieren, die Einhaltung dieser Anweisungen zu überprüfen und bei Nichteinhaltung dieser Anweisungen unverzüglich einen Mechanismus auszulösen, der die Werte zerstört oder unbrauchbar macht.

§ 4 - Die in § 3 erwähnten Anweisungen müssen den Container auf jeden Fall gegen Folgendes schützen:

1. Aufbruchversuch,
2. im Fall eines Neutralisierungssystems des Typs A oder C: Öffnen des Containers außerhalb der geschützten Räume oder Zonen, die in den registrierten Anweisungen angegeben sind,
3. im Fall eines Neutralisierungssystems des Typs B: Öffnen des Containers außerhalb der geschützten Räume, der geschützten Zonen oder des Fahrzeugs, die in den registrierten Anweisungen angegeben sind,
4. Einwirkung extremer Bedingungen, die den Container, sein Steuerungssystem oder seinen Mechanismus zur Neutralisierung oder Markierung der Werte deaktivieren oder beschädigen könnten,
5. im Fall eines Neutralisierungssystems des Typs A oder B: unerlaubtes Überschreiten der für die Werte vorgesehenen Lieferfrist.

Im Steuerungssystem ist ein Verzögerungsmechanismus vorgesehen, der es der Wachperson bei Bedarf ermöglicht, die für die Werte vorgesehene Lieferfrist eine begrenzte Anzahl Male um einen bestimmten Zeitraum zu verlängern.

**Art. 7** - Außerhalb des geschützten Raums oder der geschützten Zone bei einem Neutralisierungssystem des Typs A oder C und hinzu noch außerhalb des Fahrzeugs bei einem Neutralisierungssystem des Typs B darf die Wachperson auf keinen Fall über Mittel verfügen, die es ihr ermöglichen würden, die Registrierung der in Artikel 6 §§ 3 und 4 des vorliegenden Erlasses erwähnten Informationen und die durch das System durchzuführende Überprüfung der Ausführung dieser Verrichtungen zu beeinflussen, und auch nicht über Mittel, um den Container, unter gleich welchen Umständen auch immer, zu öffnen.

## KAPITEL IV — Beschaffenheit und Arten geschützter Transporte

**Art. 8 - § 1** - Der geschützte Transport der Kategorie 1 umfasst den Transport von:

1. Wertpapieren, die gesetzlich gesperrt werden können oder mit anderen Sicherheitsmaßnahmen, die ihre Einlösung verhindern, versehen sind und während der Zeit, die für ihre Sperre notwendig ist, in einem Finanzinstitut nicht gegen Bargeld eingetauscht werden können,

2. Werten, die mit einem Neutralisierungssystem des Typs A befördert werden und deren Beförderung nachstehende Bedingungen erfüllt:

a) Es wird höchstens ein Container pro Haltestelle abgeholt.

b) Der Verwalter der Haltestelle legt jedem Container einen Beleg bei, aus dem hervorgeht, dass der Gesamtwert des Inhalts des Containers den Betrag von 5 000 EUR nicht übersteigt.

c) In dem Fahrzeug befinden sich höchstens 30 Container.

d) Es besteht kein Handhabungsrisiko.

3. Werten, die mit einem Neutralisierungssystem befördert werden, sofern diese Beförderung ausschließlich im Hinblick auf die Auszahlung individueller sozialer Entschädigungen geschieht,

4. Metallgeld, sofern es gänzlich aus Automaten stammt, die ausschließlich Münzen als Zahlungsmittel enthalten,

5. anderen als den in den Kategorien 2, 3 oder 4 erwähnten Werten, gemischt mit den in Nr. 1 erwähnten Werten oder nicht.

§ 2 - Der geschützte Transport der Kategorie 1 wird mit einer aus mindestens einer Wachperson bestehenden Wachmannschaft durchgeführt.

**Art. 9 - § 1** - Der geschützte Transport der Kategorie 2 umfasst den Transport von:

1. Metallgeld, Edelsteinen oder Edelmetallen, getrennt oder gemischt,

2. gemischten Werten, bestehend aus:

a) in Nr. 3 und in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnten Werten,

b) in Nr. 1 und in Artikel 8 § 1 Nr. 1 und/oder Nr. 5 erwähnten Werten.

3. Werten, die mit einem Neutralisierungssystem des Typs A befördert werden.

§ 2 - Der geschützte Transport der Kategorie 2 wird mit einer aus mindestens zwei Wachleuten bestehenden Wachmannschaft durchgeführt.

In Abweichung von Absatz 1 wird der in § 1 Nr. 3 erwähnte Transport während eines Zeitraums von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt, an dem das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst zum ersten Mal ein Neutralisierungssystem benutzt, mit drei Wachleuten durchgeführt.

**Art. 10 - § 1** - Der geschützte Transport der Kategorie 3 umfasst, sofern pro Fahrt die Distanz von zwanzig Kilometern außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit mehr als drei Fahrspuren nicht überschritten wird, den Einzeltransport ohne Neutralisierungssystem des Typs A von:

1. Papiergeld und Wertpapieren, für die keine in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnte gesetzliche Sperre möglich ist,

2. gemischten Werten, bestehend aus in § 1 Nr. 1 und in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnten Werten.

