



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.6.2022
COM(2022) 295 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1214/2011 af
16. november 2011 om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af
eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet i henhold til forordningens
artikel 26**

1. INDLEDNING

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

Den første revision blev gennemført i 2016⁵. Med henblik på denne revision foretog Kommissionen ved hjælp af spørgeskemaer en høring af interessenterne i sektoren, herunder arbejdsmarkedets parter, og medlemsstaterne⁶. Rapporten er baseret på besvarelserne af spørgeskemaerne.

2. GENEREL BAGGRUND

2.1. Baggrund

2.1.1. Et sæt fælles regler for grænseoverskridende transport af eurokontanter

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

¹ EUT L 316 af 29.11. 2011, s. 1.

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

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

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

⁵ COM(2017) 5 final af 11.1.2017.

⁶ Spørgeskemaerne blev sendt til alle medlemsstater, pengetransportvirksomheder, der har en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport i henhold til forordningen herom, og relevante europæiske interessenter (ESTA (European Cash Management Companies Association), ECB (Den Europæiske Centralbank), Eurocommerce (European Federation of Retail, Wholesale and International Traders), EURICPA (European Intelligent Cash Protection Association) og EFS (Den Europæiske Faglige Samarbejdsorganisation)). Der blev modtaget bidrag fra ovennævnte interessenter (med undtagelse af Eurocommerce og EFS), fra UNI Europa og fra Cennox-EURICPA. Se de udsendte spørgeskemaer i bilag I.

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

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

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

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

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

Op til en ombytning til euro i en medlemsstat kan det være nødvendigt at transportere eurokontanter fra deltagende medlemsstater til den medlemsstat, der forbereder ombytningen. Forordning (EU) nr. 1214/2011 finder således i henhold til

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

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

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

forordning (EU) nr. 55/2013¹⁰ også anvendelse i medlemsstater, der forbereder sig på at indføre euroen.

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

2.2.1. Tilladelse til grænseoverskridende pengetransport

På baggrund af de potentielle sikkerhedsfarer for pengetransportvirksomheder og offentligheden, der er forbundet med pengetransport, kræver grænseoverskridende transport af eurokontanter en særlig tilladelse til grænseoverskridende pengetransport¹¹. De nationale myndigheder skal udstede en tilladelse for en periode på fem år, forudsat at pengetransportvirksomheden opfylder de betingelser, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, såsom krav til pengetransportører eller generelle krav til pengetransportkøretøjer og andre forudsætninger¹².

Tilladelserne til grænseoverskridende pengetransport er registreret i informationssystemet for det indre marked (IMI), således at offentlige myndigheder har let adgang til tilladelserne¹³.

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

2.2.2. Grænseoverskridende transport af eurokontanter

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

2.2.3. Tilladte transportordninger

I forordning (EU) nr. 1214/2011 er fastlagt fem typer transportordninger for eurosedler og to for euromønter med definerede betingelser for hver enkelt ordning, f.eks. køretøjers pansring, brug af IBNS og tilstedeværelse af pengetransportører¹⁷.

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

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

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

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

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

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

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

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

De deltagende medlemsstater beslutter, hvilke af disse transportordninger der skal gælde på deres område¹⁸.

2.2.4. *IBNS' rolle og inddragelse af neutraliserede pengesedler*

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

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

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

2.3. **Underretnings- og oplysningspligt**

Ifølge forordning (EU) nr. 1214/2011 skal indehaverne af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, de deltagende medlemsstater og Kommissionen opfylde en række oplysningsforpligtelser.

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁵ [Euro cash in transit | Europa-Kommissionen \(europa.eu\)](http://europa.eu).

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

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

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

transportordninger, der er valgt af de deltagende medlemsstater, i *Den Europæiske Unions tidende*²⁹.

