EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 18.5.2009
KOM(2009) 214 slutlig

VITBOK

om

YRKESMÄSSIGA GRÄNSÖVERSKRIDANDE VÄGTRANSPORTER AV EUROKONTANTER MELLAN MEDLEMSSTATERNA I EUROOMRÅDET

1. INLEDNING

Euron infördes i fysisk form 2002, men beroende på stora skillnader mellan lagstiftningen i olika länder är det i praktiken mycket svårt att yrkesmässigt vägtransportera eurokontanter mellan de medlemsstater som har infört euron (nedan kallade deltagande medlemsstater), och följaktligen sker mycket få gränsöverskridande transporter på land. Skillnaderna i lagstiftning rör ett brett spektrum av frågor som innehav och bärande av vapen av säkerhetspersonal, utbildningskrav, tillåtna transportformer, bepansring och utrustning av säkerhetsfordon, användning av intelligenta system för neutralisering av sedlar (IBNS), antal personer i säkerhetsfordonen, information till polisen, tillståndsregler och tillhörande straffskalor. Gränsöverskridande transporter kan visserligen arrangeras med tillfälliga tillstånd från de medlemsstater som är målet för transporten, men även om man bortser från de administrativa förfaranden som är nödvändiga, måste sådana transporter ändå uppfylla kraven i minst två länders lagstiftning.

Värdetransportmarknaden är för närvarande därför organiserad efter nationella riktlinjer. Det ligger dock i tanken bakom den gemensamma valutan att eurosedlar och -mynt ska kunna cirkulera och transporteras så fritt som möjligt inom euroområdet. Att underlätta gränsöverskridande transporter av kontanter är också ett naturligt komplement till Europeiska centralbankens färdplan för ökad konvergens i de nationella centralbankernas kontantservice och inrättandet av ett enda område för eurokontanter för personer som yrkesmässigt hanterar kontanter. En viktig del av färdplanen är den så kallade fjärråtkomsten till nationella centralbankernas kontantservice, som innebär att en kreditinstitution i en deltagande medlemsstat kan använda kontantservicen hos en centralbank i en annan deltagande medlemsstat. Funktionen inrättades i juni 2007, men dess potential kan inte utnyttjas fullt ut förrän det är praktiskt möjligt att på ett enkelt sätt transportera kontanter över gränserna. Bankerna, den stora detaljhandeln och personer som yrkesmässigt hanterar kontanter måste kunna försörjas med och leverera kontanter så effektivt som möjligt, utan hinder av nationella gränser.

Med tanke på karaktären på det transporterade godset utsätts värdetransportbranschen samtidigt för allvarliga säkerhetshot där typen av risker och hur allvarliga de är skiftar kraftigt mellan medlemsstaterna. Det är därför mycket viktigt att se till att gränsöverskridande värdetransporter sker på ett sådant sätt att säkerheten kan garanteras både för anställda på värdetransportföretag och för allmänheten.

Inrättandet av gemensamma regler som möjliggör gränsöverskridande värdetransporter på väg mellan deltagande medlemsstater, samtidigt som hög säkerhet för de anställda på värdetransportföretag garanteras, skulle öppna möjligheter för effektivare värdetransporter i gränsregioner. Affärsbanker skulle därigenom kunna använda kontantservicen hos närmaste centralbanksfilial eller kontantcenter för värdetransportsektorn, oavsett om de ligger i samma medlemsstat som banken eller inte. Detaljhandeln, tillverkare av uttagsautomater, och personer som yrkesmässigt hanterar kontanter skulle på samma sätt kunna ta emot eller leverera kontanter från/till närmaste kontantcenter, oavsett på vilken sida av gränsen det ligger. Slutligen skulle värdetransportföretag som utför transporter i gränsregioner kunna planera transportvägarna och annan logistik på ett effektivare sätt. Ekonomin som helhet skulle dessutom vinna på effektivare pengatransporter.

Europeiska centralbanken, banksektorn och den stora detaljhandelssektorn har vid flera tillfällen efterlyst åtgärder för att undanröja hindren för yrkesmässiga gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter i Europa.

Kommissionen inledde mot den bakgrunden samråd i maj 2008 i syfte att utarbeta ett utkast till gemensamma regler för att underlätta gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter.

Detta initiativ återspeglar kommissionens inställning till en eventuell harmonisering av värdetransporter som nämns i artikel 38 b i Europaparlamentets och rådets direktiv av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

2. KOMMISSIONENS INITIATIV FÖR ATT UNDERLÄTTA GRÄNSÖVERSKRIDANDE TRANSPORTER AV EUROKONTANTER OCH INLEDANDE SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

Som ett första steg och för att dra nytta av expertis och synpunkter från samtliga berörda branschpartners inrättades under första halvåret 2008 en arbetsgrupp som bestod av europeiska organisationer för samtliga större intressenter och med kommissionen som ordförande[1]. Mellan juli och december 2008 höll arbetsgruppen tre heldagsmöten där man diskuterade relevanta frågor, exempelvis omfattningen av eventuella gemensamma regler, skillnader mellan lagstiftningen i olika deltagande länder och möjligheterna till harmoniserade gränsöverskridande regler på de områden som nämns i inledningen av avsnitt 1 ovan.

I fråga om åtgärder på det rättsliga området för att underlätta gränsöverskridande värdetransporter, diskuterades följande tre huvudalternativ:

- Fullständig harmonisering av regleringen av värdetransporter i de berörda medlemsstaterna.

- Ett system där godkännande i en medlemsstat skulle gälla i samtliga medlemsstater (”ömsesidigt erkännande”).

- En uppsättning gemensamma regler som skulle gälla i alla medlemsstater, utan att påverka tillämpningen av nationella regler när det gäller vissa aspekter, vilket tydligt förklaras i texten. Till skillnad från en fullständig harmonisering, skulle de gemensamma reglerna endast gälla gränsöverskridande transporter.

Eftersom det finns stora skillnader i reglerna och i risknivåerna i medlemsstaterna, ansågs det vara extremt svårt att enas om innehållet i en fullständig harmonisering av reglerna för värdetransporter eller om ett brett ömsesidigt erkännande av nationella regler. Det senare alternativet skulle dessutom kunna leda till att värdetransporter sker i enlighet med regler som ger, eller som anses ge, otillräckligt skydd för personalen och/eller allmänheten. I arbetsgruppen rådde därför ett starkt stöd för gemensamma regler som skulle gälla

---

[1] Följande organisationer var representerade: CEA (European insurance and reinsurance federation), CoESS (Confederation of European Security Services), EBF (European Banking Federation), the Eurosystem, EPC (European Payments Council), ESTA (European Security Transport Association), EURICPA (European Intelligent Cash Protection Association), EuroCommerce, Europol (European Police Office), MDWG (Mint Directors Working Group) and UNI-Europa (Union Network International – Europa).

gränsöverskridande transporter och som skulle finnas parallellt med nationella regler för värdetransporter inom landet.

Inom ramen för de gemensamma reglerna för gränsöverskridande vägtransporter av kontanter diskuterade arbetsgruppen följande huvudalternativ i fråga om omfattningen av eventuella sådana regler:

- Den geografiska omfattningen. Man kan tänka sig hela EU-27 eller en begränsning till euroområdet.

- Typ av varor som transporteras. Man skulle kunna utsträcka varorna till att omfatta andra valutor och andra typer av värdesaker förutom eurokontanter.

- Definitionen av gränsöverskridande transporter. De skulle kunna begränsas till enbart transporter mellan två platser eller även omfatta transporttjänster i hemlandet före den internationella delen av transporttjänsten och/eller transporttjänster i värdlandet efter den internationella delen av transporttjänsten (det sistnämnda kallas allmänt ”cabotage”).

I arbetsgruppen gick åsikterna i sär om samtliga dessa frågor.

De planerade gemensamma reglerna syftar huvudsakligen till att underlätta fri rörlighet för den gemensamma valutan inom euroområdet, vilket dock inte utesluter att andra medlemsstaters territorier kan ingå. Oavsett vilken geografisk omfattning som väljs, kan man överväga att ta med valutor från andra medlemsstater, från länder utanför EU samt andra slags värdeföremål (till exempel juveler, guld, konstverk eller värdehandlingar). Om man utvidgar omfattningen till att även gälla medlemsstater utanför euroområdet och andra varor kan det dock riskera att allvarligt försena eller till och med förhindra antagandet av gemensamma regler, eftersom man i diskussionerna flyttar fokus från huvudfrågorna.

Om begreppet gränsöverskridande tolkas snävt kan det betyda transport av kontanter från en säker plats i land A till en säker plats i B, utan mellanliggande stopp (”plats till plats”). Detta skulle innebära att enskilda kontantcentra och andra säkra platser kan betjänas över gränserna i enlighet med de gemensamma reglerna, däremot skulle inte bankkontor, uttagsautomater och detaljister omfattas, såtillvida de inte är utrustade med ett säkert område för lastning/lossning av fordonet. Det skulle bara vara möjligt med en leverans åt gången från en säker plats till en annan säker plats.

Transporter ”plats till plats” utgör dock bara en del av de pengatransporter som värdetransportföretagen regelbundet utför. En utvidgning skulle innebära att även transporter före och efter den gränsöverskridande delen av resan tas med. Därigenom skulle man kunna planera gränsöverskridande transporter på samma optimala sätt som transporter inom landet, genom att lasta/lossa vid flera olika platser längs vägen, till exempel vid bankkontor, uttagsmaskiner och hos detaljister. För att underlätta det fria flödet av eurokontanter över nationsgränserna föreslås därför att det, förutom de huvudsakliga gränsöverskridande transporterna, även blir möjligt att utföra transporter med flera stopp i hemlandet samt i värdlandet/värdländerna. I avsnitt 3.2 nedan förklaras att den sammanlagda transporttiden i hemlandet samt i värdlandet/värdländerna får vara högst en dag.

I enlighet med de gemensamma reglerna om gränsöverskridande transporter skulle värdetransporterna omfattas av olika rättssystem, framförallt när det gäller arbetsrätt, kollektivavtal eller andra lagar som rör sociala frågor eller säkerhetsfrågor. Detta skulle kunna

leda till betydande problem när man ska fastställa vilka lönevillkor och andra sociala villkor som ska gälla. Inte minst om ett säkerhetsfordon förflyttar sig mellan fler än två länder.

I det här sammanhanget är det mycket viktigt att klargöra hur direktiv 96/71 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster[2] ska tillämpas på gränsöverskridande pengatransporter.