§ 2 - Der geschützte Transport der Kategorie 3 wird durchgeführt:

1. mit einer aus mindestens drei Wachleuten bestehenden Wachmannschaft,

2. nach einem Schema, bei dem, ausgehend von einer geschützten Zone, die Fahrten rundstreckenförmig geplant werden,

3. in Anwendung eines Systems geplanter Variabilität, die wie folgt organisiert ist:

a) Pro Fahrt werden mindestens drei Streckenvariationen eingeplant.

b) Jede Variation umfasst eine Kombination spezifischer Routen und eine spezifische Reihenfolge von Haltestellen.

c) Die Reihenfolge, in der die Variationen ausgeführt werden, ist so angelegt, dass ein und dieselbe Variation höchstens zwei Mal hintereinander angewandt wird.

d) Die Wachleute, die mit der Durchführung der Fahrt beauftragt sind, dürfen höchstens eine Stunde vor Fahrtbeginn über die Variation informiert werden.

§ 3 - Bei der Durchführung eines geschützten Transports der Kategorie 3 ist es verboten:

1. pro Wachmannschaft und pro Tag mehr als 50 Haltestellen zu organisieren,

2. ausgenommen bei geschützten Transporten mit einem Neutralisierungssystem des Typs B, Haltestellen vorzusehen, bei denen Wachleute anormal lange Gehwegstrecken zurücklegen müssen, was der Fall ist, wenn das Fahrzeug die unmittelbare Umgebung des Eingangs der Haltestelle nicht erreichen kann oder wenn der geschützte Raum sich nicht in der unmittelbaren Umgebung des Eingangs der Haltestelle befindet.

**Art. 11 - § 1** - Der geschützte Transport der Kategorie 4 umfasst den Zonentransport von in Artikel 10 § 1 Nr. 1 und 2 erwähnten Werten, wobei die beiden Haltestellen sich innerhalb derselben Stadt oder geschlossenen Ortschaft befinden.

§ 2 - Der geschützte Transport der Kategorie 4 wird mit einer aus mindestens zwei Wachleuten bestehenden Wachmannschaft und außerdem gemäß den in Artikel 10 § 2 Nrn. 2 und 3 und § 3 festgelegten Bedingungen durchgeführt.

**Art. 12 - § 1** - Der geschützte Transport der Kategorie 5 umfasst:

1. den Zonentransport von in Artikel 10 § 1 Nr. 1 oder 2 erwähnten Werten,

2. den Einzeltransport von in Artikel 10 § 1 erwähnten Werten, wenn pro Fahrt die Distanz von mehr als zwanzig Kilometern außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit mehr als drei Fahrspuren überschritten wird.

§ 2 - Der geschützte Transport der Kategorie 5 wird durchgeführt mit einem Fahrzeug, das mit zwei Wachleuten bemannt ist und von der föderalen Polizei begleitet wird.

Ist die Begleitung des Fahrzeugs durch die föderale Polizei nicht möglich, wird das mit zwei bewaffneten Wachleuten bemannte Fahrzeug von zwei Begleitfahrzeugen eskortiert, von denen jedes mit drei Wachleuten bemannt ist, deren Bewaffnung in Artikel 2 § 2 des Königlichen Erlasses vom 24. Mai 1991 über die von den Mitgliedern des Personals der Wachunternehmen und der internen Wachdienste benutzten Waffen bestimmt ist.

**Art. 12bis** - 1 § - Der geschützte Transport der Kategorie 6 umfasst den Transport, bei dem eine Haltestelle ein besonderes Handhabungsrisiko birgt.

Dieser Transport wird immer mit einem Neutralisierungssystem des Typs A durchgeführt.

Das in Artikel 3 § 1 erwähnte Verfahren findet bei diesem Transport keine Anwendung.

§ 2 - Wird dieser Transport mit einem Neutralisierungssystem des Typs A durchgeführt, dem ein Neutralisierungssystem des Typs C hinzugefügt ist:

1. muss die Haltestelle in Abweichung von dem, was in Artikel 2 § 2 Absatz 1 vorgesehen ist, nicht über einen geschützten Raum oder eine geschützte Zone verfügen,

2. kann dieser Transport in einem Mal von einer aus mindestens zwei Wachleuten bestehenden Wachmannschaft durchgeführt werden.

§ 3 - Wird dieser Transport mit einem Neutralisierungssystem des Typs A durchgeführt, dem kein Neutralisierungssystem des Typs C hinzugefügt ist:

1. ist der Geldautomat so aufgestellt, dass er nur von dem mit einem Alarmsystem ausgestatteten geschützten Raum aus aufgefüllt werden kann,

2. wird dieser Transport, sofern die Haltezeit mehr als 25 Minuten beträgt, in zwei Mal durchgeführt; eine erste, aus mindestens zwei Wachleuten bestehende Wachmannschaft bringt das Neutralisierungssystem des Typs A zum geschützten Raum und eine zweite, ebenfalls aus mindestens zwei Wachleuten bestehende Wachmannschaft, führt die Handhabung durch.

**Art. 13** - Jeglicher geschützte Transport, mit Ausnahme des in Artikel 8 § 1 Nr. 1 und 5 des vorliegenden Erlasses erwähnten Transports, ist auf dem gesamten belgischen Staatsgebiet zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verboten.

**Art. 14** - Jeglicher gemischte Werttransport, mit Ausnahme des in Kapitel IV des vorliegenden Erlasses erwähnten gemischten Transports, ist verboten.

**Art. 15** - Wachleute tragen eine kugelsichere Weste, wenn sie:

1. geschützte Transporte bewaffnet durchführen

2. oder geschützte Transporte der Kategorie 3, 4 oder 5 durchführen.

