



Bruxelles, den 11.1.2017
COM(2017) 5 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1214/2011 af 16. november 2011 om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokønter mellem medlemsstaterne i euroområdet i henhold til forordningens artikel 26

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1214/2011 af 16. november 2011 om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet

1. INDLEDNING

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1214/2011 af 16. november 2011 om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet¹ trådte i kraft den 30. november 2012. I artikel 26 i forordning (EU) nr. 1214/2011 kræves det, at Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dens gennemførelse inden den 1. december 2016 og herefter hvert femte år. Kommissionen skal med rapporten navnlig undersøge muligheden for at fastsætte fælles krav til uddannelse med henblik på pengetransportørers medbringelse af våben og for en ændring af artikel 24 på baggrund af direktiv 96/71/EF², tage behørigt hensyn til de teknologiske fremskridt med hensyn til IBNS³, overveje den potentielle merværdi af at udstede EU-tilladelser til pengetransport på gruppebasis og vurdere, om der er behov for at revidere forordning (EU) nr. 1214/2011 i overensstemmelse hermed⁴.

Med henblik på denne revision foretog Kommissionen ved hjælp af spørgeskemaer en høring af interessenterne i sektoren, herunder arbejdsmarkedets parter, og medlemsstaterne⁵. Rapporten er baseret på besvarelserne af spørgeskemaerne og en høring af medlemsstaterne på mødet den 27. september 2016 i udvalget for grænseoverskridende transport af eurokontanter⁶.

2. GENEREL BAGGRUND

2.1. Kontekst

2.1.1. *Et sæt fælles regler for grænseoverskridende transport af eurokontanter*

Indførelsen af euroen har øget behovet for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet. I euroområdet bør banker, detailhandelskæder og andre, der håndterer kontanter i erhvervsøjemed, kunne indgå kontrakt med den eller de pengetransportvirksomheder, der tilbyder den bedste pris og/eller service, og kunne drage fordel af kontanttjenesterne hos den nærmeste nationale centralbankfilial eller det nærmeste pengetransportcenter, selv om

¹ EUT L 316 af 29.11.2011, s. 1.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

³ IBNS (intelligent banknote neutralisation system): intelligent system til neutralisering af pengesedler.

⁴ Artikel 26 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

⁵ Spørgeskemaerne blev sendt til alle medlemsstaterne, pengetransportvirksomheder, der har en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport i henhold til forordningen herom, og relevante europæiske interessenter (ESTA (European Cash Management Companies Association), EPC (European Payments Council), ECB (Den Europæiske Centralbank), EuroCommerce (European Federation of Retail, Wholesale and International Traders) og EFS (Den Europæiske Faglige Samarbejdsorganisation)). Se de udsendte spørgeskemaer i bilag I.

⁶ Udvalg nedsat i medfør af artikel 25, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

denne/dette befinder sig i en anden medlemsstat. Desuden har medlemsstater, der har euroen som valuta ("deltagende medlemsstater"), fået eller kunne ønske at få eurosedler og -mønter produceret i udlandet. Der kan være detailhandlende og banker beliggende i grænseområder, der ønsker at få deres forsyninger fra det nærmeste pengetransportcenter, der ikke nødvendigvis ligger i den samme medlemsstat. Selve princippet om en fælles valuta indebærer en frihed til at transportere kontanter mellem de deltagende medlemsstater.

En fuld harmonisering af pengetransport i de deltagende medlemsstater blev ikke anset for gennemførlig, ej heller blev det betragtet som hensigtsmæssigt, at en tilladelse i én medlemsstat skulle være gyldig i alle medlemsstater ("gensidig anerkendelse"). Derfor er der i forordning (EU) nr. 1214/2011 fastlagt et sæt fælles regler, der gælder i alle medlemsstater, med forbehold af nationale regler om visse aspekter, der er udtrykkeligt angivet i forordningen. Det indebærer ikke fuld harmonisering, idet de fælles regler kun gælder for grænseoverskridende transport.