2.4. Kontrol af regeloverholdelse, sanktioner og sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer

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

3. GENNEMFØRELSE AF FORORDNING (EU) NR. 1214/2011 OG AF HENSTILLINGERNE I RAPPORTEN FRA 2016

3.1. Ansøgning om og udstedelse af tilladelser til grænseoverskridende pengetransport

3.1.1. Ansøgning om og udstedelse af tilladelser til grænseoverskridende pengetransport

I overensstemmelse med konklusionerne i rapporten fra 2016 synes den administrative procedure for udstedelse af tilladelser at fungere gnidningsløst. Generelt har ingen pengetransportvirksomheder indberettet særlige problemer³² med fremsendelse af dokumenter og dokumentation i forbindelse med ansøgningen. Desuden er medlemsstaternes myndigheder ikke stødt på særlige problemer med udstedelse af grænseoverskridende tilladelser til pengetransport. Alle ansøgninger fra responderende pengetransportvirksomheder har resulteret i udstedelse af en tilladelse³³, og der har ikke været nævneværdige hændelser med registreringen i IMI.

Langt størstedelen af de deltagende medlemsstaters myndigheder og et flertal af tilladelsesindehaverne mener, at den femårige gyldighedsperiode for tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport er passende, og mener ikke, at der er behov for at forlænge den. Én medlemsstat og 4 ud af de 11 pengetransportvirksomheder, der besvarede spørgeskemaet, mener, at en tiårig gyldighedsperiode ville være mere passende for en tilladelse til pengetransport³⁴.

De fleste responderende interessenter kan generelt ikke se nogen merværdi i at udstede tilladelser til pengetransport på gruppebasis. Som anført af medlemsstaterne under høringen ville en sådan mulighed indebære, at virksomheder, der handler i forskellige medlemsstater, gives tilladelse, uden at man ved, om lovgivningen i disse medlemsstater overholdes. Et andet vanskeligt aspekt i forbindelse med

²⁹ [EUT C 139 af 4.5.2017, s. 14](#), i overensstemmelse med artikel 13, stk. 5, i forordning (EU) nr. 1214/2011.

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

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

³² Kun én responderende pengetransportvirksomhed klagede over den tidkrævende og kostelige proces for tilvejebringelse af de nødvendige dokumenter.

³³ Undersøgellesdata. Med hensyn til spørgsmålene i spørgeskemaet se bilag I.

³⁴ Argumenter for en tilladelse med en tiårig gyldighedsperiode: administrative krav og tilknyttede udgifter, lighed med SBS-driftslicensen.

gruppetilladelser, der er nævnt i høringen, vedrører sanktioner for overtrædelse: Hvis tilladelsen blev inddraget for én af virksomhederne i gruppen, hvordan ville det så påvirke tilladelserne for de øvrige virksomheder i gruppen? Men som én responderende medlemsstat antyder, kunne en forenklet procedure blandt virksomheder i samme gruppe være mere hensigtsmæssig under visse omstændigheder. Selv om det erkendes, at forskellig national lovgivning vil gøre det vanskeligt at gennemføre gruppertiladelser, mener fire ud af de 11 responderende pengetransportvirksomheder, at disse gruppertiladelser vil gøre tingene lettere for dem. Samlet set forstår Kommissionen, at sådanne tilladelser ville resultere i manglende tilsyn med og kontrol i pengetransportvirksomhederne, og at de ville komplicere de eksisterende kontrolforanstaltninger. Derfor mener Kommissionen ikke, at udstedelse af tilladelser til pengetransport på gruppebasis er en gangbar løsning i den nærmeste fremtid.