Bei einem von einer einzelnen Wachperson durchgeführten geschützten Transport besteht die individuelle Ausrüstung dieser Wachperson mindestens aus:

1. einem Kommunikationssystem, durch das die Wachperson und der Operator der Rufzentrale miteinander sprechen können,

2. einem stillen Alarm, der bei Betätigung eines Bedienungsknopfs ein Alarmsignal bei der Rufzentrale auslöst,

3. einem Alarm im Fall eines Sturzes, der bei der Rufzentrale automatisch ein Alarmsignal auslöst, wenn die Wachperson länger als 30 Sekunden horizontal liegt,

4. einem Ortungssystem, das es der Rufzentrale ermöglicht, den Standort der Wachperson zu ermitteln.

**Art. 16** - Wachleute, die sich im Fahrzeug befinden, nehmen während der Fahrt in der Fahrerkabine Platz.

Es ist verboten, Werte in der Fahrerkabine zu befördern.

**Art. 17** - Bei einem geschützten Transport der Kategorie 6, sofern die Wachleute Zugang zu den Werten haben, und auch, sofern die Haltestelle keine geschützte Zone aufweist, bei einem geschützten Transport der Kategorien 2 und 3 beurteilt eine Wachperson vor dem Ein- und Ausladen das Gehsteigrisiko für die gesamte Länge des Gehsteigs.

**Art. 18** - Die besondere Mitteilungspflicht für Wachunternehmen oder interne Wachdienste gegenüber der föderalen Polizei bezieht sich auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten des Transports, die Bezeichnung und die Adresse der nacheinander angefahrenen Haltestellen und die Ankunftszeit an diesen Haltestellen.

Die in Absatz 1 erwähnte Mitteilung erfolgt spätestens um 16 Uhr:

1. am Vortag jeder Fahrt für einen geschützten Transport der Kategorie 3,

2. am dritten Tag vor jeder Fahrt für einen geschützten Transport der Kategorie 5,

3. am Vortag einer Fahrt, wenn diese zum ersten Mal durchgeführt wird, für andere als die in den Nummern 1 und 2 erwähnten geschützten Transporte.

Im Fall eines geschützten Transports der Kategorien 3 und 4 meldet das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst der föderalen Polizei unverzüglich jedes Ereignis, das eine Verzögerung von mindestens dreißig Minuten im Vergleich zum letzten mitgeteilten Zeitplan verursachen könnte.

**Art. 19** - § 1 - Der Minister kann:

1. aus Gründen der öffentlichen Ordnung bestimmen, dass bestimmte Kategorien geschützter Transporte oder der Transport bestimmter Werte auf dem gesamten Staatsgebiet oder an geographisch umschriebenen Orten strengeren als den in Kapitel IV des vorliegenden Erlasses vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen unterworfen werden,

2. aufgrund der besonderen Umstände, unter denen der geschützte Transport durchgeführt werden muss, oder aufgrund der spezifischen Art einer Haltestelle für geographisch umschriebene Orte oder eine beschränkte Zeitspanne spezifische Bedingungen festlegen, die von den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses abweichen,

3. auf Vorschlag der föderalen Polizei die näheren Vorschriften für die im vorliegenden Erlass definierte Mitteilungspflicht billigen.

§ 2 - Vorbehaltlich einer anderen Entscheidung des Ministers erfolgt die polizeiliche Überwachung und die polizeiliche Begleitung bei geschützten Transporten auf Antrag einer als Wachunternehmen oder als interner Wachdienst genehmigten juristischen Person. Diese Überwachung und Begleitung gelten als eine in Artikel 115 § 2 des Gesetzes vom 7. Dezember 1998 zur Organisation eines auf zwei Ebenen strukturierten integrierten Polizeidienstes erwähnte außergewöhnliche verwaltungspolizeiliche Aufgabe und werden ausgeführt, sofern die Organisation des Dienstes es erlaubt.

Der Minister kann auf Vorschlag der föderalen Polizei bestimmen, auf welche Weise die polizeiliche Begleitung beim geschützten Transport vonstatten gehen soll.

§ 3 - Das Wachunternehmen legt dem Minister oder dem von ihm bestimmten Beamten das in Artikel 17 erwähnte detaillierte Beobachtungsverfahren vor der ersten Durchführung des geschützten Transports der Kategorie 6 oder bei jeder Änderung des Beobachtungsverfahrens zur Billigung vor.

#### KAPITEL V — Technische Spezifitäten der Fahrzeuge

**Art. 20 - § 1 -** Die Grundausstattung eines Fahrzeugs für den geschützten Transport umfasst:

1. ein Kommunikationssystem, das von allen Insassen des Fahrzeugs aktiviert werden kann und durch das die Insassen und der Operator der Rufzentrale miteinander sprechen können,
2. ein Ortungssystem, das es der Rufzentrale ermöglicht, den Standort eines Fahrzeugs zu ermitteln,
3. ein Alarmsystem, das, sollte das Fahrzeug unerlaubt gestartet werden, den Motor nach 60 Sekunden abschaltet und in nachstehenden Fällen eine Sirene (120 dBA) und die vier Fahrtrichtungsanzeiger in Gang setzt und bei der Rufzentrale ein automatisches Alarmsignal auslöst:
  - a) wenn das Fahrzeug unerlaubt geöffnet oder der Versuch hierzu unternommen wird,
  - b) wenn das Fahrzeug unerlaubt gestartet oder der Versuch hierzu unternommen wird,
  - c) wenn eine Wachperson, die sich im Fahrzeug befindet, einen Alarmknopf betätigt,
4. eine vom Werteraum getrennte Fahrerkabine.