2.1.2. *Anvendelse på landevejstransport foretaget af deltagende medlemsstater og af medlemsstater, der forbereder indførelse af euroen*

Forordning (EU) nr. 1214/2011 gælder landevejstransport af eurokontanter, idet det er den almindeligste (om ikke eneste) transportordning for eurokontanter i grænseområder og den eneste, hvorom man fandt, at der var behov for et sæt fælles regler. Luft- og søtransport er ikke omfattet⁷. Derfor gælder forordning (EU) nr. 1214/2011 de facto kun grænseoverskridende transport mellem deltagende medlemsstater, som har en landegrænse til fælles med en anden deltagende medlemsstat⁸. Ved en grænseoverskridende transport kan den grænseoverskridende dimension opstå i kraft af en eller flere af følgende tre elementer: pengetransportvirksomhedens oprindelsesmedlemsstat, værtsmedlemsstaten (en anden end oprindelsesmedlemsstaten), hvor pengetransportvirksomheden leverer transporttjenesten, og/eller transitmedlemsstaten, som køretøjet passerer for at kunne nå frem til værtsmedlemsstaten eller vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten.

Reglerne for grænseoverskridende transport af eurokontanter i forordning (EU) nr. 1214/2011 finder kun anvendelse på de deltagende medlemsstater⁹.

Op til en ombytning til euro i en medlemsstat kan det være nødvendigt at transportere eurokontanter fra deltagende medlemsstater til den medlemsstat, der forbereder ombytningen. Forordning (EU) nr. 1214/2011 finder således i henhold til forordning (EU) nr. 55/2013¹⁰ også anvendelse i medlemsstater, der forbereder sig på at indføre euroen.

⁷ Lufttransport af eurosedler foretages primært i forbindelse med lagerstyring i de deltagende medlemsstater, foregår mellem nationale centralbanker eller sker for at bringe sedler tilbage til de deltagende medlemsstater fra tredjelande. Søtransport, der heller ikke er omfattet af forordning (EU) nr. 1214/2011, forekommer sjældent, men kan afhængigt af geografien ske for at fragte euromønter til en medlemsstat (uden egen møntpresse), som forbereder sig på ombytning til euro. Begge transportordninger er udelukket fra anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 1214/2011.

⁸ Alle medlemsstater i euroområdet bortset fra Finland, Grækenland, Irland, Malta og Cypern.

⁹ På grund af specifikke geografiske forhold kan der forekomme tilfælde, hvor transport gennem en anden medlemsstat kan være mere effektiv for en pengetransportvirksomhed end direkte transport over den fælles grænse mellem de deltagende medlemsstater. Et sådant eksempel, der ikke er omfattet af forordning (EU) nr. 1214/2011, kunne være transport af eurokontanter mellem Tyskland og Østrig via Den Tjekkiske Republik eller mellem Østrig og Slovakiet via Ungarn.

¹⁰ Rådets forordning (EU) nr. 55/2013 om udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 1214/2011, EUT L 21 af 21.1.2013, s. 1.

2.2. De centrale elementer i forordning (EU) nr. 1214/2011

2.2.1. Tilladelse til grænseoverskridende pengetransport

På grund af de potentielle trusler mod pengetransportvirksomhedernes ansattes og offentlighedens sikkerhed i forbindelse med transport af kontanter er den grænseoverskridende transport af eurokontanter betinget af, at virksomheden har en specifik tilladelse til grænseoverskridende pengetransport¹¹. De nationale myndigheder skal udstede en tilladelse for en periode på fem år, forudsat at pengetransportvirksomheden opfylder de betingelser, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, såsom krav til pengetransportører eller generelle krav til pengetransportkøretøjer og andre forudsætninger¹².

Tilladelseerne til grænseoverskridende pengetransport er registreret i informationssystemet for det indre marked (IMI), således at offentlige myndigheder har let adgang til tilladelseerne¹³.