3.1.2. *Tal og fakta om tilladelser til pengetransport*

Otte medlemsstater (ud af de 14 deltagende medlemsstater) har indtil videre udstedt tilladelser til pengetransport. Der var udstedt 11 tilladelser inden et år efter ikrafttrædelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011. Hidtil³⁵ er der udstedt 22 tilladelser til grænseoverskridende pengetransport, som i øjeblikket er gældende: Frankrig (3), Tyskland (6), Italien (3), Nederlandene (1), Østrig (2), Spanien (1), Slovakiet (4) og Slovenien (2)³⁶. Tyskland har udstedt flest tilladelser (27 %) efterfulgt af Slovakiet (18 %), og tilsammen står de for næsten halvdelen af alle tilladelser³⁷. Interessant nok har Belgien og Luxembourg ingen tilladelser, selv om begge medlemsstater ligger i et område med seks geografisk koncentrerede grænser inden for en radius af under 250 km, har en høj befolkningstæthed, en stor koncentration af virksomheder og en lille og to store deltagende medlemsstater som naboer³⁸.

Ifølge besvarelserne af spørgeskemaet bruger fire af de 11 responderende pengetransportvirksomheder deres tilladelser dagligt eller flere gange om måneden. To pengetransportvirksomheder besvarede ikke dette spørgsmål, og fem oplyste, at de ikke benytter deres tilladelse. Flere indehavere af en tilladelse til pengetransport beretter, at de ikke har udnyttet deres tilladelse (endnu), idet de forretningsmuligheder, de forventede at opnå i kraft af tilladelsen, ikke blev til noget (de havde ingen efterspørgsel efter grænseoverskridende kontanttransporttjenester).

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

Tre responderende medlemsstater (ud af 13 respondenter) bekræfter, at de, efter at have udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport til en pengetransportvirksomhed, er blevet underrettet om påbegyndelse af dennes grænseoverskridende aktivitet. På samme tid meddelte fire responderende medlemsstater, at de er blevet underrettet gennem oplysninger fra en anden medlemsstat i euroområdet om en pengetransportvirksomhed fra den pågældende medlemsstat, der gjorde forberedelser til at udføre en grænseoverskridende

³⁵ Fra og med 21.2.2022.

³⁶ Se bilag II.

³⁷ Se bilag II.

³⁸ I bilag II findes en oversigt over to regioner med stort potentiale til grænseoverskridende transport af eurokontanter.

pengetransport ind i medlemsstaten. I betragtning af medlemsstaternes bidrag til høringen i 2021 kan det konkluderes, at medlemsstaterne finder det vanskeligt at få et klart overblik over grænseoverskridende pengetransport, der rent faktisk gennemføres på deres område.

Kommissionen har offentliggjort alle relevante oplysninger om grænseoverskridende pengetransport som foreskrevet i forordning (EU) nr. 1214/2011³⁹.

I sin rapport fra 2016 anbefalede Kommissionen, at de deltagende medlemsstater bør indføre egnede procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der foregår på deres område. Det ville højne kvaliteten af de data, der er nødvendige for en fortsat drøftelse af gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011 og af mulighederne for potentielle lovgivningsændringer. Høringen i 2021 viser imidlertid, at medlemsstaterne ikke fulgte denne henstilling.

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

Næsten halvdelen af de pengetransportvirksomheder, der besvarede spørgeskemaet, oplyser, at de anvender IBNS til grænseoverskridende pengetransport, når det er obligatorisk⁴⁰ i værts-, transit- eller hjemlandet. Belgien er den eneste deltagende medlemsstat, hvor det er obligatorisk at benytte køretøjer udstyret med IBNS til transport af pengesedler.

Flere respondenter mener, at godkendelsen eller certificeringen af IBNS-systemer bør strømlines yderligere, dvs. gennem en ensartet IBNS-certificering, der gælder for hele euroområdet.

Mens andre teknologier også anvendes af pengetransportvirksomheder⁴¹, er sværtning den mest benyttede IBNS-teknologi⁴², og den forventes at forblive den foretrukne teknologi på markedet i de kommende år⁴³.