§ 2 - Die in Artikel 8 § 1 Nrn. 1 und 5 erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. die Aufschriften "transport de documents" und "documentenvervoer" (Dokumententransport), sofern es sich um den in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnten geschützten Transport handelt.

§ 3 - Die in Artikel 8 § 1 Nrn. 2 und 3 erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. ein Ventilationssystem in dem Teil des Fahrzeugs, in dem die Werte sich befinden,
3. die Aufschriften "système de neutralisation" und "ontwaardingsysteem" (Neutralisierungssystem),
4. ein Piktogramm, dessen Muster in Anlage 3 festgelegt ist.

§ 4 - Die in Artikel 8 § 1 Nrn. 4 erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. die Aufschriften "monnaie métallique" und "metaalgeld" (Metallgeld).

§ 5 - Die in Artikel 9 § 1 Nrn. 1 und 2 Buchstabe *b*) erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. eine Fahrerkabine mit einer Panzerkonstruktion des Typs A, in der mindestens eine Evakuierungsklappe eingebaut ist,
3. die Aufschriften "monnaie métallique" und "metaalgeld" (Metallgeld).

§ 6 - Die in Artikel 9 § 1 Nr. 2 Buchstabe *a*) und Nr. 3 und Artikel 12*bis* erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. eine Fahrerkabine mit einer Panzerkonstruktion des Typs A, die vom Rest des Fahrzeugs getrennt ist und in der ebenfalls mindestens eine Evakuierungsklappe eingebaut ist,
3. ein Ventilationssystem in dem Teil des Fahrzeugs, in dem die Werte sich befinden,
4. die Aufschriften "système de neutralisation" und "ontwaardingsysteem" (Neutralisierungssystem),
5. ein Piktogramm, dessen Muster in Anlage 3 festgelegt ist.

§ 7 - Die in den Artikeln 10, 11 und 12 erwähnten Fahrzeuge für den geschützten Transport verfügen über:

1. die Grundausstattung,
2. eine Fahrerkabine, in der mindestens eine Evakuierungsklappe eingebaut ist und die wie der für die Wachleute zugängliche Teil des Fahrzeugs mit einer Panzerkonstruktion des Typs B für die vertikalen Teile und einer Panzerkonstruktion des Typs A für die horizontalen Teile ausgestattet ist,
3. Reifen und Räder, die so entwickelt sind, dass das Fahrzeug selbst bei Beschuss weiterfahren kann,
4. Hinterräder, deren sichtbarer Teil mindestens zur Hälfte durch gepanzerte Karosserieteile des Typs B geschützt ist,
5. eine Scheibenwaschanlage mit großem Behälter, die unabhängig von den Scheibenwischern funktioniert und flüssige Seife enthält,
6. einen Tankdeckel, der nicht von Dritten geöffnet werden kann,
7. eine getrennte Batterie, die die Zufuhr des Stroms zur Grundausstattung und zu den etwaigen anderen elektrischen Schutzvorrichtungen gewährleistet.

8. die notwendige Ausstattung, um ein Fahrzeug von anderthalb Tonnen von der Straße wegzudrücken,
9. einen Tank, der mit einer Panzerkonstruktion des Typs B ausgestattet ist, wenn das Fahrzeug keinen Dieselmotor hat,
10. eine Belüftungs- oder Klimatisierungsanlage oder ein Ventilationssystem, die beziehungsweise das durch Betätigung eines Knopfs in der Fahrerkabine die Außenluftzufuhr unterbricht, so dass drei Insassen der Fahrerkabine für mindestens drei Minuten genügend Sauerstoff haben,
11. ein nichtautomatisches Getriebe.

#### KAPITEL VI — Zulassungsverfahren

##### 1. Gemeinsame Bestimmungen

**Art. 21** - § 1 - Vor der ersten Inbetriebnahme von in Kapitel III erwähnten Neutralisierungssystemen und von in den Artikeln 10, 11 und 12 erwähnten Fahrzeugen muss ein Prototyp vom Minister zugelassen werden.

§ 2 - Der Minister entscheidet in Sachen Zulassung, nachdem die nötigen Überprüfungen und Tests durchgeführt worden sind, die Aufschluss darüber geben sollen, ob der Prototyp den in der Regelung gestellten Anforderungen gerecht wird, und nachdem die Kommission für geschützte Transporte eine mit Gründen versehene Stellungnahme zum Antrag abgegeben hat.

Im Hinblick auf die Zulassung der Fahrzeuge oder Neutralisierungssysteme, die aus den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation, die Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraums sind, eingeführt werden, werden die Berichte und Bescheinigungen, die von einer in diesen Staaten zugelassenen oder akkreditierten Stelle erstellt worden sind, akzeptiert, sofern darin bestätigt wird, dass diese Fahrzeuge und Neutralisierungssysteme Normen und technischen Regelungen entsprechen, die ein gleiches Maß an Schutz garantieren wie die belgische Regelung.

Nach Stellungnahme der Kommission für geschützte Transporte erstellt der Minister die Liste der Stellen, die mit den Überprüfungen und den Tests beauftragt sind.