Pengetransportører, der udfører grænseoverskridende pengetransport i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011, er garanteret den relevante mindsteløn i værtsmedlemsstaten på de betingelser, der er anført i forordning (EU) nr. 1214/2011¹⁴.

2.2.2. Grænseoverskridende transport af eurokontanter

Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport giver, inden for rammerne af forordning (EU) nr. 1214/2011, ret til at transportere eurosedler og -mønter på tværs af grænser ad landevej i dagtimerne og kun, såfremt størstedelen af afhentningen eller afleveringen sker i værtsmedlemsstaten, og værdien af eurokontanterne er mindst 80 % af den samlede kontantværdi, der transporteres i køretøjet¹⁵. Det skal bemærkes, at visse specifikke transportordninger udtrykkeligt er undtaget fra forordningens anvendelsesområde, uanset det forhold at de falder inden for definitionen af grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, f.eks. transporter fra punkt til punkt mellem nationale centralbanker eller seddel-/møntpresser¹⁶.

2.2.3. Tilladte transportordninger

I forordning (EU) nr. 1214/2011 er fastlagt fem typer transportordninger for eurosedler og to for euromønter med definerede betingelser for hver enkelt ordning, f.eks. køretøjers pansring, brug af IBNS og tilstedeværelse af pengetransportører¹⁷. De deltagende medlemsstater beslutter, hvilke af disse transportordninger der skal gælde på deres område¹⁸.

¹¹ Artikel 4 i forordning (EU) nr. 1214/2011. Tilladelsen til grænseoverskridende transport er en tilladelse, som transportvirksomheden skal have udover den tilladelse til national pengetransport, som er påkrævet i de fleste deltagende medlemsstater, og hvis form ikke harmoniseres ved denne forordning.

¹² Artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹³ Artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹⁴ Artikel 24 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹⁵ Artikel 1, litra b), i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹⁶ Artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹⁷ Artikel 14-20 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

¹⁸ I en hvidbog af 18. maj 2009 om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet – KOM(2009) 214 endelig – foreslog Kommissionen at lade pengetransportvirksomheden vælge den egnede transportordning (s. 7).

2.2.4. IBNS' rolle og inddragelse af neutraliserede pengesedler

Forordning (EU) nr. 1214/2011 skal fremme brugen af IBNS, idet dette system forventes at højne sikkerheden ved pengetransporter for pengetransportørerne og offentligheden¹⁹. Pengetransportvirksomheder, der driver virksomhed i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011, skal inddrage neutraliserede pengesedler for at sikre, at disse ikke længere benyttes til betalingstransaktioner²⁰.

2.2.5. Regler i værtslandet, som gælder for transporten: den nationale politistyrke, regler for offentlig sikkerhed og medbringelse af skydevåben

Aspekter af pengetransport, som ikke er omfattet af de fælles regler i forordning (EU) nr. 1214/2011, reguleres af national lovgivning, som igen er underlagt traktatens generelle bestemmelser (f.eks. princippet om ikkediskrimination), og som skal overholdes i værtslandet af den pengetransportvirksomhed, der udfører den grænseoverskridende transport. Sådanne nationale bestemmelser vedrører politiets rolle (f.eks. forudgående underretning, eskortering eller sporing på afstand)²¹, sikkerhedsregler om aflevering eller afhentning af kontanter på stedet²² og regler om skydevåben²³.

2.3. Underretnings- og oplysningspligt

Forordning (EU) nr. 1214/2011 kræver en række oplysningsforpligtelser opfyldt af indehaverne af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, de deltagende medlemsstater og Kommissionen.

Tilladelsesindehaverne skal informere de deltagende medlemsstater om det påtænkte starttidspunkt for den grænseoverskridende transport. De deltagende medlemsstater skal informere hinanden om transporter på tværs af grænsen, som pengetransportvirksomhederne har givet underretning om i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011²⁴. På Europa-webstedet²⁵ offentliggør Kommissionen alle oplysninger om IBNS, der er godkendt af de deltagende medlemsstater²⁶, de nationale regler om politiets rolle og om sikkerhed på de steder, hvor eurokontanterne afleveres eller afhentes, de nationale krav til uddannelse af pengetransportører²⁷, den nationale udstedende myndigheds fuldmagt og den værtsmyndighed, som har fået underretning om starttidspunktet for den grænseoverskridende transport²⁸. Endelig offentliggør Kommissionen de gældende transportordninger, der er valgt af de deltagende medlemsstater, i *Den Europæiske Unions tidende*²⁹.

¹⁹ Betragtning 4 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁰ Artikel 10 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²¹ Artikel 8 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²² Artikel 9 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²³ Artikel 6 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁴ Artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁵ http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_en.htm

²⁶ Artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁷ Artikel 11, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁸ Artikel 11, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

²⁹ EUT C 242 af 2.7.2016, s. 39, i overensstemmelse med artikel 13, stk. 5, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

2.4. Kontrol af regeloverholdelse, sanktioner og sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer

For at garantere en høj grad af sikkerhed ved grænseoverskridende pengetransporter kan de deltagende medlemsstater udføre kontrol med pengetransportvirksomhedernes overholdelse af forordningens regler, når disse driver virksomhed på medlemsstatens område i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011³⁰. Der kan pålægges sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse ifølge de betingelser, der er fastlagt i artikel 22 i forordning (EU) nr. 1214/2011. Endelig kan de kompetente myndigheder træffe midlertidige sikkerhedsforanstaltninger i tilfælde af et hastende problem, som i væsentlig grad påvirker sikkerheden i forbindelse med pengetransporter³¹.

3. GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EU) NR. 1214/2011

3.1. Ansøgning om og udstedelse af tilladelser til grænseoverskridende pengetransport

3.1.1. Ansøgning om og udstedelse af tilladelser til grænseoverskridende pengetransport

Den administrative procedure for udstedelse af tilladelser synes at fungere problemfrit. Ingen pengetransportvirksomheder har indberettet særlige problemer med fremsendelse af dokumenter og dokumentation i forbindelse med ansøgningen. Desuden er medlemsstaternes myndigheder ikke stødt på særlige problemer med udstedelse af grænseoverskridende tilladelser til pengetransport. Alle ansøgninger fra pengetransportvirksomheder har resulteret i udstedelse af en tilladelse³², og der har ikke været nævneværdige hændelser med registreringen i IMI.

Der er ikke behov for at forlænge gyldigheden af tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport. De deltagende medlemsstaters myndigheder og langt de fleste indehavere af en tilladelse betragter den femårige varighed af tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport for passende. Kommissionen er enig i denne opfattelse.

Interessenterne kan ikke se nogen merværdi i at udstede tilladelser til pengetransport på gruppebasis. Kommissionen forstår, at sådanne licenser ville resultere i en mangel på tilsyn med og kontrol i pengetransportvirksomhederne og ville komplicere de eksisterende kontrolforanstaltninger. Derfor mener Kommissionen ikke, at udstedelse af tilladelser til pengetransport på gruppebasis er en gangbar løsning i den nærmeste fremtid.

Endelig foreslår nogle få interessenter, at der i forordning (EU) nr. 1214/2011 indføres en bestemmelse om en forenklet hasteprocedure for udstedelse af kortvarige tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter for at imødegå trusler (f.eks. strejker og naturkatastrofer) og garantere leveringen af eurokontanter.

