

**SK**

**SK**

**SK**



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 14.7.2010  
KOM(2010)377 v konečnom znení

2010/0204 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. .../...**

**o profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny**

SEK(2010)877  
SEK(2010)878

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

Eurobankovky a euromince boli zavedené v roku 2002 a sú naozaj celoeurópskym platobným prostriedkom, ktorý umožňuje európskym občanom uhradiť svoje záväzky v eurách v rámci celej eurozóny, ktorá má v súčasnosti 16 členských štátov. V dôsledku toho sa značne zvýšila potreba cezhraničnej prepravy hotovosti cestnou dopravou. V rámci eurozóny by mali mať banky, veľké maloobchodné reťazce a ostatné subjekty narábajúce pri svojej práci s hotovosťou možnosť uzavrieť zmluvu so spoločnosťou prepravy peňažnej hotovosti („cash-in-transit“, ďalej len „CIT“), ktorá ponúka najlepšiu cenu a/alebo služby, aj keď sa nachádza na opačnej strane hranice v inom členskom štáte. To im umožní využívať najefektívnejšie (a najkratšie) okružné cesty na vyzdvihnutie hotovosti a jej dodanie a hotovostné služby najbližšej pobočky národnej centrálnej banky (NCB) alebo hotovostného centra CIT. Navyše si veľké množstvo členských štátov eurozóny zabezpečilo alebo možno bude chcieť zabezpečiť výrobu bankoviek a mincí v zahraničí. Samotný princíp jednotnej meny znamená, že by sa mal zaistiť taký voľný obeh a preprava eurobankoviek a euromincí, ako je to možné medzi členskými štátmi, ktoré prijali euro.

Vzhľadom na nezlučiteľnosť vnútroštátnych právnych predpisov je však v mnohých prípadoch veľmi ťažké prepraviť eurovú hotovosť profesionálnou cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny, a preto sa uskutočňuje len veľmi málo cezhraničnej pozemnej prepravy. Regulačné rozdiely sa týkajú širokej škály otázok, ako je držba a nosenie strelných zbraní zamestnancami prepravy peňažnej hotovosti (CIT), povolených spôsobov prepravy, obrnenia a vybavenia vozidiel CIT, počtu zamestnancov vo vozidlách atď. Existujúce regulačné prekážky navyše spôsobujú fragmentáciu jednotného trhu v tomto sektore.

Tieto prekážky profesionálnej prepravy eurovej hotovosti majú vplyv na efektivitu hotovostného cyklu a v konečnom dôsledku na náklady na hotovosť pre firmy a občanov. Banky a maloobchodný sektor by mali mať možnosť zabezpečiť si zdroj hotovosti tým najefektívnejším spôsobom cez hranice štátov eurozóny. Zlepšenie fungovania hotovostného cyklu umožnením efektívnych dodávok hotovosti cez hranice je prirodzeným a nevyhnutným doplnkom plánu Európskej centrálnej banky v záujme väčšej konvergencie hotovostných služieb národných centrálnych bánk. Pokiaľ súčasná situácia ostane bezo zmien, prínosy iniciatív Eurosystemu v tomto ohľade, ako diaľkový prístup k hotovostným službám národnej centrálnej banky, v rámci ktorého úverová inštitúcia v niektorom zúčastnenom členskom štáte môže použiť hotovostné služby národnej centrálnej banky iného zúčastneného členského štátu, sa nemôžu využiť v plnej miere. Realizácia plánu ECB a vytvorenie jednotnej zóny eurovej hotovosti následne doplní zónu SEPA – jednotnú zónu platieb v eurách – ktorá sa zameriava to, aby boli elektronické cezhraničné platby v eurách rovnako jednoduché ako domáce platby.

Trh CIT je organizovaný okolo hotovostných centier, v ktorých môžu vozidlá CIT bezpečným spôsobom nakladať a vykladať hotovosť. Vozidlo CIT sa za bežných okolností vracia na konci dňa do hotovostného centra, odkiaľ vyšlo, aby strávilo noc na bezpečnom mieste, a geografická oblasť, ktorá sa môže obsluhovať z hotovostného centra, závisí od vzdialenosti, ktorú môže vozidlo CIT prejsť za deň. Trh CIT má teda prevažne lokálny charakter a potenciál cezhraničného trhu sa týka predovšetkým pohraničných regiónov členských štátov eurozóny. To znamená, že politická reakcia na úrovni EÚ by nemala nevyhnutne zahŕňať len vnútroštátne operácie.

Európska centrálna banka, sektor bankovníctva a sektor veľkých maloobchodných podnikov opakovane vyzývali na otvorenie iniciatívy, ktorej cieľom by bolo odstrániť prekážky brániace profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou v Európe. Ďalším argumentom v prospech takejto iniciatívy je aj minulé a budúce rozšírenie eurozóny.

Komisia preto v tejto súvislosti začala v máji 2008 konzultácie s cieľom oživiť úsilie odstrániť existujúce regulačné prekážky cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti cestnou dopravou, a tým uľahčiť voľný obeh eura.

## 2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Ako prvý krok v tejto oblasti a s cieľom využiť odborné znalosti a vstupy všetkých zainteresovaných strán tohto sektora bola v roku 2008 založená *pracovná skupina pre cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou*, ktorej predsedá Komisia a ktorá pozostáva z európskych organizácií všetkých hlavných zainteresovaných strán<sup>1</sup> a s ktorou sa v roku 2008 uskutočnili konzultácie. Diskutovalo sa o všetkých kľúčových otázkach, ako napríklad o dôvodoch prijímania opatrení na úrovni EÚ, rôznych právnych možnostiach uľahčenia cezhraničnej prepravy hotovosti, rozsahu možných budúcich spoločných pravidiel, rozdieloch medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi a možnostiach harmonizovaných cezhraničných pravidiel v relevantných oblastiach.

Na tomto základe prijala Komisia 18. mája 2009 bielu knihu o profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny<sup>2</sup> s cieľom začať rozsiahle konzultácie o súbore plánovaných spoločných pravidiel cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny. Biela kniha a odpovede, ktoré sa dotknuté strany dohodli zverejniť, sú k dispozícii na webovej stránke Európskej komisie na tejto adrese: [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/articles/euro/article15105\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm)

Po uverejnení bielej knihy sa v roku 2009 zriadila *skupina expertov pre profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi v eurozóne*, s ktorou sa v tom istom roku uskutočnili konzultácie. Skupina sa skladala zo zástupcov príslušných správnych orgánov členských štátov eurozóny. Podrobne prediskutovala plánované spoločné pravidlá cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti a dosiahla vysoký stupeň konsenzu o konečnom znení návrhu Komisie. Zoznam účastníkov skupiny je pripojený k návrhu ako sprievodný dokument.

Konzultácie so sociálnymi partneri prebiehali počas celého prípravného procesu. Títo sociálni partneri boli súčasťou pracovnej skupiny a konzultácie s nimi sa následne uskutočnili prostredníctvom dvojstranných stretnutí a písomného dotazníka.

---

<sup>1</sup> Zastúpené boli tieto organizácie: CEA (Európska federácia poisťovateľov a zaistovateľov), CoESS (Konfederácia európskych poskytovateľov bezpečnostných služieb), EBF (Európska banková federácia), Eurosystem, EPC (Európska platobná rada), ESTA (Európske združenie bezpečnostnej prepravy), EURICPA (Európske združenie inteligentnej ochrany hotovosti), EuroCommerce, Europol (Európsky policajný úrad), MDWG (pracovná skupina riaditeľov mincovní) a UNI-Europa (Union Network International – Európa).

<sup>2</sup> KOM(2009) 214 v konečnom znení.

Všetky zainteresované strany v tomto sektore uznávajú, že trh prepravy hotovosti je v súčasnosti v dôsledku rozdielov medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi organizovaný na úrovni jednotlivých štátov. Pokiaľ ide o podporu tejto iniciatívy, malo by sa rozlišovať medzi stranou ponuky (t. j. spoločnosti CIT) a dopytu (t. j. banky a maloobchodníci).

Bankový sektor veľmi podporuje iniciatívy a vyzýva k ambicióznemu prístupu, ktorý by mal viesť ku kratším a efektívnejším prepravným trasám, čo znamená menšie riziko, nižšie náklady a väčšiu konkurenciu v sektore. Profesionálne organizácie spoločností CIT vítajú, že sa nepočíta s úplnou harmonizáciou prepravy hotovosti, ale považujú súčasnú situáciu charakterizovanú fragmentovaným trhom za uspokojivú, pretože spoločnosti CIT sa zodpovedajúcim spôsobom zorganizovali v rámci vnútroštátnych hraníc.

Zamestnávateelia v sektore CIT takisto zdôrazňujú význam predchádzania nespravodlivej hospodárskej súťaži na základe rôznych miezd a ostatných pracovných podmienok, najmä v kontexte vysokého podielu miezd na celkových nákladoch spoločností CIT. Na strane zamestnanca znepokojuje odbory hlavne fakt, že budúce právne predpisy EÚ v tejto oblasti by nemali viesť k zhoršeniu životných podmienok, ale aby namiesto toho stimulovali proces vedúci k vyrovnaniu miezd a ďalších pracovných podmienok. Sociálni partneri ďalej súhlasia s tým, že v cezhraničnej situácii by sa mala uplatňovať mzda členského štátu pôvodu alebo mzda hostiteľského členského štátu, ktorá je vyššia.

ECB a Eurosystem plne podporujú iniciatívu Komisie, pretože je v súlade s ich strategickým cieľom dosiahnuť vysoký stupeň konvergencie medzi hotovostnými službami národných centrálnych bánk. Prijatá zásada vzdialeného prístupu (t. j. skutočnosť, že banka by mala byť schopná vyberať eurovú hotovosť z akejkoľvek národnej centrálnej banky v eurozóne alebo ju do nej vkladať) sa napríklad nemôže vykonávať, pokiaľ neexistuje žiadna jednoduchá možnosť prepravy hotovosti cestnou dopravou cez hranice.

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy Komisie je uľahčiť voľný obeh eurovej hotovosti v rámci eurozóny odstránením prekážok pri profesionálnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny a zároveň zabezpečiť, aby sa preprava uskutočňovala za podmienok, ktoré zaisťujú vysokú mieru bezpečnosti zamestnancom CIT a širokej verejnosti. Vzhľadom na to, že trh CIT má prevažne miestny charakter, hlavným cieľom by malo byť uľahčenie dopravy v príslušných pohraničných oblastiach, zatiaľ čo regulačné rozdiely mimo tento geografický priestor majú v zásade menší dopad na voľný obeh eura.

V posúdení vplyvu (IA) sa zohľadnilo päť všeobecných možností dosiahnutia cieľa: 1) východiskový scenár bez zmien; 2) dvojstranná alebo mnohostranná dohoda medzi tými členskými štátmi, ktoré budú potenciálne najviac dotknuté cezhraničnou prepravou; 3) súbor spoločných pravidiel výhradne pre cezhraničnú prepravu; 4) úplné vzájomné uznávanie a 5) úplná harmonizácia regulácie všetkých druhov prepravy CIT. V IA sa konštatuje, že varianty 1 a 2 by neboli účinné pri plnení cieľa uľahčiť voľný obeh eurovej hotovosti, pretože sa zdá veľmi nepravdepodobné, že by sa tieto dohody uskutočnili spontánne vo väčšej miere zatiaľ čo úplné vzájomné uznávanie a úplná harmonizácia všetkých druhov prepravy CIT by boli neprimerané v porovnaní s uvedeným cieľom a v prípade úplného vzájomného uznávania by mohli predstavovať značné bezpečnostné riziká.