**Art. 22** - § 1 - Der Antragsteller reicht den Antrag auf Zulassung des Prototyps oder auf Verlängerung der Zulassung per Einschreiben beim Föderalen Öffentlichen Dienst Inneres, Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik, ein. Dem Antrag liegt der Zahlungsbeleg für die Verwaltungskosten bei, die erwähnt sind im Königlichen Erlass vom 8. Februar 1999 zur Festlegung der Gebühren, die in Artikel 20 des Gesetzes vom 10. April 1990 über Wachunternehmen, Sicherheitsunternehmen und interne Wachdienste erwähnt sind.

Der Antragsteller stellt der in Artikel 21 § 2 Absatz 3 erwähnten Stelle sowie der Kommission für geschützte Transporte einen Prototyp zur Verfügung.

§ 2 - Um Aufschluss über die Konformität der Neutralisierungssysteme oder der Fahrzeuge mit den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses zu erhalten, kann die Kommission für geschützte Transporte die Stelle mit der Durchführung von zusätzlichen Überprüfungen und Tests zu denjenigen, die in vorliegendem Erlass vorgesehen sind, beauftragen.

Beschließt der Minister, den Prototyp zuzulassen, stellt er eine Zulassungsbescheinigung mit einer Zulassungsnummer aus. Er kann die Zulassung an spezifische Bedingungen für die Benutzer knüpfen.

§ 3 - Die Zulassung oder Verweigerung der Zulassung wird dem Antragsteller per Einschreiben notifiziert.

Die mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers.

§ 4 - Jede Änderung an einem zugelassenen Fahrzeug oder Neutralisierungssystem muss der Antragsteller unverzüglich dem Föderalen Öffentlichen Dienst Inneres, Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik, notifizieren.

§ 5 - Der Minister kann weitere Einzelheiten des Zulassungsverfahrens bestimmen.

##### 2. Spezifische Bestimmungen in Bezug auf das Zulassungsverfahren für Neutralisierungssysteme

**Art. 23** - Neben dem, was in Artikel 22 § 1 vorgesehen ist, liegt dem Antrag auf Zulassung des Neutralisierungssystems außerdem Folgendes bei:

1. eine detaillierte Beschreibung des Systems und seiner Funktionsmechanismen,
2. ein Bericht mit einer detaillierten Analyse der Risiken bei der Benutzung des Neutralisierungssystems,
3. gegebenenfalls eine detaillierte Beschreibung und eine Probe des im Neutralisierungssystem verwendeten Neutralisierungsprodukts,
4. sofern der Antragsteller sich auf Artikel 21 § 2 Absatz 2 beruft, die Unterlagen mit den detaillierten Testergebnissen, durch die belegt wird, dass das System und seine Komponenten allen in den Artikeln 5, 6 und 7 erwähnten Bedingungen genügen.

**Art. 24** - Die von der Stelle durchgeführte Untersuchung umfasst für Neutralisierungssysteme mindestens:

1. eine Analyse des Sicherheitskonzepts, das der Herstellung des Neutralisierungssystems zugrunde liegt, und dessen Erprobung nach Maßgabe der in den Artikeln 5, 6 und 7 des vorliegenden Erlasses festgelegten Bedingungen,
2. die Tests, die in einer technischen Beschreibung aufgeführt werden, die nach Stellungnahme der Kommission für geschützte Transporte vom Minister erstellt wird.

**Art. 25** - § 1 - Die Zulassungsbescheinigung für Neutralisierungssysteme ist gültig:

1. für einen Zeitraum von drei Jahren,
2. sofern keine Änderungen am Neutralisierungssystem vorgenommen werden
3. und sofern nicht festgestellt wird, dass das Neutralisierungssystem den in den Artikeln 5, 6 und 7 erwähnten Sicherheitszielen nicht mehr entspricht.

Im Fall von § 1 Nr. 1 kann der Minister die Zulassungsbescheinigung um die gleiche Dauer verlängern. Für die Verlängerung der Zulassung wird das gleiche Verfahren wie für die ursprüngliche Zulassung angewandt. Der diesbezügliche Antrag muss mindestens sechs Monate vor Ablauf der laufenden Zulassungsperiode eingereicht werden.

§ 2 - Stellt sich heraus, dass das Neutralisierungssystem den in den Artikeln 5, 6 und 7 erwähnten Sicherheitszielen nicht mehr entspricht, kann der Minister nach Stellungnahme der Kommission für geschützte Transporte das Neutralisierungssystem vor Ende der Zulassungsperiode einem zwischenzeitlichen Zulassungsverfahren unterwerfen.

Nach Abschluss des zwischenzeitlichen Zulassungsverfahrens stellt der Minister fest, ob das Neutralisierungssystem den in den Artikeln 5, 6 und 7 erwähnten Sicherheitszielen weiter entspricht oder nicht.

§ 3 - Im Rahmen des Verlängerungsverfahrens oder des zwischenzeitlichen Zulassungsverfahrens werden die Tests an einem Neutralisierungssystem durchgeführt, das in Gebrauch ist und das die Kommission für geschützte Transporte willkürlich bei einem Benutzer an Stelle des vom Antragsteller beim Föderalen Öffentlichen Dienst Inneres, Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik, abgegebenen Prototyps gewählt hat.

**Art. 26** - Auf jedem mit einem Neutralisierungssystem ausgestatteten Container muss die Zulassungsnummer vermerkt sein, und auf einem Container mit dem Neutralisierungssystem des Typs A oder B muss darüber hinaus das in Anlage 4 festgelegte Piktogramm klar und sichtbar angebracht sein.

