



Bruxelles, den 22.6.2022
COM(2022) 295 final

ANNEXES 1 to 2

BILAG

til

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 erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet i henhold til forordningens artikel 26

BILAG I

Spørgeskema tilsendt medlemsstaterne i euroområdet om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011

- 1) Er I stødt på vanskeligheder med at kontrollere de kriterier, som pengetransportvirksomheder skal opfylde for at få udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport? Har sådanne vanskeligheder ført til afvisning af ansøgninger om tilladelse?
- 2) Har I, efter at have udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport til en pengetransportvirksomhed, nogensinde modtaget underretning om den pågældende virksomheds påbegyndelse af en grænseoverskridende aktivitet?
- 3) Har I nogensinde modtaget underretning gennem oplysninger fra en anden medlemsstat i euroområdet om en pengetransportvirksomhed fra den pågældende medlemsstat, der gjorde forberedelser til at udføre en grænseoverskridende pengetransport ind i jeres land?
- 4) Mener I, at fem år er en passende gyldighedsperiode (som det er i dag) for tilladelser til grænseoverskridende pengetransport? Hvis ikke, hvilken periode ville da være hensigtsmæssig?
- 5) Mener I, at tilladelser til grænseoverskridende pengetransport bør udstedes på gruppebasis (flere virksomheder i samme koncern, der får én tilladelse gældende for gruppen)? Hvorfor?
- 6) Mener I, at der er behov for fælles uddannelseskraav til at bære våben (se de generelle regler om våben i forordningens artikel 6) for at gøre grænseoverskridende pengetransport mere effektiv? Hvorfor?
- 7) Visse aspekter af erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter er udelukket fra tilladelsen til pengetransport, f.eks. grænseoverskridende transport, hvis kun en mindre del af afhentningerne eller afleveringerne sker i værtslandet (se artikel 1, litra b), i forordningen). Kun værtslandets lov ville finde anvendelse på denne type grænseoverskridende transport, og pengetransportvirksomhederne ville skulle skaffe sig en national tilladelse fra dette land.
 - a) Kan I sætte tal på mængden af erhvervmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter, der ikke falder ind under forordningen om pengetransporter, som foregår i jeres land?
 - b) Mener I, at tilladelser til pengetransport bør udvides til også at dække (visse typer) erhvervmæssig grænseoverskridende pengetransport i euroområdet, som ikke falder ind under den nuværende forordning om pengetransporter?¹ Hvilke? Hvorfor?

¹ I henhold til forordningen er følgende type grænseoverskridende pengetransport omfattet: erhvervmæssig transport mellem kl. 06.00 og 22.00 enten mod vederlag på vegne af tredjemand eller udført i en pengetransportvirksomhed med et pengetransportkøretøj ad vej af europengsedler og/eller -mønter fra en deltagende medlemsstat med henblik på at levere eurosedler eller -mønter til, eller afhente dem fra et eller flere steder i en eller flere andre deltagende medlemsstater og i oprindelsesmedlemsstaten, idet dog op til 20 % af værdien af den samlede transporterede kontantbeholdning i samme pengetransportkøretøj kan være i andre valutaer end euro, såfremt hovedparten af afhentninger og/eller

- 8)** Har I indført egnede procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der foregår på jeres område? Hvilke procedurer? Hvis ja, har disse procedurer ført til en stigning i kvaliteten af data om grænseoverskridende pengetransport, der finder sted på jeres område?
- 9)** Ved I, hvor megen erhvervsmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter, der er omfattet af forordningen om pengetransporter, som udføres årligt i jeres land (antal virksomheder, der opererer i jeres land, antal transporters, destinationer osv.)?
- 10)** Har I gennemført en oplysningskampagne rettet mod efterspørgselssiden (banker, supermarkeder, detailhandlere) og pengetransportvirksomheder for i højere grad at gøre brug af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter generelt og for at benytte overensstemmende transportordninger i særdeleshed?
- 11)** Efter den seneste gennemgang blev medlemsstaterne opfordret til 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. Har I gjort det? Hvis ikke, hvorfor?
- 12)** I den seneste revision blev det foreslået eventuelt at overveje at indføre oprindelsesmedlemsstatsprincippet for transportordninger for bedre at udnytte potentialet i grænseoverskridende pengetransporter². Mener I, at hvis et sådant princip blev anvendt, så ville efterspørgslen efter tilladelser til grænseoverskridende pengetransport og antallet af grænseoverskridende pengetransporter stige i praksis?
- 13)** Mener I, at godkendelsen eller certificeringen af IBNS-systemer bør strømlines yderligere, dvs. gennem en ensartet IBNS-certificering, der gælder for hele euroområdet?
- 14)** Har I andre kommentarer?

afleveringer af eurokontanter, som foretages af et pengetransportkøretøj inden for samme dag, udføres på værtsmedlemsstatens område eller, for så vidt angår transporters fra punkt til punkt, såfremt transporten finder sted mellem to forskellige deltagende medlemsstater.

