

DE

034940/EU XXIV.GP
Eingelangt am 15/07/10

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2010
KOM(2010)377 endgültig

2010/0204 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG (EU) NR./... DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld
zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone**

SEK(2010)877
SEK(2010)878

BEGRÜNDUNG

1. INHALT DES VORSCHLAGS

Euro-Banknoten und Euro-Münzen wurden 2002 eingeführt und sind ein echtes paneuropäisches Zahlungsmittel, das es den Bürgern Europas gestattet, ihre Schulden in der gesamten Euro-Zone, die zurzeit aus 16 Mitgliedstaaten besteht, in Euro zu begleichen. Folglich besteht heute erhöhter Bedarf an grenzüberschreitenden Straßentransporten von Euro-Bargeld. Innerhalb der Euro-Zone sollten Banken, große Einzelhandelsunternehmen und andere professionelle Bargeldverwender Transportverträge mit dem *Cash-in-transit*-(CIT)-Unternehmen abschließen können, das das beste Preis-/Leistungsverhältnis bietet, auch wenn es jenseits der Grenze in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist. Auf diese Weise können sie die besten (und kürzesten) Bargeldabhol- und -zustellungs Routen nutzen und die Bargelddienstleistungen der nächstgelegenen Filiale der Nationalen Zentralbank (NZB) oder des nächstgelegenen CIT-Cash-Centers in Anspruch zu nehmen. Zudem lassen zahlreiche Mitgliedstaaten der Euro-Zone Banknoten und Münzen im Ausland herstellen oder möchten dies vielleicht in Zukunft tun. Währungseinheit bedeutet grundsätzlich, dass es möglich sein sollte, dass Euro-Banknoten und Euro-Münzen so frei wie möglich zwischen den Mitgliedstaaten der Euro-Zone zirkulieren und transportiert werden.

Da es aufgrund abweichender nationaler Regelungen in den meisten Fällen für gewerbsmäßige CIT-Unternehmen jedoch sehr schwierig ist, Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone zu befördern, finden über Landgrenzen nur sehr wenige Geldtransporte statt. Die Regelungsunterschiede betreffen ein breites Spektrum von Fragen wie den Besitz und das Tragen von Waffen durch das CIT-Personal, zulässige Transportarten, Panzerung und Ausstattung der CIT-Fahrzeuge, Personalausstattung der Fahrzeuge usw. Die derzeitigen Regelungshindernisse bewirken außerdem eine Aufsplittung des Binnenmarktes in diesem Sektor.

Diese Hindernisse im gewerbsmäßigen Euro-Bargeldtransport beeinträchtigen den Bargeldzyklus und wirken sich letztlich auch auf die Kosten der Bargeldleistungen für Unternehmen und Bürger aus. Banken und Einzelhandelsunternehmen sollten ihr Bargeld innerhalb der Euro-Zone so effizient wie möglich über die Grenze bringen können. Ein besser funktionierender Bargeldzyklus durch eine effiziente grenzüberschreitende Bargeldversorgung stellt daher eine natürliche und notwendige Ergänzung zum Fahrplan der Europäischen Zentralbank für eine stärkere Konvergenz der Bargelddienstleistungen der nationalen Zentralbanken (NZB) dar. Mit anderen Worten, die Vorteile von Eurosystem-Initiativen wie der Fernzugang zu den Bargeld-Dienstleistungen der NZB, über den Kreditinstitute in einem Mitgliedstaat der Euro-Zone die Bargeld-Dienstleistungen der Zentralbank eines anderen Mitgliedstaats der Euro-Zone nutzen können, können nicht umfassend genutzt werden, so lange die derzeitige Situation vorherrscht. Die Umsetzung des Fahrplans der EZB und die Schaffung einer einheitlichen Euro-Bargeldzone ergänzt ihrerseits den einheitlichen Euro-Zahlungsverkehrsraum (SEPA), mit dem der grenzüberschreitende elektronische Euro-Zahlungsverkehr ebenso leicht gemacht werden soll wie der inländische Zahlungsverkehr.