Ein Exemplar des zugelassenen und mit den in Absatz 1 erwähnten Angaben versehenen Containers muss binnen einem Monat nach Erhalt der Zulassungsbescheinigung beim Föderalen Öffentlichen Dienst Inneres, Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik, deponiert werden.

### 3. Spezifische Bestimmungen in Bezug auf das Zulassungsverfahren für Fahrzeuge

**Art. 27** - Die in Artikel 21 erwähnte Bedingung in Bezug auf die Zulassung gilt nicht für Fahrzeuge, die ausschließlich für Tätigkeiten des internationalen geschützten Transports, wie in Artikel 2 § 4 des Gesetzes erwähnt, benutzt werden, sofern keine Haltestellen auf dem belgischen Staatsgebiet angefahren werden.

**Art. 28** - Neben dem, was in Artikel 22 § 1 vorgesehen ist, liegt dem Zulassungsantrag außerdem Folgendes bei:

1. eine vom Hersteller erstellte detaillierte Beschreibung der Sicherheitsausrüstung des Fahrzeugs,
2. der Nachweis dafür, dass das Fahrzeug den Vorschriften des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge und Anhänger genügt,
3. sofern der Antragsteller sich auf Artikel 21 § 2 Absatz 2 beruft, die Unterlagen mit den detaillierten Testergebnissen, durch die belegt wird, dass das System und seine Komponenten allen im vorliegenden Erlass bestimmten Bedingungen genügen.

**Art. 29** - Die von der Stelle durchgeführte Untersuchung umfasst für die Fahrzeuge mindestens:

1. ein Analyse des Sicherheitskonzepts, das der Herstellung des Fahrzeugs und der sich daraus ergebenden Sicherheitsmaßnahmen zugrunde liegt,
2. einen erprobten Vergleich der Unterlagen, wie in Artikel 28 Nr. 1 erwähnt, und der in Artikel 20 § 7 aufgeführten Punkte mit der Ausstattung des Prototypfahrzeugs.

Nach Stellungnahme der Kommission für geschützte Transporte kann der Minister die Tests, die von der Stelle durchgeführt werden müssen, in einer technischen Beschreibung bestimmen.

**Art. 30** - Diese Zulassungsbescheinigung für Fahrzeuge ist gültig:

1. solange keine Änderungen am Fahrzeug vorgenommen werden
2. und solange die Normen des vorliegenden Erlasses nicht geändert werden.

**Art. 31** - § 1 - Nachdem eine Zulassungsbescheinigung für einen Fahrzeugprototyp ausgestellt worden ist, stellt der Hersteller für jedes Fahrzeug, das mit dem zugelassenen Prototyp konform ist, eine Übereinstimmungsbescheinigung gemäß dem Muster in Anlage 2 aus.

§ 2 - Das Fahrzeug kann nur zum Werttransport benutzt werden, sofern diese Übereinstimmungsbescheinigung sich im Fahrzeug befindet. Sie muss auf Verlangen der in Artikel 16 des Gesetzes erwähnten Personen vorgezeigt werden.

§ 3 - Jede Änderung der in vorliegendem Erlass beschriebenen technischen Spezifitäten eines Fahrzeugs, das über eine Übereinstimmungsbescheinigung verfügt, hat die Ungültigkeit dieser Bescheinigung zur Folge.

§ 4 - Die Übereinstimmungsbescheinigung ist höchstens acht Jahre gültig. Der erste Tag der Gültigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung ist das Datum der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs. Die Bescheinigung kann nicht verlängert werden.

**Art. 32** - Jedes Fahrzeug, bei dem die Gültigkeitsdauer der Übereinstimmungsbescheinigung abgelaufen ist, oder jedes Fahrzeug, das von dem Wachunternehmen oder dem internen Wachdienst nicht mehr für den geschützten Transport eingesetzt wird, muss unverzüglich vom Wachunternehmen oder vom internen Wachdienst für diese Art Transport unbrauchbar gemacht werden, indem alle in Artikel 20 § 7 erwähnten Aufschriften und Vorrichtungen entfernt werden.

In Abweichung von Absatz 2 kann dieses Fahrzeug:

1. außerhalb der öffentlichen Straße zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken benutzt werden,
2. verkauft werden, sofern alle Aufschriften entfernt worden sind und das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst beweist, dass der Käufer das Fahrzeug in der Europäischen Union benutzen wird, um dort geschützte Werttransporte zu verrichten, die allen gesetzlichen Vorschriften entsprechen, oder dass der Käufer in einem Land außerhalb der Europäischen Union ansässig ist.

## KAPITEL VI — *Kommission für geschützte Transporte*

**Art. 33** - Die "Kommission für geschützte Transporte" berät den Minister bezüglich:

1. der Vorschriften über geschützte Transporte und ihrer Anwendung sowie bezüglich sämtlicher Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Sicherheit beim geschützten Transport, einschließlich der Entwicklung der Risiken,
2. der Vorschriften in Anwendung von Artikel 8 § 4 des Gesetzes und der Zulassung von Werttransportfahrzeugen.



**Art. 34** - § 1 - Diese Kommission, deren Vorsitz von der Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik geführt wird, setzt sich wie folgt zusammen:

- 2 Vertreter der Generaldirektion Sicherheits- und Vorbeugungspolitik, darunter der Vorsitzende,
- 1 Vertreter der föderalen Polizei,
- 1 Vertreter der lokalen Polizei,
- 1 Vertreter der Nationalbank,
- 1 Vertreter der Belgischen Vereinigung der Banken,
- 1 Vertreter des Belgischen Verbands der Vertriebsunternehmen,
- 2 Vertreter der Vereinigung der Wachunternehmen.