² I dette tilfælde ville en pengetransportvirksomhed, der har en tilladelse i sin egen deltagende oprindelsesmedlemsstat, kunne udnytte sine pengetransportkøretøjer til grænseoverskridende pengetransporter til værtslandet efter en af de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, med forbehold af nationale regler om skydevåben, som gælder for de deltagende medlemsstater.

Spørgeskema til virksomheder, der har en tilladelse til grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter (virksomheder registreret i informationssystemet for det indre marked), om deres erfaringer og forslag

- 1) Hvorfor ansøgte I om en tilladelse til grænseoverskridende transport (f.eks. konkrete forretningsmuligheder i værtslandet, gunstige lovregler gældende i værtslandet, beliggenhed/logistik osv.)?
- 2) Har I let kunnet tilvejebringe de nødvendige oplysninger og dokumenter til den kompetente myndighed, der skulle udstede tilladelsen?
 - a) Udnytter I tilladelsen til grænseoverskridende transport? Hvor ofte?
 - b) Til hvilke medlemsstater i euroområdet transporterer I eurokontanter?
 - c) I tilfælde af at I endnu ikke har benyttet tilladelsen, hvad er da årsagen (f.eks. mangel på grænseoverskridende marked/efterspørgsel, regler om brug af våben i værtslandet, transportordninger, sprogkrav, mindsteløn, krav om dagtimer mv.)?
- 3) Når I har udført grænseoverskridende transport, er I da stødt på vanskeligheder med at overholde de regler, der gælder i nabolandet (f.eks. våbentilladelser, politiets regler osv.)?
- 4) Mener I, at fem år er en passende gyldighedsperiode for tilladelser til grænseoverskridende pengetransport? Hvis ikke, hvilken periode ville da være hensigtsmæssig?
- 5) Hvis I indgår i en koncern, der driver virksomhed i flere medlemsstater: mener I da, at det ville være lettere, at EU-tilladelser til grænseoverskridende transport blev udstedt på gruppebasis? Hvorfor?
- 6) Har I benyttet et intelligent system til neutralisering af pengesedler ("IBNS", f.eks. sværtning) under grænseoverskridende transport af eurokontanter? Ville I anvende det, selv om det ikke var obligatorisk (i hjem- eller værtslandet)?
- 7) Visse typer erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter er udelukket fra tilladelsen.

Eksempel 1: transport af eurokontanter til eller fra værtslandet, hvis transporten kun udgør en mindre del af afhentningerne eller afleveringerne i løbet af arbejdsdagen.

Eksempel 2: afhentning eller levering af eurokontanter i værtslandet, hvis mere end 20 % af de andre kontanter end eurosedler og -mønter transporteres parallelt under transporten.

I disse tilfælde er det kun værtslandets lovgivning, der finder anvendelse. Pengetransportvirksomheder vil skulle skaffe sig en national tilladelse fra dette land og skal følge de nationale regler i forbindelse hermed.

- a) Ville I gøre mere brug af jeres tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, hvis man ophævede reglen om, at størstedelen af afhentningerne eller afleveringerne af kontanter skal udføres i værtsmedlemsstaten?
- b) Ville I forvente at kunne gøre mere brug af jeres tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, hvis man ophævede begrænsningen 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?

c) Ville I forvente at gøre mere brug af jeres tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, hvis specifikationerne og funktionerne for jeres pengetransportkøretøj, som er godkendt i jeres hjemland, automatisk blev godkendt i værtslandet for den grænseoverskridende pengetransport?³

d) Mener I, at tilladelsen som gives i henhold til den nuværende forordning bør udvides til også at dække visse andre typer erhvervsmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter i euroområdet⁴? Hvilke aktiviteter? Hvorfor?

8) Hvis I for nylig har gennemført "grønne" foranstaltninger for at gøre jeres pengetransport mere miljøvenlig (dvs. miljøvenlige transportere med nulmissionskøretøjer, lettere køretøjer udstyret med IBNS-teknologi, optimeret emballeringssystem baseret på genanvendelige pengebånd): Har I oplevet, eller forventer I, at disse foranstaltninger forbedrer mulighederne for grænseoverskridende transport? Hvorfor?

