



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.5.2009  
KOM(2009) 214 endelig

**HVIDBOG**

**om**

**ERHVERVSMÆSSIG GRÆNSEOVERSKRIDENDE LANDEVEJSTRANSPORT AF  
EUROKONTANTER MELLEM MEDLEMSSTATERNE I EUROOMRÅDET**

## 1. INDLEDNING

Den fysiske euro blev indført i 2002, men som følge af store forskelle mellem de nationale lovgivninger er det i praksis meget vanskeligt at foretage erhvervsmæssig landevejstransport af eurokønter mellem medlemsstater, som har indført euroen (i det følgende benævnt "deltagende medlemsstater"), og der foregår derfor i øjeblikket kun en meget begrænset grænseoverskridende landtransport. De nationale lovgivninger adskiller sig på en lang række områder, såsom spørgsmålet om, hvorvidt sikkerhedspersonalet skal være i besiddelse af og bære skydevåben, uddannelseskrav, tilladte transportformer, sikkerhedskøretøjernes pansring og udstyr, brugen af intelligente systemer til neutralisering af pengesedler (IBNS), antallet af personer i sikkerhedskøretøjerne, informationsforpligtelser over for politiet, regler for udstedelse af tilladelse og tilhørende sanktioner. Grænseoverskridende transporter kan arrangeres på grundlag af ad hoc-tilladelser fra bestemmelsesmedlemsstaterne, men selv om der ses bort fra de administrative procedurer i forbindelse hermed, indebærer dette stadig, at der skal overholdes to eller flere forskellige komplekse sæt af nationale regler.

Pengetransportmarkedet er derfor i øjeblikket organiseret efter nationale retningslinjer. Det er imidlertid en logisk følge af den fælles valuta, at eurosedler og -mønter skal kunne cirkulere og transporteres så frit som muligt inden for euroområdet. En forenkling af den grænseoverskridende pengetransport er desuden et naturligt supplement til Den Europæiske Centralbanks køreplan for større konvergens i de nationale centralbankers kontanttjenester og oprettelsen af et enkelt område for eurokønter for personer, der håndterer kønter erhvervsmæssigt. Et vigtigt element i køreplanen er den såkaldte fjernadgang til den nationale centralbanks kontanttjenester, hvorved et kreditinstitut i en deltagende medlemsstat kan anvende en centralbanks kontanttjenester i en anden deltagende medlemsstat. Denne foranstaltning blev indført i juni 2007, men dens potentiale kan ikke udnyttes fuldt ud, før der rent faktisk er mulighed for at transportere kønter på tværs af grænserne uden problemer. Bankerne, de store detailvirksomheder og andre personer, der håndterer kønter erhvervsmæssigt, må kunne forsyne sig med og levere kønter på den mest effektive måde uden at være begrænset af nationale grænser.

Som følge af arten af de transporterede varer er pengetransportsektoren samtidig udsat for alvorlige sikkerhedsmæssige trusler, og risicienes art og omfang kan variere meget fra den ene medlemsstat til den anden. Det er derfor af allerstørste betydning, at grænseoverskridende kønttransporter foregår på betingelser, der garanterer et højt beskyttelsesniveau for pengetransportørerne og offentligheden.

Fastsættelse af fælles regler, der som helhed muliggør grænseoverskridende kønttransporter ad landevej mellem deltagende medlemsstater, samtidig med at pengetransportørerne garanteres et højt sikkerhedsniveau, vil give mulighed for mere effektive kønttransporter i grænseregioner. Forretningsbankerne vil således kunne benytte kønttjenesterne hos den nærmeste centralbankfilial eller det nærmeste pengetransportcenter, hvad enten de er beliggende i deres egen medlemsstat eller ej. Detailhandlere, automatproducenter og andre personer, der håndterer kønter erhvervsmæssigt, vil ligeledes være i stand til at modtage eller levere kønter fra/til det nærmeste køntcenter uafhængigt af de nationale grænser. Endelig vil pengetransportvirksomheder, der udfører transport i grænseregioner, være i stand til at planlægge deres transporttruter og øvrige køntlogistik på en mere effektiv måde. Generelt set vil en mere effektiv kønttransport være til fordel for økonomien som helhed.

Den Europæiske Centralbank, banksektoren og de store detailvirksomheder har gentagne gange opfordret til, at der tages et initiativ til at fjerne hindringerne for erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter i Europa.

På denne baggrund indledte Kommissionen derfor en række høringer i maj 2008 med det formål at udarbejde et forslag til fælles regler, som skal fremme den grænseoverskridende landevejstransport af eurokøntanter.

Dette initiativ svarer til Kommissionens holdning med hensyn til en mulig harmonisering af pengetransporter som omhandlet i artikel 38, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked.

## **2. KOMMISSIONENS INITIATIV TIL FREMME AF GRÆNSEOVERSKRIDENDE TRANSPORT AF EUROKØNTANTER OG INDLEDENDE HØRING AF INTERESSEGRUPPER**

For at kunne udnytte ekspertise og bidrag fra alle interesserede parter i sektoren blev der i første halvdel af 2008 i første omgang nedsat en arbejdsgruppe under formandskab af Kommissionen og bestående af de europæiske organisationer for alle de største interessegrupper<sup>1</sup>. Arbejdsgruppen holdt tre heldagsmøder mellem juli og december 2008 og drøftede alle relevante spørgsmål, såsom anvendelsesområdet for de eventuelle fremtidige fælles regler, forskellene mellem de nationale lovgivninger og mulighederne for harmoniserede grænseoverskridende regler på de forskellige områder, der er nævnt i begyndelsen af afsnit 1.