3.3. Aflønning af pengetransportører med det, der som minimum svarer til mindstelønnen i værtsmedlemsstaten

Indehavere af en tilladelse til pengetransport berettede, at de ikke støder på problemer med anvendelsen af aflønningsreglerne i forordning (EU) nr. 1214/2011. I henhold til artikel 24 i forordningen er grænseoverskridende pengetransportører underlagt samme mindsteløn, inklusive overtidsbetaling, som i værtsmedlemsstaten. Da de relevante bestemmelser i direktiv 96/71/EF⁴⁴, som der henvises til i artikel 24 i forordning (EU) nr. 1214/2011, er blevet ændret mellem forordningens og denne revisions ikrafttræden, bemærker Kommissionen, at pengetransportørers rettigheder i

³⁹ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_en

⁴⁰ Én responderende pengetransportvirksomhed siger, at den ville anvende IBNS, selv om det ikke var obligatorisk, da det er et redskab, der meget effektivt kan afskrække potentielle gerningsmænd fra deres forsøg på at stjæle kontanter.

⁴¹ To pengetransportvirksomheder nævner brugen af et system, der forhindrer tvungen fjernelse af værdier gennem automatisk frigørelse af en tokomponentharpiks, en såkaldt Spumablok, der også frigøres gennem skudsensorer på køretøjets vinduer samt ved fjernbetjening fra et kontrolcenter.

⁴² https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_en

⁴³ Ifølge EURICPA, European Intelligent Cash Protection Association.

⁴⁴ Direktiv 96/71/EF, som ændret ved direktiv (EU) 2018/957. Artikel 3, stk. 1, litra c), som artikel 24 i forordningen om pengetransporter nu henviser til, har nu ordlyden "aflønning, herunder overtidsbetaling; [...]" i stedet for "mindsteløn, herunder overtidsbetaling;" [...].

medfører af den nævnte artikel er styrket. Henvisningen til direktiv 96/71/EF er dynamisk, hvilket betyder, at ændringerne heraf i direktiv (EU) 2018/957 finder anvendelse på teksten i artikel 24 og dermed garanterer alle relevante rettigheder for pengetransportører, der er omfattet af denne artikels anvendelsesområde.

Som følge heraf har pengetransportører, der udfører grænseoverskridende transport, nu ret til "aflønning", som omfatter "alle de bestanddele af aflønning, der er obligatoriske" ved lov eller alment eller på anden måde gældende kollektive aftaler i værtsmedlemsstaten.

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

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

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

3.4.2. *Medbringelse af skydevåben*

De nationale regler om medbringelse af skydevåben i værtsmedlemsstaten finder anvendelse under den grænseoverskridende pengetransport. Disse regler varierer meget, idet nogle medlemsstater tillader, at pengetransportørerne er bevæbnede, mens andre enten kræver eller forbyder det eller tillader en blanding af valgmulighederne alt efter den enkelte transportordning. To af de fire besvarende pengetransportvirksomheder, der anvender deres tilladelser, udtalte, at denne mangfoldighed begrænser visse muligheder for grænseoverskridende pengetransport. Én pengetransportvirksomhed (som udfører aktiviteter i Italien og i Vatikanstaten) udtalte, at den ikke havde problemer, fordi reglerne er de samme i begge stater. En anden pengetransportvirksomhed udtalte, at den i princippet ikke havde problemer med at overholde de regler, der gælder i nabolandene.

Responderende medlemsstater bekræftede, at der på grund af de eksisterende forskelle i national lovgivning med hensyn til medbringelse af skydevåben ikke er nogen merværdi i fælles krav til uddannelse.