Der CIT-Markt ist rund um Cash-Center organisiert, in denen das Be- und Entladen der CIT-Fahrzeuge mit Bargeld unter sicheren Bedingungen erfolgen kann. Ein CIT-Fahrzeug kehrt am Ende des Tages in der Regel zu seinem Cash-Center zurück, um nachts an einem sicheren Ort untergebracht zu sein; welches geografische Gebiet von einem Cash-Center versorgt

werden kann, richtet sich folglich nach der Entfernung, die ein CIT-Fahrzeug an einem Tag zurücklegen kann. Der CIT-Markt ist daher vorwiegend ein lokaler Markt, und der potenzielle grenzübergreifende Markt betrifft in erster Linie Grenzgebiete zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone. Deshalb sollte eine politische Initiative auf EU-Ebene nicht unbedingt rein inländische Einsätze einbeziehen.

Die Europäische Zentralbank, der Bankensektor und die großen Einzelhandelsunternehmen haben wiederholt gefordert, dass die Hindernisse im grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld in Europa beseitigt werden sollten. Vergangene und künftige Erweiterungen der Euro-Zone sind ein weiterer Rechtfertigungsgrund für eine solche Initiative.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission daher im Mai 2008 Konsultationen in Angriff genommen, um die Arbeiten zur Beseitigung der bestehenden Regelungshindernisse im grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld wieder aufzugreifen und den freien Verkehr des Euro zu erleichtern.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN VON INTERESSENTRÄGERN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Um das Fachwissen und die Beiträge aller Interessenträger des Sektors nutzen zu können, wurde 2008 in einem ersten Schritt unter der Leitung der Kommission und unter Beteiligung der europäischen Organisationen aller wichtigen Interessengruppen¹ eine *Arbeitsgruppe „Grenzüberschreitender Transport von Euro-Bargeld“* eingerichtet und konsultiert. Die Arbeitsgruppe diskutierte alle wichtigen Fragen wie die Gründe für ein Tätigwerden auf EU-Ebene, die verschiedenen rechtlichen Möglichkeiten zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden Bargeldtransports, den Anwendungsbereich möglicher zukünftiger gemeinsamer Vorschriften, die Unterschiede zwischen nationalen Rechtsvorschriften und die Möglichkeit harmonisierter grenzübergreifender Vorschriften in den relevanten Bereichen.

Auf dieser Grundlage hat die Kommission am 18. Mai 2009 ein Weißbuch zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet² angenommen, um eine weitreichende Konsultation zu einer Reihe geplanter gemeinsamer Vorschriften für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten der Euro-Zone zu lancieren. Das Weißbuch und die Antworten, zu deren Veröffentlichung sich die jeweiligen Parteien bereit erklärt haben, können über die folgende Internet-Adresse der Kommission auf dem Europa-Server abgerufen werden:

http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

¹ Die folgenden Organisationen waren vertreten: CEA (Europäischer Verband der Versicherungs- und Rückversicherungsunternehmen), CoESS (Zusammenschluss der europäischen Wach- und Sicherheitsdienste), EBF (Europäische Bankenvereinigung), Eurosystem, EPC (Europäischer Zahlungsverkehrsausschuss), ESTA (Europäische Vereinigung für Geldtransporte), EURICPA (Europäischer Verband für intelligenten Bargeldschutz), EuroCommerce, Europol (Europäisches Polizeiamt), MDWG (Arbeitsgruppe der Münzdirektoren) und UNI-Europa (Union Network International – Europa).

² KOM(2009) 214 endg.