9) Har I andre kommentarer?

³ Hvis jeres oprindelsesland f.eks. tillader transport af pengesedler i et ikke-pansret pengetransportkøretøj af sædvanlig udseende udstyret med IBNS, kan I udføre grænseoverskridende pengetransport til et andet værtsland ved hjælp af denne transportordning, uanset om denne transportordning finder anvendelse i det pågældende land. Dette berører dog ikke de nationale våbenregler, der gælder i de deltagende medlemsstater.

⁴ Den nuværende forordning omfatter følgende transport: erhvervsmæssig transport mellem kl. 06.00 og 22.00 enten mod vederlag på vegne af tredjemand eller udført i en pengetransportvirksomhed med et pengetransportkøretøj ad vej af europengesedler og/eller -mønter fra en deltagende medlemsstat med henblik på at levere eurosedler eller -mønter til, eller afhente dem fra et eller flere steder i en eller flere andre deltagende medlemsstater og i oprindelsesmedlemsstaten, idet dog op til 20 % af værdien af den samlede transporterede kontantbeholdning i samme pengetransportkøretøj kan være i andre valutaer end euro, såfremt hovedparten af afhentninger og/eller afleveringer af eurokontanter, som foretages af et pengetransportkøretøj inden for samme dag, udføres på værtsmedlemsstatens område eller, for så vidt angår transport fra punkt til punkt, såfremt transporten finder sted mellem to forskellige deltagende medlemsstater.

Spørgeskema tilsendt ESTA
om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011

- 1) Kender I omfanget af den erhvervmæssige grænseoverskridende transport af eurokontanter, der er omfattet af forordningen om pengetransporter, som udføres af jeres medlemmer til eller fra det land, hvor de er etableret (antal transporter, destinationer, transporterede værdier, type af pansring af køretøjer, antal pengetransportører om bord osv.)? Hvor meget er det sammenlignet med den lokale/nationale pengetransport, der udføres af jeres virksomheder? Hvordan vil I forklare forholdet mellem lokal/national og grænseoverskridende pengetransport?
- 2) Hvilke objektive omstændigheder (hvis der er nogen) berettiger efter jeres mening, at erhvervmæssig landevejstransport af eurokontanter er underlagt både en tilladelse til pengetransport i værtslandet og nationale regler i stedet for en europæisk tilladelse i henhold til forordningen om pengetransporter, hvis mindre end halvdelen af den samlede værdi, der transporteres på en arbejdsdag (hjemlandet og værtslandet tilsammen), transporteres i værtslandet?
- 3) Hvilke objektive omstændigheder (hvis der er nogen) berettiger efter jeres mening, at erhvervmæssig landevejstransport af eurokontanter i et værtsland er underlagt både en tilladelse til pengetransport i værtslandet og nationale regler i stedet for en europæisk tilladelse i henhold til forordningen om pengetransporter, hvis mere end 20 % af den samlede værdi af de penge, der transporteres i det samme pengetransportkøretøj, er andre kontanter end eurokontanter?
- 4) Indførelsen af oprindelsesmedlemsstatsprincippet for transportordninger kan potentielt bedre udnytte potentialet i grænseoverskridende pengetransporter⁵. Mener I, at hvis man anvendte et sådant princip, som fører til større fleksibilitet på udbudssiden, så ville antallet af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter og antallet af grænseoverskridende pengetransporter stige i praksis? Ville mere grænseoverskridende pengetransport skabe flere fordele på udbuds- og efterspørgselssiden i form af forretningsmuligheder og lavere omkostninger? Hvorfor?
- 5) Har I andre kommentarer vedrørende forordningen om pengetransporter?

⁵ I dette tilfælde ville en pengetransportvirksomhed, der har en tilladelse i sin egen deltagende oprindelsesmedlemsstat, kunne udnytte sine pengetransportkøretøjer til grænseoverskridende pengetransporter til værtslandet efter en af de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, med forbehold af nationale regler om skydevåben, som gælder for de deltagende medlemsstater.

Spørgeskema tilsendt EFS
om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011

1) Er kravene til pengetransportører i artikel 5, stk. 1, litra c), om mindstekrav til uddannelse i grænseoverskridende pengetransport passende? Angiv venligst flere bemærkninger, hvis det er relevant.