3.5. Transportordninger fastsat af værtsmedlemsstaten

Da de deltagende medlemsstater kan vælge, hvilken transportordning der skal gælde på deres område for grænseoverskridende transport af eurosedler, er der opstået et meget forskelligartet regellandskab for grænseoverskridende transport⁴⁵. Dette giver sig udslag i nogle situationer, hvor oprindelsesmedlemsstatens og værtsmedlemsstatens respektive gældende transportordninger stemmer dårligt overens og bevirker, at grænseoverskridende pengetransport kræver store investeringer fra leverandørens side eller bliver urentabel på grund af den lejlighedsvis karakter. Således er IBNS-udstyr lovpligtigt for pengetransporter i Belgien, men ikke i Tyskland. Pengetransportvirksomheder, der driver virksomhed i

⁴⁵

Der findes en oversigt over de transportordninger, som hver deltagende medlemsstat anvender, på: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_13-5.pdf

Østrig, transporterer eurosedler i ikkepansrede, almindeligt udseende pengetransportkøretøjer udstyret med IBNS, men når transporten går til Tyskland, skal det være med fuldt pansrede pengetransportkøretøjer med tre pengetransportører om bord.

Tre responderende medlemsstater mener, at den sidste revisions forslag om eventuelt at overveje at indføre oprindelsesmedlemsstatsprincippet for transportordninger kunne være gavnligt og kunne øge potentialet for grænseoverskridende pengetransport. Efterspørgslen efter tilladelser til grænseoverskridende pengetransport og antallet af grænseoverskridende pengetransporter ville stige i praksis.

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

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

3.7. Oplysningskampagne med henblik på at bidrage til effektiviteten af forordning (EU) nr. 1214/2011 og om muligt øge antallet af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter

I rapporten fra 2016 blev det anbefalet at gennemføre en oplysningskampagne om i højere grad at benytte overensstemmende transportordninger, der er målrettet mod efterspørgselssiden (banker, supermarkeder, detailhandlere, der har brug for kontanter) og pengetransportvirksomhederne, med henblik på at bidrage til effektiviteten af forordning (EU) nr. 1214/2011 og om muligt øge antallet af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter. Ingen af de responderende medlemsstater har i skrivende stund fulgt denne henstilling.

3.8. De miljømæssige virkninger af pengetransporter

I deres svar på høringen i 2021 bemærkede pengetransportvirksomhederne, at de ikke for nylig havde truffet specifikke "grønne" foranstaltninger for at gøre deres pengetransport mere miljøvenlig, da sådanne foranstaltninger sandsynligvis ikke ville føre til flere grænseoverskridende pengetransporter. Flere virksomheder tilføjede, at de anvender de seneste køretøjsmodeller i deres drift, og at disse modeller er mere miljøvenlige.

4. KONKLUSIONER

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

Med hensyn til de punkter, der specifikt skulle undersøges i henhold til artikel 26 i forordning (EU) nr. 1214/2011, konkluderes det i rapporten, at:

1) der i øjeblikket ikke er behov for fælles krav til uddannelse af pengetransportører i medbringelse af våben, idet de nationale regler om medbringelse af skydevåben er meget forskellige

2) de relevante bestemmelser i direktiv 96/71/EF, som der henvises til i artikel 24, er blevet ændret mellem denne forordnings og denne revisions ikrafttræden, på en måde, som styrker pengetransportørers rettigheder⁴⁶. Det er ikke nødvendigt at ændre artikel 24 om aflønning, da henvisningen til direktiv 96/71/EF er dynamisk, og alle de relevante rettigheder, der følger af ændringsdirektiv (EU) 2018/957, finder derfor i lige høj grad også anvendelse på de berørte pengetransportører.

3) et system, der tillader udstedelse af tilladelser på gruppebasis, ikke er nødvendigt og 4) der ikke er sket nogen større teknologisk ændring på IBNS-området, som ville indebære en revision af forordning (EU) nr. 1214/2011. Kommissionen har derfor ikke hidtil måttet gøre brug af sine beføjelser til at vedtage delegerede retsakter⁴⁷ om IBNS, ej heller har der været tegn på, at det var nødvendigt med delegerede retsakter om andre sikkerhedsmæssige aspekter såsom pansring af køretøjer eller skudsikre veste.