Podrobná analýza vplyvu sa týka možnosti 3: súbor spoločných pravidiel platných pre cezhraničnú prepravu. Táto možnosť by splnila cieľ uľahčiť voľný obeh eurovej hotovosti. Vzhľadom na to, že je obmedzená na cezhraničnú prepravu, neprekračovala by rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov.

Ďalej sa zvažujú tri čiastkové možnosti: a) rozšíriť rozsah pôsobnosti pravidiel na členské štáty EÚ mimo terajšej eurozóny; b) rozšíriť rozsah pôsobnosti na inú hotovosť a iné cennosti a c) obmedziť rozsah pôsobnosti len na priamu prepravu z bodu A do bodu B<sup>3</sup>.

Dôsledky spoločných pravidiel závisia do značnej miery od veľkosti potenciálneho trhu a od toho, do akej miery sa môže realizovať. S cieľom zhromaždiť informácie o súčasnom trhu CIT a odhadnúť veľkosť potenciálneho trhu s cezhraničnou prepravou eurovej hotovosti cestnou dopravou v prípade, ak by sa zrušili súčasné regulačné prekážky takejto prepravy, bola iniciovaná externá štúdia, ktorá je k dispozícii na webových stránkach Komisie<sup>4</sup>.

Štúdia ukazuje, že zatiaľ čo cezhraničný trh je podľa definície obmedzený, existuje potenciál pre výrazné zvýšenie profesionálnej cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti cestnou dopravou, a to z dlhodobého aj z krátkodobého hľadiska, ak sa odstránia regulačné prekážky zavedením súboru spoločných cezhraničných pravidiel<sup>5</sup>.

Uľahčenie cezhraničnej prepravy hotovosti bude pravdepodobne znamenať aj určitý prínos pre životné prostredie v dôsledku kratšej dĺžky prepravy vo všeobecnosti.

Významný nárast cezhraničnej prepravy však môže mať takisto negatívne sociálne vplyvy v hostiteľských krajinách. To sa týka najmä možného vplyvu na úroveň miezd a/alebo zamestnanosti v sektore CIT v danej hostiteľskej krajine, ak existujú významné mzdové rozdiely v porovnaní so susednými krajinami. Podľa posúdenia vplyvu sa zdá, že medzi niektorými susednými krajinami eurozóny existujú významné mzdové rozdiely. Mzdové rozdiely sú ďalej veľmi podstatné medzi niektorými z krajín, ktoré ešte neprijali euro, a ich susedmi v eurozóne. Zatiaľ čo by sa vo všeobecnosti členským štátom nemalo brániť využívať svoje komparatívne výhody, zdá sa oprávnené zmierniť možný spoločenský dosah v hostiteľskom členskom štáte tým, že sa zaručí minimálna ochrana zamestnancov v súlade so zásadami platnej smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov. Účelom tejto smernice je stanoviť minimálnu ochranu, ktorú musia dodržiavať zamestnávateľia v hostiteľskom členskom štáte, ktorí tam vysielajú pracovníkov na výkon dočasnej práce.

Vzhľadom na špecifický charakter prepravných služieb CIT, a to najmä *na častý a krátkodobý potenciálny pracovný čas v zahraničí a na rozdiely v zmluvných situáciách*, je však potrebné zaisťovať podobné uplatňovanie smernice na všetky cezhraničné služby prepravy hotovosti. Návrh preto obsahuje niektoré osobitné ustanovenia s cieľom zabezpečiť právnu istotu pre dotknuté hospodárske subjekty a praktickú uplatniteľnosť smernice v sektore CIT. Tieto predovšetkým stanovujú, že podľa smernice by pre cezhraničných pracovníkov CIT by sa mala zaručiť minimálna ochrana obmedzená na príslušnú minimálnu mzdu vrátane sadzby

---

<sup>3</sup> Jedná sa o prepravu veľkého množstva hotovosti medzi hotovostnými centrami, ktorá sa vykonáva priamo z miesta na miesto bez medzizastávok (napr. z pobočky národnej centrálnej banky do centra hotovosti CIT). Táto preprava neslúži koncovým zákazníkom a množstvá sú väčšinou vysoké.

<sup>4</sup> Pozri [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash_en.htm)

<sup>5</sup> Podľa tejto štúdie sa odhaduje, že hodnota potenciálneho dlhodobého trhu by predstavovala za predpokladu zrušenia všetkých prekážok profesionálnej cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti cestnou dopravou približne 2,6 % z celkovej hodnoty trhu (vyjadrené ako celková hodnota eurovej hotovosti objednanej u spoločností CIT), čo by zodpovedalo približne 77 000 jazdám cezhraničnej prepravy (jazda znamená, že vozidlo CIT prekročí hranice dvakrát: raz pri odchode a raz na spätočnej ceste) potenciálne uskutočnených každý rok v 11 krajinách eurozóny, ktoré majú pozemné hranice s inými krajinami eurozóny.

za nadčasy v hostiteľskom členskom štáte. Aby sa predišlo zložitým kalkuláciám pro rata, tieto sadzby by sa mali navyše zaručiť počas celého pracovného dňa, a to i v prípade, že zamestnanec strávi v zahraničí len časť pracovného dňa. V prípade, že na základe existujúcich zmlúv, právnych predpisov alebo správnych opatrení, ako aj praktických opatrení možno predvídať, že pracovník bude vykonávať cezhraničnú prepravu v inom členskom štáte viac ako 100 pracovných dní kalendárneho roku, minimálna ochrana by mala pokrývať aj ďalšie otázky uvedené v smernici.

Vzhľadom na špecifické vlastnosti sektora CIT návrh takisto počíta s pravidlami, ktoré sa odlišujú od všeobecných pravidiel v sektore dopravy, pokiaľ ide o kabotáž. Kým návrh predpokladá, že vozidlo CIT by sa malo vrátiť do členského štátu pôvodu v rovnaký deň, ako z neho odišlo, žiadne obmedzenie počtu dodávok/vyzdvihnutí hotovosti sa nepredpokladá, pretože vozidlo CIT, ktoré vykonáva tieto služby pre banky a maloobchodníkov, môže urobiť za deň veľké množstvo (napríklad 20) takýchto zastávok.

Počas konzultácií so zúčastnenými stranami sa ďalej ukázalo, že v záujme zohľadnenia bezpečnostných či iných citlivých otázok je potrebné stanoviť určité obmedzenia pôsobnosti spoločných pravidiel EÚ, ako aj určité možnosti pre vnútroštátne výnimky a odchýlky. Tie sa týkajú štyroch hlavných otázok: i) vnútroštátne pravidlá nosenia zbraní zamestnancami CIT zostávajú plne v platnosti; ii) vymedzuje sa viacero typov prepravy CIT s možnosťou ich nepovolania v jednotlivých členských štátoch; iii) obmedzenie rozsahu cezhraničnej prepravy na jeden deň a denný čas, čo znamená, že vozidlo CIT odchádza zo svojho členského štátu pôvodu a vracia sa do neho v rovnaký deň a preprava sa vykonáva počas dňa; iv) väčšina dodávok/vyzdvihnutí hotovosti uskutočnených vozidlom CIT v priebehu dňa sa musí vykonať na území hostiteľského(-ých) členského(-ých) štátu(-ov).

Analýza ukázala, že aj keď tieto možnosti môžu viesť k zníženiu veľkosti potenciálneho cezhraničného trhu, neočakáva sa, že by znamenali veľké prekážky pri cezhraničnej preprave. Návrh v každom prípade predpokladá riešenia, ktoré cezhraničnú prepravu umožňujú (bezpečnostná schránka pre zbrane vo vozidle, ktorú možno otvoriť len pomocou diaľkového ovládania z kontrolnej miestnosti, štandardizované možnosti prepravy, uznávanie rovnocenných školení na narábanie so zbraňami atď).

Pokiaľ ide o čiastkové možnosti, dospelo sa k záveru, že spoločné pravidlá by mali platiť aj na území členských štátov EÚ, ktoré sa chystajú zaviesť euro, a to odo dňa rozhodnutia Rady o zrušení ich výnimky z účasti na eure. To je odôvodnené tým, že existuje zvýšená potreba prepravy eurovej hotovosti v prípravnom období do prechodu na euro.

Rozšírenie rozsahu pôsobnosti na inú hotovosť neprispieva k stanoveným cieľom iniciatívy, ale zapadá do zastrešujúcich cieľov EÚ a môže zvýšiť účinnosť vďaka znižovaniu nákladov. Mohlo by však takisto skomplikovať proces prijímania spoločných pravidiel pri relatívne malej pridanej hodnote. Obmedzenie rozsahu pôsobnosti na priamu prepravu z bodu A do bodu B by výrazne znížilo prospech spoločných pravidiel vylúčením prevažnej väčšiny prepravy, pokiaľ ide o najazdené kilometre, počet odpracovaných hodín a obslužených hotovostných centier. Z týchto dôvodov sa tieto čiastkové možnosti do návrhu nezahŕňajú.

Nakoniec sa navrhuje zriadiť výbor pre cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti s cieľom sledovať implementáciu spoločných cezhraničných pravidiel. Najneskôr dva roky od nadobudnutia účinnosti spoločných pravidiel sa predpokladá formálne preskúmanie: Komisia vypracuje správu pre Európsky parlament a Radu.

### 3. VYSVETLENIE HLAVNÝCH PRVKOV NAVRHOVANÉHO SYSTÉMU

V navrhovanom nariadení sa ustanovuje súbor spoločných pravidiel profesionálnej cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti v rámci eurozóny. Je založené na princípe osobitných cezhraničných licencií CIT, ktoré by vydával členský štát pôvodu spoločnosti CIT, ktorá chce prepravovať eurovú hotovosť cez hranice. Predpokladá sa sedem rôznych povolených druhov prepravy – päť na prepravu bankoviek a dva na prepravu mincí – s možnosťami členských štátov nepovolit určité konkrétne druhy na svojom území.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, podstatné sú tieto prvky :

- Navrhované nariadenie by sa vzťahovalo na profesionálnu prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny. Ďalej sa predpokladá, že na územie členských štátov, ktoré ešte euro nezaviedli, sa vzťahuje nariadenie odo dňa rozhodnutia Rady o zrušení ich výnimky z účasti na eure. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia je predmetom samostatného navrhovaného nariadenia.
- Navrhované nariadenie by sa malo vzťahovať na tzv. priamu prepravu z bodu A do bodu B (t. j. preprava z jedného bezpečného miesta na iné bezpečné miesto bez medzizastávok) a tzv. maloobchodnú prepravu hotovosti (prepravná služba koncovým zákazníkom s viacerými zastávkami).
- Pre maloobchodnú prepravu sa musí väčšina zastávok uskutočniť v hostiteľskom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och), ale nie je žiadne obmedzenie počtu zastávok, ktoré sa môžu vykonať buď v členskom štáte pôvodu alebo v hostiteľskom členskom štáte.
- Preprava sa musí v zásade realizovať v priebehu dňa s výnimkami plánovanými pre priamu prepravu z bodu A do bodu B.
- Vozidlo CIT sa musí vrátiť do členského štátu pôvodu v ten istý deň.

#### *Cezhraničná licencia CIT*

Spoločnosti CIT, ktoré chcú vykonávať cezhraničnú prepravu hotovosti podľa podmienok nariadenia, musia požiadať udeľujúci orgán svojho členského štátu pôvodu o osobitnú licenciu. Na získanie licencie spoločnosť, jej vedenie a jej zamestnanci musia splniť určitý počet podmienok stanovených v nariadení. V prípade porušenia pravidiel, sankčné právomoci prináležia orgánu, ktorý udelil licenciu, t. j. orgán členského štátu pôvodu. V prípade núdze alebo zjavného porušenia pravidiel (napríklad ak sa nedodržel minimálny počet zamestnancov, došlo k porušeniu pravidiel o nosení zbraní atď.) sa však zabezpečovacie právomoci udeľujú tranzitnému členskému štátu alebo hostiteľskému členskému štátu. Členské štáty majú navyše povinnosť navzájom sa informovať o všetkých týchto aspektoch.