Hvad angår de juridiske muligheder for at fremme grænseoverskridende pengetransport, blev der overvejet tre hovedmuligheder:

- En fuldstændig harmonisering af reguleringen af pengetransport i de pågældende medlemsstater.
- Et system, hvor en tilladelse i én medlemsstat vil være gyldig i alle medlemsstater ("gensidig anerkendelse").
- Et sæt af fælles regler, som er gyldige i alle medlemsstater, dog med forbehold af nationale regler for visse aspekter, som er udtrykkelig angivet i teksten. I modsætning til en fuldstændig harmonisering vil de fælles regler kun gælde for grænseoverskridende transport.

Eftersom der er store forskelle mellem de nationale regler og i risikoniveauet i de enkelte medlemsstater, blev det anset for særdeles vanskeligt at nå til enighed om indholdet af en fuldstændig harmonisering af reglerne for pengetransport eller om en generel gensidig anerkendelse af nationale regler. Sidstnævnte mulighed kunne endvidere resultere i, at køntanttransporter finder sted under regler, som giver eller ser ud til at give utilstrækkelig

---

<sup>1</sup> 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).

beskyttelse af personalet og/eller offentligheden. Arbejdsgruppen gik derfor helt klart ind for et sæt fælles regler gældende for grænseoverskridende transporter, som skal gælde parallelt med de eksisterende nationale regler for indenlandske pengetransporter.

Inden for rammerne af et sådant sæt fælles regler drøftede arbejdsgruppen følgende centrale politikmuligheder vedrørende anvendelsesområdet for eventuelle fælles regler:

- Det geografiske anvendelsesområde. Dette kunne omfatte hele EU-27 eller være begrænset til euroområdet.
- Arten af transporterede varer. Varerne kunne ikke blot omfatte eurokontanter, men også andre valutaer og andre former for værdigenstande.
- Definitionen af grænseoverskridende transport. Grænseoverskridende transport kunne begrænses til transport fra det ene punkt til det andet eller også omfatte operationer i hjemlandet forud for den internationale operation og/eller operationer i bestemmelseslandet efter den internationale operation (sidstnævnte operationer betegnes almindeligvis "kabetage").

Der var forskellige opfattelser af alle disse spørgsmål i arbejdsgruppen.

Hovedformålet med eventuelle fælles regler er at gøre det lettere for den fælles valuta at cirkulere frit inden for euroområdet. Dette udelukker imidlertid ikke, at andre medlemsstaters områder også medtages. Uafhængigt af det geografiske anvendelsesområde kan det endvidere overvejes at medtage valutaerne i andre medlemsstater, i tredjelande samt andre former for værdigenstande (såsom smykker, guld, kunstgenstande og værdifulde dokumenter). En udvidelse af anvendelsesområdet til ikke-deltagende medlemsstater og andre varer kan imidlertid medføre en alvorlig forsinkelse eller endog forhindre vedtagelsen af fælles regler, idet drøftelserne kan ledes bort fra de væsentligste spørgsmål.

Grænseoverskridende transport kan fortolkes snævert, således at det betyder transport af kontanter fra et sikret punkt i land A til et sikret punkt i land B uden stop undervejs ("fra punkt til punkt"). Fra punkt til punkt betyder, at individuelle kontantcentre og andre sikrede punkter kan betjenes på tværs af grænsen under de fælles regler, men udelukker bankfilialer, pengeautomater og detailhandlere (medmindre de er udstyret med et sikret område til losning/lastning af køretøjet). Der vil kun være mulighed for en enkelt operation ad gangen fra et sikret punkt til et andet sikret punkt.

Transporter fra punkt til punkt svarer imidlertid kun til en del af de kontanttransporter, der regelmæssigt udføres af pengetransportvirksomheder. Et bredere anvendelsesområde vil desuden omfatte en række transportoperationer forud for og efter den grænseoverskridende del af transporten. Herved vil det blive muligt at organisere grænseoverskridende transportruter, som logistisk set er lige så optimale som indenlandske transportruter, idet adskillige punkter kan betjenes undervejs, herunder bankfilialer, pengeautomater og detailhandlere. Med henblik på at fremme den frie bevægelighed for eurokontanter på tværs af de nationale grænser foreslås det derfor, at det foruden den overordnede grænseoverskridende operation skal være muligt at udføre transportoperationer med flere stop i hjemlandet samt i bestemmelseslandet/landene. Som beskrevet i afsnit 3.2 nedenfor bør den samlede varighed af operationerne i hjemlandet og i bestemmelseslandet/landene begrænses til en enkelt dag.

I tilfælde af fælles grænseoverskridende regler vil kontanttransporttjenester falde ind under forskellige retssystemer, bl.a. med hensyn til overholdelse af arbejdsretlige principper, gældende overenskomster eller anden lovgivning vedrørende sociale og/eller sikkerhedsmæssige aspekter. Dette kunne resultere i store praktiske problemer med hensyn til at afgøre, hvilke lønmæssige og andre sociale betingelser, der finder anvendelse, navnlig hvis et sikkerhedskøretøj opererer i mere end to lande.

I den sammenhæng vil det være af afgørende betydning at få præciseret, hvordan *direktiv 96/71 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser*<sup>2</sup> skal anvendes på grænseoverskridende pengetransporter.

Dette direktiv tager sigte på at forene udøvelsen af virksomhedernes grundlæggende ret til udveksling af grænseoverskridende tjenester i henhold til EF-traktatens artikel 49 på den ene side med en passende beskyttelse af rettighederne for arbejdstagere, der er midlertidigt udstationeret i udlandet med henblik på at præstere disse ydelser, på den anden side. Direktivet tilstræber således at opnå en balance mellem de økonomiske friheder i henhold til EF-traktaten og arbejdstagernes rettigheder under deres udstationering. Det anfører derfor de obligatoriske regler af generel interesse på fællesskabsplan, som skal gælde for udstationerede arbejdstagere i værtslandet, og der fastsættes en kerne af klart definerede arbejds- og ansættelsesvilkår med henblik på minimumsbeskyttelse af arbejdstagerne, som skal overholdes af tjenesteleverandøren i værtslandet. Afhængig af de særlige omstændigheder, hvorunder de grænseoverskridende transportoperationer udføres, jf. definitionerne i artikel 1, stk. 3, kan direktivet finde anvendelse på grænseoverskridende transportoperationer, som er omfattet af nærværende hvidbog.

Det må imidlertid erkendes, at den særlige kortsigtede karakter af udstationeringen i tilfælde af grænseoverskridende pengetransport skaber vanskeligheder med hensyn til den praktiske anvendelse og håndhævelse af direktivet. F.eks. kan anvendelsen af direktivet eventuelt forudsætte, at arbejdsgiverne i pengetransportsektoren måler den tid, som deres personale tilbringer i hvert enkelt land, med henblik på at beregne de gældende minimumssatser pro rata.

Den praktiske anvendelse af direktiv 96/71 på dette område må derfor undersøges omhyggeligt sammen med medlemsstaterne, andre relevante eksperter<sup>3</sup> og arbejdsmarkedets parter, før der formelt kan vedtages fælles regler om grænseoverskridende pengetransport. Det vil især være vigtigt at sikre, at anvendelsen af fællesskabsreglerne eller den nationale lovgivning ikke pålægger operatørerne uforholdsmæssige og unødvendige administrative byrder, som i praksis kan udgøre en alvorlig forhindring for muligheden for at gennemføre grænseoverskridende operationer. En afklaring af disse spørgsmål vil være en integrerende del af vurderingen af den sociale virkning af de forskellige muligheder.

På grundlag heraf iværksætter Kommissionen herved en omfattende høringsprocedure om en række planlagte fælles regler, der er vedlagt som bilag til denne hvidbog. Kommissionen understreger, at de planlagte regler kun er foreløbige. Hensigten er at gøre det lettere for alle interesserede parter at formulere målrettede kommentarer ved allerede på nuværende tidspunkt at præsentere de vigtigste elementer i de eventuelle fælles regler. Disse planlagte

---

<sup>2</sup> EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1–6.

<sup>3</sup> Ved Kommissionens afgørelse 2009/17/EF blev der nedsat et ekspertudvalg for udstationering af arbejdstagere (EUT L 8 af 13.1.2009, s. 26-28).

regler berører ikke det forslag, som Kommissionen eventuelt fremsætter på et senere tidspunkt.

Alle interesserede parter opfordres til at indsende deres bemærkninger inden den 30. juni 2009 til den adresse, der er anført i slutningen af afsnit 4.

### **3. DE VIGTIGSTE KARAKTERISTIKA VED EVENTUELLE FÆLLES REGLER**

De planlagte fælles regler skal gælde for *grænseoverskridende* transport af *eurokontanter* mellem *deltagende medlemsstater*. Kontanttransporter, der udelukkende foregår inden for en medlemsstat, berøres derfor ikke.

For at sætte fokus på det centrale spørgsmål, nemlig den frie bevægelighed for eurokontanter inden for euroområdet, vil medlemsstater, som ikke har indført euroen, og deres valutaer ikke være omfattet af anvendelsesområdet for de fælles regler. Muligheden for at medtage ikke-deltagende medlemsstater og valutaer via en såkaldt "opt-in"-klausul bør imidlertid undersøges nærmere.

Endelig foreslås det, at transport af store mængder eurosedler og -mønter mellem centralbankerne i euroområdet som følge af deres særlige karakter ikke bør være omfattet af teksten, forudsat at de eskorteres af militæret og/eller politiet.

#### **3.1. Retsgrundlag**

Det planlægges at basere de eventuelle fælles regler på artikel 123, stk. 4, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, fordi de ser ud til at være nødvendige for at fremme anvendelsen af euroen som fælles valuta. Dette kræver vedtagelse med kvalificeret flertal blandt de deltagende medlemsstater efter høring af Den Europæiske Centralbank. Det planlægges desuden at anvende en forordning.

#### **3.2. Transport inden for samme døgn og i dagtimerne**

Som følge af den særlige karakter af pengetransport og for at tage hensyn til vanskelighederne ved at organisere sikre kontantleverancer over flere dage skal et sikkerhedskøretøj, som krydser grænsen, udgå fra og vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten samme dag, og hele transporten skal foregå i dagtimerne (det foreslås, at udtrykket "i dagtimerne" dækker tidsrummet mellem kl. 6.00 og 22.00). Der kan imidlertid foregå nattransport af kontanter, såfremt det allerede er tilladt i henhold til de nationale regler i de medlemsstater, hvor transporten foregår. Afhentning og/eller aflevering af kontanter inden for oprindelsesmedlemsstaten forud for den grænseoverskridende del af transporten eller inden for en bestemmelsesmedlemsstat efter den grænseoverskridende del vil være mulig, men sikkerhedskøretøjet skal returnere til oprindelsesmedlemsstaten samme dag (eller inden for 24 timer, hvis nattransport er tilladt).

#### **3.3. Tilladelse til grænseoverskridende pengetransport**

De nationale kontrolmyndigheder skal være i stand til at kontrollere, om et sikkerhedskøretøj opfylder betingelserne for at foretage kontanttransport på landets område. En virksomhed, der ønsker at foretage grænseoverskridende transport af eurokontanter ad landevej, skal derfor ansøge om en særlig tilladelse til grænseoverskridende pengetransport hos de kompetente

myndigheder i oprindelsesmedlemsstaten. Originalen eller en attesteret kopi af tilladelsen skal altid følge køretøjet.

De nøjagtige karakteristika ved tilladelsesdokumentet skal fastlægges nærmere, og det skal være gyldigt i en begrænset periode (der foreslås tre år). For at kunne få tilladelsen skal den ansøgende virksomhed overholde de planlagte fælles regler, anden gældende fællesskabslovgivning eller, når dette er udtrykkelig bestemt, den gældende nationale lovgivning vedrørende pengetransport. En sådan henvisning til en (eventuel) national lovgivning kan tænkes i to tilfælde: i) forudgående underretning af de nationale politimyndigheder og ii) procedurer for håndtering af kontanter uden for pengetransportkøretøjet. Det første tilfælde angår de nationale politimyndigheders kompetence og organisering, når der ikke ser ud til at være nogen tvingende grund til at harmonisere fremgangsmåderne. Det andet tilfælde angår situationer, hvor pengetransportørerne kan komme i mere direkte kontakt med offentligheden og således udsætte den for de farer, der er forbundet med denne aktivitet. Det synes derfor hensigtsmæssigt, at eventuelle nationale regler overholdes.

Oprindelsesmedlemsstaten skal imidlertid allerførst godkende, at virksomheden kan foretage pengetransport. Hvis medlemsstaten ikke har nogen specifik godkendelsesprocedure for pengetransportvirksomheder, skal virksomheden kunne fremlægge bevis for, at den har foretaget regelmæssige pengetransporter i en nærmere angivet periode (der foreslås 12 måneder) uden at have overtrådt den eksisterende nationale lovgivning. Denne regel skal sikre, at pengetransportvirksomheder, der arbejder med grænseoverskridende transport, har tilstrækkelig forudgående erfaring til også at kunne foretage sikker pengetransport på en anden medlemsstats område.

For at sikre, at medlemsstaterne råder over tilstrækkelige informationer om virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, og som ønsker at foretage pengetransport på deres område, planlægges det endvidere, at medlemsstaterne skal udveksle oplysninger om udstedte grænseoverskridende tilladelser og om eventuelle beslutninger om at suspendere eller inddrage en tilladelse samt på forhånd underrette hinanden om navnene på de virksomheder, der ønsker at foretage transport på en anden medlemsstats område.

### **3.4. Tilladte typer pengetransport**

De tilladte typer pengetransport og tilhørende betingelser (regler om pansring af køretøjer, brug af intelligente systemer til neutralisering af pengesedler, våbenbesiddelse, personaleantal osv.) varierer meget fra den ene medlemsstat til den anden. Dette gælder bl.a. spørgsmålet om besiddelse af våben. I nogle medlemsstater er det forbudt for pengetransportører at bære våben, mens det i andre medlemsstater er obligatorisk, og i andre er det hverken forbudt eller obligatorisk, men tilladt. I betragtning af de eksisterende forskelle forekommer det ikke realistisk at kunne foreslå en type transport, der er acceptabel for alle. Der bør især ikke sættes spørgsmålstejn ved de nationale regler for, hvorvidt sikkerhedspersonale, der arbejder med pengetransport, ikke må/må/skal bære våben.

På grundlag af den nuværende praksis i medlemsstaterne planlægges det, at der skal være fire tilladte typer transport, som hver skal garantere et højt sikkerhedsniveau for personalet og offentligheden. Der er tre forskellige muligheder for så vidt angår pengesedler (eller pengesedler i forbindelse med mønter), mens den sidste transporttype angår tilfælde, hvor der udelukkende transporteres mønter. Operatørerne skal frit kunne vælge den type transport, de foretrækker blandt de tre muligheder, der gælder for pengesedler. Det foreslås imidlertid, at

en medlemsstat efter anmeldelse til Europa-Kommissionen skal kunne beslutte, at muligheden for ikke-pansret køretøj eller køretøj med pansret kabine, som er udstyret med IBNS (mulighed a) nedenfor), ikke finder anvendelse på dens område, forudsat at den ikke tillader tilsvarende transportformer for indenlandske pengetransporter. Det planlægges, at der skal være mindst tre pengetransportører, som ledsager køretøjet, medmindre pengene er beskyttet ved end-to-end IBNS, eller hvis der kun transporteres mønter. Eftersom pengene i det første tilfælde beskyttes ved IBNS-teknologien, og mønterne i det andet tilfælde er mindre attraktive at stjæle, planlægges det, at det krævede mindste antal pengetransportører i forbindelse med disse muligheder (mulighed a), c) og d) nedenfor) reduceres til to.

*a) Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj eller køretøj med pansret kabine, som er udstyret med et end-to-end intelligent system til neutralisering af pengesedler (IBNS)*

I forbindelse med denne mulighed skal køretøjet enten være af almindeligt udseende (dvs. der må ikke være nogen tegn på, at det tilhører en pengetransportvirksomhed, eller at det anvendes til pengetransport), eller dets kabine skal være pansret og være forsynet med meget tydelige markeringer, som viser, at det er udstyret med end-to-end IBNS. IBNS-systemet skal være i overensstemmelse med kriterier, som skal fastlægges nærmere (bl.a. kravet om godkendelse i mindst én deltagende medlemsstat).

*b) Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS*

I forbindelse med denne mulighed skal køretøjet være fuldstændig pansret, så det kan modstå angreb med skydevåben. Pengetransportørerne skal bære skudsikre veste og overholde de eksisterende regler i de medlemsstater, hvor transporten foregår, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt de ikke må/må/skal bære våben, og den maksimale tilladte kaliber.

Hvad angår besiddelse af våben præsenteres der to alternativer, som gensidigt udelukker hinanden: i) indførelse af en særlig "europæisk våbenlicens for pengetransportører", som skal præciseres nærmere. Licensen skal udstedes af den medlemsstat, der udstedte tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport og kan kun udstedes til pengetransportører, som allerede er i besiddelse af en national våbentilladelse, og som er ansat af en virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, eller ii) pengetransportørerne skal ansøge om en våbentilladelse hos de nationale myndigheder i de pågældende medlemsstater (forudsat at de tillader, at pengetransportører er bevæbnede).

For at respektere den eksisterende nationale lovgivning skal der desuden planlægges en procedure for tilfælde, hvor sikkerhedskøretøjet kører fra en medlemsstat, hvor skydevåben er obligatoriske, til en medlemsstat, hvor skydevåben er forbudt. I dette tilfælde skal våbnene låses inde i en boks inden i køretøjet, før det kører ind på sidstnævntes område, og forblive utilgængelige for pengetransportørerne, indtil køretøjet kører ind i en medlemsstat, som tillader, at pengetransportører er bevæbnede. Når først våbenboksen er låst, må den kun kunne åbnes ved fjernstyring fra køretøjets kontrolcentral.

*c) Transport af pengesedler i et fuldt pansret køretøj, som er udstyret med IBNS*

Denne mulighed kombinerer de beskyttende foranstaltninger under mulighed a) og b), dvs. både end-to-end IBNS og fuldstændig pansring af køretøjet. Der skal gælde de samme regler som under mulighed b), men køretøjet skal desuden være udstyret med IBNS i overensstemmelse med mulighed a) og være forsynet med meget tydelige markeringer, som angiver dette.

#### *d) Transport af mønter*

Dette er den eneste type transport, der skal gælde for grænseoverskridende transport af mønter. Mønter er tunge i forhold til deres værdi og derfor mere uhåndterlige og mindre attraktive at stjæle. Dette fremgår også af det forhold, at der i Fællesskabet næsten ikke har været nogen angreb på køretøjer, der udelukkende transporterer mønter. Det planlægges derfor, at køretøjet skal være forsynet med meget tydelige markeringer, som viser, at det kun transporterer mønter. For at beskytte pengetransportørerne skal køretøjets kabine være pansret. Det bør endvidere drøftes yderligere, om pengetransportørerne skal være bevåbnede eller ej.

### **3.5. Sanktioner**

Det er yderst vigtigt at sikre, at bestemmelserne håndhæves, og det er derfor absolut nødvendigt, at der er passende sanktioner i tilfælde, hvor bestemmelserne ikke overholdes. Det er samtidig vigtigt, at sanktionen står i rimeligt forhold til overtrædelsens alvor.

Det planlægges derfor, at når der er sket en overtrædelse af betingelserne for tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport, skal den myndighed, der har udstedt tilladelsen, kunne give en advarsel, suspendere tilladelsen i en begrænset periode eller inddrage tilladelsen fuldstændigt. For at give bestemmelsesmedlemsstaten et sikkerhedsnet foreslås det endvidere, at den medlemsstat, der krydses, eller hvor tjenesten ydes, skal have ret til midlertidigt at suspendere tilladelsen, hvis der er sket et alvorligt brud på reglerne, dvs. minimumsreglerne for antallet af pengetransportører eller reglerne vedrørende skydevåben, mens man afventer, at den myndighed i oprindelsesmedlemsstaten, der har udstedt tilladelsen, træffer en beslutning. Det foreslås endelig, at medlemsstaterne skal underrette hinanden om eventuelle overtrædelser og tilhørende sanktioner.

### **3.6. Andre bestemmelser**

For at kunne klare alvorlige sikkerhedstrusler skal der også planlægges en særlig bestemmelse om sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer. Dette kunne f.eks. vedrøre en række voldsomme angreb, som nødvendiggør midlertidig politiskorte for alle pengetransporter på en medlemsstats område. For at undgå, at udenlandske og nationale operatører behandles forskelligt, skal sådanne nødforanstaltninger vedrøre alle pengetransporter i den pågældende medlemsstat. De skal endvidere være tidsbegrænsede og anmeldes til Kommissionen. En eventuel forlængelse af nødforanstaltningerne skal være betinget af en formel forudgående tilladelse fra Kommissionen.

Der planlægges endvidere en række mindstekrav for pengetransportører, såsom en ren straffeattest, fysisk og mental sundhed, uddannelse og sprogfærdigheder.

De fælles regler berører ikke anvendelsen af eksisterende EU-lovgivning, navnlig inden for social- og transportområdet.

Det foreslås endelig, at der foretages en vurdering af gennemførelsen af de fælles regler to år efter deres ikrafttræden og derefter med regelmæssige mellemrum.

#### 4. NÆSTE SKRIDT

Det vedlagte sæt af planlagte regler vil blive drøftet med medlemsstaternes myndigheder i en ad hoc-ekspertgruppe, der er nedsat til dette formål. Resultaterne af disse drøftelser og de bidrag, der modtages fra interessegrupper og andre interesserede parter, vil indgå i den konsekvensanalyse af eventuelle fælles regler, herunder vurderingen af de forskellige muligheder, der drøftes i afsnit 2 ovenfor, som Kommissionen vil foretage forud for vedtagelsen af et eventuelt formelt forslag.

Kommissionen indkalder bemærkninger til denne hvidbog. Bemærkningerne bedes senest 30. juni 2009 sendt enten pr. email til:

ECFIN-E3@ec.europa.eu

eller med post til:

Europa-Kommissionen

Generaldirektoratet for Økonomiske og Finansielle Anliggender, kontor E.3

Økonomiske aspekter af reguleringspolitikken, sektoren for eurokontanter og retlige spørgsmål

B-1049 Bruxelles

Bilag: Planlagte fælles regler for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet

## BILAG

### **Planlagte fælles regler for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet**

Udtrykket [forordning] anvendes til interne henvisninger i nedenstående tekst, idet det planlægges at anvende en forordning i forbindelse med eventuelle fremtidige fælles regler.

#### **AFSNIT 1. FÆLLES REGLER, SOM SKAL GÆLDE FOR AL GRÆNSEOVERSKRIDENDE LANDEVEJSTRANSPORT AF EUROKONTANTER**

##### **A. Anvendelsesområde**

Grænseoverskridende transport af eurokontanter i henhold til bestemmelserne i denne [forordning] skal foregå i dagtimerne, og sikkerhedskøretøjet skal afgå fra og vende tilbage til oprindelseslandet samme dag.

Transporter fra punkt til punkt kan imidlertid foretages inden for en periode på 24 timer, forudsat at nattransport af kontanter allerede er tilladt i henhold til de nationale regler i oprindelsesmedlemsstaten, i de medlemsstater, der krydses, og i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes.

Transporter af eurosedler og -mønter med en pålydende værdi på over 15 mio. EUR, som i) foretages mellem centralbanker i deltagende medlemsstater og ii) eskorteres af militæret og/eller politiet, er ikke omfattet af anvendelsesområdet for denne [forordning].

##### **B. Tilladelse til grænseoverskridende pengetransport**

a) En virksomhed, der ønsker at foretage grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, skal ansøge om en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport hos de kompetente myndigheder i oprindelsesmedlemsstaten.

b) Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport udstedes for en periode på [tre] år af de kompetente nationale myndigheder til virksomheder, der er beliggende på deres område, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- Den ansøgende virksomhed skal være godkendt til at foretage pengetransport i den medlemsstat, til hvilken ansøgningen om en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport er indgivet. 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 regelmæssigt har beskæftiget sig med pengetransport i mindst [tolv] måneder forud for ansøgningen uden nogen overtrædelser af den eksisterende nationale lovgivning for sådanne aktiviteter. Dens direktører og bestyrelsesmedlemmer må endvidere ikke have været straffet for overtrædelser vedrørende denne type aktiviteter.

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

c) Tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport udarbejdes i overensstemmelse med modellen [vil blive fastlagt]. Køretøjer, som er involveret i erhvervsmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, skal til enhver tid medføre originalen eller en attesteret kopi af en gyldig tilladelse, som kan forevises for kontrolmyndighederne.

d) Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at de regler, der er fastsat i [forordningen] overholdes, herunder ved hjælp af stikprøvekontrol uden forudgående underretning af virksomheden. Denne kontrol skal foretages mindst én gang om året.

### **C. Sikkerhedspersonale i forbindelse med pengetransporter (pengetransportører)**

a) Pengetransportører skal opfylde følgende krav:

i) de må ikke have været straffet for overtrædelser, som vedrører denne type aktiviteter

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

iii) 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.

Den ad hoc-grunduddannelse, der henvises til i punkt iii), skal mindst omfatte [procedurer for grænseoverskridende pengetransport, relevante bestemmelser for pengetransport, forholdsregler i tilfælde af overfald, anvendelse af udstyr beregnet til pengetransport og regler for samarbejde]. Der kræves ligeledes en regelmæssig træning på disse områder.

b) Mindst én af pengetransportørerne i køretøjet skal kunne fremlægge bevis for sprogkundskaber på mindst niveau A2 i det (de) officielle sprog, der benyttes i den (de) medlemsstat(er), der krydses, og den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes.

c) Hvis ingen af pengetransportørerne behersker det (de) officielle sprog, der anvendes i den (de) medlemsstat(er), der krydses, eller i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, skal køretøjet via virksomhedens kontrolcentral være i løbende radiokontakt med en person, som kan fremlægge bevis for sprogkundskaber på mindst niveau B1 i det pågældende sprog, således at det hele tiden er muligt at sikre en effektiv kommunikation med de nationale myndigheder.

### **D. Køretøjets udstyr**

a) De anvendte køretøjer skal alle være udstyret med et GPS-system. Pengetransportvirksomhedens kontrolcentral skal til enhver tid kunne lokalisere køretøjerne nøjagtigt.

b) Køretøjerne skal være udstyret med passende kommunikationsmidler, således at der hele tiden er mulighed for kontakt med kontrolcentralen for den virksomhed, der benytter køretøjerne, og med de kompetente nationale myndigheder. Alarmnumrene til politimyndighederne i de medlemsstater, der krydses, eller i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, skal forefindes om bord på køretøjet.

c) Når køretøjerne er udstyret med intelligente systemer til neutralisering af pengesedler (IBNS), skal disse opfylde kravene i bilag [...].

## **E. Forudgående underretning af de nationale politimyndigheder**

De foreliggende regler berører ikke anvendelsen af nationale regler, som kræver, at politiet på forhånd skal underrettes om enhver pengetransport.

## **F. Procedurer for håndtering af kontanter uden for pengetransportkøretøjet i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes**

De foreliggende regler berører ikke anvendelsen af nationale regler for håndtering af kontanter uden for pengetransportkøretøjet i den pågældende medlemsstat.

## **G. Gensidig underretning**

a) Medlemsstaterne skal forelægge de regler, der er nævnt under E og F, for Kommissionen og skal omgående underrette den om enhver ændring, der påvirker dem. Kommissionen skal sikre, at disse regler offentliggøres via passende kanaler på alle de officielle sprog i de deltagende medlemsstater med henblik på hurtigt at informere alle de aktører, der er involveret i en grænseoverskridende pengetransport.

b) Medlemsstaterne skal føre et register over alle de virksomheder, til hvilke de har udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, og skal underrette hinanden om dets indhold. De skal ajourføre registeret med enhver ændring, der påvirker det, herunder eventuelle beslutninger om at suspendere eller inddrage en tilladelse i medfør af artikel [...], og skal omgående underrette hinanden om ajourføringen.

c) En virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, skal i tilstrækkelig tid i forvejen underrette den udstedende myndighed om navnene på den (de) medlemsstat(er), hvor den ønsker at foretage pengetransport. Oprindelsesmedlemsstaten skal derefter omgående underrette den (de) pågældende medlemsstat(er) om den forestående grænseoverskridende aktivitet.