2) Har pengetransportører, der udfører grænseoverskridende transport i overensstemmelse med forordningen om pengetransporter, haft problemer med at få den relevante mindsteløn, herunder overtidsbetaling i værtsmedlemsstaten? Hvordan blev problemerne løst? Angiv venligst flere bemærkninger, hvis det er relevant.

3) Mener I, at fem år er en passende gyldighedsperiode (som det er i dag) for tilladelser til grænseoverskridende pengetransport? Hvis ikke, hvilken periode ville da være hensigtsmæssig?

4) Mener I, at tilladelser til grænseoverskridende pengetransport bør udstedes på gruppebasis (flere virksomheder i samme koncern, der får én tilladelse gældende for gruppen)? Hvorfor?

5) Mener I, at der er behov for fælles uddannelseskrav til at bære våben (se de generelle regler om våben i forordningens artikel 6) for at gøre grænseoverskridende pengetransport mere effektiv? Hvorfor?

6) Visse aspekter af erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter er udelukket fra tilladelsen til pengetransport, f.eks. grænseoverskridende transport, hvis kun en mindre del af afhentningerne eller afleveringerne sker i værtslandet (se artikel 1, litra b), i forordningen). Kun værtslandets lov ville finde anvendelse på denne type grænseoverskridende transport, og pengetransportvirksomhederne ville skulle skaffe sig en national tilladelse fra dette land.

a) Kan I sætte tal på mængden af erhvervsmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter, der ikke falder ind under forordningen om pengetransporter, som udføres af pengetransportvirksomheder?

b) Mener I, at tilladelser til pengetransport bør udvides til også at dække (visse typer) erhvervsmæssig grænseoverskridende pengetransport i euroområdet, som ikke falder ind under den nuværende forordning om pengetransporter?⁶ Hvilke? Hvorfor?

7) Ved I, hvor megen erhvervsmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter, der er omfattet af forordningen om pengetransporter, som udføres årligt til eller fra jeres land af pengetransportvirksomheder etableret i jeres land (antal virksomheder, der opererer i jeres

⁶ I henhold til forordningen er følgende type grænseoverskridende pengetransport omfattet: erhvervsmæssig transport mellem kl. 06.00 og 22.00 enten mod vederlag på vegne af tredjemand eller udført i en pengetransportvirksomhed med et pengetransportkøretøj ad vej af europengsedler og/eller -mønter fra en deltagende medlemsstat med henblik på at levere eurosedler eller -mønter til, eller afhente dem fra et eller flere steder i en eller flere andre deltagende medlemsstater og i oprindelsesmedlemsstaten, idet dog op til 20 % af værdien af den samlede transporterede kontantbeholdning i samme pengetransportkøretøj kan være i andre valutaer end euro, såfremt hovedparten af afhentninger og/eller afleveringer af eurokontanter, som foretages af et pengetransportkøretøj inden for samme dag, udføres på værtsmedlemsstatens område eller, for så vidt angår transporter fra punkt til punkt, såfremt transporten finder sted mellem to forskellige deltagende medlemsstater.

land, antal transporter, destinationer osv.)? Hvor meget er det sammenlignet med den lokale/nationale pengetransport?

8) Efter den seneste gennemgang blev medlemsstaterne opfordret til at anvende en bredere vifte af de transportordninger, der er foreskrevet i forordning (EU) nr. 1214/2011, på deres område for at styrke potentialet i grænseoverskridende pengetransporter i henhold til forordningen. Har I kendskab til sådanne ordninger, der anvendes af medlemsstaterne, og til deres effektivitet?

9) I den seneste revision blev det foreslået eventuelt at overveje at indføre oprindelsesmedlemsstatsprincippet for transportordninger for bedre at udnytte potentialet i grænseoverskridende pengetransporter⁷. Mener I, at hvis et sådant princip blev anvendt, så ville efterspørgslen efter tilladelser til grænseoverskridende pengetransport og antallet af grænseoverskridende pengetransporter stige i praksis?

10) Mener I, at godkendelsen eller certificeringen af IBNS-systemer bør strømlines yderligere, dvs. gennem en ensartet IBNS-certificering, der gælder for hele euroområdet?

11) Har I andre kommentarer?

⁷ I dette tilfælde ville en pengetransportvirksomhed, der har en tilladelse i sin egen deltagende oprindelsesmedlemsstat, kunne udnytte sine pengetransportkøretøjer til grænseoverskridende pengetransporter til værtslandet efter en af de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, med forbehold af nationale regler om skydevåben, som gælder for de deltagende medlemsstater.