Für jeden Vertreter wird ein Stellvertreter bestimmt.

§ 2 - Wenn die Kommission in Anwendung von Artikel 33 Nr. 1 tagt, wird sie durch zwei Vertreter der Arbeitnehmer des Bewachungssektors ergänzt.

Wenn die Kommission in Anwendung von Artikel 7 § 1 und Artikel 33 Nr. 2 tagt, wird sie durch einen Vertreter der Nationalen Vereinigung zum Schutz gegen Brand und Eindringen VoG ergänzt.

Wenn sich die Kommission in Anwendung von Artikel 33 Nr. 2 versammelt, tagt sie ohne Vertreter der Belgischen Vereinigung der Banken und ohne Vertreter des Belgischen Verbands der Vertriebsunternehmen und wird sie ergänzt durch:

- einen Sachverständigen für Sicherheitstransporte,
- einen Vertreter des Belgischen Normeninstituts,
- einen Vertreter des Landesinstituts für Kriminalistik und Kriminologie des Ministeriums der Justiz.

§ 3 - Der Minister kann Sachverständige bestimmen, damit sie an den Besprechungen der Kommission teilnehmen.

#### KAPITEL VII — *Schlussbestimmungen*

**Art. 35** - Die in den Artikeln 20 §§ 3 und 6 und 26 Absatz 1 erwähnten Piktogramme müssen unverzüglich entfernt und vernichtet werden, sobald ein Fahrzeug oder Container nicht mehr für Aufgaben in Zusammenhang mit dem geschützten Transport benutzt werden oder sobald das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst das Fahrzeug oder den Container nicht mehr benutzt.

**Art. 36** - Die Fahrzeuge, die in den Artikeln 20 §§ 1, 2, 3, 4, 5 und 6 erwähnt sind und am Tag des In-Kraft-Tretens des vorliegenden Erlasses in Gebrauch sind, müssen innerhalb eines Monats nach In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses mit den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses bezüglich der Aufschriften und innerhalb eines Jahres nach In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses mit den anderen Bestimmungen in Einklang gebracht werden.

Die Fahrzeuge, die am Tag des In-Kraft-Tretens des vorliegenden Erlasses bei einem Wachunternehmen oder einem internen Wachdienst in Gebrauch waren, sind nicht den in Artikel 20 § 5 Nr. 2 und § 7 Nr. 2, 4 und 9 erwähnten Bestimmungen unterworfen, sofern sie den Bedingungen genügen, die im Königlichen Erlass vom 28. Februar 1997 über die technischen Spezifitäten und die Zulassung von Werttransportfahrzeugen, die von Wachunternehmen und internen Wachdiensten benutzt werden, erwähnt sind.

Das Wachunternehmen oder der interne Wachdienst, das beziehungsweise der am Tag des In-Kraft-Tretens des vorliegenden Erlasses Fahrzeuge in Gebrauch hat, die zugelassen werden müssen:

1. reicht binnen drei Monaten nach In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses einen Zulassungsantrag ein, wie in Artikel 21 erwähnt,
2. kann diese Fahrzeuge für den geschützten Transport in Abweichung von Artikel 22 § 2 bis zu sechs Monate nach einer günstigen Stellungnahme zum Zulassungsantrag weiter benutzen.

**Art. 37** - Der Königliche Erlass vom 21. Juni 2001 zur Regelung bestimmter Schutzmethoden für Werttransporte und der Königliche Erlass vom 28. Februar 1997 über die technischen Spezifitäten und die Zulassung von Werttransportfahrzeugen, die von Wachunternehmen und internen Wachdiensten benutzt werden, werden aufgehoben.

Der Ministerielle Erlass vom 3. März 1997 über das Verfahren zur Kontrolle der Werttransportfahrzeuge, die von Wachunternehmen und internen Wachdiensten benutzt werden, wird aufgehoben, mit Ausnahme der als Anlage 1 beigefügten Liste der auszuführenden Tests, die in Ausführung von Artikel 29 Absatz 2 des vorliegenden Erlasses weiterhin anwendbar bleiben.

Der Ministerielle Erlass vom 3. März 1997 über das Verfahren zur Zulassung der Systeme für den Schutz von Werten wird aufgehoben, mit Ausnahme der als Anlage beigefügten Liste der zu überprüfenden Punkte und der diesbezüglichen technischen Beschreibung, die in Ausführung von Artikel 24 Nr. 2 des vorliegenden Erlasses weiterhin anwendbar bleiben.

**Art. 38** - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im Belgischen Staatsblatt in Kraft.

**Art. 39** - Unser Minister des Innern ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 7. April 2003

ALBERT

Von Königs wegen:  
Der Minister des Innern  
A. DUQUESNE

## Anlage 1

## FESTSTELLUNGSBESCHEINIGUNG

Der Unterzeichnete,

Name und Vorname: (Name und Vorname des Unterzeichners)

Funktion: (Funktion des Unterzeichners)

im Auftrag von: (Name und Anschrift des Unternehmens, für das der Unterzeichner arbeitet),

bestätigt, dass sich an der Haltestelle für den geschützten Transport, gelegen in (Anschrift) und verwaltet von (Name der Einrichtung, die die Haltestelle bildet), vertreten durch (Name und Vorname des Vertreters der Einrichtung):

(1) ein/kein geschützter Raum (\*) im Sinne von Artikel 2 § 2 des Königlichen Erlasses vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge befindet.