## **AFSNIT 2. SÆRLIGE REGLER, DER ER PLANLAGT FOR DE FIRE TILLADTE TRANSPORTTYPER**

### **A. Transport af pengesedler i et ikke-pansret køretøj eller køretøj med pansret kabine, som er udstyret med IBNS**

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

a) køretøjet skal enten være af almindeligt udseende, eller dets kabine skal være pansret og være forsynet med meget tydelige markeringer, som på det (de) officielle sprog i den (de) medlemsstat(er), der krydses, og i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, viser, at det er udstyret med et IBNS-system

b) det intelligente system til neutralisering af pengesedler skal være i overensstemmelse med de principper, der er fastlagt i [bilag ...], og skal være godkendt i mindst én deltagende medlemsstat

c) der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj, og disse skal være ubevæbnede; de må ikke bære uniform, hvis det køretøj, hvori de befinder sig, er af almindeligt udseende

d) en medlemsstat kan beslutte, at denne [artikel] ikke gælder for grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter, der foretages på dens område, forudsat at den ikke tillader tilsvarende transportformer for indenlandske pengetransporter. Den pågældende medlemsstat skal meddele sin beslutning om ikke at anvende denne [artikel] til Kommissionen, som sørger for, at en tilsvarende meddelelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den får virkning en måned efter offentliggørelsen.

## **B. 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 foretage grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler i dagtimerne ved hjælp af et fuldt pansret køretøj, som ikke er udstyret med IBNS, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

a) Pengetransportørerne skal overholde de eksisterende regler i den (de) medlemsstat(er), der krydses, og i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, for så vidt angår besiddelse af skydevåben og den maksimale tilladte kaliber. Når køretøjet kører ind i en medlemsstat, der ikke tillader pengetransportørerne at være bevæbnede, skal eventuelle skydevåben, som pengetransportørerne er i besiddelse af, anbringes i en boks inden i køretøjet, som opfylder den europæiske standard [EN 1143-1]. Sådanne skydevåben 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. Åbning af boksen med skydevåben skal ske ved fjernbetjening fra køretøjets kontrolcentral og på betingelse af, at kontrolcentralen har konstateret, hvor køretøjet nøjagtigt befinder sig.

b) Bevæbnede pengetransportører skal:

**[Mulighed 1:** være i besiddelse af en "europæisk våbenlicens for pengetransportører". Licensen udstedes til virksomheden ved hjælp af et dokument, som er i overensstemmelse med modellen i bilag [...]. Denne licens udstedes efter anmodning til pengetransportører, der er i besiddelse af en våbentilladelse udstedt i overensstemmelse med gældende national lovgivning, og som er ansat i en virksomhed, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, og den skal udstedes af den medlemsstat, der udstedte tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport.

Pengetransportørerne skal kunne forevise den europæiske våbenlicens for politimyndighederne, hvis der foretages kontrol i forbindelse med den grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter. Bevæbnede pengetransportører skal have modtaget mindst [30] timers undervisning i brug af skydevåben og skal derefter trænes i brugen af disse mindst [en gang om året].]

**[Mulighed 2:** ansøge om en våbentilladelse hos de nationale myndigheder i den (de) medlemsstat(er), der krydses og/eller den medlemsstat, hvor tjenesten ydes, når disse medlemsstater tillader, at pengetransportører er bevæbnede.]

c) Der skal være mindst tre pengetransportører i hvert køretøj. De skal bære skudsikre veste, som mindst kan modstå projektiler af typen 44 Magnum og opfylder standard [NIJIIIA] eller tilsvarende.

d) De dele af køretøjet, hvor pengetransportørerne befinder sig, skal mindst være udstyret med en pansring, som kan modstå skud fra skydevåben af typen Kalachnikov/AK47 og opfylder standard [EN 1522, klasse FB4+] eller tilsvarende.

### **C. 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 foretage grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler i dagtimerne ved hjælp af et fuldt pansret køretøj, som er udstyret med IBNS, hvis betingelserne i afsnit 2, punkt B og A b), er opfyldt. Køretøjet skal endvidere være forsynet med meget tydelige markeringer, som på det (de) officielle sprog i den (de) medlemsstat(er), der krydses, og i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, angiver, at det er udstyret med IBNS.

Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj.

### **D. Transport af mønter**

Virksomheder, der er i besiddelse af en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, kan foretage grænseoverskridende landevejstransport af euromønter i dagtimerne 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 på det (de) officielle sprog i den (de) medlemsstat(er), der krydses, og i den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes, angiver, at det kun transporterer mønter.

b) Der skal være mindst to pengetransportører i hvert køretøj [og disse skal være ubevæbnede].

Transporter, som omfatter både mønter og pengesedler, er omfattet af artikel 8, 9 eller 10, afhængig af den anvendte type køretøj.