Direktivet ska göra det möjligt att förena företagens grundläggande frihet att tillhandahålla tjänster över gränserna enligt artikel 49 i EG-fördraget med ett adekvat skydd för de arbetstagare som tillfälligt utstationeras för att utföra dessa tjänster. Det är alltså utformat så att det skapas balans mellan de ekonomiska friheter som fastställs i EG-fördraget och de anställdas rättigheter under deras utstationering. I direktivet anges därför dels de tvingande kraven av allmänt intresse på EU-nivå som måste gälla för utstationerade arbetstagare i värdlandet, dels en hård kärna av tydligt definierade arbets- och anställningsvillkor för ett minimiskydd av arbetstagarna som måste följas av tjänsteleverantören i värdlandet. Beroende på de särskilda omständigheterna för de gränsöverskridande transporterna, i enlighet med definitionerna i artikel 1.3, kan direktivet tillämpas på sådana gränsöverskridande transporter som omfattas av den här vitboken.

Med tanke på att utstationeringen i samband med gränsöverskridande pengatransporter kan vara kortvarig uppstår dock svårigheter vid tillämpning och efterlevnad av direktivet. Tillämpning av direktivet skulle kunna leda till att anställda i värdetransportsektorn tvingas mäta den tid de vistas i varje land för beräkning av tillämpliga minimisatser.

Tillämpningen av direktiv 96/71 på det här området måste undersökas noggrant tillsammans med medlemsstaterna, andra relevanta experter[3] och arbetsmarknadens parter innan man formellt kan anta gemensamma regler om gränsöverskridande pengatransporter. Det är framförallt viktigt att tillämpningen av gemenskapslagstiftningen eller nationell lagstiftning inte leder till att operatörerna drabbas av oproportionerlig eller onödig administration, vilket kan hämma de gränsöverskridande transporterna kraftigt. Klargörandet av dessa frågor kommer att vara en viktig del vid bedömningen av de olika alternativens påverkan.

Med ovanstående som underlag inleder kommissionen ett brett samråd om vissa planerade gemensamma regler, som bifogas den här vitboken. Kommissionen betonar att reglerna inte är slutgiltiga utan syftet är att underlätta relevanta kommentarer från samtliga berörda parter genom att man redan på det här stadiet lägger fram huvuddelarna i tänkbara gemensamma regler. Reglerna påverkar inte det förslag som kommissionen kan komma att lägga.

Berörda parter är välkomna att inkomma med kommentarer senast den 30 juni 2009 till den adress som anges i slutet av avsnitt 4.

3. HUVUDDELARNA I DE PLANERADE GEMENSAMMA REGLERNA

De planerade gemensamma reglerna skulle gälla *gränsöverskridande* transporter av *eurokontanter* mellan deltagande medlemsstater. Pengatransporter som enbart sker inom en medlemsstat påverkas alltså inte.

---

[2] EGT L 18, 21.1.1997, s. 1–6.

[3] Kommissionens beslut 2009/17/EG om inrättande av expertkommittén för utstationering av arbetstagare, (EUT L 8, 13.1.2009, s. 26-28).

För att fokusera på den grundläggande frågan, dvs. fri rörlighet för eurokontanter inom euroområdet, skulle de gemensamma reglerna inte omfatta medlemsstater utanför euroområdet och deras valutor. Man bör dock undersöka möjligheten att låta medlemsstater utanför euroområdet och deras valutor ingå genom en klausul om deltagande.

Slutligen bör transporter av eurosedlar och -mynt till stora värden mellan centralbanker i euroområdet inte omfattas av texten, under förutsättning att de får militär- eller poliseskort.

3.1. Rättslig grund

De planerade gemensamma reglerna är tänkta att baseras på artikel 123.4 i fördraget om inrättandet av europeiska gemenskapen, eftersom de verkar nödvändiga för att underlätta användningen av euron som gemensam valuta. På så vis underlättas antagandet genom kvalificerad majoritet av de deltagande medlemsstaterna, efter samråd med Europeiska centralbanken. Det rättsliga instrumentet bör vara en förordning.

3.2. Transporter på dagtid och under en dag

Med tanke på värdetransporternas särskilda karaktär och på svårigheterna att organisera säkra kontantleveranser som varar flera dagar, bör det säkerhetsfordon som passerar gränsen starta i och återkomma till ursprungsmedlemsstaten under samma dag och hela transporten bör ske dagtid (med dagtid avses 6.00–22.00). Transporter av kontanter nattetid får dock äga rum om det tillåts enligt nationella regler i de medlemsstater där transporten sker. Hämtning och/eller leverans av kontanter inom värdmedlemsstaten som ligger före den gränsöverskridande delen av resan eller i en värdmedlemsstat som ligger efter den gränsöverskridande delen av resan skulle vara möjligt, men säkerhetsfordonet bör återvända till sin ursprungliga medlemsstat under samma dag, eller inom 24 timmar om nattransporter är tillåtna.

3.3. Tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter

De nationella kontrollmyndigheterna ska kunna kontrollera att ett säkerhetsfordon uppfyller villkoren för pengatransporter i det aktuella landet. Ett företag som vill utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter måste därför ansöka om ett särskilt tillstånd från de behöriga myndigheterna i ursprungsmedlemsstaten. Tillståndet eller en vidimerad kopia av det ska alltid finnas i fordonet.

Den exakta utformningen av tillståndet, som bör ha begränsad giltighetstid (tre år har föreslagits), bör fastställas. För att få tillståndet bör det ansökande företaget uppfylla de planerade gemensamma reglerna, annan tillämplig gemenskapslagstiftning eller, där det uttryckligen krävs, nationell lagstiftning om värdetransporter. Sådan hänvisning till (eventuell) nationell lagstiftning kan bli tänkbar i följande två fall: i) förhandsanmälan till nationella polismyndigheter, ii) rutiner för att hantera kontanter utanför säkerhetsfordonet. Det första fallet rör hur den nationella polisen är organiserad och dess behörighet där det inte finnas några starkare skäl för att harmonisera tillvägagångssätten. Det andra fallet rör tillfällen då värdetransportpersonal kan komma i närmare kontakt med allmänheten och då utsätta den för faror kopplade till värdetransporter. Därför är det lämpligt att nationella regler följs.