(2) eine/keine geschützte Zone (\*) im Sinne von Artikel 2 § 2 des Königlichen Erlasses vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge befindet.

Vor den heutigen Feststellungen sind nachstehende Punkte überprüft worden:

1. Der geschützte Raum/die geschützte Zone (\*) ist/ist nicht (\*) für Personen/Fahrzeuge (\*) zugänglich.
2. Der geschützte Raum/die geschützte Zone (\*) besteht aus einem getrennten oder abgeschlossenen Raum/einem Raum, der sich in einem getrennten und abgeschlossenen Teil eines Gebäudes (\*) befindet.
3. Dieser Raum/Teil eines Gebäudes (\*) ist nicht für die Öffentlichkeit zugänglich/kann nicht für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (\*).
4. Die Wände, Fenster und Türen dieses Raumes/Teils eines Gebäudes (\*) bestehen/bestehen nicht (\*) aus einbruchsischerem Material.
5. Der Raum/Teil eines Gebäudes (\*) ist so angelegt, dass die Öffentlichkeit Sicht/keine Sicht (\*) auf die dortigen Tätigkeiten hat.
6. Der Raum ist so angelegt, dass Artikel 3 § 1 des Königlichen Erlasses vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge im Hinblick auf die Sicherheit an öffentlich zugänglichen Orten angewandt/nicht angewandt (\*) werden kann.

7. Der Raum ist so gelegen, dass:

- 7.1 ein Fahrzeug die unmittelbare Umgebung des Eingangs der Haltestelle erreichen/nicht erreichen (\*) kann,
- 7.2 der geschützte Raum sich/sich nicht (\*) in unmittelbarer Umgebung des Eingangs der Haltestelle befindet.

Die heutigen Feststellungen sind am (Datum) beantragt und am (Datum) durchgeführt worden. Sie wurden beantragt vom:

(1) Verwalter der Haltestelle oder von seinem Stellvertreter.

(2) Beamten, der in Artikel 4bis § 1 Nr. 2 Absatz 2 des Königlichen Erlasses vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge erwähnt ist.

Gegeben zu (Ort), am (Datum)

Für die Richtigkeit der Angaben

(Unterschrift und Stempel des Unternehmens)

(\*) Unzutreffendes bitte streichen.

Gesehen, um Unserem Königlichen Erlass vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

A. DUQUESNE

## Anlage 2

## ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG

In Ausführung von Artikel 31 § 1 des Königlichen Erlass vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge bestätigt

Name des Unternehmens: (Name des Unternehmens, das das Fahrzeug verkauft) .....

Anschrift des Unternehmens: (Anschrift des Unternehmens, das das Fahrzeug verkauft) .....

Name des Unterzeichners: (Name) .....

dass das Fahrzeug: .....

Art des Fahrzeugs: .....

Marke: .....

Typ: .....

Seriennummer des Typs: .....

Fahrgestellnummer: .....

das am (Datum) an das unter Nummer (Genehmigungsnummer Minister des Innern) genehmigte Unternehmen (Name + Anschrift) verkauft worden ist, völlig mit dem Typ übereinstimmt, den der Minister des Innern am (Datum) unter Nummer (Zulassungsnummer) zugelassen hat.

Gegeben zu (Ort), am (Datum)

(Unterschrift und Stempel des Unternehmens)

Gesehen, um Unserem Königlichen Erlass vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge beigefügt zu werden.

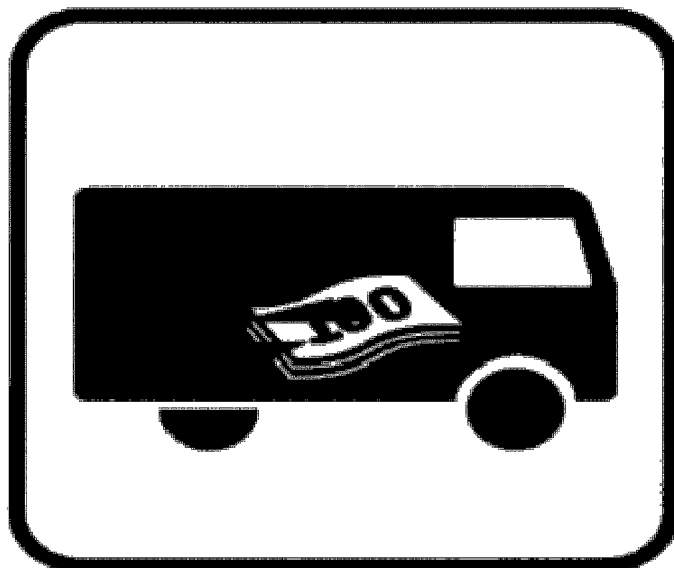
ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

A. DUQUESNE

Anlage 3



Gesehen, um Unserem Königlichen Erlass vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

A. DUQUESNE

## Anlage 4



Gesehen, um Unserem Königlichen Erlass vom 7. April 2003 zur Regelung bestimmter Überwachungs- und Schutzmethoden für Werttransporte und bezüglich der technischen Spezifitäten der Werttransportfahrzeuge beigefügt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

A. DUQUESNE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 3 februari 2004.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 3 février 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE