

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.7.2010
KOM(2010)377 endelig

2010/0204 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. .../...

**om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem
medlemsstaterne i euroområdet**

SEK(2010)877
SEK(2010)878

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

Eurosedler og -mønter blev indført i 2002, og de er et ægte europadækkende betalingsmiddel, som giver EU-borgerne mulighed for at afregne deres gæld i euro i hele euroområdet, der pt. består af 16 medlemsstater. Som følge heraf er behovet for grænseoverskridende landevejstransport af kontanter steget betydeligt. I euroområdet bør banker, store detailhandelskæder og andre personer, der håndterer kontanter erhvervsmæssigt, kunne indgå kontrakt med den pengetransportvirksomhed, der tilbyder den gunstigste pris og/eller service, selv om virksomheden befinder sig bag en anden medlemsstats grænse. Dette vil åbne mulighed for, at de kan drage fordel af den mest effektive (og korteste) rute i forbindelse med afhentning og aflevering af kontanter og af kontanttjenesterne hos den nærmeste nationale centralbankfilial eller det nærmeste pengetransportcenter. Desuden har et stort antal medlemsstater i euroområdet fået eller kunne ønske at få eurosedler og -mønter produceret i udlandet. Selve princippet om en fælles valuta indebærer, at eurosedler og -mønter bør kunne cirkulere og transporteres så frit som muligt mellem medlemsstater, der har accepteret euroen.

Men på grund af forskelle i de nationale lovgivninger er det i de fleste tilfælde meget vanskeligt for personer, der håndterer kontanter erhvervsmæssigt, at flytte eurokontanter mellem medlemsstater i euroområdet, og der foregår derfor kun en meget begrænset grænseoverskridende landtransport. Lovgivningerne adskiller sig på en lang række områder såsom pengetransportørers besiddelse og medbringelse af skydevåben, tilladte transportformer, pengetransportkøretøjernes pansring og udstyr, antal medarbejdere i køretøjet osv. De nuværende lovgivningsmæssige hindringer fører desuden til en opsplitning af det indre marked i denne sektor.

Disse begrænsninger for den erhvervsmæssige transport af eurokontanter påvirker effektiviteten i penge kredsløbet og i sidste ende firmaers og borgeres udgifter til kontantbeholdninger. Banker og detailhandelen bør kunne forsyne sig med kontanter på den mest effektive måde på tværs af euroområdets landegrænser. En forbedring af penge kredsløbet, ved at der åbnes mulighed for en effektiv pengeforsyning på tværs af landegrænser, er en naturlig og nødvendig udbygning af Den Europæiske Centralbanks køreplan for større konvergens i de nationale centralbankers kontanttjenester. Fordelene ved eurosistem-initiativerne, f.eks. fjernadgang til den nationale centralbanks kontanttjenester, hvorved et kreditinstitut i en deltagende medlemsstat kan anvende en centralbanks kontanttjenester i en anden deltagende medlemsstat, kan i den sammenhæng ikke udnyttes til fulde, så længe den aktuelle situation består. Gennemførelsen af Den Europæiske Centralbanks køreplan og oprettelsen af et fælles område for eurokontanter bliver med tiden et supplement til SEPA – det fælles eurobetalingsområde – der har til formål at gøre elektroniske eurobetalinger på tværs af landegrænser så enkle som indenlandske betalinger.

Pengetransportmarkedet er opbygget omkring kontantcentre, hvor pengetransportkøretøjer kan afhente og aflevere kontanter på sikker vis. Et pengetransportkøretøj vender normalt tilbage til sit kontantcenter ved arbejdsdagens ophør for at tilbringe natten på et sikret sted, og det geografiske område, der kan betjenes fra et kontantcenter, afhænger af den afstand, som et pengetransportkøretøj kan tilbagelægge på en dag. Pengetransportmarkedet har derfor altovervejende lokal karakter, og det potentielle grænseoverskridende marked vedrører hovedsagelig grænseregioner mellem medlemsstater i euroområdet. Dette vidner om, at et politisk indgreb på EU-niveau ikke nødvendigvis bør omfatte rent indenlandske operationer.

Den Europæiske Centralbank, banksektoren og de store detailvirksomheder har gentagne gange opfordret til, at der tages initiativ til at fjerne hindringerne for erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter i Europa. Argumenterne for et sådant initiativ styrkes yderligere af tidligere og fremtidige udvidelser af euroområdet.

På den baggrund iværksatte Kommissionen en høring i maj 2008 med henblik på at genstarte indsatsen for at fjerne eksisterende lovgivningsmæssige hindringer for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter og derved gøre det lettere for euroen at cirkulere frit.

2. RESULTATER AF HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

For at kunne udnytte ekspertise og bidrag fra alle interesserede parter i sektoren blev der i 2008 i første omgang nedsat og foretaget en høring af en *arbejdsgruppe om grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter* under formandskab af Kommissionen og bestående af de europæiske organisationer for alle de største interessegrupper¹. Arbejdsgruppen drøftede alle centrale spørgsmål, f.eks. begrundelsen for en indsats på EU-niveau, forskellige retlige muligheder for at lette grænseoverskridende pengetransport, anvendelsesområdet for eventuelle fremtidige, fælles regler, forskelle i de nationale lovgivninger og muligheder for at harmonisere reglerne på de relevante områder på tværs af landegrænser.

På dette grundlag vedtog Kommissionen den 18. maj 2009 en hvidbog om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet² med henblik på at iværksætte en bredt anlagt høringsproces om et sæt planlagte fælles regler for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet. Hvidbogen og de reaktioner, som den berørte part aftalte at offentliggøre, står til rådighed på Kommissionens websted Europa på følgende adresse: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

Efter offentliggørelsen af hvidbogen blev der i 2009 nedsat og foretaget en høring af en *ekspertgruppe om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet*. Gruppen bestod af repræsentanter for de relevante myndigheder fra medlemsstaterne i euroområdet. Den drøftede nærmere de påtænkte fælles regler for grænseoverskridende transport af kontanter og nåede frem til en høj grad af konsensus om det endelige indhold af Kommissionens forslag. Listen over gruppens deltagere er vedlagt forslaget som et ledsagende dokument.

Arbejdsmarkedets parter er hørt løbende i forbindelse med det forberedende arbejde. De deltog i arbejdsgruppen og blev efterfølgende hørt via bilaterale møder og en skriftlig rundspørge.

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

² KOM(2009) 214 endelig.

Alle sektorens interessenter anerkender, at pengetransportmarkedet for øjeblikket er indrettet efter nationale grænser på grund af forskelle mellem de nationale lovgivninger. Med hensyn til støtten til initiativet bør der skelnes mellem udbudssiden (dvs. pengetransportvirksomheder) og efterspørgselsiden (dvs. banker og detailhandlende).

Banksektoren er varme fortalere for initiativet og opfordrer til en ambitiøs strategi, som bør føre til kortere og mere effektive transportruter med lavere risiko, lavere omkostninger og mere konkurrence i sektoren. Pengetransportvirksomhedernes erhvervssammenslutninger ser med tilfredshed på, at en fuld harmonisering af pengetransport ikke påtænkes, men anser den aktuelle situation, som kendetegnes ved et fragmenteret marked, for at være tilfredsstillende, fordi pengetransportvirksomhederne har indrettet sig inden for nationale grænser i overensstemmelse hermed.

Pengetransportsektorens ansatte understreger også betydningen af at undgå illoyal konkurrence på grund af forskelle med hensyn til aflønning og andre arbejds- og ansættelsesvilkår, navnlig fordi lønomkostningerne udgør en høj andel af pengetransportvirksomhedernes samlede omkostninger. På arbejdstagerside er fagforeningerne primært opmærksomme på, at den kommende EU-lovgivning på området ikke bør føre til en forværring af arbejdsmarkedsvilkårene, men snarere igangsætte en udjævning i opadgående retning af løn og arbejdsvilkår. Arbejdsmarkedets parter er desuden enige om, at lønnen for grænseoverskridende transport bør tilpasses oprindelsesmedlemsstaten eller bestemmelsesmedlemsstaten, alt efter hvor lønniveauet er højest.

Den Europæiske Centralbank og Eurosystem støtter fuldt ud Kommissionens initiativ, da det ligger i forlængelse af deres strategiske mål om at opnå en høj grad af konvergens mellem de nationale centralbankers kontanttjenester. Eksempelvis kan det vedtagne princip om fjernadgang (dvs. at en bank bør kunne hæve/deponere eurokøntanter fra/i enhver national centralbank i euroområdet) ikke gennemføres, så længe der ikke findes en enkel måde, hvorpå grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter kan udføres.

Det overordnede formål med dette forslag fra Kommissionen er at gøre det lettere for eurokøntanter at cirkulere frit inden for euroområdet ved at fjerne hindringer for erhvervsmæssig landevejstransport af eurokøntanter mellem medlemsstaterne i euroområdet, samtidig med at det sikres, at transporterne finder sted under forhold, der garanterer et højt sikkerhedsniveau for pengetransportørerne og offentligheden. Da pengetransportmarkedet har altovervejende lokal karakter, bør hovedmålet være at lette transporten i de relevante grænseområder, samtidig med at lovgivningsmæssige forskelle uden for dette geografiske område i princippet har mindre indflydelse på, om euroen cirkulerer frit.

I konsekvensanalysen blev fem overordnede løsningsmodeller overvejet med henblik på at opfylde dette mål: 1) et referencescenarie uden ændringer; 2) bilaterale/multilaterale aftaler mellem de medlemsstater, som vil kunne berøres mest af grænseoverskridende transport; 3) et sæt fælles regler udelukkende for grænseoverskridende transport; 4) fuld gensidig anerkendelse; og 5) fuld harmonisering af lovgivningen for pengetransport generelt. Af konsekvensanalysen fremgår det, at løsningsmodel 1) og 2) ikke på effektiv vis vil kunne opfylde målet om at gøre det lettere for eurokøntanter at cirkulere frit, da det forekommer højst usandsynligt, at sådanne aftaler vil konkretiseres spontant i større omfang, og en fuld gensidig anerkendelse hhv. fuld harmonisering af pengetransport generelt ville være for vidtgående sammenholdt med det erklærede mål og i tilfælde af en fuld gensidig anerkendelse kunne skabe betydelige sikkerhedsrisici.