4.2. Optimering af erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter

Forordning (EU) nr. 1214/2011 trådte i kraft den 29. november 2012. Det er nødvendigt, at de deltagende medlemsstater indfører procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der faktisk foregår på deres område. Men det forhold, at der kun er 22 aktive tilladelser⁴⁸ i otte af de 14 deltagende medlemsstater, indikerer, at forordning (EU) nr. 1214/2011 ikke er gennemført optimalt, især fordi der ser ud til at foregå meget få grænseoverskridende transporter i et geografisk koncentreret grænseområde kendetegnet ved både en høj befolkningstæthed og en høj koncentration af virksomheder (Beneluxlandene og deres nabolande). En bedre gennemførelse af forordningen, der udmøntes i flere tilladelser til grænseoverskridende pengetransport og et større udvalg af pengetransportvirksomheder, ville også imødekomme et potentielt behov for beredskabsplanlægning. En bedre gennemførelse af forordningen om pengetransporter kan opnås ved en forenklet definition af grænseoverskridende transport og anvendelsen af et "oprindelsesmedlemsstatsprincip" for transportordninger.

4.2.1. Bedre definition af grænseoverskridende landevejstransport

Den nuværende definition af grænseoverskridende transport (artikel 1, litra b), i forordning (EU) nr. 1214/2011⁴⁹) kan være årsag til det begrænsede antal indehavere af tilladelser, da den udelukker potentielt grænseoverskridende pengetransporter.

Som en del af definitionen skal reglen om, at hovedparten af afleveringerne/afhentningerne af eurokontanter foretaget af et pengetransportkøretøj inden for samme dag skal foregå på værtsmedlemsstatens område, overholdes, for at

⁴⁶ Direktiv 96/71/EF, som ændret ved direktiv (EU) 2018/957 (se også fodnote 44).

⁴⁷ Jf. artikel 27 i forordning (EU) nr. 1214/2011.

⁴⁸ Februar 2022.

⁴⁹ Desuden gælder forordning (EU) nr. 1214/2011 kun pengetransporter, hvor hovedparten af afleveringerne/afhentningerne af eurokontanter foretaget af et pengetransportkøretøj inden for samme dag foregår på værtsmedlemsstatens område.

der er tale om en grænseoverskridende pengetransport i henhold til forordning (EU) nr. 1214/2011. Dette hindrer mindre pengetransportvirksomheder, som primært udfører pengetransporter i deres oprindelsesmedlemsstat, i at komme ind på markedet for grænseoverskridende pengetransporter, idet "lejlighedsvis" (og dermed ikke hovedparten) pengetransporter i værtsmedlemsstaten ikke kvalificerer dem til at opnå en tilladelse til grænseoverskridende transport. Dette hindrer dem i at afprøve det udenlandske marked og finde nye kunder.

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

Ifølge svarene på de høringer, der blev gennemført i forbindelse med denne rapport, kunne en bedre definition af grænseoverskridende landevejstransport føre til en stigning i sektorens aktivitet.

4.2.2. *Anvendelse af transportordninger*

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

Som resultaterne af høringen i forbindelse med denne rapport viser, afspejler de nationale bestemmelser imidlertid risikomønstre i de enkelte lande, som kan være vanskelige at harmonisere. Hvis oprindelsesmedlemsstatsprincippet anvendes, kan der desuden være en risiko for, at en række virksomheder med hovedsæde i medlemsstater med et lavt reguleringsniveau vil forsøge at drive virksomhed i stærkt regulerede medlemsstater og dermed fordreje konkurrencen⁵⁰.

4.2.3. *Udvidelse af anvendelsesområdet for tilladelsen til pengetransport*

Under høringen i forbindelse med denne rapport indsamlede man interessenterne synspunkter om muligheden for at udvide anvendelsesområdet for tilladelsen til pengetransport til også at omfatte andre former for erhvervsmæssig grænseoverskridende pengetransport i euroområdet, som ikke er omfattet af de gældende forordninger om pengetransport. Alle interessenter, der besvarede dette spørgsmål, er enige i, at der ikke er behov for en sådan udvidelse af anvendelsesområdet.