#### *Povolené typy prepravy*

Pre bankovky by sa na cezhraničnú prepravu hotovosti povolilo týchto päť typov prepravy:

- preprava bankoviek v neobrnenom vozidle bežného vzhľadu vybavenom systémom na znehodnocovanie bankoviek (ISZB),
- preprava bankoviek v neobrnenom vozidle s jasným označením, že je vybavené systémom ISZB,
- preprava bankoviek vo vozidle s obrnenou kabínou vybavenom systémom ISZB,
- preprava bankoviek v plne obrnenom vozidle nevybavenom systémom ISZB,

- preprava bankoviek v plne obrnenom vozidle vybavenom systémom ISZB.

Pre mince sa predpokladajú tieto dva typy prepravy:

- preprava mincí v neobrnenej vozidle,
- preprava mincí vo vozidle s obrnenou kabínou.

Vo všetkých prípadoch musia byť vo vozidle najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby s výnimkou prepravy v plne obrnenom vozidle bez systému ISZB, v ktorom sú potrební traja príslušníci bezpečnostnej služby.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť zrušiť uplatňovanie niektorých možností na svojom území, pokiaľ akceptujú aspoň jednu z uvedených možností pre bankovky a jednu z uvedených možností pre mince a pokiaľ nepovolajú porovnateľné spôsoby prepravy pre domácu prepravu CIT.

#### *Uplatňovanie vnútroštátnych pravidiel*

V zvlášť citlivých oblastiach z hľadiska bezpečnosti by sa naďalej uplatňovali vnútroštátne právne predpisy. Tieto oblasti sa týkajú nosenia a používania zbraní, vzťahu s policajnými zločkami a pravidiel týkajúcich sa správania príslušníkov bezpečnostnej služby CIT mimo vozidlo CIT, ako aj bezpečnosti miest, kam sa hotovosť dodáva alebo odkiaľ sa vyzdvihuje.

#### **4. PRÁVNE ASPEKTY**

Článok 133 Zmluvy o fungovaní Európskej únie stanovuje, že „...Európsky parlament a Rada v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanovia opatrenia potrebné na používanie eura ako jednotnej meny ...“. Z tohto článku vyplýva, že EÚ má právo, a v skutočnosti povinnosť prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie voľného a efektívneho obehu eurovej hotovosti, pretože súčasná situácia vytvára prekážky pri cezhraničnej preprave eura, a tým pri jeho používaní.

Alternatívou k opatreniam na úrovni EÚ by mali byť dobrovoľné dvojstranné dohody medzi členskými štátmi alebo dokonca mnohostranné dohody. V porovnaní s dvojstrannými alebo mnohostrannými rokovaniami však opatrenia na úrovni EÚ prinášajú významné úspory z rozsahu. Iba opatrenia na úrovni EÚ umožňujú prihliadnúť na budúce rozšírenie eurozóny, pretože pravidlá EÚ pre cezhraničnú prepravu môže uplatňovať každý nový zúčastnený členský štát, čo neplatí pre dvojstranné/mnohostranné dohody.

Napriek tomu, že dopyt existuje najmä v sektore bankovníctva, viac ako osem rokov po zavedení eurovej hotovosti členské štáty stále neuzatvorili žiadne dohody, ktoré by uľahčili profesionálnu cezhraničnú prepravu hotovosti. To naznačuje, že opatrenia na úrovni EÚ sú v praxi jediným možným spôsobom, ako zosúladiť odlišné právne režimy (v súčasnosti počtom 16), pretože pokrývajú širokú škálu komplexných otázok, v rámci ktorých sa prelínajú otázky bezpečnosti a aspekty trhu práce.

Opatrenia na úrovni EÚ sú teda v súlade so zásadou subsidiarity.

Návrh sa obmedzuje na cezhraničnú prepravu hotovosti, v prípade ktorej sa uplatňujú rôzne vnútroštátne regulačné režimy, zatiaľ čo výhradne vnútroštátna preprava nie je zahrnutá do jeho rozsahu pôsobnosti. Rešpektuje teda zásadu proporcionality. Nástroj v podobe nariadenia je potrebný s cieľom zabezpečiť nahradenie rôznych vnútroštátnych pravidiel súborom

skutočne spoločných pravidiel platných pre profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou v rámci eurozóny.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. .../...**

**o profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 133,

so zreteľom na návrh Európskej komisie<sup>6</sup>,

so zreteľom na stanovisko Európskej centrálnej banky<sup>7</sup>,

po predložení návrhu právneho aktu parlamentom jednotlivých štátov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Zavedenie eura výrazne zvýšilo potrebu cezhraničnej prepravy hotovosti cestnou dopravou. V rámci eurozóny by mali mať banky, veľké maloobchodné reťazce a ostatné subjekty narábajúce pri svojej práci s hotovosťou možnosť uzavrieť zmluvu so spoločnosťou prepravy peňažnej hotovosti (cash-in-transit, ďalej len „CIT“), ktorá ponúka najlepšiu cenu a/alebo služby, a využívať hotovostné služby najbližšej pobočky národnej centrálnej banky (NCB) alebo hotovostného centra CIT, aj keď sa nachádzajú v inom členskom štáte. Navyše veľké množstvo členských štátov, ktoré sa zúčastňujú tretej etapy hospodárskej a menovej únie (ďalej len „zúčastnené členské štáty“), si zabezpečilo alebo si bude možno chcieť zabezpečiť výrobu bankoviek a mincí v zahraničí. Zo samotného princípu jednotnej meny vyplýva sloboda pohybu hotovosti v zúčastnených členských štátoch.
- (2) Vzhľadom na výrazné rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi je všeobecne veľmi ťažké vykonávať profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi zúčastnenými členskými štátmi. Táto situácia je v rozpore so zásadou voľného obehu jednotnej meny a na úkor zásady voľného pohybu služieb, ktorá je jednou zo základných zásad Európskej únie.

---

<sup>6</sup> Ú. v. EÚ C, , s..

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ C, , s..

- (3) Toto nariadenie je odpoveďou na možné predloženie harmonizačných nástrojov prepravy hotovosti podľa článku 38 písm. b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu.
- (4) Vzhľadom na špecifické ohrozenie zdravia a života zamestnancov CIT aj širokej verejnosti, ktoré je spojené s činnosťou prepravy hotovosti, je vhodné, aby cezhraničná preprava hotovosti podliehala udeleniu osobitnej cezhraničnej licencie CIT. Táto licencia by mala dopĺňať vnútroštátnu licenciu CIT, ktorá sa vyžaduje vo väčšine zúčastnených členských štátov a ktorá sa v tomto nariadení neharmonizuje. V niekoľkých členských štátoch, ktoré pre spoločnosti CIT nemajú osobitný schvaľovací postup nad rámec všeobecných pravidiel v oblasti bezpečnosti alebo dopravy, a s cieľom zvýšiť vzájomnú dôveru medzi členskými štátmi je okrem toho vhodné, aby spoločnosti CIT so sídlom v týchto členských štátoch preukázali skúsenosti s pravidelnou prepravou hotovosti bez porušenia vnútroštátnych právnych predpisov minimálne počas dvanástich mesiacov v členskom štáte, v ktorom majú sídlo, a to ešte predtým, ako im môže daný členský štát udeliť cezhraničnú licenciu.
- (5) Aby nedošlo k prekryvaniu povinností a aby sa zabránilo zbytočne zaťažujúcim postupom, je takisto vhodné počítať s tým, že od držiteľa cezhraničnej licencie CIT sa nesmie vyžadovať aj licencia Spoločenstva na medzinárodnú cestnú prepravu tovaru, ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh<sup>8</sup>.
- (6) Profesionálna cezhraničná preprava eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi zúčastnenými členskými štátmi musí byť plne v súlade s pravidlami tohto nariadenia alebo s príslušnými právnymi predpismi členského štátu pôvodu, hostiteľského členského štátu a prípadne tranzitného členského štátu.
- (7) Toto nariadenie je navrhnuté tak, aby umožňovalo profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi zúčastnenými členskými štátmi za podmienok, ktoré zaručujú bezpečnosť transakcie, bezpečnosť zúčastnených pracovníkov a verejnosti a voľný pohyb meny.
- (8) Vzhľadom na špecifické podmienky v sektore CIT je zložité bezpečne organizovať viacdňové dodávky hotovosti. Je preto vhodné, aby sa vozidlo vykonávajúce profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestou dopravou vrátilo do svojho členského štátu pôvodu v rovnaký deň, ako z neho odišlo.
- (9) Komisia by mala predložiť návrh zmeny definície „prepravy počas dňa“ a/alebo minimálnej dĺžky úvodnej odbornej prípravy *ad hoc* v tomto nariadení v prípade, že sa sociálni partneri na úrovni Únie medzi sebou dohodnú, že je vhodnejšia iná definícia.
- (10) Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 je počet činností, ktoré možno vykonať v hostiteľskom členskom štáte v nadväznosti na medzinárodnú prepravu z iného členského štátu, obmedzený na tri kabotáže v priebehu siedmich dní. Vzhľadom na osobitosti sektora CIT je však bežnou praxou, že vozidlá CIT môžu

---

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72.

vykonať oveľa väčší počet dodávok/vyzdvihnutí hotovosti za deň. Je preto vhodné odchyliť sa od nariadenia (ES) č. 1072/2009 tak, že sa neuloží žiadne obmedzenie počtu vyzdvihnutí/dodávok hotovosti, ktoré vozidlo môže vykonať v hostiteľskej krajine v priebehu dňa.

- (11) Uplatňovanie vnútroštátnych pravidiel, ktorými sa riadi správanie príslušníkov bezpečnostnej služby CIT mimo vozidla a bezpečnosť miest dodávok/vyzdvihnutí hotovosti, sa nemá vzťahovať na prípadné použitie systémov na znehodnocovanie bankoviek v kombinácii s prepravou bankoviek plne obrneným vozidlom, ktoré nie je vybavené systémom ISZB.
- (12) Pripomína sa, že článok 1 ods. 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb sa týka prípadov vyslania, keď podnik poskytuje cezhraničné služby na vlastný účet a pod vlastným vedením na základe zmluvy uzavretej medzi podnikom a stranou, pre ktorú sú služby určené.
- (13) Vzhľadom na špecifický charakter prepravných služieb CIT je potrebné zaistiť obdobné uplatňovanie smernice 96/71/ES na všetky cezhraničné služby prepravy hotovosti s cieľom zabezpečiť právnu istotu pre hospodárske subjekty a zaistiť praktickú uplatniteľnosť smernice v tomto sektore.
- (14) Vzhľadom na osobitosť príslušných prepravných činností a príležitostný charakter niektorých z nich by sa obdobné uplatnenie pravidiel minimálnej ochrany podľa článku 3 ods. 1 malo obmedzovať na minimálnu mzdu vrátane sadzieb za nadčasy, ako je uvedené v článku 3 ods. 1 písm. c) smernice, a táto mzda by mala byť zaručená počas celého pracovného dňa, aby hospodárskym subjektom nepriniesla zbytočnú administratívnu záťaž. Ak to vyplýva zo zmluvy, právnych predpisov alebo správnych opatrení, ako aj praktických opatrení pre pracovníka CIT, ktorý bude vykonávať cezhraničnú prepravu v inom členskom štáte počas viac ako 100 pracovných dní kalendárneho roka, je vhodné, aby sa na takéhoto pracovníka vzťahovali obdobne pravidlá minimálnej ochrany stanovené v smernici, a to v plnom rozsahu.
- (15) Uplatňovanie pravidiel minimálnej ochrany v hostiteľskom členskom štáte by sa nemalo dotknúť uplatňovania pracovných podmienok, ktoré sú priaznivejšie pre zamestnancov podľa zákona, kolektívnej zmluvy alebo pracovnej zmluvy členského štátu pôvodu pracovníka.
- (16) Na účely stanovenia príslušných pravidiel minimálnej ochrany je vhodné, aby sa ustanovenia o spolupráci v oblasti informácií v článku 4 smernice 96/71/ES uplatňovali obdobne. V tomto ohľade môžu samotné členské štáty využiť administratívnu spoluprácu a výmenu informácií stanovenú v smernici 96/71/ES.

- (17) Týmto nariadením nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel EÚ pre hotovosť, ktorá vstupuje do Spoločenstva alebo z neho vystupuje<sup>9</sup>.
- (18) Toto nariadenie sa vzťahuje na technické predpisy a normy pre systém ISZB, obrnenie vozidiel, bezpečnostné schránky a nepriestrelné vesty. Je vhodné stanoviť postup delegácie právomocí na zmenu a doplnenie týchto pravidiel z Európskeho parlamentu a Rady na Komisiu, aby sa zohľadnil technologický pokrok a prípadné nové európske normy,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## **ODDIEL 1: SPOLOČNÉ PRAVIDLÁ, KTORÝMI SA RIADI VŠETKA CEZHraničná PREPRAVA EUROVEJ HOTOVOSTI CESTNOU DOPRAVOU**

### *Článok 1 – Vymedzenie pojmov*

a) „cezhraničná preprava eurovej hotovosti cestnou dopravou“ znamená profesionálnu prepravu, a to buď za úhradu v mene tretích strán, alebo vykonávaná spoločnosťou prepravy peňažnej hotovosti („cash-in-transit“, ďalej len „CIT“) vozidlom cestnej dopravy eurobankoviek a/alebo mincí zo „zúčastneného členského štátu“, ako je definovaný v nariadení Rady (ES) č. 974/98 z 3. mája 1998 o zavedení eura<sup>10</sup>, na účel dodávok eurobankoviek a/alebo mincí do jedného alebo viacerých miest alebo na účel ich vyzdvihnutia z jedného alebo viacerých miest v jednom alebo viacerých iných zúčastnených členských štátoch, ako aj v členskom štáte pôvodu. Minimálne väčšina počtu dodávok/vyzdvihnutí hotovosti uskutočnených vozidlom CIT v priebehu dňa sa musí navyše vykonať na území hostiteľského(-ých) členského(-ých) štátu(-ov), aby sa doprava mohla považovať za cezhraničnú na základe podmienok stanovených týmto nariadením. Priama preprava z bodu A do bodu B sa považuje za cezhraničnú, ak sa uskutočňuje medzi dvoma rôznymi zúčastnenými členskými štátmi.

b) „cezhraničná licencia CIT“ znamená licenciu vydanú udeľujúcim orgánom členského štátu pôvodu, ktorá oprávňuje držiteľa vykonávať cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi zúčastnenými členskými štátmi v súlade s podmienkami stanovenými týmto nariadením.

c) „udeľujúci orgán“ znamená orgán v členskom štáte pôvodu zodpovedný za vydávanie cezhraničných licencií CIT.

d) „členský štát pôvodu“ znamená príslušný členský štát, na ktorého území má spoločnosť CIT sídlo. Spoločnosť CIT sa považuje za usadenú, ak naozaj uskutočňuje hospodársku činnosť, ako sa uvádza v článku 49 Zmluvy o fungovaní EÚ, a to počas neurčitého obdobia

---

<sup>9</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1889/2005 z 26. októbra 2005 o kontrole peňažných prostriedkov v hotovosti, ktoré vstupujú do Spoločenstva alebo vystupujú zo Spoločenstva, Ú. v. EÚ L 309, 25.11.2005, s. 9.

<sup>10</sup> Ú. v. ES L 139, 11.5.1998, s. 1.

prostredníctvom stabilnej infraštruktúry z miesta, odkiaľ sa obchodná činnosť poskytovania služieb skutočne vykonáva.

e) „hostiteľský členský štát“ znamená príslušný členský štát, v ktorom spoločnosť CIT poskytuje služby dodania a/alebo vyzdvihnutia hotovosti, iný než členský štát pôvodu spoločnosti.

f) „tranzitný členský štát“ znamená jeden alebo viaceré zúčastnené členské štáty iné ako členský štát pôvodu spoločnosti, ktorým musí prejsť vozidlo prepravy peňažnej hotovosti, aby dosiahlo hostiteľský(-é) členský(-é) štát(-y), alebo aby sa vrátilo späť do členského štátu pôvodu.

g) „preprava počas dňa“ znamená prepravu uskutočňovanú v čase od 6.00 do 22.00 hod.

h) „príslušníci bezpečnostnej služby CIT“ znamenajú zamestnancov, ktorí dostali pokyn viesť vozidlo, v ktorom sa prepravuje hotovosť, alebo chrániť obsah tohto vozidla.

i) „vozidlo CIT“ znamená vozidlo používané na profesionálnu prepravu hotovosti cestnou dopravou.

j) „bežné vozidlo“ znamená vozidlo, ktoré má bežný vzhľad a nemá na sebe rozlišovacie znaky, ktoré by naznačovali, že patrí spoločnosti CIT alebo že sa používa na účely prepravy hotovosti.

k) „priama preprava z bodu A do bodu B“ znamená prepravu z jedného bezpečného miesta na iné bezpečné miesto bez akýchkoľvek medzizastávok.

l) „zabezpečený priestor“ znamená miesto vyzdvihnutia a/alebo miesto dodania hotovosti nachádzajúce sa v budove a zabezpečené proti neoprávnenému vniknutiu z hľadiska vybavenia (systémy proti vniknutiu) a prístupového protokolu osôb.

m) „bezpečné miesto“ znamená miesto v zabezpečenom priestore, ktoré je prístupné pre vozidlá a v ktorom možno vozidlá bezpečne naložiť a vyložiť.

n) „inteligentný systém na znehodnocovanie bankoviek (ISZB)“ znamená systém, ktorý spĺňa tieto podmienky:

- schránka na bankovky nepretržite chráni bankovky systémom znehodnotenia hotovosti zo zabezpečeného priestoru do miesta dodania alebo z miesta vyzdvihnutia hotovosti do zabezpečeného priestoru,
- príslušníci bezpečnostnej služby CIT nemôžu otvoriť schránku mimo vopred naprogramovaného časového obdobia a/alebo miesta, ani zmeniť vopred naprogramované časové obdobie a/alebo miesto, keď/kde je možné schránku otvoriť, keď sa už začala činnosť prepravy hotovosti,
- schránka je vybavená mechanizmom na trvalé znehodnotenie bankoviek, ak dôjde k neoprávnenému pokusu o otvorenie schránky,
- systém ISZB spĺňa požiadavky stanovené v prílohe III k tomuto nariadeniu. Bankovka je znehodnotená, ak je poškodená sfarbením alebo iným spôsobom, ako je uvedené ďalej v prílohe III.

o) „koncový systém ISZB“ znamená systém ISZB, ktorý je navyše vybavený pre koncové použitie, teda bankovky zostávajú neprístupné pre zamestnancov CIT po celý čas a sú pod nepretržitou ochranou prostredníctvom systému znehodnotenia hotovosti zo zabezpečených priestorov do zabezpečených priestorov alebo v prípade bankomatových kaziet zo zabezpečených priestorov do interiéru bankomatu.

p) jazykové úrovne „A1“ a „B1“ znamenajú úrovne ustanovené v spoločnom európskom referenčnom rámci pre jazyky Rady Európy.

q) „príslušný jazyk“ znamená úradný jazyk(-y) používaný(-é) miestnymi orgánmi a obyvateľstvom v oblastiach, v ktorých sa uskutočňuje preprava CIT.

r) „úradné jazyky EÚ“ znamenajú jazyky, ktoré sú definované v nariadení č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve<sup>11</sup>.

### *Článok 2 - Vyňatie*

1. Preprava eurobankoviek a euromincí, ktorá sa vykonáva medzi centrálnymi bankami, tlačiarňami bankoviek a/alebo mincovňami zúčastnených členských štátov a na ich účet za sprievodu vojenských alebo policajných zložiek, je vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

2. Preprava len euromincí, ktorá sa vykonáva medzi centrálnymi bankami alebo mincovňami zúčastnených členských štátov a na ich účet za sprievodu vojenských alebo policajných zložiek alebo súkromných príslušníkov bezpečnostnej služby v samostatných vozidlách, je vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

### *Článok 3 – Miesto odjazdu, maximálny čas trvania a počet dodávok/vyzdvihnutí hotovosti*

1. Cezhraničná preprava eurovej hotovosti poskytovaná v súlade s týmto nariadením sa vykonáva počas dňa.

2. Vozidlo CIT, ktoré vykonáva cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti, začína svoju cestu v členskom štáte pôvodu a vracia sa doň v rovnaký deň.

3. Odchylné od odsekov 1 a 2 priamu prepravu z bodu A do bodu B možno vykonať v časovom úseku 24 hodín za predpokladu, že preprava hotovosti počas noci je už povolená podľa vnútroštátnych predpisov v členskom štáte pôvodu, v tranzitnom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) a v hostiteľskom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och).

4. Odchylné od nariadenia (ES) č. 1072/2009 neexistuje žiadne obmedzenie počtu vyzdvihnutí/dodávok hotovosti, ktoré môže vozidlo CIT vykonať v jednom alebo viacerých hostiteľských členských štátoch v priebehu dňa.

---

<sup>11</sup> Ú. v. ES L 17, 6.10.1958, s. 385, v znení zmien a doplnení.

#### Článok 4 - Cezhraničná licencia CIT

1. Spoločnosť, ktorá má v úmysle uskutočňovať cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou, predkladá žiadosť o cezhraničnú licenciu CIT udeľujúcemu orgánu vo svojom členskom štáte pôvodu.

2. Cezhraničnú licenciu CIT udeľuje na obdobie piatich rokov vnútroštátny udeľujúci orgán za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

a) Žiadajúca spoločnosť je oprávnená vykonávať prepravu CIT v rámci svojho členského štátu pôvodu. Ak členský štát nedisponuje špecifickým postupom na schvaľovanie spoločností CIT, ktorý prekračuje rámec všeobecných pravidiel platných pre bezpečnosť alebo sektor dopravy, spoločnosť musí byť schopná poskytnúť dôkazy o tom, že pravidelnú činnosť prepravy hotovosti už uskutočňovala najmenej dvanásť mesiacov pred podaním tejto žiadosti v rámci svojho členského štátu, pričom neporušila platné vnútroštátne právne predpisy upravujúce takéto činnosti.

b) Jej manažéri a členovia predstavenstva nesmú mať zápis relevantných trestných činov v trestnom registri a musia mať dobrú povesť a byť bezúhonní.

c) Žiadajúca spoločnosť musí mať platné poistenie občiansko-právnej zodpovednosti.

Žiadajúca spoločnosť, zamestnaný personál, používané vozidlá a bezpečnostné postupy uplatňované spoločnosťou na účely cezhraničnej prepravy eurovej hotovosti spĺňajú pravidlá ustanovené týmto nariadením alebo platné vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa osobitne prepravy hotovosti, ak sa toto nariadenie na ne výslovne odvoláva.