## **AFSNIT 3. DIVERSE**

### **A. Definitioner**

a) Ved "grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter" forstås erhvervsmæssig transport med køretøj af pengesedler og/eller mønter fra en deltagende medlemsstat, der har udstedt en tilladelse til grænseoverskridende pengetransport, som defineret i denne [forordning], med henblik på at levere eurosedler og/eller mønter til, eller afhente dem hos, en eller flere kunder, som befinder sig i en eller flere andre deltagende medlemsstater samt i oprindelsesmedlemsstaten.

b) Ved "intelligent system til neutralisering af pengesedler (IBNS)" forstås pengeseddelbeholdere til "end-to-end" anvendelse (dvs. uafbrudt beskyttelse af pengesedlerne fra et sikret område til et andet ved et system til neutralisering af pengesedlerne) udstyret med en mekanisme, som permanent neutraliserer pengesedlerne, hvis der gøres et uautoriseret forsøg på at åbne beholderen.

c) Ved "oprindelsesmedlemsstat" forstås den medlemsstat, på hvis område pengetransportvirksomheden er etableret, og hvor start- og slutpunktet for den tur, som pengetransportkøretøjet tilbagelægger, befinder sig. Pengetransportvirksomheden anses for at være etableret, hvis den rent faktisk udøver en økonomisk aktivitet, som omhandlet i

traktatens artikel 43, i en ubegrænset periode og ved hjælp af en stabil infrastruktur, hvorfra servicevirksomheden rent faktisk udøves.

d) Ved "tilladelse til grænseoverskridende pengetransport" forstås en tilladelse, som har de fysiske karakteristika, der er angivet i bilag [...] til denne [forordning], og som bemyndiger indehaveren til at foretage grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem deltagende medlemsstater i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i denne [forordning].

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

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

g) Ved "medlemsstat, der krydses" forstås en eller flere medlemsstater ud over virksomhedens oprindelsesmedlemsstat, som skal krydses af pengetransportkøretøjet for at nå den (de) medlemsstat(er), hvor tjenesten ydes.

h) Ved sprogniveau "A2" og "B1" forstås de niveauer, der er fastsat i Europarådets fælles europæiske referenceramme for sprog.

i) Ved transport "i dagtimerne" forstås transport, der foretages mellem kl. [6:00] og [22:00].

j) Ved "transport fra punkt til punkt" forstås transport fra et sikkert sted til et andet sikkert sted uden stop undervejs.

k) Ved "officielt sprog" forstås det (de) officielle fællesskabssprog, der anvendes af de lokale myndigheder og befolkningen i de områder, hvor pengetransporten foregår.

## **B. Sanktioner**

Når de kompetente nationale myndigheder konstaterer, at der er sket en overtrædelse af en af betingelserne for udstedelsen af tilladelsen til grænseoverskridende pengetransport, skal den myndighed, der har udstedt tilladelsen, træffe beslutning om, hvorvidt der skal gives en advarsel til den pågældende virksomhed, 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].

Den medlemsstat, der krydses, eller hvor tjenesten ydes, skal underrette de kompetente nationale myndigheder i oprindelsesmedlemsstaten om eventuelle overtrædelser af denne [forordning]. Den medlemsstat, der krydses, eller hvor tjenesten ydes, kan suspendere virksomhedens ret til at foretage landevejstransport af eurokontanter på sit område i en periode på højst [en måned], hvis bestemmelserne i denne [forordning] vedrørende minimumsreglerne for antallet af pengetransportører pr. køretøj eller vedrørende skydevåben ikke er blevet overholdt, mens man afventer, at den myndighed i oprindelsesmedlemsstaten, der har udstedt tilladelsen, træffer en beslutning.

## **C. Revision**

Kommissionen skal aflægge rapport til Rådet om gennemførelsen af denne [forordning] senest [to år efter dens ikrafttræden] og derefter én gang hvert femte år.

#### **D. Sikkerhedsforanstaltninger i nødsituationer**

a) 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, skal være gældende i højst fire uger og skal omgående anmeldes til Kommissionen. Kommissionen skal sørge for, at de hurtigt offentliggøres.

b) En forlængelse af de midlertidige foranstaltninger, der er omhandlet i punkt a) ovenfor, ud over en periode på fire uger skal være betinget af en forudgående tilladelse fra Kommissionen.

#### **E. Anden fællesskabslovgivning**

Denne [forordning] berører ikke anvendelsen af den eksisterende fællesskabslovgivning, navnlig med hensyn til arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen samt transport.

#### **F. Intelligent system til neutralisering af pengesedler (IBNS)**

Så længe der ikke findes en specifik europæisk standard, skal IBNS-systemet være godkendt i én deltagende medlemsstat. Det skal endvidere opfylde følgende minimumsbetingelser:

- IBNS-systemet skal være udstyret med en anordning, der konstant kan overvåge, at de forudprogrammerede instrukser overholdes, og at unormale hændelser opdages. Pengetransportørerne må ikke kunne åbne IBNS-systemet uden for de forudprogrammerede tidsrum og/eller steder.
- IBNS-systemet skal - i tilfælde af at der gøres et uautoriseret forsøg på at åbne containeren - være i stand til permanent at neutralisere (dvs. gøre uegnet til kontanttransaktioner) mindst 20 % af overfladearealet på begge sider af 100 % af pengesedlerne med blæk, der ikke kan fjernes, og som er uigennemsigtig, eller ved hjælp af andre metoder. Hvis der anvendes blæk, må denne ikke i væsentlig grad nedbrydes med tiden, eller når den udsættes for varme eller lys.

#### **G. 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 A2: kan forstå sætninger og hyppigt anvendte udtryk, der omhandler forhold af umiddelbar betydning (f.eks. meget basale informationer om personlige og familiære forhold, indkøb, lokal geografi, beskæftigelse). Kan kommunikere i ukomplicerede og rutineprægede situationer, der kræver en enkel og direkte udveksling af information om

velkendte og rutineprægede forhold. Kan med enkle udtryk beskrive sider af sin baggrund, sit nærmiljø samt udtrykke sine umiddelbare behov.