3.1.2. Tal og fakta om tilladelser til pengetransport

Hidtil har i alt otte deltagende medlemsstater udstedt tilladelser til pengetransporter. Der var udstedt 11 tilladelser inden et år efter ikrafttrædelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011. Hidtil er der udstedt 25 tilladelser til grænseoverskridende

³⁰ Artikel 21 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

³¹ Artikel 23 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

³² Med hensyn til undersøgelsesdata, se bilag I.

pengetransport: Frankrig (3), Tyskland (7), Italien (2), Nederlandene (3), Østrig (1), Spanien (2), Slovakiet (2) og Slovenien (5)³³. Tyskland har udstedt flest tilladelser (28 %) efterfulgt af Slovenien (20 %), og tilsammen står de for næsten halvdelen af alle tilladelser³⁴. Der er udstedt 16 tilladelser i et grænseområde omkring Østrig, som omfatter fem deltagende medlemsstaters grænser inden for en radius af under 370 km. Interessant nok har Belgien og Luxembourg ingen tilladelser, selv om begge medlemsstater ligger i et område med seks geografisk koncentrerede grænser inden for en radius af under 250 km, en høj befolkningstæthed, en stor koncentration af virksomheder og en lille og to store deltagende medlemsstater som naboer³⁵.

Flere indehavere af en tilladelse til pengetransport beretter, at de ikke har udnyttet deres tilladelse (endnu), idet de forretningsmuligheder, de forventede at opnå i kraft af tilladelsen, ikke blev til noget af økonomiske årsager³⁶ eller på grund af eksisterende hindringer, selv om der med forordning (EU) nr. 1214/2011 er indført visse fælles minimumsregler for grænseoverskridende virksomhed.

3.1.3. *Underretning og oplysning om grænseoverskridende pengetransportvirksomhed og krav hertil*

Selv om indehavere af en tilladelse til pengetransport overholder deres underretningspligt generelt, påpeger visse deltagende medlemsstater, at oplysninger om grænseoverskridende transport, som lokalt politi og regionale myndigheder kan have indsamlet, ikke formidles korrekt til dem. Derfor finder de deltagende medlemsstater det vanskeligt at skaffe sig et klart overblik over den grænseoverskridende pengetransport, der reelt foregår på deres område.

Kommissionen har offentliggjort alle relevante oplysninger om grænseoverskridende pengetransport som foreskrevet i forordning (EU) nr. 1214/2011³⁷.

3.2. **Anvendelse af IBNS ved transport af eurosedler og tekniske fremskridt med IBNS-teknologien**

Indehavere af en tilladelse til pengetransport beretter, at de kun anvender IBNS ved grænseoverskridende pengetransport, når det er obligatorisk i værts-, transit eller hjemlandet, eller hvis det kræves af virksomhedens forsikringsselskab. Belgien er den eneste deltagende medlemsstat, hvor det er obligatorisk at benytte køretøjer udstyret med IBNS til transport af pengesedler.

Sværtning er den mest benyttede IBNS-teknologi³⁸ og forventes at forblive den foretrukne teknologi på markedet i de kommende år³⁹.

3.3. **Aflønning af pengetransportører med mindstelønnen i værtsmedlemsstaten**

Indehavere af en tilladelse til pengetransport berettede, at de ikke støder på problemer med anvendelsen af aflønningsreglen i forordning (EU) nr. 1214/2011. I

³³ Se bilag II.

³⁴ Se bilag II.

³⁵ I bilag II findes en oversigt over de to regioner med stort potentiale til grænseoverskridende transport af eurokontanter.

³⁶ F.eks. beretter visse pengetransportvirksomheder, at nogle nationale centralbanker i deltagende nabomedlemsstater er tilbageholdende med at acceptere møntdeponering.

³⁷ http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_en.htm

³⁸ Se overblikket over IBNS, der er godkendt af de deltagende medlemsstater, på: http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_rules_on_national_police_force_s_and_ibns_info_en.pdf

³⁹ Ifølge EURICPA, the European Intelligent Cash Protection Association.

henhold til artikel 24 i forordningen er grænseoverskridende pengetransporter underlagt samme aflønningsordning som (nationale) pengetransportvirksomheder, der driver virksomhed i værtsmedlemsstaten, hvilket forebygger unfair konkurrence og samtidig sikrer pengetransportørerne deres rettigheder. Da de relevante bestemmelser i direktiv 96/71/EF, som der henvises til i artikel 24 i forordning (EU) nr. 1214/2011, ikke er blevet ændret, fra forordningen trådte i kraft, og til denne revision blev sat i værk, ser Kommissionen ingen grund til at foreslå ændringer af artikel 24 i forordningen⁴⁰.