3. Cezhraničná licencia CIT sa vypracováva v súlade s modelom a fyzickými znakmi, ktoré sú definované v prílohách I-II. Zamestnanci CIT vo vozidlách, ktoré zabezpečujú profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou, musia byť vždy schopní predložiť kontrolným orgánom originál alebo overenú kópiu platnej licencie.

4. Cezhraničná licencia CIT umožňuje spoločnosti vykonávať cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti za podmienok stanovených týmto nariadením. Odchylne od nariadenia (ES) č. 1072/2009 držiteľ takejto licencie nemusí vlastniť licenciu Spoločenstva na medzinárodnú prepravu tovaru cestnou dopravou.

#### Článok 5 – Príslušníci bezpečnostnej služby CIT

1. Príslušníci bezpečnostnej služby CIT spĺňajú tieto požiadavky:

a) Nesmú mať zápis relevantných trestných činov v trestnom registri a musia mať dobrú povesť a byť bezúhonní.

b) Majú lekárske osvedčenie, v ktorom sa potvrdzuje, že ich fyzické a duševné zdravie im umožňuje vykonávať úlohy.

c) Úspešne absolvovali najmenej 200 hodín úvodnej odbornej prípravy *ad hoc*, do čoho sa nezahŕňa školenie na používanie strelných zbraní.

Obsah úvodnej odbornej prípravy *ad hoc* zodpovedá aspoň tomu, čo je uvedené v prílohe VI. Pravidelné školenia v týchto oblastiach sa takisto požaduje najmenej raz za tri roky.

2. Aspoň jeden príslušník bezpečnostnej služby CIT vo vozidle má znalosti jazyka minimálne na úrovni A1 príslušného(-ých) jazyka(-ov) používaného(-ých) v príslušných oblastiach tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a hostiteľského členského štátu. Vozidlo musí byť navyše v neustálom rádiovom spojení prostredníctvom riadiaceho strediska spoločnosti s osobou, ktorá má znalosti jazyka aspoň na úrovni B1 príslušného jazyka, aby bola po celý čas zabezpečená účinná komunikácia s vnútroštátnymi orgánmi.

#### *Článok 6 – Nosenie zbraní*

1. Príslušníci bezpečnostnej služby CIT dodržiavajú právne predpisy platné v členskom štáte pôvodu, v tranzitnom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) a v hostiteľskom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och), pokiaľ ide o nosenie zbraní a maximálne povolené kalibre.

2. Pri vstupe na územie členského štátu, ktorého právne predpisy nepovoľujú ozbrojenie príslušníkov bezpečnostnej služby CIT, sa akékoľvek zbrane v držbe príslušníkov bezpečnostnej služby CIT umiestňujú do bezpečnostnej schránky vo vnútri vozidla, ktorá spĺňa európsku normu EN 1143-1. Príslušníci bezpečnostnej služby CIT nemajú k týmto zbraňam prístup počas celého trvania cesty cez územie daného členského štátu. Z bezpečnostnej schránky ich možno vybrať pri vstupe na územie členského štátu, ktorého právne predpisy povoľujú ozbrojenie príslušníkov bezpečnostnej služby CIT, a musia sa z nej vybrať pri vstupe na územie členského štátu, ktorého právne predpisy vyžadujú ozbrojenie príslušníkov bezpečnostnej služby CIT. Na otvorenie bezpečnostnej schránky so zbraňami sa vyžaduje diaľkový zásah riadiaceho strediska pre dané vozidlo a toto otvorenie musí byť podmienené overením presnej zemepisnej polohy vozidla riadiacim strediskom.

Rovnaké povinnosti platia v prípade, že typ alebo kaliber zbrane sa nepovoľuje podľa právnych predpisov tranzitného členského štátu alebo hostiteľského členského štátu.

3. Keď vozidlo CIT, ktorého členský štát pôvodu nepovoľuje zamestnancom nosiť zbrane, vstúpi na územie členského štátu, podľa ktorého právnych predpisov sú zamestnanci CIT povinní nosiť zbrane, spoločnosť CIT musí zabezpečiť, aby posádka vozidla mala k dispozícii potrebné zbrane a aby spĺňala minimálne požiadavky hostiteľského členského štátu na odbornú prípravu.

4. Ozbrojení príslušníci bezpečnostnej služby CIT predkladajú žiadosť o vydanie zbrojného pasu vnútroštátnym orgánom tranzitného(-ých) členského(-ých) štát(-ov) a/alebo hostiteľského členského štátu, ak tieto členské štáty povoľujú príslušníkom bezpečnostnej služby CIT, aby boli ozbrojení.

5. Členské štáty zriaďujú jedno centrálné vnútroštátne kontaktné miesto, kam príslušníci bezpečnostnej služby CIT z iných členských štátov môžu predkladať žiadosti o vydanie vnútroštátneho zbrojného pasu. Členské štáty informujú žiadateľov o výsledku žiadosti do 3 mesiacov od predloženia kompletného súboru týkajúceho sa žiadosti.

6. Aby zamestnanci CIT, ktorí sú zamestnaní spoločnosťou so sídlom v jednom členskom štáte a majú trvalý pobyt v inom členskom štáte, boli schopní splniť vnútroštátne požiadavky

na získanie zbrojného pasu, členské štáty zabezpečia validáciu zodpovedajúcej odbornej prípravy absolvovanej v členskom štáte, v ktorom je usadený zamestnávateľ žiadateľa. Ak to nie je možné, členské štáty zabezpečia, aby bola potrebná odborná príprava poskytovaná na ich území v príslušnom úradnom jazyku EÚ členského štátu, v ktorom je usadený zamestnávateľ žiadateľa.

#### *Článok 7 - Vybavenie vozidla*

1. Všetky používané vozidlá musia byť vybavené globálnym navigačným systémom. Riadiace stredisko spoločnosti CIT musí byť schopné nepretržite a presne lokalizovať svoje vozidlá.

2. Vozidlá musia byť vybavené vhodnými komunikačnými nástrojmi, aby bolo možné kedykoľvek nadviazať kontakt s riadiacim strediskom spoločnosti prevádzkujúcej vozidlá a s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi. Tiesňové čísla na skontaktovanie policajných zložiek v tranzitných členských štátoch alebo v hostiteľskom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) musia byť k dispozícii vo vozidle.

3. Vozidlá musia byť vybavené takým spôsobom, ktorý umožňuje zaznamenávanie času a miesta všetkých dodávok/vyzdvihnutí hotovosti, aby bolo možné skontrolovať kedykoľvek podiel dodávok/vyzdvihnutí hotovosti podľa článku 1 písm. a).

4. Ak sú vozidlá vybavené systémom ISZB, použitý ISZB musí byť v súlade so zásadami stanovenými v prílohe III k tomuto nariadeniu a musí byť homologizovaný v zúčastnenom členskom štáte. V odpovedi na akúkoľvek žiadosť o overenie zo strany orgánov členského štátu pôvodu, hostiteľského členského štátu alebo tranzitného členského štátu, spoločnosti, ktoré vykonávajú cezhraničnú prepravu finančných prostriedkov vo vozidlách s použitím systému ISZB, poskytnú písomný dôkaz o schválení použitého modelu systému ISZB do 48 hodín.

#### *Článok 8 - Úloha vnútroštátnych policajných zložiek*

Týmto nariadením nie je dotknuté uplatňovanie vnútroštátnych predpisov, ktoré vyžadujú:

- aby sa činnosti prepravy hotovosti oznámili vopred polícii,
- aby vozidlá CIT boli vybavené zariadením, ktoré umožňuje, aby ich polícia sledovala na diaľku,
- aby sa priama preprava z bodu A do bodu B s vysokou hodnotou uskutočňovala v sprievode polície.

#### *Článok 9 – Pravidlá na zaistenie bezpečnosti miest dodávok /vyzdvihnutí hotovosti v hostiteľskom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och)*

Týmto nariadením nie je dotknuté uplatňovanie vnútroštátnych pravidiel správania príslušníkov bezpečnostnej služby CIT mimo vozidla CIT a bezpečnosť miest v príslušnom členskom štáte, kam sa hotovosť dodáva a/alebo odkiaľ sa vyzdvihuje.

## Článok 10 – Stiahnutie znehodnotených bankoviek z obehu

Spoločnosti CIT prevádzkujúce svoju činnosť podľa pravidiel stanovených v tomto nariadení sťahujú z obehu všetky zafarbené bankovky, v prípade ktorých existuje podozrenie, že boli zafarbené alebo znehodnotené iným spôsobom systémom ISZB, a ktoré nájdu pri výkone svojej činnosti. Tieto bankovky odovzdávajú v príslušnej pobočke centrálnej banky svojho členského štátu pôvodu. Ak sa znehodnotenú bankovky zozbierajú v hostiteľskom členskom štáte, jeho centrálnu banku musí informovať centrálna banka členského štátu pôvodu spoločnosti CIT.

## Článok 11 - Vzájomná výmena informácií

1. Členské štáty oznamujú Komisii pravidlá uvedené v článkoch 8 a 9, ako aj informácie o tom, ktoré systémy ISZB homologizovali, a bezodkladne ju informujú o každej zmene týkajúcej sa týchto pravidiel a homologizácie. Komisia zaisťuje uverejnenie týchto pravidiel, ako aj zoznamu homologizovaných systémov ISZB vo všetkých príslušných úradných jazykoch EÚ v zúčastnených členských štátoch prostredníctvom náležitých komunikačných kanálov s cieľom pohoťovo informovať všetkých aktérov zapojených do činnosti cezhraničnej CIT.

2. Členské štáty vedú evidenciu o všetkých spoločnostiach, ktorým vydali cezhraničnú licenciu CIT, a navzájom sa informujú o jej obsahu. Túto evidenciu aktualizujú pri každej zmene, ktorá sa jej týka, vrátane akéhokoľvek rozhodnutia o pozastavení platnosti licencie alebo jej odobratí podľa článku 22 a bezodkladne sa o tejto aktualizácii navzájom informujú.

3. Pri vykonávaní článku 5 ods. 1 písm. a) zohľadňuje členský štát pôvodu informácie týkajúce sa zápisu v registri trestov, povesti a bezúhonnosti zamestnancov CIT, ktoré mu oznámi hostiteľský členský štát.

4. Susediace členské štáty sa navzájom informujú o svojich konkrétnych požiadavkách na odbornú prípravu zamestnancov CIT na účely úvodnej odbornej prípravy *ad hoc* uvedenej v článku 5 ods. 1 písm. c).

5. Členské štáty uverejňujú a vzájomne sa informujú o adresách a ďalších kontaktných údajoch vnútroštátnych kontaktných miest uvedených v článku 6 ods. 5 a ďalších príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch.

6. V prípade, že sa členský štát rozhodne odobrať zbrojný preukaz, ktorý vydal zamestnancovi spoločnosti CIT so sídlom v inom členskom štáte, informuje o tejto skutočnosti udeľujúci orgán členského štátu pôvodu.

## Článok 12 – Informácie pred začatím cezhraničnej prepravy

1. Spoločnosť, ktorá je držiteľkou cezhraničnej licencie CIT, informuje udeľujúci orgán s dostatočným časovým predstihom o názve(-och) členského(-ých) štátu(-ov), v ktorom(-ých) bude vykonávať prepravu CIT. Členský štát pôvodu následne bezodkladne oznamuje dotknutému(-ým) členskému(-ým) štátu(-om), že sa má začať cezhraničná činnosť.