⁵⁰ Ifølge ESTA's svar på høringen fra 2021.

5. HENSTILLINGER OM VEJEN FREM

Resultaterne af denne revision svarer meget til resultaterne i rapporten fra 2016, og derfor er henstillingerne i denne rapport også i overensstemmelse med henstillingerne i revisionen af 2016 om gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011:

- De deltagende medlemsstater bør øge deres bestræbelser på at indføre egnede procedurer for at få et bedre overblik over de grænseoverskridende pengetransporter, der foregår på deres område. Det ville højne kvaliteten af de data, der er nødvendige for en fortsat drøftelse af gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1214/2011 og af forslag til mulige lovgivningsændringer, der kunne overvejes.
- Der bør gennemføres en oplysningskampagne om i højere grad at benytte overensstemmende transportordninger, der er målrettet mod efterspørgselssiden (banker, supermarkeder, detailhandlere, der har brug for kontanter) og pengetransportvirksomhederne, med henblik på at bidrage til effektiviteten af forordning (EU) nr. 1214/2011 og om muligt øge antallet af tilladelser til grænseoverskridende pengetransporter.
- De deltagende medlemsstater bør forsøge at anvende en bredere vifte af transportordninger fra forordning (EU) nr. 1214/2011 på deres område for at styrke potentialet i grænseoverskridende pengetransporter i henhold til forordningen i dens nuværende form til gavn for brugerne af eurokontanter.
- Kommissionen vil bestille en ekstern undersøgelse for at vurdere den nuværende økonomiske situation på markedet for grænseoverskridende pengetransporter, gennemgå de gældende regler i medlemsstaterne og vurdere, hvor store forskelle der er mellem dem. Undersøgelsen bør også evaluere de økonomiske omkostninger og fordele ved følgende muligheder for at styrke grænseoverskridende pengetransportvirksomhed gennem lovgivningsmæssige forbedringer af forordning (EU) nr. 1214/2011:
 - *hensigtsmæssig definition af grænseoverskridende transport med fokus på det grænseoverskridende aspekt og fælles regler, der skal gælde i værtsmedlemsstaten og transitmedlemsstaten:*
 - a. *en revision af reglen om, at grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter kun er omfattet af tilladelsen til pengetransport, hvis størstedelen af afleveringerne eller afhentningerne af kontanter foregår i værtsmedlemsstaten*
 - b. *en revision af betingelsen om, at andre kontanter end eurokontanter, der transporteres i pengetransportkøretøjet, ikke må overstige 20 % af den samlede værdi af de kontanter, der transporteres i samme pengetransportkøretøj*
 - c. *en revision af aflønningen og anvendelsen af arbejds- og ansættelsesvilkår for pengetransportører, der udfører grænseoverskridende transport (artikel 24) i lyset af ændringerne af artikel 3, stk. 1, litra c), i direktiv 96/71/EF ved direktiv (EU) 2018/957.*
- *Med forbehold af nationale regler om skydevåben, som gælder for de deltagende medlemsstater, bør oprindelsesmedlemsstatsprincippet finde*

anvendelse på de transportordninger, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1214/2011, herunder passende harmoniseringskrav.

- *Hvis Kommissionen i lyset af sin vurdering af konklusionerne af denne eksterne undersøgelse og i overensstemmelse med principperne om bedre lovgivning konkluderer, at der er behov for en overordnet revision af forordning (EU) nr. 1214/2011, bør denne revision også omfatte de nødvendige ændringer af artikel 24 i lyset af de ændringer af direktiv 96/71/EF, der blev foretaget ved direktiv (EU) 2018/957, for at sikre juridisk klarhed og sikkerhed.*