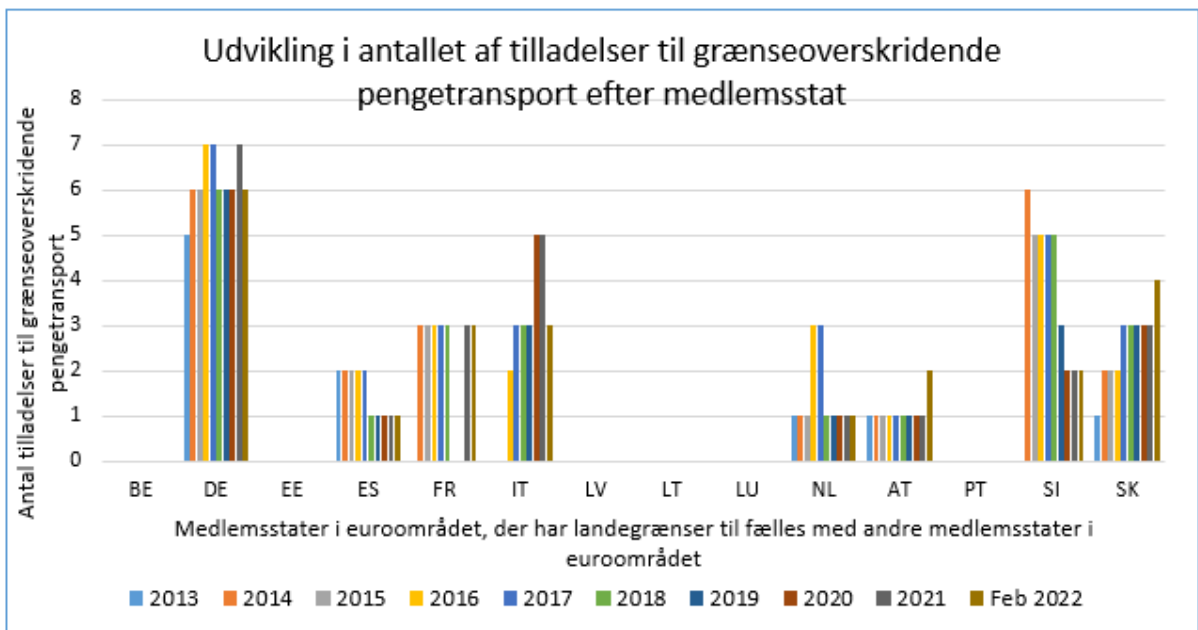
**Spørgeskema tilsendt EURICPA
om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011**

- 1) Har I oplevet betydelige hindringer i forbindelse med leveringen af IBNS til grænseoverskridende pengetransport (f.eks. på grund af nationale regler, særlige certificeringsprocedurer osv.)? Hvordan blev disse hindringer fjernet?
- 2) Mener I, at godkendelsen eller certificeringen af IBNS-systemer for grænseoverskridende pengetransport bør strømlines yderligere, dvs. gennem en ensartet IBNS-certificering, der gælder for hele euroområdet? Hvorfor? Hvad ville det betyde med hensyn til forretningsmuligheder og omkostninger?
- 3) Hvilken intelligent teknologi til neutralisering af pengesedler (blæk, lim, andet) forventer I vil dominere markedet de næste ti år? Hvorfor? Hvilken rolle vil den spille for grænseoverskridende pengetransport i fremtiden?
- 4) Har I andre kommentarer vedrørende forordningen om pengetransporter og IBNS' rolle?