3.4. Overholdelse af loven i oprindelses-, transit- og værtsmedlemsstaten

3.4.1. Regler om politiets rolle og sikkerhedsregler for aflevering eller afhentning af kontanter

Kommissionen er ikke bekendt med nævneværdige hændelser eller problemer med pligten til at overholde værtsmedlemsstatens regler om politiets rolle (f.eks. forudgående underretning, eskortering eller sporing på afstand) eller sikkerhedsregler om aflevering eller afhentning af kontanter på stedet. Derfor ser Kommissionen ikke noget behov for at foreslå ændringer i denne henseende.

3.4.2. Medbringelse af skydevåben

De nationale regler om medbringelse af skydevåben i værtsmedlemsstaten finder anvendelse under den grænseoverskridende pengetransport. Disse regler varierer meget, idet nogle medlemsstater tillader, at pengetransportørerne er bevæbnede, mens andre enten kræver eller forbyder det eller tillader en blanding af valgmulighederne alt efter den enkelte transportordning. Denne forskelligartethed begrænser visse former for grænseoverskridende pengetransport. Pengetransportvirksomhederne beretter, at det i praksis er vanskeligt og bekosteligt at gennemføre tilvejebringelse/opbevaring af våben i fjernbetjente våbenbokse som bestemt i artikel 6, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1214/2011 for at håndtere forskellige våbenordninger i de deltagende medlemsstater⁴¹.

I forbindelse med forordning (EU) nr. 1214/2011 finder Kommissionen det ikke hensigtsmæssigt at harmonisere våbenreglerne mellem de deltagende medlemsstater. På grund af de eksisterende forskelle i national lovgivning med hensyn til medbringelse af skydevåben er der derfor ingen merværdi i fælles krav til uddannelse.

3.5. Transportordninger fastsat af værtsmedlemsstaten

Da de deltagende medlemsstater kan vælge, hvilke transportordninger der skal gælde på deres område for grænseoverskridende transport af eurosedler, er der opstået et meget forskelligartet regellandskab for grænseoverskridende transport⁴². Dette giver sig udslag i nogle situationer, hvor oprindelsesmedlemsstatens og værtsmedlemsstatens respektive gældende transportordninger stemmer dårligt overens og bevirker, at grænseoverskridende pengetransport kræver store investeringer fra leverandørens side eller bliver urentabel på grund af den kun

⁴⁰ Den 8. marts 2016 fremlagde Kommissionen et forslag til direktiv om ændring af direktiv 96/71/EF, COM(2016) 128 final.

⁴¹ Det gælder i særdeleshed transport fra og til deltagende medlemsstater, hvor det er forbudt at medbringe våben under enhver type transport.

⁴² Der findes en oversigt over de transportordninger, som hver deltagende medlemsstat anvender, på: http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_applicable_transport_arrangements_in_euro-area_ms_en.pdf

lejlighedsvis karakter af de grænseoverskridende transportere. Således er IBNS-udstyr lovpligtigt for pengetransporter i Belgien, men ikke i Tyskland. Pengetransportvirksomheder, der driver virksomhed i Østrig, transporterer eurosedler i ikkepansrede, almindeligt udseende pengetransportkøretøjer udstyret med IBNS, men når transporten går til Tyskland, skal det være med fuldt pansrede pengetransportkøretøjer med tre pengetransportører om bord.