Den detaljerede konsekvensanalyse omhandler løsningsmodel 3): et sæt fælles regler for grænseoverskridende transport. Med denne løsningsmodel opfyldes målet om at gøre det lettere for eurokøntanter at cirkulere frit. Da forslaget afgrænses til grænseoverskridende transport, går det ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Endvidere er tre undervarianter blevet drøftet under denne løsningsmodel: a) reglerens anvendelsesområde udvides til at omfatte EU-medlemsstater uden for det nuværende euroområdet; b) anvendelsesområdet udvides til at omfatte andre køntanter og værdigenstande; og c) anvendelsesområdet afgrænses til kun at omfatte transport fra punkt til punkt³.

De fælles reglers indflydelse afhænger i vidt omfang af det potentielle markeds størrelse, og i hvilken udstrækning det kan realiseres. En ekstern undersøgelse er iværksat for at indsamle oplysninger om det nuværende pengetransportmarked og for at anslå størrelsen af det potentielle marked for grænseoverskridende landevejstransport af køntanter, såfremt de nuværende lovgivningsmæssige hindringer for denne transport ophæves. Denne undersøgelse står til rådighed på Kommissionens websted⁴.

Af undersøgelsen fremgår det, at selv om markedet for grænseoverskridende transport pr. definition er begrænset, findes der et potentiale for en betydelig forøgelse af erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter, hvis de lovgivningsmæssige hindringer fjernes, ved at der indføres et sæt fælles regler for grænseoverskridende transport⁵.

Lempelsen af den grænseoverskridende transport af køntanter må også forventes at resultere i nogle miljøfordele, fordi transporten samlet set bliver kortere.

En mærkbar stigning i den grænseoverskridende transport kan dog også få negative følger for beskæftigelsen i bestemmelsesmedlemsstater. Blandt andet kunne lønniveauet og/eller beskæftigelsen påvirkes i en given bestemmelsesmedlemsstats pengetransportsektor, hvis lønforskellene i forhold til nabomedlemsstaterne er betydelige. Af konsekvensanalysen fremgår det, at der i nogle tilfælde tilsyneladende findes betydelige forskelle mellem visse nabomedlemsstater i euroområdet. Der findes endvidere meget betydelige lønforskelle mellem nogle af de medlemsstater, som endnu ikke har indført euroen, og deres nabolande i euroområdet. Selv om medlemsstater normalt ikke bør hindres i at udnytte deres konkurrencemæssige fordele, forekommer det ikke desto mindre berettiget at afbøde de potentielle arbejdsmarkedsmæssige virkninger i bestemmelsesmedlemsstaten ved at sikre et minimum af beskyttelse for arbejdstagerne i tråd med principperne i det eksisterende direktiv 96/71/EF vedrørende udstationering af arbejdstagere. Hensigten med dette direktiv er at sikre en

³ Denne omfatter transport af køntanter i bulk mellem køntantcentre, som udføres direkte fra punkt til punkt uden mellemliggende stop (f.eks. fra en national centralbankfilial til et pengetransportcenter). En sådan transport betjener ikke de endelige kunder, og der er normalt tale om store mængder.

⁴ Se http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash_en.htm

⁵ I undersøgelsen anslås det, idet det antages, at alle hindringer for erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter ophæves, at det potentielle marked på lang sigt vil udgøre ca. 2,6 % af det samlede marked (udtrykt i værdien af eurokøntanter, der gives i opdrag til pengetransportvirksomheder) svarende til ca. 77 000 rejser på tværs af landegrænser (ved en "rejse" forstås, at et pengetransportkøretøj krydser grænsen to gange; en gang ved udrejsen, og en gang ved hjemrejsen), som potentielt kunne udføres hvert år i de 11 eurolande, som har landfaste grænser med andre lande i euroområdet.

minimumsbeskyttelse, der i bestemmelsesmedlemsstaten skal ydes af de arbejdsgivere, som udsender arbejdstagere for midlertidigt at arbejde dér.

Men i lyset af kontanttransporttjenesternes særlige karakter, bl.a. den hyppige og kortvarige art af de potentielle arbejdsperioder i udlandet og de forskellige kontraktforhold, er der behov for en tilsvarende anvendelse af direktivet på alle grænseoverskridende kontanttransporttjenester. Forslaget omfatter derfor nogle specifikke bestemmelser for at skabe retssikkerhed for de berørte operatører og sikre, at direktivet er anvendeligt i praksis i pengetransportsektoren. Bestemmelserne tilsiger bl.a., at pengetransportører, der udfører grænseoverskridende pengetransport, i henhold til direktivet bør garanteres et minimum af beskyttelse, der begrænses til mindstelønnen, herunder overtidsbetaling, i bestemmelsesmedlemsstaten. For at undgå komplicerede pro rata-beregninger bør disse lønsatser gælde for hele arbejdsdagen, uanset om arbejdstageren kun tilbringer en del af arbejdsdagen i udlandet. I tilfælde af, at det på baggrund af eksisterende kontrakter, forskrifter eller administrative bestemmelser samt praktiske ordninger må forventes, at arbejdstageren vil udføre grænseoverskridende transport i mere end 100 arbejdsdage i et kalenderår i en anden medlemsstat, bør minimumsbeskyttelsen imidlertid også omfatte de øvrige anliggender, der er angivet i direktivet.

Grundet pengetransportsektorens særlige karakter indeholder forslaget også regler, som afviger fra transportsektorens generelle cabotageregler. Ifølge forslaget bør pengetransportkøretøjet vende tilbage til sin oprindelsesmedlemsstat samme dag, som det afrejste, men der er ikke fastsat en overgrænse for antallet af afhentninger og/eller afleveringer af kontanter, fordi et pengetransportkøretøj, der yder denne service til banker og detailhandlende, kan udføre mange (ca. 20) sådanne stop på en dag.

Høringen af interessenter viste endvidere, at det for at tage højde for sikkerhedsrelaterede eller andre følsomme spørgsmål er nødvendigt at fastsætte visse begrænsninger for de fælles EU-reglers anvendelsesområde og nogle muligheder for nationale fravigelser og undtagelsesbestemmelser. Disse vedrører fire hovedområder: i) nationale regler for pengetransportørers medbringelse af våben gælder fortsat fuldt ud, ii) der fastsættes en række typer af pengetransport med muligheder for et aktivt fravalg for de enkelte medlemsstater, iii) grænseoverskridende pengetransporter begrænses til en dags varighed i dagtimerne, dvs. at pengetransportkøretøjet skal afgang fra og vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten samme dag, og transporten skal udføres i dagtimerne, og iv) hovedparten af afhentningerne og/eller afleveringerne af kontanter, som udføres af pengetransportkøretøjet, skal udføres på bestemmelsesmedlemsstatens eller -medlemsstaternes område.

Af analysen fremgik det, at selv om disse begrænsninger kan indebære, at det potentielle marked for grænseoverskridende transport mindskes, forventes de ikke at skabe større hindringer for grænseoverskridende transport, og forslaget indeholder i alle tilfælde løsninger til gavn for grænseoverskridende transport (våbenboks i køretøjet, som kun kan åbnes ved fjernstyring fra køretøjets kontrolcentral, standardiserede transportløsninger, anerkendelse i ækvivalent våbentræning osv.).

I henseende til undervarianterne af løsningsmodellerne er det konkluderet, at de fælles regler også bør gælde i de medlemsstater, der er i færd med at indføre euroen, fra datoen for Rådets afgørelse om at ophæve den bestemmelse, der fritager dem fra at deltage i euroen. Dette berettiges af, at der er et stigende behov for at transportere eurokontanter i optakten til ombytningen.

En udvidelse af anvendelsesområdet til andre valutaer bidrager ikke til det erklærede formål med initiativet, men stemmer overens med EU's generelle mål og kan øge effektiviteten, idet omkostningerne mindskes. Det kunne dog også vanskeliggøre den proces, som skal føre til vedtagelse af de fælles regler, for en relativt beskedent merværdi. En begrænsning af anvendelsesområdet til transport fra punkt til punkt ville mindske fordelene ved de fælles regler mærkbart, idet langt hovedparten af transporten målt på antallet af kørte kilometer, præsterede arbejdstimer og antal punkter, hvor kontanter skal afhentes/afleveres. Disse undervarianter er derfor ikke taget med i forslaget.

Endelig foreslås det at oprette et udvalg for grænseoverskridende transport af eurokontanter med henblik på at overvåge gennemførelsen af de fælles regler for grænseoverskridende transport. Der er også planer om en formel revision og en rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet senest to år efter, at de fælles regler er trådt i kraft.

3. REDEGØRELSE FOR HOVEDELEMENTERNE I DET FORESLÅEDE SYSTEM

I forslaget til forordning fastsættes et sæt fælles regler for erhvervsmæssig grænseoverskridende transport af eurokontanter i euroområdet. Det bygger på princippet om en særlig tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, som udstedes af oprindelsesmedlemsstaten til pengetransportvirksomheder, der ønsker at transportere eurokontanter på tværs af landegrænser. Der er planer om syv forskellige tilladte transporttyper – fem til transport af pengesedler og to til transport af mønter – idet medlemsstaterne indrømmes muligheder for aktivt at fravælge specifikke typer på deres område.

I henseende til anvendelsesområdet er det værd at lægge mærke til følgende aspekter:

- Forslaget til forordning vil gælde for erhvervsmæssig landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet. Der er også planer om at lade forordningen omfatte medlemsstater, der endnu ikke har indført euroen, fra den dato, hvor Rådet træffer afgørelse om at ophæve den bestemmelse, der fritager dem fra at deltage i euroen. Udvidelsen af forordningens anvendelsesområde omhandles i et særskilt forslag til forordning.
- Forslaget til forordning vil gælde såvel for den såkaldte transport fra punkt til punkt (dvs. transport fra et sikret sted til et andet sikret sted uden stop undervejs) som for den såkaldte kontanttransport for detaileddet (transport med flere stop for at betjene endelige kunder).
- Ved transport for detaileddet skal hovedparten af de udførte stop finde sted i bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne; der er ingen overgrænse for, hvor mange stop der må foretages i oprindelsesmedlemsstaten eller i bestemmelsesmedlemsstaten.
- Transporten udføres som hovedregel i dagtimerne, men der er fastsat undtagelser for transport fra punkt til punkt.
- Pengetransportkøretøjet skal vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten samme dag.

Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport

Pengetransportvirksomheder, der ønsker at udføre grænseoverskridende transport af kontanter på betingelserne i denne forordning, skal ansøge om en særlig tilladelse hos den kompetente myndighed i deres oprindelsesmedlemsstat. Virksomheden og dens ledelse og personale vil skulle opfylde en række af forordningens betingelser for at få udstedt tilladelsen. Hvis reglerne overtrædes, ligger sanktionsbeføjelsen hos den myndighed, som har udstedt tilladelsen, dvs. oprindelsesstatens myndighed. Men visse beføjelser indrømmes medlemsstater, der krydses, eller bestemmelsesmedlemsstater for at beskytte dem i nødstilfælde eller ved åbenlyse overtrædelser af reglerne (f.eks. manglende overholdelse af mindstebemanning, overtrædelse af reglerne for medbringelse af våben m.v.). Medlemsstaterne pålægges derudover gensidigt at underrette hinanden om alle disse aspekter.

Tilladte transporttyper

Følgende fem transporttyper vil blive tilladt til grænseoverskridende transport af pengesedler:

- Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj af almindeligt udseende, der er udstyret med et system til neutralisering af pengesedler (IBNS).
- Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj med en tydelig mærkning af, at det er udstyret med IBNS.
- Transport af pengesedler i et køretøj med pansret kabine, som er udstyret med IBNS.
- Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS.
- Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som er udstyret med IBNS.

Efter planen tillades følgende to transporttyper for mønter:

- Transport af mønter i et ikke-pansret køretøj.
- Transport af mønter i et køretøj med pansret kabine.

Der skal i alle tilfælde være mindst to pengetransportører i køretøjet, undtagen i forbindelse med transport i et fuldt pansret køretøj uden IBNS, hvor der stilles krav om tre pengetransportører.

Medlemsstaterne kan fravælge nogle af typerne på deres område, så længe de accepterer mindst en af ovennævnte typer for pengesedler og en af de ovennævnte typer for mønter, og så længe de ikke tillader tilsvarende transportformer i forbindelse med indenlandsk pengetransport.

Anvendelse af nationale regler

I særligt følsomme områder set ud fra en sikringsmæssig synsvinkel vil nationale regler fortsat være gældende. Disse områder vedrører medbringelse og brug af våben, kontakt til politistyrken og regler for pengetransportørernes adfærd uden for pengetransportkøretøjet samt sikkerhed i de lokaliteter, hvor kontanterne afleveres eller afhentes.

4. RETLIGE ASPEKTER

I artikel 133 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastsættes det, at: "Europa-Parlamentet og Rådet fastsætter efter den almindelige lovgivningsprocedure de foranstaltninger, der er nødvendige for anvendelsen af euroen som fælles valuta". ...! Af denne artikel følger, at EU har ret og ret beset pligt til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at eurokontanter kan cirkulere frit og effektivt, idet den aktuelle situation skaber hindringer for grænseoverskridende transport af eurokontanter og dermed for euroens anvendelse.

Et alternativ til en indsats på EU-niveau ville være frivillige, bilaterale aftaler mellem medlemsstater eller endog multilaterale aftaler. Men en indsats på EU-niveau bringer væsentlige stordriftsfordele med sig sammenlignet med en bilateral eller multilateral indsats. En indsats på EU-niveau er den eneste mulighed for at tage højde for den fremtidige udvidelse af euroområdet, i og med at EU-reglerne for grænseoverskridende transport kan anvendes af nye, deltagende medlemsstater, hvilket ikke er tilfældet for bilaterale/multilaterale aftaler.

Derudover har medlemsstaterne mere end otte år efter indførelsen af eurokontanter stadig ikke indgået nogen aftaler om at lette den erhvervmæssige grænseoverskridende transport af kontanter, selv om blandt andet banksektoren har udtrykt ønske herom. Dette lader formode, at en EU-indsats i praksis er den eneste mulighed for at forene afvigende nationale lovbestemmelser (pt. 16) og dække en bred vifte af komplekse spørgsmål, hvori hensyn til sikkerheden og arbejdsmarkedet spiller sammen.

En indsats på EU-niveau er som følge deraf i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Forslaget er begrænset til grænseoverskridende transport af kontanter, som er det område, der påvirkes af de afvigende nationale lovbestemmelser, medens rent indenlandsk transport ikke udgør en del af anvendelsesområdet. Det overholder således proportionalitetsprincippet. En forordning er nødvendig som retligt instrument for at sikre, at de afvigende nationale regler erstattes af et ægte sæt fælles regler for erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter i euroområdet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. .../...

om erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter mellem medlemsstaterne i euroområdet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 133,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen⁶,

under henvisning til udtalelse fra Den Europæiske Centralbank⁷,

efter fremsendelse af udkastet til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Indførelsen af euroen har øget behovet for grænseoverskridende landevejstransport af køntanter betydeligt. I euroområdet bør banker, store detailhandelskæder og andre personer, der håndterer køntanter erhvervsmæssigt, kunne indgå kontrakt med den pengetransportvirksomhed, der tilbyder den gunstigste pris og/eller service, og drage fordel af køntantjenesterne hos den nærmeste nationale centralbankfilial eller det nærmeste pengetransportcenter, selv om denne/dette befinder sig i en anden medlemsstat. Endvidere har et stort antal medlemsstater, som deltager i den Økonomiske og Monetære Unions tredje fase (i det følgende benævnt "deltagende medlemsstater"), fået eller kunne ønske at få eurosedler og -mønter produceret i udlandet. Selve princippet om en fælles mønt indebærer en frihed til at transportere køntanter mellem de deltagende medlemsstater.
- (2) På grund af markante forskelle mellem de nationale lovgivninger er det generelt meget vanskeligt at udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter mellem deltagende medlemsstater. Dette forhold er i modstrid med princippet om, at den fælles mønt skal kunne cirkulere frit, og det er til skade for princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, som er et af Den Europæiske Unions fundamentale principper.

⁶ EUT C ... af ..., s. .

⁷ EUT C ... af ..., s. .

- (3) Dette forordning er en opfølgning på opfordringen til i givet fald at fremlægge harmoniseringsinstrumenter i henseende til transport af penge, jf. artikel 38, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked.
- (4) På baggrund af de særlige farer for liv og sundhed for såvel pengetransportører som offentligheden, der er forbundet med pengetransport, bør grænseoverskridende pengetransport alene udføres med en særlig tilladelse til grænseoverskridende pengetransport. Denne tilladelse bør gives i tillæg til den nationale pengetransporttilladelse, som er påkrævet i de fleste deltagende medlemsstater, og som ikke harmoniseres ved denne forordning. For at øge den gensidige tillid blandt medlemsstaterne bør det i de få medlemsstater, der endnu ikke godkender pengetransportvirksomheder efter en særlig procedure, som går videre end de generelle sikkerheds- og transportregler, endvidere pålægges de pengetransportvirksomheder, der er etableret i disse medlemsstater, at dokumentere mindst 12 måneders erfaring med at transportere kontanter i deres etableringsmedlemsstat uden at have overtrådt den nationale lovgivning, inden denne medlemsstat må give dem tilladelse til at udføre grænseoverskridende pengetransport.
- (5) For at der ikke skabes overlappende forpligtelser og en unødvendigt byrdefuld procedure, bør indehaveren af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport ikke pålægges at besidde en fællesskabstilladelse, som giver ret til at udføre international vejgodskørsel, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel⁸.
- (6) Erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem deltagende medlemsstater bør til fulde opfylde reglerne i denne forordning eller til fulde opfylde lovgivningen i henholdsvis oprindelsesmedlemsstaten, bestemmelsesmedlemsstaten og i givet fald den medlemsstat, der krydses.
- (7) Forordningen er udformet med henblik på at åbne mulighed for erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem deltagende medlemsstater på vilkår, som garanterer sikkerheden i forbindelse med transaktionen, det involverede personales og offentlighedens sikkerhed samt valutaens frie bevægelighed.
- (8) Grundet særlige omstændigheder i pengetransportsektoren er det vanskeligt at tilrettelægge afleveringer af kontanter over flere dage på sikker vis. Derfor bør køretøjer, som udfører erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten inden for samme dag.
- (9) Kommissionen bør fremsætte et forslag om at ændre definitionen af "dagtimer" og/eller den krævede mindste ad hoc-grunduddannelsesperiode i denne forordning, hvis arbejdsmarkedets parter på EU-niveau indbyrdes bliver enige om, at en anden definition er mere hensigtsmæssig.

⁸ [EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.](#)

- (10) Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 begrænses antallet af cabotagekørsler, som må udføres i bestemmelsesmedlemsstaten i tilslutning til international godskørsel fra en anden medlemsstat, til tre cabotagekørsler inden for syv dage. Men på grund af pengetransportsektorens særlige forhold er det normal praksis, at et pengetransportkøretøj kan udføre et meget større antal afhentninger/afleveringer af kontanter pr. dag. Forordning (EF) nr. 1072/2009 bør derfor fraviges, idet der ikke pålægges nogen overgrænse for antallet af afhentninger/afleveringer af kontanter pr. dag, som et pengetransportkøretøj må udføre i en bestemmelsesmedlemsstat.
- (11) Anvendelsen af nationale regler med hensyn til pengetransportørernes adfærd uden for køretøjet og sikkerheden på steder, hvor kontanter skal afhentes/afleveres, har ikke til hensigt at omfatte den eventuelle brug af systemer til neutralisering af pengesedler i kombination med transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS.
- (12) Der erindres om, at artikel 1, stk. 3, litra a), i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser omfatter udstationeringer, hvor en virksomhed tilbyder en tjenesteydelse på tværs af landegrænser for egen regning og under egen ledelse i henhold til en aftale mellem denne virksomhed og modtageren af tjenesteydelsen.
- (13) I lyset af kontanttransporttjenesternes særlige karakter er der behov for at fastsætte en tilsvarende anvendelse af direktiv 96/71/EF på alle grænseoverskridende kontanttransporttjenester for at skabe retssikkerhed for operatører og sikre, at direktivet er anvendeligt i praksis i denne sektor.
- (14) Grundet de omhandlede transportaktiviteters særlige og for nogle af aktiviteternes vedkommende lejlighedsvis karakter bør den tilsvarende anvendelse af regler for minimumsbeskyttelse, jf. artikel 3, stk. 1, begrænses til mindsteløn, herunder overtidsbetaling, som nævnt i direktivets artikel 3, stk. 1, litra c), og disse bør gælde for den samlede arbejdsdag for ikke at pålægge operatørerne en unødvendig administrativ byrde. Følger det af en pengetransportørs kontrakt, forskrifter eller administrative bestemmelser samt praktiske ordninger, at vedkommende vil udføre grænseoverskridende transport i mere end 100 arbejdsdage i løbet af et kalenderår i en anden medlemsstat, bør direktivets regler om minimumsbeskyttelse finde tilsvarende anvendelse fuldt ud for en sådan arbejdstager.
- (15) Anvendelsen af reglerne for minimumsbeskyttelse i bestemmelsesmedlemsstaten bør ikke hindre anvendelsen af arbejds- og ansættelsesvilkår, der er mere favorable for arbejdstageren, i henhold til arbejdstagerens oprindelsesmedlemsstats lovgivning, kollektive overenskomst eller ansættelseskontrakt.
- (16) Med henblik på at fastsætte reglerne for minimumsbeskyttelse bør bestemmelserne om samarbejde om information, jf. artikel 4 i direktiv 96/71/EF finde tilsvarende anvendelse. Medlemsstaterne må i den forbindelse benytte sig af det administrative samarbejde og udveksling af oplysninger, som er fastsat i direktiv 96/71/EF.