Företaget bör dock i första hand vara godkänt att utföra värdetransporter av sin ursprungsmedlemsstat. Om det inte finns något särskilt tillståndsförfarande för värdetransportföretag i medlemsstaten, bör företaget kunna visa att det har utfört regelbundna pengatransporter under en viss tidsperiod (förslagsvis 12 månader) utan att överträda nationell

lagstiftning. Regeln är avsedd att garantera att värdetransportföretag som utför gränsöverskridande transporter har tillräcklig tidigare erfarenhet för att på ett säkert sätt kunna utföra pengatransporter även på andra medlemsstaters territorier.

För att medlemsstaterna ska förfoga över tillräcklig information om företag som är etablerade i andra medlemsstater och som vill utföra gränsöverskridande transporter på deras områden, bör medlemsstaterna utbyta information om utfärdade tillstånd för gränsöverskridande transporter och om beslut om att ogiltigförklara eller dra tillbaka ett tillstånd. De bör dessutom informera varandra i förväg om vilka företag som har för avsikt att utföra transporter på en annan medlemsstats territorium.

3.4. Tillåtna typer av pengatransporter

De tillåtna värdetransporttyperna och villkoren för dem (regler för bepansring av fordon, användning av IBNS, rätt att bära vapen, antal anställda i fordonen) skiljer sig kraftigt åt mellan medlemsstaterna. Skillnaderna är störst i fråga om innehav av och rätt att bära vapen. Vissa medlemsstater förbjuder säkerhetspersonal i värdetransporter att bära vapen, medan det är obligatoriskt i vissa andra, och i somliga är det tillåtet, men inget krav. Med tanke på skillnaderna, verkar det inte realistiskt att föreslå en typ av transport som skulle passa alla. Framförallt bör man inte ifrågasätta de nationella reglerna om värdetransportpersonalen ska/inte får/måste bära vapen.

Med erfarenheterna från medlemsstaterna som underlag föreslås fyra tillåtna transporttyper, som samtliga ska erbjuda god säkerhet för personalen och allmänheten. Det finns tre alternativ för sedlar (eller sedlar i kombination med mynt) medan den sista transporttypen rör transport av enbart mynt. Marknadsaktörerna bör fritt kunna välja transporttyp för sedlar. Det föreslås dock att medlemsstater, efter att ha meddelat kommissionen, får bestämma att ett icke-bepansrat fordon, eller med enbart bepansrad hytt, och som är utrustat med IBNS (alternativ a) nedan) inte får användas inom medlemsstaten. Detta gäller dock under förutsättning att jämförbara transportsätt för inhemska värdetransporter inte är tillåtna i medlemsstaten. Det bör finnas minst tre säkerhetsanställda i fordonet om inte pengarna skyddas av IBNS från plats till plats eller om enbart mynt transporteras. Eftersom pengarna i det första fallet skyddas genom IBNS-teknik och, i det andra fallet, mynt inte är lika attraktiva att stjäla, bör det bara krävas två säkerhetspersonal för alternativen a), c) och d) nedan.

a) Sedeltransport i ett icke-bepansrat fordon eller fordon med bepansrad hytt som är utrustat med IBNS från plats till plats

Enligt det här alternativet ska fordonet antingen vara omärkt (dvs. inte vara försett med någon information som visar att det tillhör ett värdetransportföretag eller används för pengatransporter) eller så ska hytten vara bepansrad och fordonet vara försett med information som tydligt visar att det är utrustat med IBNS från plats till plats. IBNS bör uppfylla de kommande kraven, bland annat i fråga om att fordonet ska vara godkänt i minst en deltagande medlemsstat.

b) Sedeltransport i ett bepansrat fordon som inte är utrustat med IBNS

Enligt det här alternativet ska fordonet vara helbepansrat för att kunna motstå vapeneld. Värdetransportpersonalen bör bära skottsäkra västar och uppfylla reglerna i de medlemsstater där transporten sker i fråga om de ska/inte får/måste bära vapen och maximalt tillåten kaliber.

I fråga om innehav och bärande av vapen läggs följande två alternativ fram för diskussion: i) Framtagandet av en särskild ”Europeisk vapenlicens för värdetransportpersonal”. Licensen ska utfärdas av den medlemsstat som beviljade tillståndet för gränsöverskridande transporter och ska bara kunna utfärdas till värdetransportpersonal som redan har en nationell vapenlicens och som är anställd i ett företag som innehar tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter, eller ii) värdetransportpersonal måste ansöka om vapenlicens hos myndigheterna i den berörda medlemsstaten (under förutsättning att den tillåter att sådan personal bär vapen).