2. Spoločnosť, ktorá plánuje vykonávať cezhraničnú prepravu hotovosti, oznamuje v predstihu príslušnému(-ým) orgánu(-om), ktorý(-é) stanovil(-i) hosťiteľský(-é) členský(-é) štát(-y), mená osôb, ktoré môžu vykonávať túto prepravu na jeho/ich území.

## **ODDIEL 2: OSOBITNÉ PRAVIDLÁ PRE KAŽDÝ DRUH PREPRAVY**

### *Článok 13 – Preprava bankoviek v neobrnenom vozidle bežného vzhľadu vybavenom systémom ISZB*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu eurobankoviek cestnou dopravou v neobrnenom vozidle vybavenom systémom ISZB za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Vozidlo má bežný vzhľad.
- b) Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT, ktorí nesmú mať na sebe uniformu.

### *Článok 14 – Preprava bankoviek v neobrnenom vozidle s jasným označením toho, že je vybavené systémom ISZB*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu eurobankoviek cestnou dopravou v neobrnenom vozidle vybavenom systémom ISZB za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Vozidlo má veľmi jasné označenie toho, že je vybavené systémom ISZB. Označenie zodpovedá piktogramu uvedenému v prílohe IV.
- b) Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT.

### *Článok 15 - Preprava bankoviek vo vozidle s obrnenou kabínou vybavenom systémom ISZB*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu eurobankoviek cestnou dopravou vo vozidle s obrnenou kabínou vybavenom systémom ISZB za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Vozidlo s obrnenou kabínou musí byť schopné odolať aspoň paľbe zo strelných zbraní typu Kalašnikov, kalibru 7,62 mm.
- b) Vozidlo má jasné označenie toho, že je vybavené systémom ISZB. Označenie zodpovedá piktogramu uvedenému v prílohe IV.
- c) Príslušníci bezpečnostnej služby CIT majú na sebe nepriestrelné vesty, ktoré rešpektujú aspoň normu VPAM triedu 5, normu NIJ triedu IIIA alebo rovnocennú normu.
- d) Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT.

#### *Článok 16 – Preprava bankoviek v plne obrnenom vozidle nevybavenom systémom ISZB*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu eurobankoviek cestnou dopravou v plne obrnenom vozidle nevybavenom systémom ISZB za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Časti vozidla, v ktorých sa nachádzajú príslušníci bezpečnostnej služby CIT, musia byť obrnené tak, aby boli schopné odolať aspoň paľbe zo strelných zbraní typu Kalašnikov, kalibru 7,62 mm.
- b) Príslušníci bezpečnostnej služby CIT majú na sebe nepriestrelné vesty, ktoré rešpektujú aspoň normu VPAM triedu 5, normu NIJ triedu IIIA alebo rovnocennú normu.
- c) Vo vozidle musia byť najmenej traja príslušníci bezpečnostnej služby CIT.

#### *Článok 17 – Preprava bankoviek v plne obrnenom vozidle vybavenom systémom ISZB*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu eurobankoviek cestnou dopravou v plne obrnenom vozidle vybavenom systémom ISZB za predpokladu, že sú splnené podmienky ustanovené v článku 15 písm. b), článku 16 písm. a) a b) tohto nariadenia.

Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT.

#### *Článok 18 – Preprava mincí v neobrnenej vozidle*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu euromincí cestnou dopravou vo vozidle prepravujúcom iba mince za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Vozidlo má bežný vzhľad.
- b) Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT, ktorí nesmú mať na sebe uniformu.

Na prepravu, ktorá zahŕňa mince aj bankovky, sa vzťahujú články 13 až 17 bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 20, v závislosti od použitého typu vozidla a vybavenia.

#### *Článok 19 – Preprava mincí vo vozidle s obrnenou kabínou*

Spoločnosti, ktoré sú držiteľmi cezhraničnej licencie CIT, môžu vykonávať cezhraničnú prepravu euromincí cestnou dopravou vo vozidle prepravujúcom iba mince za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) Kabína vozidla musí byť obrnená a vozidlo musí mať veľmi jasné označenie, že preváža len mince. Označenie zodpovedá piktogramu uvedenému v prílohe V.

b) Obrnená kabína vozidla musí byť schopná odolať aspoň paľbe zo strelných zbraní typu Kalašnikov, kalibru 7,62 mm.

c) Príslušníci bezpečnostnej služby CIT majú na sebe nepriestrelné vesty, ktoré rešpektujú aspoň normu VPAM triedu 5, normu NIJ triedu IIIA alebo rovnocennú normu.

d) Vo vozidle musia byť najmenej dvaja príslušníci bezpečnostnej služby CIT.

Na prepravu, ktorá zahŕňa mince aj bankovky, sa vzťahujú články 13 až 17 bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 20, v závislosti od použitého typu vozidla a vybavenia.

#### *Článok 20 – Vnútroštátne výnimky*

a) Členský štát môže rozhodnúť, že články 13, 14, 15, 16 alebo 17 sa uplatňujú/neplatňujú na cezhraničnú prepravu bankoviek cestnou dopravou, ktorá sa prevádzkuje na jeho území, za predpokladu, že porovnateľné spôsoby prepravy nepovoľuje ani pri vnútroštátnej preprave CIT a že na jeho území platí aspoň jeden z týchto článkov. Prípadná výnimka z uplatňovania článku 16 sa nesmie vzťahovať na priamu prepravu z bodu A do bodu B.

b) Členský štát sa môže rozhodnúť, že článok 18 alebo článok 19 sa na jeho území neuplatňuje na cezhraničnú prepravu euromincí cestnou dopravou za predpokladu, že porovnateľné spôsoby prepravy nepovoľuje ani pri vnútroštátnej preprave CIT.

c) Pokiaľ ide o uplatňovanie článkov 13, 14, 15 a 17, členský štát môže rozhodnúť, že na jeho území sa môže na obsluhu vonkajších bankomatov použiť iba koncový systém ISZB za predpokladu, že sa rovnaké pravidlá uplatňujú pri vnútroštátnej preprave CIT.

d) Príslušný členský štát oznamuje svoje rozhodnutie o uplatnení akejkoľvek z výnimiek uvedených v tomto článku Komisii, ktorá zabezpečuje, aby sa príslušné oznámenie uverejnilo v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Táto výnimka nadobúda účinnosť jeden mesiac po uverejnení oznámenia. Členské štáty môžu zrušiť výnimku rovnakým postupom.

e) Ak hostiteľský členský štát alebo tranzitný členský štát zistí, že systém ISZB má vážne nedostatky, pokiaľ ide o bežne požadované technické vlastnosti, t. j. že prístup k hotovosti je možný bez spustenia mechanizmu znehodnotenia alebo že systém ISZB bol po homologizácii upravený takým spôsobom, že už nespĺňa kritériá homologizácie, informuje o tom Komisiu a členský štát, ktorý systém ISZB homologizoval, a môže požiadať, aby sa na tomto systéme ISZB vykonali nové testy. Predtým, ako budú známe výsledky týchto nových testov, môžu členské štáty dočasne zakázať používanie tohto systému ISZB na svojom území. Bezodkladne o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

### **ODDIEL 3: ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

## *Článok 21 – Kontroly*

Členské štáty pôvodu a hostiteľské členské štáty zabezpečujú, aby sa dodržiavali pravidlá ustanovené v tomto nariadení, a to aj prostredníctvom náhodných kontrol bez predchádzajúceho oznámenia spoločnosti. Tieto kontroly sa uskutočňujú najmenej raz za rok.

## *Článok 22 – Sankcie*

1. Ak príslušné vnútroštátne orgány zistia, že došlo k porušeniu jednej z podmienok, na ktorých základe sa udelila cezhraničná licencia CIT, udeľujúci orgán rozhodne, či predmetnej spoločnosti zašle varovanie, uloží jej pokutu, pozastaví platnosť jej licencie na obdobie v rozsahu od dvoch týždňov do dvoch mesiacov alebo úplne odoberie licenciu v závislosti od povahy, resp. závažnosti porušenia. Udeľujúci orgán môže predmetnej spoločnosti takisto zakázať žiadať o novú licenciu až na obdobie 5 rokov.

2. Tranzitný členský štát alebo hostiteľský členský štát oznamuje každé porušenie tohto nariadenia vrátane porušenia vnútroštátnych pravidiel uvedených v článkoch 8 a 9 príslušným vnútroštátnym orgánom členského štátu pôvodu, ktoré rozhodnú o primeranej sankcii. V prípade porušenia vnútroštátnych pravidiel uvedených v článku 8 a 9 alebo vnútroštátnych výnimiek uvedených v článku 20 tohto nariadenia môže tranzitný členský štát alebo hostiteľský členský štát navyše uložiť pokutu. Okrem toho môže rozhodnúť, že nepovolí zamestnancom CIT, ktorí sa takéhoto porušenia dopustili, vykonávať cezhraničnú prepravu hotovosti na svojom území, ak im možno pripísať toto porušenie.

3. Tranzitný členský štát alebo hostiteľský členský štát môže spoločnosti CIT pozastaviť právo vykonávať prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou na svojom území na maximálne obdobie dvoch mesiacov až do rozhodnutia udeľujúceho orgánu členského štátu pôvodu, v týchto prípadoch:

a) Ak sa nedodržali ustanovenia tohto nariadenia týkajúce sa minimálneho počtu príslušníkov bezpečnostnej služby CIT vo vozidle alebo týkajúce sa zbraní.

b) Ak spoločnosť CIT vykonáva svoju prepravnú činnosť spôsobom, ktorý ohrozuje verejný poriadok.

c) V prípade opakovaného porušenia tohto nariadenia.

4. Členský štát, ktorý vydal zbrojný pas, môže navyše rozhodnúť o uložení sankcie príslušníkom bezpečnostnej služby CIT podľa svojich vnútroštátnych pravidiel v prípade porušenia jeho vnútroštátnych právnych predpisov o zbraniach.

5. Sankcie by mali byť vždy primerané závažnosti porušenia.

## *Článok 23 – Núdzové bezpečnostné opatrenia*

1. Odchyľne od všeobecného pravidla môže členský štát rozhodnúť o zavedení dočasných bezpečnostných opatrení prekračujúcich rámec opatrení, ktoré sa predpokladajú v týchto pravidlách, a to v prípade naliehavého problému, ktorý má zásadný vplyv na bezpečnosť činností CIT. Tieto dočasné opatrenia sa uplatňujú na všetku prepravu CIT na celom

vnútroštátnom území alebo na jeho časti počas obdobia maximálne štyroch týždňov a bezodkladne sa oznamujú Komisii. Komisia zabezpečuje ich rýchle uverejnenie prostredníctvom príslušných kanálov.

2. Predĺženie platnosti dočasných opatrení ustanovených v odseku 1 na obdobie dlhšie ako štyri týždne podlieha predchádzajúcemu povoleniu Komisie. Komisia rozhodne o udelení povolenia do 72 hodín od prijatia takejto žiadosti.

#### *Článok 24 – Odmeňovanie zamestnancov CIT vykonávajúcich cezhraničnú prepravu*

Zamestnancom CIT vykonávajúcim cezhraničnú prepravu v zmysle tohto nariadenia sa musí zaručiť príslušná minimálna mzda vrátane sadzieb za nadčasy v hostiteľskom členskom štáte obdobne v súlade s ustanoveniami článku 3 ods. 1 písm. c) smernice 96/71/ES. Ak je príslušná minimálna mzda v hostiteľskom členskom štáte vyššia ako mzda vyplácaná zamestnancovi v členskom štáte pôvodu, na celý pracovný deň sa uplatňuje príslušná minimálna mzda hostiteľského členského štátu vrátane sadzieb za nadčasy. Ak sa preprava vykonáva v niekoľkých hostiteľských členských štátoch počas dňa a viac ako jeden z nich má vyššiu príslušnú minimálnu mzdu, ako je mzda uplatňovaná v členskom štáte pôvodu, na celý pracovný deň sa uplatňuje najvyššia z týchto minimálnych miezd vrátane sadzieb za nadčasy.