- (17) Denne forordning berører ikke anvendelsen af EU-reglerne om likvide midler, der indføres til eller forlader Fællesskabet⁹.
- (18) I denne forordning henvises til tekniske regler og standarder for IBNS, køretøjers pansring, bokse og skudsikre veste. Der bør indføres en procedure med henblik på kompetencedelegation fra Europa-Parlamentet og Rådet til Kommissionen angående ændring af disse regler for at tage højde for den teknologiske udvikling og eventuelle nye europæiske standarder –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

AFDELING 1: FÆLLES REGLER GÆLDENDE FOR AL GRÆNSE-OVERSKRIDENDE LANDEVEJSTRANSPORT AF EUROKONTANTER

Artikel 1 - Definitioner

- a) Ved "grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter" forstås erhvervmæssig transport enten mod vederlag på vegne af tredjemand eller udført i en pengetransportvirksomhed med et køretøj ad vej af europengesedler og/eller mønter fra en "deltagende medlemsstat", jf. definitionen i Rådets forordning (EF) nr. 974/98 af 3. maj 1998 om indførelse af euroen¹⁰, med henblik på at levere eurosedler og/eller mønter til, eller afhente dem et eller flere steder i en eller flere andre deltagende medlemsstater samt i oprindelsesmedlemsstaten. Hovedparten af antallet af afhentninger og/eller afleveringer af kontanter, som foretages af et pengetransportkøretøj i dagens løb, skal endvidere udføres på bestemmelsesmedlemsstatens eller -medlemsstaternes område, for at transporten kan betragtes som grænseoverskridende ifølge forordningen. Transporter fra punkt til punkt anses for at være grænseoverskridende, hvis transporten finder sted mellem to forskellige deltagende medlemsstater.
- b) Ved "tilladelse til grænseoverskridende pengetransport" forstås en tilladelse, som udstedes af oprindelsesmedlemsstatens udstedende myndighed, og som bemyndiger indehaveren til at udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem deltagende medlemsstater i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat ved denne forordning.
- c) Ved "den udstedende myndighed" forstås den myndighed i oprindelsesmedlemsstaten, som har til opgave at udstede tilladelsen til grænseoverskridende transport.
- d) Ved "oprindelsesmedlemsstat" forstås den deltagende medlemsstat, hvori pengetransportvirksomheden er etableret. Pengetransportvirksomheden anses for at være etableret, hvis den rent faktisk udøver en økonomisk aktivitet, som omhandlet i artikel 49 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, i en ubegrænset periode og ved hjælp af en stabil infrastruktur, hvorfra servicevirksomheden rent faktisk udøves.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1889/2005 af 26. oktober 2005 om kontrol med likvide midler, der indføres til eller forlader Fællesskabet, EUT L 309 af 25.11.2005, s. 9.

¹⁰ EFT L 139 af 11.5.1998, s. 1.

e) Ved "bestemmelsesmedlemsstat" forstås en anden deltagende medlemsstat end virksomhedens oprindelsesmedlemsstat, hvori en pengetransportvirksomhed tilbyder at aflevere og/eller afhente kontanter.

f) Ved "medlemsstat, der krydses" forstås en eller flere andre deltagende medlemsstater end virksomhedens oprindelsesmedlemsstat, som skal krydses af pengetransportkøretøjet for at nå en eller flere bestemmelsesmedlemsstater eller for at vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten.

g) Ved transport "i dagtimerne" forstås transport, der udføres mellem kl. 6.00 og 22.00.

h) Ved "pengetransportører" forstås de ansatte, der er uddannet til at køre det køretøj, hvori pengene transporteres, eller til at beskytte køretøjets indhold.

i) Ved "pengetransportkøretøj" forstås et køretøj, der benyttes til erhvervmæssig landevejstransport af kontanter.

j) Ved "almindeligt køretøj" forstås et pengetransportkøretøj, der har et normalt udseende og ikke har nogen tydelige tegn på, at det tilhører en pengetransportvirksomhed, eller at det anvendes til pengetransport.

k) Ved "transport fra punkt til punkt" forstås transport fra et sikret sted til et andet sikret sted uden stop undervejs.

l) Ved "sikret område" forstås et punkt, som benyttes til at afhente og/eller aflevere kontanter, og som befinder sig i en bygning, der er sikret mod uautoriseret adgang med såvel udstyr (tyverisikringsystemer) som adgangskontrol for personer.

m) Ved "sikret sted" forstås et sted inden for det sikrede område, hvortil køretøjer kan få adgang, og hvor køretøjer kan hente og aflevere kontanter på sikker vis.

n) Ved "intelligent system til neutralisering af pengesedler (IBNS)" forstås et system, der opfylder følgende betingelser:

- i pengeseddelbeholderen beskyttes pengesedlerne uafbrudt med et system til neutralisering af pengesedlerne fra et sikret område til det punkt, hvor kontanterne skal afleveres, eller fra det punkt, hvor kontanterne skal afhentes, til et sikret område
- pengetransportørerne må ikke kunne åbne beholderen uden for de forudprogrammerede tidsrum og/eller steder og ej heller kunne ændre de forudprogrammerede tidsrum og/eller steder, hvor beholderen kan åbnes, når transporten er påbegyndt.
- beholderen er udstyret med en mekanisme, som permanent neutraliserer pengesedlerne, hvis der gøres et uautoriseret forsøg på at åbne beholderen
- IBNS opfylder kravene i bilag III til denne forordning. En pengeseddel er neutraliseret, hvis den er forvansket eller ødelagt ved sværtning eller andre metoder, der er nærmere angivet i bilag III.

o) Ved "end-to-end IBNS" forstås, at det pågældende IBNS også er udstyret til "end-to-end" anvendelse, dvs. at pengesedlerne forbliver utilgængelige for pengetransportørerne til ethvert tidspunkt og uafbrudt beskyttes med et system til neutralisering af pengesedlerne fra et sikret

område til et andet, eller for pengeautomaters vedkommende fra det sikrede område til kassetten er anbragt i pengeautomaten.

p) Ved sprogniveau "A1" og "B1" forstås de niveauer, der er fastsat i Europarådets fælles europæiske referenceramme for sprog.

q) Ved "relevant sprog" forstås det (de) sprog, der anvendes af de lokale myndigheder og befolkningen i de områder, hvor pengetransporten foregår.

r) Ved "officielle EU-sprog" forstås de sprog, der er angivet i forordning nr. 1 om den ordning, der skal gælde for Det europæiske økonomiske Fællesskab på det sproglige område¹¹.

Artikel 2 – Fritagelse

1. Transport af europengesedler og mønter, som udføres på vegne af og mellem centralbanker, deltagende medlemsstaters seddeltrykkerier og/eller møntanstalter, og som eskorteres af militær eller politi, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde.

2. Transport udelukkende af euromønter, som udføres på vegne af og mellem centralbanker eller deltagende medlemsstaters møntanstalter, og som eskorteres af militær, politi eller privat sikkerhedspersonale i særskilte køretøjer, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde.

Artikel 3 – Afrejsested, maksimal varighed og antal afleveringer/afhentninger af kontanter

1. Grænseoverskridende transport af eurokontanter i overensstemmelse med denne forordning udføres i dagtimerne.

2. Et pengetransportkøretøj, der udfører grænseoverskridende transport af eurokontanter, indleder rejsen i sin oprindelsesmedlemsstat og vender tilbage til denne samme dag.

3. Uanset stk. 1 og 2 må transporter fra punkt til punkt udføres inden for en periode på 24 timer, forudsat at nattransport af kontanter allerede er tilladt i henhold til de nationale regler i oprindelsesmedlemsstaten, i den eller de medlemsstater, der krydses, og i bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne.

4. Som undtagelse fra forordning (EF) nr. 1072/2009 bør der ikke være nogen overgrænse for antallet af afhentninger/afleveringer af kontanter, som et pengetransportkøretøj må udføre i en eller flere bestemmelsesmedlemsstater på en given dag.

Artikel 4 – Tilladelse til grænseoverskridende pengetransport

1. En virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, skal ansøge om en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport hos den udstedende myndighed i oprindelsesmedlemsstaten.

¹¹ [EFT L 17 af 6.10.1958, s. 385, med senere ændringer.](#)

2. Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport udstedes for en periode på fem år af den nationale udstedende myndighed, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) Den ansøgende virksomhed er godkendt til at udføre pengetransport inden for sin oprindelsesmedlemsstat. Hvis medlemsstaten ikke har en specifik godkendelsesprocedure for pengetransportvirksomheder, som går videre end de generelle regler for sikkerheds- eller transportsektoren, skal virksomheden kunne fremlægge bevis for, at den forud for ansøgningen regelmæssigt har beskæftiget sig med pengetransport i mindst tolv måneder inden for sin oprindelsesmedlemsstat uden at overtræde den eksisterende nationale lovgivning for sådanne aktiviteter.

b) Virksomhedens ledelse og bestyrelsesmedlemmer må ikke have været straffet for overtrædelser vedrørende denne type aktiviteter, og deres omdømme og integritet skal være af god standard.

c) Den ansøgende virksomhed skal have en gyldig ansvarsforsikring.

d) Den ansøgende virksomhed, det ansatte personale, de anvendte køretøjer og de sikkerhedsprocedurer, som virksomheden anvender i forbindelse med grænseoverskridende transport af eurokontanter, skal overholde de regler, der er fastsat i denne forordning eller - når der udtrykkelig henvises til det i denne forordning - den gældende nationale lovgivning på pengetransportområdet.

3. Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport udarbejdes i overensstemmelse med modellen og de fysiske karakteristika, der defineres i bilag I-II. Pengetransportører i køretøjer, som er involveret i erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, skal til enhver tid kunne forevise kontrolmyndighederne originalen eller en attesteret kopi af en gyldig tilladelse.

4. Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport udgør virksomhedens hjemmel til at udføre grænseoverskridende transport af eurokontanter på denne forordnings betingelser. Som undtagelse fra forordning (EF) nr. 1072/2009 pålægges indehaveren af en sådan tilladelse ikke at besidde en fællesskabstilladelse, som giver ret til at udføre international vejgodskørsel.

Artikel 5 – Pengetransportører

1. Pengetransportører skal opfylde følgende krav:

a) De må ikke have været straffet for overtrædelser vedrørende denne type aktiviteter, og deres omdømme og integritet skal være af god standard.

b) De skal være i besiddelse af en lægeattest, som viser, at de fysisk og mentalt er i stand til at udføre arbejdet.

c) De skal med et vellykket resultat have fulgt en ad hoc-grunduddannelse på mindst 200 timer, heri ikke indbefattet eventuel uddannelse i brug af skydevåben.

Indholdet af ad hoc-grunduddannelsen skal mindst svare til specifikationerne i bilag VI. Der skal også pålægges regelmæssig efteruddannelse på disse områder mindst hvert tredje år.

2. Mindst en af pengetransportørerne i køretøjet skal besidde sprogkunderskaber mindst på A1-niveau i de relevante sprog, som benyttes i de relevante områder af den eller de krydsede medlemsstater og bestemmelsesmedlemsstaten. Køretøjet skal endvidere via virksomhedens kontrolcentral være i løbende radiokontakt med en person, som har sprogkunderskaber på mindst B1-niveau på de pågældende sprog for derigennem at sikre, at det hele tiden er muligt at kommunikere på effektiv vis med de nationale myndigheder.

Artikel 6 – Medbringelse af våben

1. Pengetransportørerne skal overholde den eksisterende lovgivning i oprindelsesmedlemsstaten, den eller de medlemsstater, der krydses, og i bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne for så vidt angår medbringelse af våben og den maksimale tilladte kaliber.

2. Når køretøjet kører ind i en medlemsstat, hvis lovgivning ikke tillader pengetransportørerne at være bevæbnede, anbringes eventuelle våben, som pengetransportørerne er i besiddelse af, i en boks i køretøjet, som opfylder den europæiske standard EN 1143-1. Sådanne våben skal forblive utilgængelige for pengetransportørerne under hele turen gennem denne medlemsstats område. De må tages ud af boksen, når køretøjet kører ind i en medlemsstat, som tillader, at pengetransportører er bevæbnede, og de skal tages ud af boksen, når køretøjet kører ind i en medlemsstat, hvis lovgivning kræver, at pengetransportører er bevæbnede. Boksen med våben må kun kunne åbnes ved fjernbetjening fra køretøjets kontrolcentral og på betingelse af, at kontrolcentralen har konstateret, hvor køretøjet nøjagtigt befinder sig.

Samme forpligtelse gælder, hvis våbenets type eller kaliber ikke er tilladt ifølge lovgivningen i den medlemsstat, der krydses, eller i bestemmelsesmedlemsstaten.

3. Når et pengetransportkøretøj, hvis oprindelsesmedlemsstat ikke tillader pengetransportører at være bevæbnede, kører ind i en medlemsstat, hvis lovgivning kræver, at pengetransportører er bevæbnede, sikrer pengetransportvirksomheden, at køretøjets personale forsynes med de krævede våben, og at de opfylder bestemmelsesmedlemsstatens mindstekrav til uddannelse.

4. Bevæbnede pengetransportører ansøger om en våbentilladelse hos de nationale myndigheder i den eller de medlemsstater, der krydses, og/eller bestemmelsesstaten, når disse medlemsstater tillader, at pengetransportører er bevæbnede.

5. Medlemsstaterne opretter et centralt nationalt kontaktpunkt, hvortil andre medlemsstaters pengetransportører kan indgive ansøgninger om en national våbentilladelse. Medlemsstaterne underretter ansøgeren om ansøgningens resultat senest 3 måneder efter indgivelsen af en fyldestgørende ansøgning.

6. For at sætte pengetransportører, som er ansat i en virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat, og har deres bopæl i en anden medlemsstat, i stand til at opfylde de nationale krav for at få udstedt en våbentilladelse, anerkender medlemsstaterne en validering af ækvivalent træning, som følges i den medlemsstat, hvori ansøgerens arbejdsgiver er etableret. Er dette ikke muligt, sikrer medlemsstaterne, at den nødvendige træning udbydes på deres eget område på det relevante officielle EU-sprog i den medlemsstat, hvor ansøgerens arbejdsgiver er etableret.

Artikel 7 – Køretøjers udstyr

1. De anvendte køretøjer skal alle være udstyret med et GPS-system. Pengetransportvirksomhedens kontrolcentral skal løbende og præcist kunne lokalisere sine køretøjer.
2. Køretøjerne skal være udstyret med passende kommunikationsmidler, således at der hele tiden er mulighed for at kontakte kontrolcentralen for den virksomhed, der benytter køretøjerne, og de kompetente nationale myndigheder. Alarmnumrene til politimyndighederne i de medlemsstater, der krydses, eller i bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne skal forefindes i køretøjet.
3. Køretøjer udstyres således, at tidspunkt og sted for alle afleveringer/afhentninger af kontanter kan registreres for at muliggøre kontrol på ethvert tidspunkt af den relative andel af afleveringer/afhentninger af kontanter, jf. artikel 1, litra a).
4. Hvis køretøjer er udstyret med IBNS, skal det anvendte IBNS opfylde principperne i bilag III til denne forordning og være godkendt i en deltagende medlemsstat. Efter anmodning om verifikation fra myndigheder i oprindelsesstaten, bestemmelsesmedlemsstaten eller et krydset medlemsstat afgiver virksomheder, der udfører grænseoverskridende transport af kontanter i køretøjer udstyret med IBNS, inden for 48 timer skriftlig dokumentation for, at den anvendte IBNS-model er godkendt.

Artikel 8 – De nationale politimyndigheders rolle

Denne forordning foregriber ikke anvendelsen af nationale regler, som pålægger:

- at politiet på forhånd skal underrettes om pengetransportoperationer,
- at pengetransportkøretøjer skal være udstyret med en anordning, som giver politiet mulighed for at spore dem på afstand,
- at transport fra punkt til punkt af forsendelser af stor værdi skal eskorteres af politiet.

Artikel 9 – Regler med henblik på at garantere sikkerheden på steder, hvor kontanter skal afleveres eller afhentes, i bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne

Denne forordning foregriber ikke anvendelsen af nationale regler for pengetransportørers adfærd uden for pengetransportkøretøjet på de steder, hvor kontanter afleveres eller afhentes i den berørte medlemsstat.

Artikel 10 – Inddragelse af neutraliserede pengesedler

Pengetransportvirksomheder, der opererer i henhold til denne forordnings bestemmelser, inddrager alle pengesedler, som må formodes at være blevet ødelagt ved sværtning eller neutraliseret på anden vis af IBNS, i forbindelse med udførelsen af deres aktiviteter. De overdrager disse pengesedler til den relevante centralbankfilial i deres oprindelsesmedlemsstat. Hvis de neutraliserede pengesedler indsamles i en bestemmelsesmedlemsstat, oplyses dennes centralbank herom af centralbanken i pengetransportvirksomhedens oprindelsesstat.

Artikel 11 – Gensidig underretning

1. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen de i artikel 8 og 9 nævnte regler samt oplysninger om, hvilke IBNS de har godkendt, og medlemsstaterne underretter øjeblikkeligt Kommissionen om eventuelle ændringer vedrørende disse regler og godkendelser. Kommissionen skal sikre, at disse regler og en liste over godkendte IBNS offentliggøres via passende kanaler på alle de relevante officielle EU-sprog i de deltagende medlemsstater med henblik på hurtigt at informere alle de aktører, der er involveret i grænseoverskridende pengetransport.
2. Medlemsstaterne fører et register over alle de virksomheder, til hvilke de har udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, og skal underrette hinanden om dets indhold. De ajourfører registeret med enhver relevant ændring, herunder eventuelle beslutninger om at suspendere eller inddrage en tilladelse i medfør af artikel 22, og underretter omgående hinanden om ajourføringen.
3. Ved gennemførelsen af artikel 5, stk. 1, litra a), tager oprindelsesmedlemsstaten behørigt hensyn til oplysninger om pengetransportørernes straffeattest, omdømme og integritet, som de får meddelelse om fra bestemmelsesmedlemsstaten.
4. Nabomedlemsstater underretter hinanden om deres særlige krav til pengetransportørers uddannelse i henseende til den ad hoc-grunduddannelsesperiode, som er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra c).
5. Medlemsstaterne offentliggør og underretter hinanden om adresser og andre kontaktoplysninger for de nationale kontaktpunkter, der er nævnt i artikel 6, stk. 5, og om anden relevant national lovgivning.
6. Hvis en medlemsstat beslutter at tilbagekalde en våbentilladelse, den har udstedt til en pengetransportør ansat i en virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat, underretter den den udstedende oprindelsesmedlemsstat herom.

Artikel 12 – Information, der afgives, inden en grænseoverskridende transport påbegyndes

1. En virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, skal i tilstrækkelig tid i forvejen underrette den udstedende myndighed om den eller de medlemsstater, hvori den ønsker at udføre pengetransport. Oprindelsesmedlemsstaten skal derefter omgående underrette den eller de pågældende medlemsstater om den forestående grænseoverskridende aktivitet.
2. En virksomhed, der har til hensigt at udføre grænseoverskridende transport af kontanter, oplyser på forhånd de relevante myndigheder som opgivet af bestemmelsesmedlemsstaten eller -medlemsstaterne om navnene på de personer, som vil kunne udføre en sådan transport på dens/deres område.