Dessutom, och för att följa nationell lagstiftning, måste man utarbeta rutiner för situationer där säkerhetsfordon förflyttar sig från en medlemsstat där vapen är obligatoriska till en medlemsstat där de är förbjudna. I ett sådant fall bör vapnen förvaras i ett låst säkerhetsskåp i fordonet innan fordonet kör in i den medlemsstat där vapenförbud råder. Vapnen ska därefter vara oåtkomliga för värdetransportpersonalen tills fordonet kör in i en medlemsstat som tillåter att personalen är beväpnad. När säkerhetsskåpet låsts ska det bara kunna fjärröppnas från fordonets kontrollcentral.

c) Sedeltransport i ett helbepansrat fordon som är utrustat med IBNS

I det här alternativet kombineras skyddsåtgärderna enligt alternativ a) och b), dvs. IBNS från plats till plats plus ett helbepansrat fordon. Samma regler som under alternativ b) ska gälla, men fordonet ska också vara utrustat med IBNS i enlighet med alternativ a) och vara tydligt märkt att så är fallet.

d) Mynttransporter

Detta är den enda transporttyp som ska gälla gränsöverskridande mynttransporter. Mynt är relativt tunga i förhållandet till sitt värde och följaktligen mer ohanterliga och inte lika attraktiva att stjäla. Det har i princip inte heller förekommit några attacker på mynttransporter i gemenskapen. Fordonet bör därför vara tydligt märkt att det enbart innehåller mynt. För att skydda värdetransportpersonalen ska fordonshytten vara bepansrad. Man bör också diskutera om personalen ska vara beväpnad eller inte.

3.5. Straff

Det är mycket viktigt att se till att bestämmelserna följs och det behövs därför välavvägda och proportionerliga straff vid överträdelser.

Vid överträdelse av villkoren i tillståndet för gränsöverskridande värdetransporter ska den tillståndsgivande myndigheten därför kunna skicka en varning, tillfälligt ogiltigförklara tillståndet eller dra tillbaka det helt och hållet. För att erbjuda värdmedlemsstaten extra säkerhet, föreslås vidare att den medlemsstat som genomkorsas av transporten eller där tjänsten utförs ska ha rätt att tillfälligt ogiltigförklara tillståndet om det skett en grov regelöverträdelse, dvs. av minimiantalet säkerhetspersonal eller av vapenreglerna, i avvaktan på ett beslut från tillståndsmyndigheten i ursprungsmedlemsstaten. Slutligen ska medlemsstaterna informera varandra om eventuella överträdelser och straffen kopplade till dem.

3.6. Övriga bestämmelser

För att hantera allvarliga säkerhetshot krävs en specialklausul om säkerhetsåtgärder i nödsituationer. Det kan exempelvis handla om våldsamma attacker som gör det nödvändigt att införa tillfällig poliseskort av värdetransporter i en medlemsstat. För att utländska och

inhemska transportföretag ska behandlas lika ska säkerhetsåtgärderna omfatta alla värdetransporter i den berörda medlemsstaten. Åtgärderna bör dessutom vara tidsbegränsade och kommissionen ska underrättas om dem och ska formellt förhandsgodkänna eventuella förlängningar av dem.

Vidare bör det finnas ett antal minimikrav för säkerhetspersonalen. Det kan röra sig om att personalen ska vara ostraffad, vid god fysisk och psykisk hälsa, ha rätt utbildning och språkkunskaper.

De gemensamma reglerna ska inte påverka tillämpningen av befintlig EU-lagstiftning, framförallt inte på det sociala området eller transportområdet.

Slutligen ska tillämpningen av de gemensamma reglerna kontrolleras två år efter deras ikraftträdande och därefter med jämna mellanrum.

4. NÄSTA STEG

De bifogade planerade reglerna kommer att diskuteras med medlemsstaterna i en tillfällig expertgrupp som inrättats för det syftet. Resultaten från diskussionerna tillsammans med synpunkter från intressenter och andra berörda parter kommer att infogas i konsekvensbedömningen av de planerade gemensamma reglerna, till exempel bedömningen av de olika alternativ som diskuteras i avsnitt 2 ovan, som kommissionen kommer att göra innan ett formellt förslag antas.

Kommissionen välkomnar synpunkter på denna vitbok. Kommentarerna ska inkommit senast den 30 juni 2009 per e-post till:
ECFIN-E3@ec.europa.eu
eller per brev till:
European Commission
Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Unit E.3

Economic aspects of regulatory policy, Sector euro cash and legal issues
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Bilaga: Planerade gemensamma regler för gränsöverskridande vägtransporter av euro mellan medlemsstater i euroområdet

BILAGA

Planerade gemensamma regler för gränsöverskridande vägtransporter av euro mellan medlemsstater i euroområdet

Ordet [förordning] används för interna referenser i texten nedan, eftersom det rättsliga instrumentet bör vara en förordning vid eventuella framtida gemensamma regler.

AVSNITT 1. GEMENSAMMA REGLER FÖR ALLA GRÄNSÖVERSKRIDANDE VÄGTRANSPORTER AV EUROKONTANTER

A. Tillämpningsområde

Gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter enligt bestämmelserna i denna [förordning] ska utföras under dagtid, och säkerhetsfordonet ska avresa från och återvända till ursprungslandet under samma dag.

Plats-till-plats-transporter kan dock utföras inom en tidsperiod på 24 timmar, under förutsättning att transporter av kontanter nattetid redan är tillåtna enligt nationella regler i ursprungsmedlemsstaten, i de medlemsstater som passeras och i den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls.

Transporter av eurosedlar och -mynt till ett värde som överstiger 15 miljoner euro och som i) utförs mellan centralbanker i deltagande medlemsstater och ii) eskorteras av militär och/eller polis ska undantas från denna [förordnings] tillämpningsområde.

B. Tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter

a) Ett företag som vill utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter måste ansöka om ett tillstånd från de behöriga myndigheterna i ursprungsmedlemsstaten.

b) Tillståndet för gränsöverskridande värdetransporter ska beviljas för en period om [tre] år av de behöriga nationella myndigheterna till företag på deras territorier, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- Det ansökande företaget måste vara godkänt att utföra värdetransporter av den medlemsstat som mottar ansökan om ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter. Om medlemsstaten inte har något särskilt tillståndsförfarande för värdetransportföretag utöver de allmänna reglerna för säkerhets- eller transportsektorn, måste företaget kunna visa att det har utfört regelbundna pengatransporter under minst [tolv] månader före ansökan utan att ha överträtt den nationella lagstiftningen för sådan verksamhet. Dess ledning och styrelseledamöter får inte heller vara tidigare straffade för sådana överträdelser.

- Det ansökande företaget, de anställda, de fordon som används och de säkerhetsförfaranden som införs för gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter måste uppfylla bestämmelserna i denna [förordning] och annan tillämplig EU-lagstiftning eller, där detta uttryckligen krävs i denna [förordning], i den nationella lagstiftningen om pengatransporter.

c) Tillståndet för gränsöverskridande värdetransporter ska utarbetas i enlighet med modellen [ännu inte utarbetad]. Fordon som används för yrkesmässiga gränsöverskridande

vägtransporter av eurokontanter måste alltid medföra tillståndet eller en vidimerad kopia av det som kan visas för kontrollmyndigheterna.

d) Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att bestämmelserna i [förordningen] efterlevs, till exempel genom slumpmässiga kontroller utan förvarning. Dessa kontroller ska äga rum minst en gång om året.

C. Värdetransportpersonalen

a) Värdetransportpersonalen ska uppfylla följande krav:

i) De får inte vara tidigare straffade för relevanta överträdelser.

ii) De ska inneha ett medicinskt intyg på att deras fysiska och mentala hälsa är lämplig för arbetet i fråga.

iii) De ska med framgång ha fullgjort minst [200 timmars] särskild inledande utbildning, exklusive utbildning i vapenbruk.

Den särskilda inledande utbildning som avses i punkt iii) ska omfatta minst [förfaranden vid gränsöverskridande värdetransporter, relevant lagstiftning om värdetransporter, förhållningsregler vid attack, användning av värdetransportutrustning och regler om arbete i grupp]. Regelbunden utbildning inom dessa områden ska också krävas.

b) Minst en av personerna i fordonets säkerhetspersonal ska kunna uppvisa språkkunskaper, minst på nivå A2, i ett officiellt språk som används i den eller de medlemsstater som passeras och den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls.

c) Om ingen av personerna i säkerhetspersonalen talar något av de officiella språk som används i den eller de medlemsstater som passeras eller i den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls, ska fordonet via företagets kontrollcentral ha kontinuerlig radiokontakt med någon som kan uppvisa språkkunskaper på minst B1-nivå i det berörda språket så att en effektiv kommunikation med de nationella myndigheterna alltid är möjlig.

D. Fordonets utrustning

a) Samtliga fordon som används ska vara utrustade med GPS-system. Värdetransportföretagets kontrollcentral ska alltid exakt kunna lokalisera sina fordon.

b) Fordonen ska vara försedda med lämplig kommunikationsutrustning så att kontakt när som helst kan upprättas med kontrollcentralen för det företag som ansvarar för fordonen och med behöriga nationella myndigheter. Larmnummer för att kontakta polismyndigheterna i de medlemsstater som passeras eller i de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls ska vara tillgängliga i fordonet.

c) När fordonen är utrustade med intelligenta system för neutralisering av sedlar (IBNS) ska dessa uppfylla kraven i bilaga […].

E. Förhandsanmälan till nationella polismyndigheter

Dessa regler påverkar inte tillämpningen av nationella regler som kräver att polisen informeras om alla pengatransporter i förväg.

F. Rutiner för att hantera kontanter utanför säkerhetsfordonet i den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls

Dessa regler påverkar inte tillämpningen av nationella regler om hantering av kontanter utanför säkerhetsfordonet i den berörda medlemsstaten.

G. Ömsesidig information

a) Medlemsstaterna ska lämna in reglerna som nämns under E och F till kommissionen och ska snarast informera om eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska se till att reglerna på lämpligt sätt offentliggörs på alla officiella språk i de deltagande medlemsstaterna, så att samtliga aktörer vid gränsöverskridande värdetransporter snabbt informeras om dem.

b) Medlemsstaterna ska föra register över alla företag som de har beviljat tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter och ska informera varandra om dess innehåll. De ska uppdatera registret med eventuella ändringar, inklusive eventuella beslut om att ogiltigförklara eller dra tillbaka ett tillstånd enligt artikel […] och ska snarast informera varandra om uppdateringen.

c) Ett företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter ska i god tid informera den beviljande myndigheten om namnen på den eller de medlemsstater där det kommer att utföra värdetransporter. Ursprungsmedlemsstaten ska därefter omedelbart meddela den eller de berörda medlemsstaterna om att de gränsöverskridande transporterna kommer att inledas.

AVSNITT 2. SPECIFIKA PLANERADE REGLER FÖR DE FYRA GODKÄNDA TRANSPORTTYPERNA

A. Sedeltransport i icke-bepansrat fordon eller fordon med bepansrad hytt som är utrustat med IBNS

Företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter får dagtid utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurosedlar i ett fordon utrustat med IBNS, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Fordonet måste antingen vara omärkt eller så ska hytten vara bepansrad och fordonet vara försett med information, på det eller de officiella språken i den eller de medlemsstater som passeras och den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls, som tydligt visar att det är utrustat med IBNS.

b) Det intelligenta systemet för neutralisering av sedlar måste följa [bilaga …] och ha godkänts i minst en deltagande medlemsstat.

c) Det måste finnas minst två säkerhetsanställda per fordon och de måste vara obeväpnade. De får inte bära uniform om fordonet är omärkt.

d) En medlemsstat kan besluta att denna [artikel] inte gäller för gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter som utförs på dess territorium, under förutsättning att jämförbara transportsätt för inhemska värdetransporter inte är tillåtna. Den berörda medlemsstaten ska meddela kommissionen sitt beslut om att inte tillämpa denna [artikel] för att säkerställa att ett meddelande om detta offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. Ett sådant meddelande träder i kraft en månad efter offentliggörandet.