Nach der Veröffentlichung des Weißbuchs wurde 2009 eine *Sachverständigengruppe für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone* eingesetzt und konsultiert. Die Gruppe bestand aus Vertretern der zuständigen Verwaltungen der Mitgliedstaaten der Euro-Zone. Im Detail beraten wurden die geplanten gemeinsamen Vorschriften für den grenzüberschreitenden Bargeldtransport, und es wurde weitreichende Einigung über den endgültigen Wortlaut des Kommissionsvorschlags erzielt. Die Liste der Gruppenmitglieder liegt dem Vorschlag als Begleitdokument bei.

Die Sozialpartner wurden während des gesamten Vorbereitungsprozesses konsultiert. Als Teil der Arbeitsgruppe wurden sie anschließend im Rahmen bilateraler Treffen und anhand eines schriftlichen Fragebogens befragt.

Aufgrund der bestehenden Unterschiede zwischen den nationalen Regelungen bestreitet keiner der Interessenträger des Sektors, dass der CIT-Markt zurzeit national organisiert ist. Was die Unterstützung der Initiative anbelangt, sollte jedoch zwischen Angebotsseite (CIT-Unternehmen) und Nachfrageseite (Banken und Einzelhandelsunternehmen) differenziert werden.

Der Bankensektor befürwortet die Initiative und plädiert für einen ambitionierten Ansatz, der sich auf kürzere und effizientere Transportrouten konzentrieren sollte, was eine geringeres Risiko, geringeren Kostenaufwand und mehr Wettbewerb im Sektor bedeutet. Der Berufsverband der CIT-Unternehmen begrüßt die Tatsache, dass keine umfassende Harmonisierung des Bargeldtransports geplant ist, und hält die derzeitige Situation des fragmentierten Marktes für zufriedenstellend, da sich die CIT-Unternehmen innerhalb der nationalen Grenzen mittlerweile entsprechend organisiert haben.

Arbeitgeber im CIT-Sektor weisen außerdem darauf hin, dass unlauterer Wettbewerb aufgrund unterschiedlicher Gehälter und anderer Beschäftigungsbedingungen unbedingt vermieden werden sollte, vor allem vor dem Hintergrund des hohen Anteils der Lohnkosten an den Gesamtkosten der CIT-Unternehmen. Auf Seite der Beschäftigten sind die Gewerkschaften hauptsächlich darauf bedacht, dass künftige EU-Vorschriften in diesem Bereich nicht zu einer Verschlechterung der sozialen Bedingungen führen, sondern vielmehr eine Entwicklung hin zu einer Vereinheitlichung der Gehälter und anderer Arbeitsbedingungen in Gang setzen sollten. Die Sozialpartner sind sich außerdem darin einig, dass im Falle grenzüberschreitender Einsätze das jeweils höhere Lohnniveau (im Herkunfts- oder im Aufnahmemitgliedstaat) gelten sollte.

Die EZB und das Eurosystem befürworten die Initiative der Kommission, weil sie mit ihrem strategischen Ziel, ein hohes Maß an Konvergenz zwischen den Bargeld-Dienstleistungen der Nationalen Zentralbanken zu erreichen, in Einklang steht. Der anerkannte Grundsatz des Fernzugangs (d. h. dass eine Bank in der Lage sein sollte, Euro-Bargeld aus einer beliebigen NZB innerhalb der Euro-Zone abzuziehen bzw. in einer NZB innerhalb der Euro-Zone zu deponieren) kann beispielsweise nicht in die Praxis umgesetzt werden, so lange keine einfache Möglichkeit für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Bargeld besteht.

Das allgemeine Ziel des vorliegenden Kommissionsvorschlags besteht darin, den freien Verkehr von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone zu erleichtern, indem Hindernisse im gewerbsmäßigen Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone beseitigt werden und gleichzeitig gewährleistet wird, dass die Transporte unter Bedingungen stattfinden, die dem CIT-Personal und der allgemeinen Öffentlichkeit ein hohes Maß an Sicherheit garantieren. Da der CIT-Markt vorwiegend ein lokaler Markt ist, sollte das Hauptziel darin bestehen, den Transport in wichtigen Grenzgebieten zu erleichtern, da

Regelungsunterschiede außerhalb dieses geografischen Raums den freien Verkehr des Euro grundsätzlich weniger beeinflussen.