AFDELING 2: SÆRLIGE REGLER FOR HVER TRANSPORTTYPE

Artikel 13 – Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj af almindeligt udseende, som er udstyret med IBNS

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler ved hjælp af et ikke-pansret køretøj, som er udstyret med IBNS, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Køretøjet skal være af almindeligt udseende.
- b) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj, og de må ikke bære uniform.

Artikel 14 – Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj med en tydelig mærkning af, at det er udstyret med IBNS

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler ved hjælp af et ikke-pansret køretøj, som er udstyret med IBNS, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Køretøjet skal være forsynet med meget tydelige markeringer, som viser, at det er udstyret med IBNS. Markeringerne skal svare til det piktogram, der er afbildet i bilag IV.
- b) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj.

Artikel 15 – Transport af pengesedler i et køretøj med pansret kabine, som er udstyret med IBNS.

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler ved hjælp af et køretøj med pansret kabine, som er udstyret med IBNS, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Køretøjets pansrede kabine skal som minimum kunne modstå våbenild fra skydevåben af kalashnikovtypen med en kaliber på 7,62 mm.
- b) Køretøjet skal være forsynet med meget tydelige markeringer, som viser, at det er udstyret med IBNS. Markeringerne skal svare til det piktogram, der er afbildet i bilag IV.
- c) Pengetransportører skal bære skudsikre veste, der som minimum opfylder normen VPAM class 5, NIJ IIIA eller en ækvivalent standard.
- d) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj.

Artikel 16 – Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler ved hjælp af et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) De dele af køretøjet, som pengetransportørerne befinder sig i, skal som minimum være pansret til at kunne modstå våbenild fra skydevåben af kalashnikovtypen med en kaliber på 7,62 mm.
- b) Pengetransportører skal bære skudsikre veste, der som minimum opfylder normen VPAM class 5, NIJ IIIA eller en ækvivalent standard.
- c) Der skal være mindst tre pengetransportører i hvert køretøj.

Artikel 17 – Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som er udstyret med IBNS

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler ved hjælp af et fuldt pansret køretøj, som er udstyret med IBNS, forudsat at betingelserne i forordningens artikel 15, litra b), artikel 16, litra a) og artikel 16, litra b), er opfyldt:

Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj.

Artikel 18 – Transport af mønter i et ikke-pansret køretøj.

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af euromønter ved hjælp af et køretøj, som udelukkende transporterer mønter, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Køretøjet skal være af almindeligt udseende.
- b) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj, og de må ikke bære uniform.

Transporter, som omfatter både mønter og pengesedler, er omfattet af artikel 13–17, uden at dette foregriber anvendelsen af artikel 20, afhængig af den anvendte type køretøj og udstyr.

Artikel 19 – Transport af mønter i et køretøj med pansret kabine

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan udføre grænseoverskridende landevejstransport af euromønter ved hjælp af et køretøj, som udelukkende transporterer mønter, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Køretøjets kabine skal være pansret, og køretøjet skal være forsynet med meget tydelige markeringer, som angiver, at det kun transporterer mønter. Markeringerne skal svare til det piktogram, der er afbildet i bilag V.

b) Køretøjets pansrede kabine skal som minimum kunne modstå våbenild fra skydevåben af Kalashnikovtypen med en kaliber på 7,62 mm.

c) Pengetransportører skal bære skudsikre veste, der som minimum opfylder normen VPAM class 5, NIJ IIIA eller en ækvivalent standard.

d) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj.

Transporter, som omfatter både mønter og pengesedler, er omfattet af artikel 13–17, uden at dette foregriber anvendelsen af artikel 20, afhængig af den anvendte type køretøj og udstyr.

Artikel 20 – Nationale undtagelsesbestemmelser

a) En medlemsstat kan beslutte, hvorvidt artikel 13, 14, 15, 16 eller 17 finder anvendelse ved udførelsen af grænseoverskridende landevejstransport af pengesedler på dens område, forudsat at den ikke tillader tilsvarende transportformer for indenlandske pengetransporter, og forudsat, at mindst én af disse artikler finder anvendelse på dens område. En eventuel undtagelse fra artikel 16 må ikke gælde for transporters fra punkt til punkt.

b) En medlemsstat kan beslutte, at enten artikel 18 eller 19 ikke gælder for grænseoverskridende landevejstransport af mønter, der udføres på dens område, forudsat at den ikke tillader tilsvarende transportformer for indenlandske pengetransporter.

c) Angående anvendelsen af artikel 13, 14, 15 og 17 kan en medlemsstat beslutte, at der alene må benyttes end-to-end IBNS på dens område til betjening af pengeautomater, der ikke befinder sig i banker, forudsat at samme regler også gælder for indenlandske pengetransporter.

d) Den pågældende medlemsstat skal meddele sin beslutning om at anvende en eller flere af de i denne artikel nævnte undtagelsesbestemmelser til Kommissionen, som sørger for, at en tilsvarende meddelelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Undtagelsesbestemmelsen får virkning en måned efter offentliggørelsen af meddelelsen. Medlemsstaterne kan ophæve en undtagelsesbestemmelse efter samme procedure.

e) Konstaterer en bestemmelsesmedlemsstat eller en medlemsstat, der krydses, at et IBNS udviser alvorlige mangler med hensyn til tekniske karakteristika, som normalt er påkrævet, dvs. at det er muligt at få adgang til kontanterne, uden at neutraliseringsmekanismen udløses, eller at IBNS er blevet ændret efter godkendelsen på en sådan måde, at det ikke længere opfylder kriterierne for godkendelse, underretter den Kommissionen og den medlemsstat, som har godkendt systemet, herom, og den kan anmode om, at der gennemføres en ny prøvning af dette IBNS. I afventning af denne nye prøvning kan medlemsstaterne midlertidigt forbyde anvendelsen af dette IBNS på dens område. De underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, for hvilke denne forordning finder anvendelse, herom.

AFDELING 3: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 21 – Kontrol

Oprindelsesmedlemsstater og bestemmelsesmedlemsstater sikrer, at de i denne forordning regler overholdes, herunder ved hjælp af stikprøvevis inspektion uden forudgående underretning af virksomheden. Denne kontrol foretages mindst én gang om året.

Artikel 22 – Sanktioner

1. Når de kompetente nationale myndigheder konstaterer, at en af betingelserne for udstedelsen af tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport er overtrådt, træffer den udstedende myndighed beslutning om, hvorvidt der skal gives en advarsel til den pågældende virksomhed, om der skal pålægges en bøde, om tilladelsen skal suspenderes i en periode på mellem to uger og to måneder, eller om tilladelsen skal inddrages fuldstændigt, alt afhængig af arten og alvoren af overtrædelsen. Den myndighed, der har udstedt tilladelsen, kan også forbyde den pågældende virksomhed at ansøge om en ny tilladelse i en periode på op til 5 år.

2. Medlemsstaten, der krydses, eller bestemmelsesmedlemsstaten meddeler enhver overtrædelse af denne forordning – herunder overtrædelser af de nationale regler som omhandlet i artikel 8 og 9 – til oprindelsesmedlemsstatens kompetente nationale myndighed, der træffer beslutning om en passende straf. Medlemsstaten, der krydses, eller bestemmelsesmedlemsstaten kan derudover pålægge en bøde ved overtrædelse af de nationale regler, der er omhandlet i artikel 8 og 9, eller af de nationale undtagelsesbestemmelser, der er nævnt i denne forordnings artikel 20. Den kan endvidere beslutte ikke at lade pengetransportører, som har begået en sådan overtrædelse, udføre grænseoverskridende transport på sit område, hvis overtrædelsen kan tilskrives dem.

3. Medlemsstaten, der krydses, eller bestemmelsesmedlemsstaten kan suspendere en pengetransportvirksomheds ret til at udføre transport af eurokontanter på sit område i en periode på højst to måneder i afventning af oprindelsesmedlemsstatens udstedende myndigheds beslutning i følgende tilfælde:

a) Hvis denne forordnings bestemmelser om minimumsreglerne for antallet af pengetransportører pr. køretøj eller vedrørende våben ikke er blevet overholdt.

b) Hvis pengetransportvirksomheden udfører sin transportaktivitet på en måde, som udgør en fare for den offentlige orden.

c) Ved gentagne overtrædelser af denne forordning.

4. Den medlemsstat, der udstedte våbentilladelsen, kan desuden beslutte at sanktionere pengetransportører efter sine nationale regler, hvis dens nationale våbenlovgivning er overtrådt.

5. Sanktionerne bør altid stå i forhold til, hvor alvorlig overtrædelsen er.

Artikel 23 - Sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer

1. I tilfælde af et hastende problem, som i væsentlig grad påvirker sikkerheden i forbindelse med pengetransporter, kan en medlemsstat – som undtagelse fra de generelle bestemmelser – træffe midlertidige sikkerhedsforanstaltninger, som går videre end dem, der er fastsat i nærværende regler. Disse midlertidige foranstaltninger skal vedrøre alle pengetransporter på det samlede eller en del af det nationale område, være gældende i højst fire uger og omgående anmeldes til Kommissionen. Kommissionen sørger for, at de hurtigt offentliggøres via passende kanaler.

2. En forlængelse af de midlertidige foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1, ud over en periode på fire uger betinges af en forudgående tilladelse fra Kommissionen. Kommissionen beslutter inden for 72 timer efter modtagelsen af en sådan anmodning, om en tilladelse gives.

Artikel 24 – Aflønning af pengetransportører, som udfører grænseoverskridende pengetransport

Pengetransportører, som udfører grænseoverskridende pengetransport i denne forordnings forstand, garanteres den relevante mindsteløn, herunder overtidsbetaling, i bestemmelsesmedlemsstaten svarende til bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, litra c), i direktiv 96/71/EF. Hvis den relevante mindsteløn i bestemmelsesmedlemsstaten er højere end den løn, der gives den ansatte i oprindelsesmedlemsstaten, gives den relevante mindsteløn, herunder overtidsbetaling, i bestemmelsesmedlemsstaten for hele arbejdsdagens vedkommende. Udføres transport i flere bestemmelsesmedlemsstater samme dag, og mindstelønnen i flere af disse overstiger den løn, som gives i oprindelsesmedlemsstaten, gives den højeste relevante mindsteløn, herunder overtidsbetaling, i bestemmelsesmedlemsstaten for hele arbejdsdagens vedkommende.