Ak však vyplýva z existujúcich zmlúv, právnych predpisov alebo správnych opatrení, ako aj praktických opatrení, že zamestnanec CIT bude vykonávať cezhraničnú prepravu počas viac ako 100 pracovných dní kalendárneho roka úplne alebo čiastočne strávených v inom členskom štáte, podmienky zamestnania a pracovné podmienky uvedené v ustanoveniach smernice 96/71/ES sa uplatňujú v plnom rozsahu na všetky pracovné dni strávené úplne alebo čiastočne v tomto hostiteľskom členskom štáte v danom kalendárnom roku.

Na účely stanovenia príslušných podmienok zamestnania a pracovných podmienok sa článok 4 smernice 96/71/ES uplatňuje obdobne.

#### *Článok 25 – Výbor pre cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti*

1. Zriaďuje sa výbor pre cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti. Predsedá mu Komisia a má dvoch zástupcov z každého členského štátu, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, spolu s dvoma zástupcami Európskej centrálnej banky.

2. Výbor zasadá najmenej raz za rok, aby prediskutoval vykonávanie tohto nariadenia. Na tento účel uskutočňuje konzultácie so zainteresovanými stranami v sektore vrátane sociálnych partnerov a v prípade potreby zohľadňuje ich stanoviská. S výborom sa uskutočňujú konzultácie pri príprave preskúmania uvedeného v článku 26.

#### *Článok 26 - Preskúmanie*

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tohto nariadenia najneskôr do dvoch rokov po nadobudnutí jeho účinnosti a potom raz za päť rokov. Na tento účel uskutočňuje konzultácie so zainteresovanými stranami v sektore vrátane sociálnych partnerov. Správa musí obsahovať predovšetkým posúdenie možnosti stanovenia spoločných požiadaviek na školenia v súvislosti s nosením zbraní zamestnancami CIT, zohľadniť

technologický pokrok v oblasti systémov ISZB a posúdiť, či treba nariadenie zodpovedajúcim spôsobom zrevidovať.

#### *Článok 27 – Zmena a doplnenie technických pravidiel*

Komisia môže prijať prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkami 28, 29 a 30 zmeny a doplnenia technických pravidiel týkajúcich sa noriem platných pre obrnenie vozidiel, používané bezpečnostné schránky a nepriestrelné vesty, ako aj zmeny a doplnenia prílohy III s cieľom zohľadniť technologický pokrok a prípadné nové európske normy.

#### *Článok 28 – Výkon delegovania*

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 27 sa prenáša na Komisiu na neurčitý čas.
2. Komisia oznamuje delegovaný akt súčasne Európskemu parlamentu a Rade, a to hneď po jeho prijatí.
3. Právomoc prijímať delegované akty sa prenáša na Komisiu za podmienok, ktoré sú stanovené v článkoch 29 a 30.

#### *Článok 29 – Odvolanie delegovania právomoci*

1. Delegovanie právomoci uvedené v článku 27 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.
2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup rozhodovania o odvolaní delegovania právomoci, informuje druhú inštitúciu a Komisiu v primeranej lehote pred prijatím konečného rozhodnutia, a uvádza, ktoré delegované právomoci by mohli podliehať odvolaniu, a prípadné dôvody tohto odvolania.
3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí vymedzených v uvedenom rozhodnutí. Účinnosť nadobúda okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý sa v ňom spresní. Neovplyvňuje účinnosť už platných delegovaných aktov. Uverejňuje sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

#### *Článok 30 – Námietka proti delegovaným aktom*

1. Európsky parlament a Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietky v lehote troch mesiacov odo dňa oznámenia. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o jeden mesiac.
2. Ak do uplynutia uvedenej lehoty nevznesie Európsky parlament ani Rada námietku voči delegovanému aktu, tento akt sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a účinnosť nadobudne dňom v ňom uvedeným.

Delegovaný akt sa môže uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudnúť účinnosť pred uplynutím danej lehoty, ak Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom zámere nevzniesť námietky.

3. Delegovaný akt nenadobúda účinnosť v prípade, že Európsky parlament alebo Rada vynesú voči nemu námietky. Inštitúcia, ktorá vnesie námietky proti delegovanému aktu, uvedie dôvody takéhoto konania.

*Článok 31 – Nadobudnutie účinnosti*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť šesť mesiacov po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli [...]

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
*[...]*

*Za Radu*  
*predseda*  
*[...]*

**PRÍLOHA I**  
**OCHRANNÉ PRVKY CEZHRAŇNEJ LICENCIE CIT**

Cezhraničná licencia CIT musí mať najmenej dva z týchto ochranných prvkov:

- hologram,
- špeciálne vlákna v papieri, ktoré sú viditeľné pod ultrafialovým svetlom,
- najmenej jeden riadok mikrotlačou (tlač viditeľná len pomocou lupy, z ktorej sa nedá urobiť fotokópia),
- hmatateľné znaky, symboly alebo vzory,
- dvojité číslovanie: sériové číslo cezhraničnej licencie CIT, jej overenej kópie alebo osvedčenia vodiča a v každom prípade číslo vydania,
- ochranné vzorkované pozadie s jemnými gilošovými vzormi a írisovou tlačou.

**PRÍLOHA II**  
**VZOR CEZHRANIČNEJ LICENCIE CIT**

EURÓPSKA ÚNIA  
(Farba Pantone pink 176, papier z buničiny formát DIN A4 aspoň 100g/m<sup>2</sup>)  
(Prvá strana licencie)  
(Text v úradnom jazyku (v jednom z úradných jazykov) členského štátu vydávajúceho licenciu)

Rozlišujúci znak<sup>12</sup> členského štátu vydávajúceho licenciu      Názov udeľujúceho orgánu

LICENCIA č.

(alebo)

OVERENÁ KÓPIA č.

na profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou

Táto                      licencia  
opravňuje<sup>13</sup>

.....

.....

prevádzkovať profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou akoukoľvek trasou v rámci jász alebo častí jász vykonávaných na území Únie, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../20xx z... o profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny a nariadení Rady (EÚ) č. .../20xx o rozšírení rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../20xx a v súlade so všeobecnými ustanoveniami tejto licencie.

Osobitné poznámky:.	.....	
Táto licencia je platná na obdobie piatich rokov od .....		do .....
Vydaná v .....	dňa .....	

<sup>14</sup> .....

<sup>12</sup> Rozlišujúce znaky členských štátov: (BE) Belgicko, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (DE) Nemecko, (EE) Estónsko, (IE) Írsko, (EL) Grécko, (ES) Španielsko, (FR) Francúzsko, (IT) Taliansko, (CY) Cyprus, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (LU) Luxembursko, (HU) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Holandsko, (AT) Rakúsko, (PL) Poľsko, (PT) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SI) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FI) Fínsko, (SE) Švédsko, (UK) Spojené kráľovstvo.

<sup>13</sup> Názov alebo obchodný názov a úplná adresa dopravcu.

<sup>14</sup> Podpis alebo odtlačok pečiatky udeľujúceho orgánu.

(Druhá strana licencie)

(Text v úradnom jazyku (v jednom z úradných jazykov) členského štátu vydávajúceho licenciu)

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Táto licencia sa vydáva podľa nariadenia (EÚ) č.../20xx o profesionálnej cezhraničnej preprave eurovej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny.

Držiteľa oprávňuje prevádzkovať profesionálnu cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti cestnou dopravou, ako sa definuje v nariadení (EÚ) č.../20xx, akoukoľvek trasou v rámci jász alebo častí jász vykonávaných na území členských štátov, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) č.../20xx, za podmienok stanovených v tejto licencii.

Táto licencia je vydaná osobne na držiteľa a je neprenosná.

Originál licencie musí uchovať podnik nákladnej dopravy.

Overená kópia licencie sa musí nachádzať vo vozidle CIT.

Originál alebo overená kópia licencie sa musí predložiť na žiadosť akéhokoľvek oprávneného kontrolóra.

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovení nariadenia (EÚ) č. .../20xx, musí držiteľ dodržiavať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia platné v rámci územia každého členského štátu, najmä v súvislosti s prepravou a premávkou.

## PRÍLOHA III INTELIGENTNÝ SYSTÉM NA ZNEHODNOTENIE BANKOVIEK (ISZB)

### I. Vymedzenie pojmov a všeobecné ustanovenia

Vymedzenie pojmov „zabezpečený priestor“, „bezpečné miesto“, „inteligentný systém na znehodnotenie bankoviek (ISZB)“ a „koncový systém ISZB“ pozri v článku 1 písm. l), m), n) a o) tohto nariadenia.

Systém ISZB môže obsahovať buď bankovky (balené alebo nebalené) alebo bankomatovú kazetu.

Systém ISZB musí byť homologizovaný v členskom štáte eurozóny, aby sa mohol používať na cezhraničnú prepravu eurovej hotovosti podľa tohto nariadenia. Homologizácia sa vykonáva podľa platnej osobitnej európskej normy. Pokiaľ takáto norma neexistuje, homologizácia sa musí vykonať na základe ustanovení tejto prílohy.

### II. Postup schvaľovania systému ISZB

a) Ak má byť systém ISZB homologizovaný, musí prejsť rôznymi testami v testovacom laboratóriu, ktoré schválil alebo uznal členský štát eurozóny.

Tieto testy musia umožniť stanoviť, či sú tieto technické vlastnosti systému ISZB dostatočne vyhovujúce:

#### i) Hlavné požadované funkcie monitorovacieho systému

- Neustále monitorovať a zaznamenávať pokyny týkajúce sa podmienok prístupu k systému ISZB a jeho používania.
- Neustále overovať dodržiavanie týchto pokynov a zisťovať odchýlky.
- Automaticky a ihneď znehodnocovať bankovky v prípade nedodržania pokynov, zistenia odchýlok alebo otvorenia schránky mimo predprogramovaných časových úsekov a/alebo miest.

#### ii) Miesto, na ktorom sa môže monitorovací systém naprogramovať, a vplyv príslušníkov bezpečnostnej služby CIT na fungovanie systému ISZB

Systém ISZB sa môže naprogramovať len v zabezpečenom priestore. Koncový systém ISZB sa môže naprogramovať len na bezpečnom mieste.

Príslušníci bezpečnostnej služby CIT nesmú mať možnosť akýmkoľvek spôsobom ovplyvniť fungovanie systému ISZB mimo predprogramovaných časov a/alebo miest. Ak však existuje systém časového posunu spustenia mechanizmu znehodnocovania, príslušníci bezpečnostnej služby CIT môžu časový posun obnoviť jeden raz.

#### iii) Miesto, na ktorom sa môže systém ISZB otvoriť (v prípade koncových systémov)

Systém ISZB sa môže otvoriť len na predprogramovaných miestach určenia.

b) Systém ISZB sa znovu testuje každých päť rokov, a to aj v prípade, že vnútroštátne povolenie bolo vydané na neurčité obdobie. Ak výsledky nových testov už nie sú presvedčivé, homologizácia prestáva byť platná pre cezhraničnú prepravu podľa tohto nariadenia.

c) Aby testy boli úspešné, musí sa dosiahnuť jeden z týchto výsledkov:

- v priebehu testov nebolo možné získať prístup k bankovkám, systém ISZB nebol poškodený a jeho mechanizmus zostal funkčný,
- v priebehu testov bol systém ISZB poškodený, ale nebolo možné získať prístup k bankovkám bez spustenia systému znehodnocovania.