3.6. Kontrol af regeloverholdelse, eventuelle sanktioner og særlige foranstaltninger truffet af de deltagende medlemsstater

Kommissionen er ikke blevet gjort opmærksom på problemer med kontrol af regeloverholdelse og stikprøvevis inspektion, idet det dog skal nævnes, at visse deltagende medlemsstater mangler oplysninger om grænseoverskridende pengetransporter, der faktisk finder sted på deres område. Desuden er Kommissionen hverken bekendt med sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer eller anvendelse af sanktioner. Kommissionen finder de relevante regler i forordning (EU) nr. 1214/2011 passende.

4. KONKLUSION

4.1. Punkter til revision, som specifikt er nævnt i artikel 26

Med hensyn til de punkter, der specifikt skulle undersøges i henhold til artikel 26 i forordning (EU) nr. 1214/2011, kan det konkluderes, at: 1) der i øjeblikket ikke er behov for fælles krav til uddannelse af pengetransportører i medbringelse af våben, idet de nationale regler om medbringelse af skydevåben er meget forskellige, 2) artikel 24 om aflønning ikke behøver at blive ændret, idet der er fremlagt forslag til revision af direktiv 97/71/EF, 3) et system, der tillader udstedelse af tilladelser på gruppebasis, ikke er nødvendigt, og at 4) der ikke er sket nogen større teknologisk ændring på IBNS-området, som ville indebære en revision af forordning (EU) nr. 1214/2011. Kommissionen har derfor ikke hidtil måttet gøre brug af sine beføjelser til at vedtage delegerede retsakter⁴³ om IBNS, ej heller har der været tegn på, at det var nødvendigt med delegerede retsakter om andre sikkerhedsmæssige aspekter såsom pansring af køretøjer eller skudsikre veste.

4.2. Optimering af erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter

Forordning (EU) nr. 1214/2011 trådte i kraft den 29. november 2012. Det er nødvendigt, at de deltagende medlemsstater indfører procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der faktisk foregår på deres område. Men det forhold, at der kun er udstedt 25 tilladelser til et område på 14 deltagende medlemsstater, synes at vise, at forordning (EU) nr. 1214/2011 ikke er gennemført optimalt, især fordi der ser ud til at foregå meget få grænseoverskridende transportere i et geografisk koncentreret grænseområde kendetegnet ved både en høj befolkningstæthed og en høj koncentration af virksomheder (Benelux og nabolande). En bedre gennemførelse af forordningen, der udmøntes i flere tilladelser til grænseoverskridende pengetransport og et større udvalg af pengetransportvirksomheder, ville også imødekomme et potentielt behov for beredskabsplanlægning. Gennemførelsen af forordningen om pengetransporter kunne forbedres gennem en forenklet definition af grænseoverskridende transport og anvendelsen af et "oprindelsesmedlemsstatsprincip" for transportordninger.

⁴³ Artikel 27 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

4.2.1. *Bedre definition af grænseoverskridende landevejstransport*

Den nuværende definition af grænseoverskridende transport (artikel 1, litra b), i forordning (EU) nr. 1214/2011⁴⁴) kan være årsag til det begrænsede antal indehavere af tilladelser, da den udelukker potentielt grænseoverskridende pengetransporter.

Som en del af definitionen skal reglen om, at hovedparten af afleveringerne/afhentningerne af eurokontanter foretaget af et pengetransportkøretøj inden for samme dag skal foregå på værtsmedlemsstatens område, overholdes, for at der er tale om en grænseoverskridende pengetransport i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011. Dette hindrer mindre pengetransportvirksomheder, som primært udfører pengetransporter i deres oprindelsesmedlemsstat, i at komme ind på markedet for grænseoverskridende pengetransporter, idet "lejlighedsvis" (og dermed ikke hovedparten) pengetransporter i værtsmedlemsstaten ikke kan opnå en tilladelse til grænseoverskridende transport. Dette hindrer dem i at prøve det udenlandske marked af og finde nye kunder.