Men hvis det følger af eksisterende kontrakter, forskrifter eller administrative bestemmelser samt praktiske ordninger, at en pengetransportør vil udføre grænseoverskridende transport i mere end 100 arbejdsdage, som helt eller delvis tilbringes i en anden medlemsstat i løbet af et kalenderår, gælder de arbejds- og ansættelsesvilkår, der er omhandlet i bestemmelserne i direktiv 96/71/EF, til fulde for alle arbejdsdage, som helt eller delvis tilbringes i denne bestemmelsesmedlemsstat i dette kalenderår.

Ved fastsættelsen af de relevante arbejds- og ansættelsesvilkår finder artikel 4 i direktiv 96/71/EF tilsvarende anvendelse.

Artikel 25 – Udvalget for grænseoverskridende transport af eurokontanter

1. Der nedsættes et udvalg for grænseoverskridende transport af eurokontanter. Kommissionen varetager formandskabet, og det består af to repræsentanter for hver medlemsstat, der er omfattet af denne forordning, tillige med to repræsentanter for Den Europæiske Centralbank.

2. Udvalget mødes mindst en gang om året for at udveksle synspunkter om gennemførelsen af denne forordning. Det rådfører sig til dette formål med sektorens interessenter, herunder arbejdsmarkedets parter, og tager deres synspunkter i betragtning, når dette er relevant. Det skal høres i forbindelse med forberedelsen af den i artikel 26 nævnte revision.

Artikel 26 - Revision

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af denne forordning senest to år efter, at den får virkning, og derefter én gang hvert femte år. Den gennemfører til dette formål en høring af interessenterne i sektoren, herunder arbejdsmarkedets parter. Rapporten skal bl.a. indeholde en undersøgelse af muligheden for at fastsætte fælles krav til uddannelse med henblik på pengetransportørers medbringelse af våben, der tages behørigt hensyn til de teknologiske fremskridt mht. IBNS, og det vurderes, om der er behov for at revidere forordningen i overensstemmelse hermed.

Artikel 27 – Ændring af tekniske bestemmelser

Kommissionen kan ved hjælp af delegerede retsakter i henhold til artikel 28, 29 og 30 vedtage ændringer af de tekniske bestemmelser for de standarder, der gælder for køretøjers pansring, bokse og skudsikre veste, og af bilag III for at tage højde for teknologiske fremskridt og eventuelle nye europæiske standarder.

Artikel 28 – Udøvelse af delegationen

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 27, for en ubegrænset periode.
2. Så snart Kommissionen har vedtaget en delegeret retsakt, underretter den Europa-Parlamentet og Rådet samtidigt herom.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med forbehold af betingelserne i artikel 29 og 30.

Artikel 29 – Tilbagekaldelse af delegerede beføjelser

1. Den i artikel 27 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.
2. En institution, der indleder den interne procedure for at beslutte, om den ønsker at tilbagekalde delegationen af beføjelser, giver den anden institution og Kommissionen meddelelse herom inden for et rimeligt tidsrum, inden den træffer endelig afgørelse, og oplyser samtidig, hvilke delegerede beføjelser der eventuelt vil blive tilbagekaldt, samt den mulige begrundelse herfor.
3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft. Den offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 30 – Indsigelse mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet og Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden 3 måneder fra underretningen herom. Fristen forlænges med en måned på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse mod den delegerede retsakt ved fristens udløb, offentliggøres den delegerede retsakt i Den Europæiske Unions Tidende og træder i kraft på den dato, der er fastsat heri.

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende og træde i kraft inden fristens udløb, hvis Europa-Parlamentet og Rådet begge har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

3. Hvis Europa-Parlamentet eller Rådet gør indsigelse mod den delegerede retsakt, træder retsakten ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse, angiver grundene til at gøre indsigelse mod den delegerede retsakt.

Artikel 31 – Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft seks måneder efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

[...]

På Rådets vegne

Formand

[...]

BILAG I
SIKKERHEDSELEMENTER PÅ TILLADELSEN TIL
GRÆNSEOVERSKRIDENDE PENGETRANSPORT

Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport skal forsynes med mindst to af følgende sikkerhedselementer:

- et hologram
- særlige fibre i papiret, som bliver synlige i UV-lys
- mindst én linje mikroprint (kan kun ses med et forstørrelsesglas og gengives ikke af fotokopieringsmaskiner)
- taktile bogstaver, symboler eller mønstre
- dobbelt nummerering: serienummer på tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport, på den bekræftede kopi heraf eller på førerattesten samt, i hvert enkelt tilfælde, udstedelsesnummer
- et sikkerhedsbundtryk med et fint guillochemønster og regnbuetryk.

BILAG II
MODEL FOR TILLADELSEN TIL GRÆNSEOVERSKRIDENDE
PENGETRANSPORT

DEN EUROPÆISKE UNION

(Pantone-lyserød 176 cellulose papir, mindst 100 g/m², format: DIN A4)

(Tilladelsens side 1)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle EU-sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

Nationalitetsbetegnelse¹² for den medlemsstat, der udsteder tilladelsen Navn på den udstedende myndighed

TILLADELSE Nr.

(eller)

BEKRÆFTET KOPI NR.

for erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter

Denne tilladelse
berettiger¹³

.....

til at påtage sig erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter uanset rute på rejser eller delstrækninger af rejser inden for Unionens område, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../20xx af ... om erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet og Rådets forordning (EU) nr. .../20xx om udvidelse af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../20xx og i overensstemmelse med de generelle bestemmelser for denne tilladelse.

Særlige bemærkninger:
Denne tilladelse er gyldig i fem år fra den:	til den

¹² Medlemsstaternes nationalitetsbetegnelser: (BE) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Den Tjekkiske Republik, (DK) Danmark, (DE) Tyskland, (EE) Estland, (IE) Irland, (EL) Grækenland, (ES) Spanien, (FR) Frankrig, (IT) Italien, (CY) Cypern, (LV) Letland, (LT) Litauen, (LU) Luxembourg, (HU) Ungarn, (MT) Malta, (NL) Nederlandene, (AT) Østrig, (PL) Polen, (PT) Portugal, (RO) Rumænien, (SI) Slovenien, (SK) Slovakiet, (FI) Finland, (SE) Sverige og (UK) Det Forenede Kongerige.

¹³ Transportvirksomhedens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.

Udstedt i	den
-----------------	-----------

14

14 Den udstedende myndigheds underskrift og stempel.

(Tilladelsens side 2)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle EU-sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

GENERELLE BESTEMMELSER

Denne tilladelse udstedes i medfør af forordning (EU) nr. .../20xx om erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet.

Den bemyndiger indehaveren til at udføre erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter som defineret i forordning (EU) nr. .../xx uanset rute på rejser eller delstrækninger af rejser inden for områderne af de medlemsstater, der er omfattet af forordning (EU) nr. .../xx, på de betingelser, der stilles i tilladelsen.

Tilladelsen er personlig og kan ikke overdrages.

Originaleksemplaret af tilladelsen skal opbevares af transportvirksomheden.

En bekræftet kopi af tilladelsen skal medbringes i pengetransportkøretøjet.

Originalen eller en bekræftet kopi af tilladelsen skal forevises på anmodning af en dertil bemyndiget person.

Uanset bestemmelserne i forordning (EU) nr. .../20xx skal indehaveren på hver medlemsstats område opfylde love, forskrifter og administrative bestemmelser, navnlig transportbestemmelser og færdselsregler.

BILAG III
INTELLIGENT SYSTEM TIL NEUTRALISERING AF PENGESEDLER
(IBNS)

I. Definitioner og generelle bestemmelser

Definitionerne af “sikret område”, “sikret sted”, “intelligent system til neutralisering af pengesedler (IBNS)” og “end-to-end IBNS” findes i denne forordnings artikel 1, stk. 1, litra l), m), n) og o).

Et IBNS kan indeholde enten pengesedler (med eller uden emballage) eller en ATM-kassette.

Et IBNS skal være godkendt i en medlemsstat i euroområdet, for at det må benyttes til grænseoverskridende transport af eurokontanter i medfør af denne forordning. Godkendelsen foretages efter en eksisterende specifik europæisk standard. Så længe en sådan standard ikke findes, foretages godkendelsen ifølge bestemmelserne i bilaget.

II. Procedure for godkendelse af et IBNS

a) For at kunne godkendes, skal et IBNS have gennemgået forskellige prøvninger i et prøvelaboratorie, der er godkendt eller anerkendt af en medlemsstat i euroområdet.

Disse prøvning skal gøre det muligt at slå fast, at et IBNS på tilfredsstillende vis opfylder følgende tekniske karakteristika:

i) Krav til overvågningssystemets hovedfunktioner

- Instrukserne vedrørende betingelserne for adgang til og anvendelse af et IBNS overvåges og registreres løbende.
- Overensstemmelsen med disse instrukser verificeres løbende, og unormale situationer afsløres.
- Pengesedlerne neutraliseres automatisk og øjeblikkeligt, hvis instrukserne ikke følges, unormale situationer afsløres, eller beholderen åbnes uden for forudprogrammerede tidsrum og/eller steder.

ii) Sted, hvor overvågningssystemet kan programmeres, og pengetransportørernes indflydelse på et IBNS' operation

IBNS må kun programmeres et sikret sted. End-to-end IBNS må kun programmeres et sikret sted.

Pengetransportører må ikke på nogen måde kunne påvirke et IBNS' virkemåde uden for de forudprogrammerede tidsrum og/eller steder. Men hvis neutraliseringen udløses med et tidsforsinkelsessystem, må pengetransportørerne kunne genstarte tidsforsinkelsen én gang.

iii) Sted, hvor et IBNS må åbnes (for end-to-end systemer)

Et IBNS må kun åbnes de forudprogrammerede steder.

b) Et IBNS underkastes fornyet prøvning hvert femte år, uanset om den nationale godkendelse er udstedt for en tidsbegrænset periode. Hvis de nye prøvninger ikke længere er entydige, er godkendelsen ikke længere gyldig for grænseoverskridende transport i medfør af denne forordning.

c) For at bestå prøvningen skal et af følgende resultater opnås:

- ved udførelsen af prøvningerne var det ikke muligt at få adgang til pengesedlerne, IBNS blev ikke beskadiget, og dens mekanisme forblev intakt
- ved udførelsen af prøvningerne blev IBNS beskadiget, men det var ikke muligt at få adgang til pengesedlerne uden at udløse neutraliseringssystemet.