B. Sedeltransport i ett bepansrat fordon som inte är utrustat med IBNS

Företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter får dagtid utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurosedlar i ett bepansrat fordon som inte är utrustat med IBNS, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Värdetransportpersonalen måste följa de befintliga bestämmelserna i den eller de medlemsstater som passeras och i den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls i fråga om bärande av vapen och maximalt tillåten kaliber. Vid inresa i en medlemsstat som inte tillåter värdetransportpersonal att bära vapen måste värdetransportpersonalens eventuella vapen placeras i ett låst säkerhetsskåp ombord som uppfyller den europeiska standarden [EN 1143-1]. Dessa vapen måste förbli oåtkomliga för säkerhetspersonalen under hela resan över den medlemsstatens territorium. De kan därefter tas ut ur säkerhetsskåpet vid inresa i en medlemsstat som tillåter att personalen bär vapen. Säkerhetsskåpet ska endast kunna fjärröppnas från fordonets kontrollcentral, och kontrollcentralen måste först fastställa fordonets exakta geografiska läge.

b) Beväpnad säkerhetspersonal måste uppfylla följande villkor:

[Alternativ 1: Inneha en ”europeisk vapenlicens för värdetransportpersonal”. Licensen ska beviljas genom att företaget förses med dokument som följer modellen som finns i bilaga […]. Licensen ska efter förfrågan beviljas till värdetransportpersonal som innehar en vapenlicens som utfärdats enligt tillämplig nationell lagstiftning och är anställd av ett företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter, och måste utfärdas av den medlemsstat som beviljade detta tillstånd.

Värdetransportpersonalen måste kunna uppvisa den europeiska vapenlicensen för polismyndigheterna om en kontroll görs i samband med gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter. Beväpnad värdetransportpersonal måste ha genomgått minst [30] timmars utbildning i vapenbruk och måste därefter genomgå sådan utbildning minst [en gång om året].**]**

[Alternativ 2: Ansöka om en vapenlicens från de nationella myndigheterna i den eller de medlemsstater som passeras och/eller den medlemsstat där tjänsten tillhandahålls, om dessa medlemsstater tillåter att värdetransportpersonal är beväpnad.**]**

c) Det måste finnas minst tre säkerhetsanställda per fordon. De måste bära skottsäkra västar som minst står emot projektiler av typen 44 Magnum och vara av skyddsklass [NIJ IIIA] eller motsvarande.

d) De delar av fordonet där värdetransportpersonalen vistas måste åtminstone vara bepansrade för att stå emot vapeneld från vapen av typen Kalasjnikov/AK47 och uppfylla standarden [EN 1522, klass FB4+] eller motsvarande.

C. Sedeltransport i ett helbepansrat fordon som är utrustat med IBNS

Företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter får dagtid utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurosedlar i ett bepansrat fordon som är utrustat med IBNS enligt bestämmelserna i avsnitt 2, punkterna B och A b. Fordonet ska dessutom vara försett med information, på det eller de officiella språken i den eller de medlemsstater som passeras och den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls, som tydligt visar att det är utrustat med IBNS.

Det måste finnas minst två säkerhetsanställda per fordon.

D. Mynttransporter

Företag som innehar ett tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter får dagtid utföra gränsöverskridande vägtransporter av euromynt i ett fordon som enbart innehåller mynt, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Fordonets hytt måste vara bepansrad och fordonet måste vara försett med information, på det eller de officiella språken i den eller de medlemsstater som passeras och den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls, som tydligt visar att det enbart innehåller mynt.

b) Det måste finnas minst två säkerhetsanställda per fordon (och de måste vara obeväpnade).

Transporter som innehåller både mynt och sedlar ska omfattas av artikel 8, 9 eller 10 beroende på vilken typ av fordon som används.

AVSNITT 3. ÖVRIGT

A. Definitioner

a) *gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter*: yrkesmässig fordonstransport av sedlar och/eller mynt från en deltagande medlemsstat som har beviljat ett tillstånd för gränsöverskridande transporter, enligt definitionen i den här [förordningen], för att leverera eurosedlar och/eller -mynt till, eller hämta dem från, en eller flera kunder i en eller flera andra deltagande medlemsstater, liksom i ursprungsmedlemsstaten.

b) *intelligent system för neutralisering av sedlar (IBNS)*: sedelboxar för plats-till-plats-transport (dvs. kontinuerligt skydd av sedlar genom ett skyddsinfärgningssystem vid transport mellan två säkra områden) utrustade med en mekanism som permanent neutraliserar sedlarna vid ett obehörigt försök att öppna boxen.

c) *ursprungsmedlemsstat*: den medlemsstat på vars territorium värdetransportföretaget är etablerat och som utgör avrese- och återkomstpunkt för resan med fordonet som transporterar kontanter. Värdetransportföretaget anses vara etablerat om det faktisk utövar en ekonomisk verksamhet enligt artikel 43 i fördraget under en obegränsad tid och genom en stabil infrastruktur varifrån näringsverksamhet för att tillhandahålla tjänster faktiskt bedrivs.