Den samme overvejelse gælder den begrænsning, der ligger i artikel 1, litra b), ifølge hvilken andre kontanter end eurokontanter, der transporteres i pengetransportkøretøjet, ikke må overstige 20 % af den samlede værdi af de kontanter, der transporteres i samme pengetransportkøretøj, for at der kan udstedes en tilladelse.

4.2.2. *Anvendelse af transportordninger*

Et andet forslag om bedre udnyttelse af potentialet i grænseoverskridende pengetransporter kunne være at anvende oprindelsesmedlemsstatsprincippet på transportordninger. Flere interessenter har foreslået at gå bort fra værtsmedlemsstatsprincippet, da det skaber hindringer for markedet, som efter deres mening ikke er begrundet i hensynet til sikkerhed⁴⁵. En pengetransportvirksomhed, der har en tilladelse i sin egen deltagende oprindelsesmedlemsstat, ville da kunne udnytte sine pengetransportkøretøjer til grænseoverskridende pengetransporter til værtslandet efter en af de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011. En sådan tilgang ville spare pengetransportvirksomhederne for unødvendige finansielle investeringer (såsom opgradering af IBNS eller diversificering af pengetransportkøretøjsflåden), som de i øjeblikket er nødt til for at overholde de af værtsmedlemsstatens transportordninger, som ikke stemmer overens med oprindelsesmedlemsstatens.

5. ANBEFALINGER OM VEJEN FREM

Gennemgangen af gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011 fører til følgende anbefalinger:

- De deltagende medlemsstater bør indføre egnede procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der foregår på deres område. Det ville højne kvaliteten af de data, der er nødvendige for en fortsat drøftelse af gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011 og af forslag til mulige lovgivningsændringer, der kunne overvejes.

⁴⁴ Desuden gælder forordning (EU) nr. 1214/2011 kun pengetransporter, hvor hovedparten af afleveringerne/afhentningerne af eurokontanter foretaget af et pengetransportkøretøj inden for samme dag foregår på værtsmedlemsstatens område.

⁴⁵ Ifølge ESTA, European Cash Management Companies Association.

- Der bør gennemføres en oplysningskampagne om i højere grad at benytte overensstemmende transportordninger, der er målrettet mod efterspørgselsiden (banker, supermarkeder, detailhandlere, der har brug for kontanter) og pengetransportvirksomhederne, med henblik på at bidrage til effektiviteten af forordning (EU) nr. 1214/2011 og om muligt øge antallet af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter.
- De deltagende medlemsstater bør forsøge at anvende en bredere vifte af transportordninger fra forordning (EU) nr. 1214/2011 på deres område for at styrke potentialet i grænseoverskridende pengetransporter i henhold til forordningen i dens nuværende form til gavn for brugerne af eurokontanter.
- Senest inden næste frist for revision⁴⁶ vil Kommissionen have udført en konsekvensanalyse med henblik på følgende mulige lovgivningsmæssige forbedringer af forordning (EU) nr. 1214/2011:
 1. *Hensigtsmæssig definition af grænseoverskridende transport med fokus på det grænseoverskridende aspekt og fælles regler, der skal gælde i værtsmedlemsstaten og transitmedlemsstaten:*
 - a. *Reglen om, at kun grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter er omfattet af tilladelsen til pengetransport, hvis størstedelen af afleveringerne eller afhentningerne af kontanter foregår i værtsmedlemsstaten, bør revideres.*
 - b. *Betingelsen om, at andre kontanter end eurokontanter, der transporteres i pengetransportkøretøjet, ikke må overstige 20 % af den samlede værdi af de kontanter, der transporteres i samme pengetransportkøretøj, bør undersøges igen.*
 2. *Med forbehold af nationale regler om skydevåben, som gælder de deltagende medlemsstater, bør oprindelsesmedlemsstatsprincippet finde anvendelse på de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011.*

⁴⁶ Den 1. december 2021 ifølge artikel 26 i forordning (EU) nr. 1214/2011.