III. Prøvningsforskrifter

I dette bilag fastsættes prøvningsmetoden og de standarder for resultater, som de afprøvede systemer skal opfylde. Der kan dog foretages tilpasninger på nationalt plan for at bringe disse på linje med de eksisterende prøvningsprotokoller, som laboratorierne i hver medlemsstat følger.

a) Prøvning af IBNS' modstandsevne over for forskellige manipulationsscenerier

Medlemsstaterne pålægges at udføre seks af de forskellige simulerede manipulations-scenerier, og de øvrige må også udføres i overensstemmelse med de gældende nationale regler.

For hver af de udførte prøvninger skal resultatet bestå, jf. punkt II, litra c).

- obligatoriske prøvninger:
 - 1 - afbrydelse af strømforsyningen
 - 2 - beholderen brydes op
 - 3 - beholderen åbnes på en destruktiv måde (forhammer)
 - 4 - hurtig opskæring (guillotinerings)
 - 5 - nedsænkning i væske
 - 6 - gradvis og øjeblikkelig eksponering for ekstreme temperaturer (varme og kulde): f.eks. afkøling i flydende nitrogen og opvarmning i en forvarmet ovn.
- anbefalede prøvninger, som også må udføres:

- 7 - modstandsevne over for skydevåben (f.eks. med kaliber 12-patroner)
- 8 - anvendelse af kemikalier
- 9 - frit fald
- 10 - eksponering for betydelige elektromagnetiske spændingsbølger
- 11 - eksponering for betydelige elektrostatisk spændingsbølger

b) Den effektivitet, med hvilken pengesedlerne neutraliseres

På nuværende tidspunkt benyttes sværtning, kemisk destruktion og pyroteknisk destruktion som neutraliseringsprocesser. Da teknologien kan udvikle sig, er listen over processer ikke-udtømmende og alene vejledende.

Efter et uautoriseret forsøg på at få adgang til pengesedlerne med de forskellige manipulationsformer skal de enten være ødelagte eller farveændrede. Der udføres mindst tre prøvninger.

100 % af pengesedlerne skal være uigenkaldeligt neutraliseret. Det skal endvidere være indlysende for enhver indehaver af pengesedlerne, at de er blevet neutraliseret.

Mindst 10 % af overfladearealet på begge sider af hver pengeseddel skal have ændret farve, hvis pengesedlerne befinder sig i safebags. Hvis pengesedlerne ikke befinder sig i safebags, skal mindst 20 % af overfladearealet på begge sider af hver pengeseddel have ændret farve. Destruktive systemer skal i begge tilfælde destruere mindst 20 % af hver pengeseddels overfladeareal.

c) Prøvning med henblik på pengesedlers modstandsevne over for rensning – for IBNS, der benytter sværtning

Til denne "rensning" benyttes forskellige produkter eller kombinationer af produkter. Der tilrettelægges forskellige scenarier for at variere temperaturen og rensningens varighed. Der benyttes to procedurer i forbindelse med disse rensningsprøvninger:

- rensning skal finde sted umiddelbart efter sværtningen
- **og** rensning skal finde sted 24 timer efter sværtningen.

Disse prøvninger udføres på et repræsentativt udvalg af ægte pengesedler, som anvendes i euroområdet.

Ved afslutningen på disse prøvninger skal **et** af følgende resultater opnås:

- Rensningen medfører, at pengesedlerne ødelægges.
- Rensningen efterlader synlig blæk på mindst 10 % af hver pengeseddels overfladeareal (sværtningssprøvning af det anvendte blæk).

- Pengesedlernes oprindelige farver ændres ved rensningen.

IV. Sikkerhedsgaranti for de anvendte systemer

Kemikalier, der udløses fra IBNS med henblik på at neutralisere pengesedler, kan være underlagt forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH)¹⁵. Denne forordning omhandler risici for menneskers sundhed og miljø fra stoffer, der fremstilles, importeres eller anvendes alene, i en blanding, eller som indgår i et produkt.

Med henblik på godkendelse af IBNS verificerer fabrikanten, om der er behov for at registrere eller anmelde stoffer i dennes produkter eller for at oplyse kunderne om sikker anvendelse. Fabrikanten kan også være pålagt retlige forpligtelser, hvis disse stoffer er optaget på kandidatlisten over "særligt problematiske stoffer" eller på listen over stoffer, der er underlagt en REACH-godkendelse. Disse forpligtelser gælder ikke blot opregnede stoffer, der anvendes alene eller i en blanding, men også stoffer, som indgår i produkter.

IBNS-producenten forelægger medlemsstatens godkendende myndighed et certifikat indeholdende resultaterne af denne verifikation og en angivelse af, at de stoffer eller dele, hvormed ødelæggelsen eller neutraliseringen af pengesedlerne sikres, ikke udgør en alvorlig sundhedsfare for pengetransportørerne ved indånding eller hudkontakt.

Certifikatet kan til dette formål indeholde en analyse af risiciene ved eksponering for kemikalier, dvs. den maksimalt tilladte varighed af eksponering for en given mængde, som vil skulle fastlægges.

¹⁵ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EF\) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier \(REACH\), EUT L 396 af 30.12.2006.](#)

BILAG IV
IBNS-PIKTOGRAMMER

Piktogram for pengetransportkøretøj, som er udstyret med IBNS



Piktogram for pengeseddelbeholder, som er udstyret med IBNS



BILAG V
PIKTOGRAM FOR PENGETRANSPORTKØRETØJ, DER UDELUKKENDE
TRANSPORTERER MØNTER



BILAG VI
GRUNDUDDANNELSE FOR PENGETRANSPORTØRER, SOM UDFØRER
GRÆNSEOVERSKRIDENDE TRANSPORT

Pengetransportører, som deltager i erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet, skal:

- 1) som minimum have fulgt og afsluttet den grunduddannelse, der er fastsat ifølge deres relevante nationale bestemmelser og/eller de relevante kollektive overenskomster eller – hvis sådanne ikke findes – uddannelseskurser, der tilbydes af den nationale pengetransportør/sikkerhedssammenslutning eller af virksomheden internt
- 2) have bestået en eksamen efter denne grunduddannelse eller enhver procedure, der tilsigter at afprøve indlæringen
- 3) have fulgt og afsluttet det videregående og obligatoriske uddannelsesmodul, som er fastsat i bilaget, og som mindst omfatter:
 - procedurer for grænseoverskridende pengetransport
 - EU-lovgivning om pengetransport
 - den gældende nationale lovgivning om pengetransport i de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes
 - kørebestemmelser for pengetransport i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes (herunder pengetransportkøretøjers ret til at benytte specifikke kørebaner)
 - nationale sikkerhedsprotokoller i tilfælde af overfald i de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes
 - tilrettelæggelse og operative procedurer for pengetransport, der beskyttes af IBNS-teknologi¹⁶, i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes
 - de gældende nationale operationelle protokoller, regler og forskrifter i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes
 - nationale protokoller i nødstilfælde i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes, ved havari, færdselsulykker samt tekniske og mekaniske fejl i pengetransportudstyr og -køretøj

¹⁶ [Som defineret i nærværende forordnings artikel 1, litra n\).](#)

- nationale administrative procedurer og virksomhedsregulativer i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes, angående kommunikation med kontrolpunktet m.v. i alle lande, der krydses og betjenes
- information og uddannelse om og egnede protokoller for samarbejde med nationale, regionale og lokale politimyndigheder, bl.a. hvad angår kontrol af pengetransportkøretøjer og -personale
- den gældende nationale lovgivning og EU-lovgivning og/eller gældende kollektive overenskomster om arbejdstid, pauser, arbejdsvilkår og lønforhold
- gældende national og europæisk lovgivning og/eller gældende kollektive aftalebestemmelser for pengetransportørers hviletider – om fornødent, hvor ofte, hver hvileperiodes varighed, sikrede steder, kommunikation med kontrolcentre osv.
- gældende sikkerhedsregler for aflevering/afhentning (sikret sted, håndtering af risici på fortovet osv.)
- relevant national lovgivning om brug og opbevaring af våben
- offensive og defensive køreteknikker
- relevant uddannelse i brug af GPS, telefon og andet teknisk udstyr eller systemer, som benyttes i forbindelse med grænseoverskridende pengetransport
- nationale sundheds- og sikkerhedsbestemmelser i den eller de medlemsstater, der krydses, og den eller de medlemsstater, der betjenes, for arbejdstagere, som transporterer værdigenstande og rejser med store vejgående køretøjer, og i tilfælde af ansattes tilskadekomst eller sygdom
- uddannelse i førstehjælp

Uddannelsen bør endvidere omfatte følgende:

- forebyggende og afhjælpende foranstaltninger i henseende til stresshåndtering og overgreb fra tredjemand
- risikovurdering (arbejdsrelateret)
- sprogkurser om fornødent for at opfylde kravene til sprogkundskaber i denne forordning (se artikel 5, stk. 2).

BILAG VII **EUROPARÅDETS FÆLLES REFERENCENIVEAUER**

Sprogbruger på niveau B1: kan forstå hovedpunkterne i en klar normal fremstilling om velkendte emner, man regelmæssigt støder på i forbindelse med arbejde, skole, fritidsaktiviteter osv. Kan klare de fleste af de situationer, som normalt opstår under rejser i områder, hvor sproget tales. Kan producere en ukompliceret, sammenhængende tekst om dagligdags emner og emner af personlig interesse. Kan beskrive oplevelser og begivenheder, drømme, håb og ambitioner samt kort begrunde og forklare holdninger og planer.

Sprogbruger på niveau A1: kan forstå og udtrykke sig om dagligdags emner og meget elementære fraser, der tilsigter at opfylde konkrete behov. Kan præsentere sig selv og andre og kan stille og besvare spørgsmål om personoplysninger, f.eks. om bopæl, bekendte og ejendele. Kan fungere i nemme dialoger, når den anden person taler langsomt og tydeligt og er indstillet på at hjælpe.