### **III. Testovacie postupy**

Metóda používaná na vykonávanie testov a normy určujúce výsledok, ktorý testované systémy musia dosiahnuť, sú stanovené v tejto prílohe. Na vnútroštátnej úrovni však možno vykonať úpravy na ich zosúladenie s existujúcimi testovacími protokolmi, ktoré používajú laboratória v každom členskom štáte.

a) Test odolnosti systému ISZB v rôznych scenároch útoku

Z rôznych testov simulujúcich scenár útoku sú členské štáty povinné vykonať šesť, pričom ostatné sa môžu vykonať tiež, a to v súlade s príslušnými vnútroštátnymi pravidlami.

Každý z vykonaných testov musí byť úspešný v zmysle bodu II písm. c) vyššie:

- povinné testy:
  - 1 – prerušenie napájania zo zdroja elektrickej energie,
  - 2 – vniknutie do schránky,
  - 3 – otvorenie schránky ničivým spôsobom (kladivom),
  - 4 – rýchle rozrezanie („gilotína“),
  - 5 – ponorenie do tekutiny,
  - 6 – postupné a bezprostredné vystavenie extrémnym teplotám (horúce a ľadové): napríklad chladenie v tekutom dusíku a ohriatie v predhriatej rúre,
- odporúčané testy, ktoré sa môžu vykonať tiež:
  - 7 – odolnosť proti strelným zbraňam (napríklad náboje kalibru 12)
  - 8 – použitie chemikálií,

- 9 – voľný pád,
- 10 – vystavenie silným elektromagnetickým vlnám,
- 11 – vystavenie silným elektrostatickým vlnám.

#### b) Účinnosť znehodnotenia bankoviek

V súčasnosti používané procesy znehodnocovania sú zafarbenie, chemické zničenie a pyrotechnické zničenie. Vzhľadom na prípadný technologický vývoj zoznam použitých procesov nie je vyčerpávajúci a je len orientačný.

Po akomkoľvek neoprávnenom pokuse o získanie prístupu k peňažným prostriedkom rôznymi formami útoku sa musia bankovky buď zničiť, alebo zafarbiť. Musia sa vykonať aspoň tri testy.

Nevratne znehodnotených musí byť 100% bankoviek. Okrem toho musí byť pre každého držiteľa bankoviek zrejmé, že bankovky prešli procesom znehodnocovania.

Ak sú bankovky v bezpečnostných baleniach, musí sa zafarbiť minimálne 10 % plochy oboch strán každej bankovky. Ak bankovky nie sú v bezpečnostných baleniach, musí sa zafarbiť minimálne 20 % plochy oboch strán každej bankovky. V prípade systémov zničenia sa musí v oboch prípadoch zničiť minimálne 20 % plochy každej bankovky.

#### c) Obsah testov na odolnosť bankoviek proti čisteniu – pre systémy ISZB používajúce zafarbenie

Na takéto „čistenie“ sa musia použiť rôzne prípravky alebo kombinácie prípravkov. Rôzne scenáre sa musia usporiadať tak, aby sa menila teplota a dĺžka čistenia. Pri týchto testoch čistenia sa musia použiť dva postupy:

- čistenie sa musí vykonať bezprostredne po zafarbení
- **a** čistenie sa musí vykonať 24 hodín po zafarbení.

Tieto testy sa musia vykonať na reprezentatívnej vzorke skutočných bankoviek používaných v eurozóne.

Na konci týchto testov sa musí získať **jeden** z týchto výsledkov:

- Výsledkom čistenia je zničenie bankoviek.
- Čistenie zanechá viditeľnú farbu na minimálne 10 % plochy každej bankovky (test hustoty použitej farby).
- Po čistení sú pôvodné farby bankoviek nedostatočne výrazné.

#### **IV. Bezpečnostné záruky používaných systémov**

Chemické látky uvoľňované zo systému ISZB s cieľom znehodnotiť bankovky môžu podliehať nariadeniu (ES) č. 1907/2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a

obmedzovaní chemických látok (REACH)<sup>15</sup>. Toto nariadenie upravuje riziká pre ľudské zdravie a životné prostredie súvisiace s vyrábanými alebo dovážanými látkami alebo látkami používanými samostatne, v zmesi alebo vo výrobku .

Aby systém ISZB mohol byť homologizovaný, výrobca overí, či musí registrovať alebo oznámiť látky obsiahnuté vo svojich výrobkoch, alebo poskytnúť informácie o bezpečnom používaní svojim zákazníkom. Výrobca môže mať takisto právne povinnosti vyplývajúce zo zaradenia týchto látok na zoznam látok vzbudzujúcich veľké obavy alebo na zoznam látok podliehajúcich autorizácii podľa nariadenia REACH. Tieto povinnosti sa vzťahujú nielen na uvedené látky samostatne alebo v zmesi, ale aj na ich prítomnosť vo výrobkoch.

Orgánu členského štátu zodpovednému za homologizáciu musí výrobca systému ISZB poskytnúť osvedčenie, ktoré zahŕňa výsledky tohto overovania a v ktorom sa uvádza, že látky alebo prvky použité na zničenie alebo znehodnotenie peňažných prostriedkov nepredstavujú vážne riziko pre zdravie príslušníkov bezpečnostnej služby CIT pri vdýchnutí alebo pri kontakte s pokožkou.

Na tento účel môže osvedčenie obsahovať analýzu rizík vystavenia chemickým látkam, t. j. maximálny prípustný čas vystavenia stanovenému množstvu.

---

<sup>15</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemických látok (REACH), Ú. v. EÚ L 396, 30.12.2006.

**PRÍLOHA IV**  
**PIKTOGRAMY OZNAČUJÚCE VYBAVENIE ISZB**

Piktogram pre vozidlo CIT vybavené systémom ISZB



Piktogram pre schránku na bankovky vybavenú systémom ISZB



PRÍLOHA V  
PIKTOGRAM PRE VOZIDLO CIT PREVÁŽAJÚCE VÝHRADNE MINCE



**PRÍLOHA VI**  
**OBSAH ÚVODNEJ ODBORNEJ PRÍPRAVY ZAMESTNANCOV CIT, KTORÍ**  
**VYKONÁVAJÚ CEZHRANIČNÚ PREPRÁVU HOTOVOSTI**

Pracovníci CIT zúčastňujúci sa profesionálnej cezhraničnej prepravy euróvej hotovosti cestnou dopravou medzi členskými štátmi eurozóny musia mať:

- 1) v plnom rozsahu absolvovanú a ukončenú minimálne príslušnú odbornú prípravu podľa svojich referenčných vnútroštátnych právnych predpisov a/alebo príslušných kolektívnych pracovných zmlúv, alebo v prípade, že neexistujú, kurzy odbornej prípravy poskytované vnútroštátnou organizáciou pre CIT/bezpečnostnou organizáciou alebo interné podnikové kurzy odbornej prípravy.
- 2) úspešne zložené skúšky nasledujúce po tejto počiatočnej odbornej príprave alebo akomkoľvek inom postupe zameranom na testovanie výsledkov vzdelávania,
- 3) v plnom rozsahu absolvovaný a ukončený dodatočný a povinný modul odbornej prípravy, ako je stanovené v tejto prílohe, ktorý tvoria aspoň:
  - postupy týkajúce sa cezhraničnej CIT,
  - európske právne predpisy týkajúce sa CIT,
  - príslušné vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa CIT tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a obsluhovaného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov),
  - pravidiel jazdy pre CIT v tranzitnom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) a obsluhovanom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) vrátane práva vozidiel CIT používať špecifické jazdné pruhy,
  - vnútroštátne bezpečnostné protokoly v prípade útoku v tranzitnom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) a obsluhovanom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och),
  - organizácia a prevádzkové postupy prepravy CIT chránenej technológiou ISZB<sup>16</sup> tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a obsluhovaného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov),
  - príslušné vnútroštátne prevádzkové protokoly, pravidlá a predpisy tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a obsluhovaného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov),
  - vnútroštátne protokoly v prípade núdze tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a obsluhovaného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) v prípade poruchy,

---

<sup>16</sup> Ako sú definované v článku 1 písm. n) tohto nariadenia.

dopravnej nehody a technického a mechanického zlyhania akékoľvek zariadenia a vozidla CIT,

- vnútroštátne administratívne postupy a pravidlá spoločnosti platné v rámci tranzitného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) a obsluhovaného(-ých) členského(-ých) štátu(-ov) v súvislosti s komunikáciou s kontrolným bodom atď. vo všetkých tranzitných a obsluhovaných krajinách,
- informácie a odborná príprava o spolupráci a vhodných protokoloch s vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi policajnými zložkami, okrem iného aj so zreteľom na kontroly vykonávané vo vozidlách a u zamestnancov CIT,
- príslušné vnútroštátne a európske právne predpisy a/alebo príslušné kolektívne zmluvy týkajúce sa pracovného času, počet nevyhnutných prestávok, pracovných podmienok, platných miezd,
- príslušné vnútroštátne a európske právne predpisy a/alebo príslušné ustanovenia kolektívnych zmlúv o čase odpočinku zamestnancov CIT – kedy je potrebný, ako často, dĺžka trvania každej prestávky, bezpečné miesto, komunikácia s riadiacimi strediskami atď,
- príslušné bezpečnostné pravidlá platné pre dodávky/vyzdvihnutia (bezpečné miesto, riadenie rizík na chodníku atď.),
- referenčné vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa používania zbraní a ich uskladnenia,
- ofenzívne a defenzívne techniky jazdy,
- príslušné školenia o používaní GPS, telefónu a ďalšieho technického vybavenia/systémov používaných v cezhraničnej preprave CIT,
- vnútroštátne zdravotné a bezpečnostné predpisy v tranzitnom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och) a obsluhovanom(-ých) členskom(-ých) štáte(-och), ktoré sa týkajú pracovníkov prevážajúcich cennosti a cestujúcich veľkými vozidlami cestnou dopravou, a protokoly v prípade zranenia alebo choroby zamestnancov,
- kurz prvej pomoci.

Odborná príprava by mala navyše obsahovať tieto prvky:

- preventívne a nápravné opatrenia v oblastiach zvládania stresu a násillia zo strany tretej osoby,
- hodnotenie rizík (v práci),
- jazykové vzdelávanie je nevyhnutné na splnenie jazykových požiadaviek stanovených v tomto nariadení (pozri článok 5 bod 2).

**PRÍLOHA VII**  
**SPOLOČNÉ REFERENČNÉ ÚROVNE RADY EURÓPY**

Používateľ B1: Dokáže porozumieť hlavným bodom zrozumiteľného spisovného prejavu o bežných záležitostiach, s ktorými sa pravidelne stretáva v práci, škole, vo voľnom čase atď. Dokáže riešiť väčšinu situácií, ktoré sa môžu vyskytnúť pri cestovaní v oblasti, v ktorej sa hovorí daným jazykom. Dokáže vytvoriť jednoduchý, súvislý text na témy, ktoré sú mu známe alebo ktoré ho osobne zaujímajú. Dokáže opísať zážitky a udalosti, sny, nádeje a ambície a uviesť stručné zdôvodnenie a vysvetlenie svojich názorov a plánov.

Používateľ A1: Dokáže porozumieť každodenným výrazom a veľmi základným frázam zameraným na uspokojenie konkrétnych potrieb a dokáže ich aj používať. Dokáže predstaviť seba a iných a spýtať sa a odpovedať na otázky o svojej osobe, ako napríklad kde žije, ľudia, ktorých pozná, veci, ktoré vlastní. Dokáže sa jednoduchým spôsobom dohovoriť za predpokladu, že druhá osoba hovorí pomaly a jasne a je ochotná pomôcť.