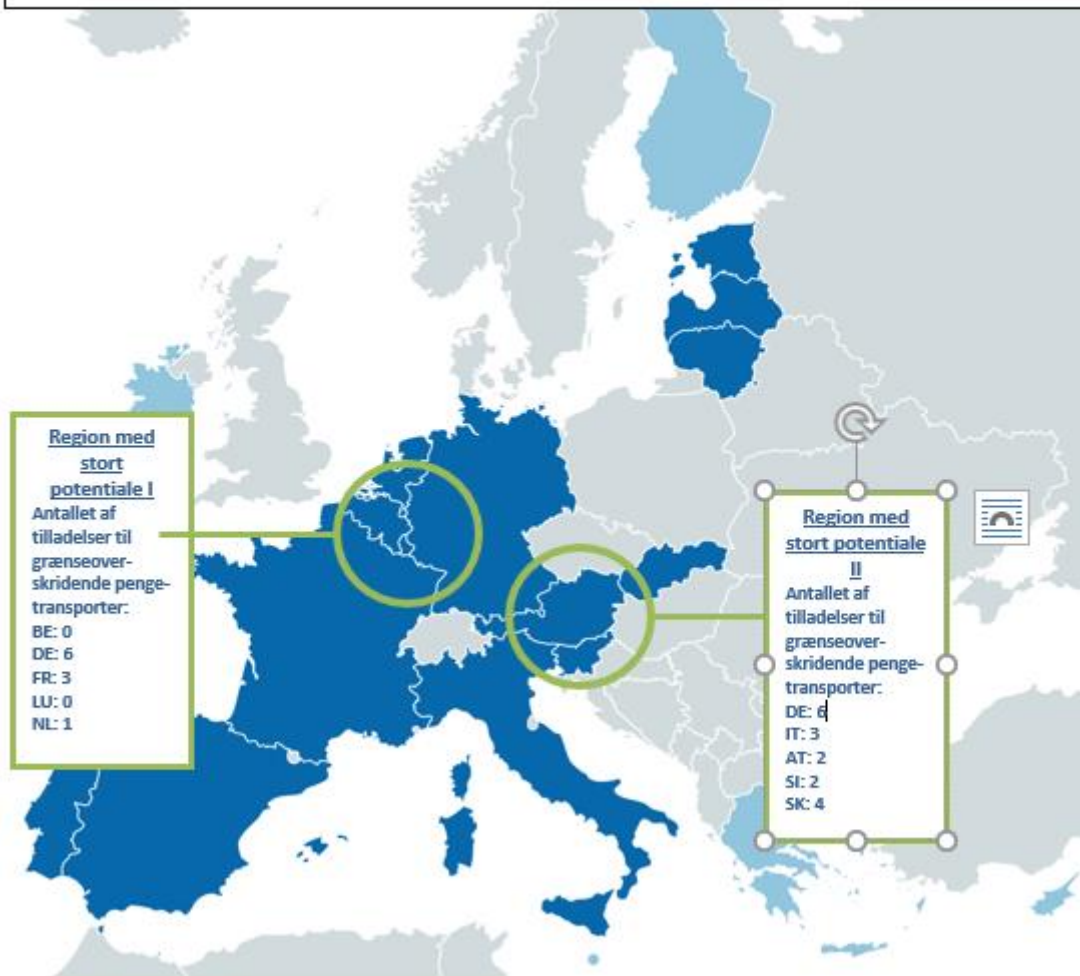
**Spørgeskema tilsendt Eurocommerce
om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011**

- 1.** Kan I kvantificere, hvor meget jeres medlemmer anmoder pengetransportvirksomheder fra et andet land i euroområdet end det, hvor jeres medlem opererer, om erhvervmæssig landevejstransport af eurokontanter (eksempel: En tysk pengetransportvirksomhed leverer eurokontanttjenester til et supermarked i Nederlandene. Supermarkedet er jeres medlem. Pengetransportvirksomheden opererer på tværs af grænserne i værtslandet, som er kundens hjemland)? Hvor meget er dette sammenlignet med transport af eurokontanter, som jeres medlemmer anmoder om fra lokale eller nationale pengetransportvirksomheder?
- 2.** Har jeres medlemmer oplevet store hindringer i forbindelse med at modtage sådanne transporttjenester på tværs af grænserne sammenlignet med den situation, hvor transporten blev udført af en pengetransportvirksomhed, der er etableret i kundens hjemland? Hvilke? Hvordan blev de løst?
- 3.** Hvorfor anmoder jeres medlemmer et pengetransportselskab, der er etableret i en nabomedlemsstat i euroområdet, i stedet for et pengetransportselskab, der er etableret i kundens land, om at transportere eurokontanter til eller fra medlemmets placering (f.eks. kortere afstande, bedre logistik, transportbetingelser, prisfordele, servicekvalitet osv.)?
- 4.** Hvad skulle der efter jeres medlemmers opfattelse ændres for at øge deres efterspørgsel efter grænseoverskridende i stedet for national transport af eurokontanter til eller fra medlemmernes placering?
- 5.** Er der andre bemærkninger, I ønsker at fremsætte om erhvervmæssig landevejstransport af eurokontanter fra et kundesynspunkt?

BILAG II



GRÆNSEOVERSKRIDENDE LANDEVEJSTRANSPORT AF EUROKONTANTER I EUROOMRÅDET



Februar 2022