d) *tillstånd för gränsöverskridande värdetransporter*: ett tillstånd som har de fysiska egenskaper som anges i bilaga […] till den här [förordningen] och som tillåter innehavaren att utföra gränsöverskridande vägtransporter av eurokontanter mellan deltagande medlemsstater enligt bestämmelserna i denna [förordning].

e) *omärkt fordon*: ett fordon med normalt utseende som inte är försett med någon information som visar att det tillhör ett värdetransportföretag eller används för pengatransporter.

f) *värdetransportpersonal*: de anställda som anvisats att köra ett fordon som innehåller kontanter eller att skydda dess innehåll.

g) *medlemsstat som passeras*: en eller flera andra medlemsstater än företagets ursprungsmedlemsstat som måste passeras av värdetransportfordonet för att komma till den eller de medlemsstater där tjänsten tillhandahålls.

h) *språkkunskaper på nivå A2 och B1*: de nivåer som fastställts i Europarådets gemensamma europeiska referensram för språk.

i) *transport dagtid*: transport som utförs [6.00]–[22.00].

j) *plats-till-plats-transport*: en transport från en säker plats till en annan, utan några mellanliggande stopp.

k) *officiellt språk*: det eller de officiella gemenskapsspråk som används av de lokala myndigheterna och befolkningen i de områden där värdetransporten sker.

B. Påföljder

Om de behöriga nationella myndigheterna finner att det har skett en överträdelse av något av de villkor enligt vilka tillståndet för gränsöverskridande värdetransporter beviljades, ska den beviljande myndigheten besluta om man ska skicka en varning till det berörda företaget, tillfälligt ogiltigförklara tillståndet för en period av [två veckor till två månader] eller dra tillbaka det helt och hållet, beroende på överträdelsens art och allvar. Den beviljande myndigheten kan också förbjuda det berörda företaget att ansöka om ett förnyat tillstånd under en period på högst [fem år].

Den medlemsstat som passeras eller där tjänsten tillhandahålls ska meddela en eventuell överträdelse av denna [förordning] till de behöriga nationella myndigheterna i ursprungsmedlemsstaten. Den medlemsstat som passeras eller där tjänsten tillhandahålls kan tillfälligt ogiltigförklara företagets rätt att utföra vägtransporter av eurokontanter på dess territorium under högst [en månad] om bestämmelserna i denna [förordning] om minimiantalet säkerhetspersonal per fordon eller om vapen inte har följts, i avvaktan på ett beslut från tillståndsmyndigheten i ursprungsmedlemsstaten.

C. Översyn

Kommissionen ska rapportera till rådet om genomförandet av denna [förordning] senast [två år efter dess ikraftträdande] och därefter var femte år.

D. Säkerhetsåtgärder i nödsituationer

a) Genom undantag från standardregeln kan en medlemsstat besluta att införa tillfälliga säkerhetsåtgärder utöver dem som avses i dessa regler i händelse av ett allvarligt problem som har stor inverkan på värdetransporternas säkerhet. Dessa tillfälliga åtgärder ska gälla alla värdetransporter, ska gälla i högst fyra veckor och ska snarast meddelas till kommissionen. Kommissionen ska se till att informationen offentliggörs omgående.

b) För en förlängning av de tillfälliga åtgärder som avses i punkt a till en period längre än fyra veckor krävs ett förhandsgodkännande från kommissionen.

E. Annan gemenskapslagstiftning

Denna [förordning] ska inte påverka tillämpningen av befintlig gemenskapslagstiftning, särskilt inom områdena arbetsvillkor, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och transporter.

F. Intelligent system för neutralisering av sedlar (IBNS)

Så länge det inte finns någon specifik europeisk standard måste IBNS godkännas i en deltagande medlemsstat. Det måste dessutom uppfylla följande minimivillkor:

- IBNS måste vara utrustat med en anordning som konstant kan övervaka efterlevnaden av förprogrammerade anvisningar och upptäcka onormala händelser. Värdetransportpersonalen får inte kunna öppna IBNS utanför de förprogrammerade perioderna och/eller platserna.

- Vid ett obehörigt försök att öppna boxen måste IBNS permanent kunna neutralisera (dvs. göra olämplig för kontanttransaktioner) minst 20 % av ytan på båda sidor av 100 % av sedlarna med ett outplånligt ogenomskinligt bläck eller på annat sätt. Om bläck används får det inte märkbart försämras över tiden eller vid exponering för värme eller ljus.

G. Europarådets gemensamma europeiska referensram

Nivå B1: Kan förstå huvudinnehållet i tydligt standardtal om välkända företeelser som man regelbundet stöter på i arbete, i skola, på fritiden, osv. Kan fungera i de flesta situationer som kan uppstå vid resor i länder eller områden där språket talas. Kan skriva enkel, sammanhängande text om välkända ämnen eller ämnen av personligt intresse. Kan beskriva upplevelser och intryck, drömmar, förhoppningar, ambitioner och kort redogöra för orsaker och förklaringar till åsikter och framtidsplaner.

Nivå A2: Kan förstå fraser och mycket vanliga ord som gäller personliga förhållanden (t.ex. personlig information och information om familj, närmiljö och vardagliga sysselsättningar samt anställning). Kan delta i samtal och rutinuppgifter som kräver ett enkelt och direkt utbyte av information om välkända ämnen och sysselsättningar. Kan enkelt beskriva delar av sin bakgrund, närmiljö och sysselsättningar inom mycket närliggande områden.