In der Folgenabschätzung wurden fünf allgemeine Optionen geprüft, mit denen dieses Ziel erreicht werden könnte: 1) ein *Business-as-usual*-Szenario (d. h. keine Änderung); 2) bilaterale/multilaterale Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten, die von grenzüberschreitenden Transporten potenziell am stärksten betroffen sind; 3) ein Satz gemeinsamer Vorschriften speziell für grenzüberschreitende Transporte; 4) uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung und 5) vollständige Harmonisierung der Regelung für CIT-Transporte im Allgemeinen. In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass das Ziel der Erleichterung des freien Verkehrs von Euro-Bargeld mit den Optionen 1 und 2 nicht erreicht werden kann, da spontane Vereinbarungen dieser Art in größerem Maßstab kaum zustande kommen werden, während eine uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung und eine vollständige Harmonisierung der Regelung für CIT-Transporte im Allgemeinen angesichts des gesteckten Ziels unverhältnismäßig wären und im Falle der uneingeschränkten gegenseitigen Anerkennung auch zu bedeutenden Sicherheitsrisiken führen könnten.

Die Folgenabschätzung konzentriert sich somit auf Option 3: ein gemeinsamer Satz an Vorschriften speziell für grenzüberschreitende CIT-Transporte. Mit dieser Option ließen sich das Ziel erreichen und der freie Verkehr von Euro-Bargeld erleichtern. Da sich dieser Ansatz auf grenzüberschreitende Transporte beschränkt, würde er außerdem nicht über das zum Erreichen des Ziel erforderliche Maß hinausgehen.

Außerdem wurden drei TeiloPTIONEN in Erwägung gezogen: a) Erweiterung des Geltungsbereichs der Vorschriften auf EU-Mitgliedstaaten, die noch nicht Mitglieder der Euro-Zone sind; b) Erweiterung des Geltungsbereichs auf Bargeld anderer Währungen und Werte und c) Beschränkung des Geltungsbereichs auf Direkttransporte³.

Die Auswirkungen der gemeinsamen Vorschriften hängen weitgehend von der Größe des potenziellen Marktes und dem Umfang seiner Realisierbarkeit ab. Um Informationen über den derzeitigen CIT-Markt zu erhalten und die Größe des potenziellen Marktes für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Bargeld (wenn die derzeitigen Regelungshindernisse für diese Transporte beseitigt sind) abzuschätzen, wurde eine externe Studie in Auftrag gegeben, die über die Internet-Adresse der Kommission abgerufen werden kann⁴.

Die Studie zeigt, dass der grenzüberschreitende Markt definitionsgemäß zwar begrenzt ist, kurz- und langfristig jedoch Potenzial für eine signifikante Zunahme des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld besteht, sofern die Regelungshemmisse im Zuge der Einführung gemeinsamer Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte beseitigt werden.⁵

³ Gemeint sind Direkttransporte loser Bargeldmengen zwischen Cash-Centern ohne Zwischenstopps (z. B. von einer NZB-Zweigstelle zu einem CIT-Cash-Center). Diese Transporte sind keine Dienstleistung für Endkunden, und es handelt sich in der Regel um große Bargeldmengen.

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

⁵ Nach der Studie würde der potenzielle langfristige Markt, vorausgesetzt, alle Hindernisse für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld werden beseitigt, schätzungsweise rund 2,6 % (ausgedrückt als Wert allen CIT-Unternehmen anvertrauten Euro-Bargeldes) des Gesamtmarktes ausmachen und ungefähr 77 000 grenzüberschreitenden Transporten

Die Erleichterung des grenzüberschreitenden Bargeldtransports dürfte aufgrund der insgesamt kürzeren Transporte auch Umweltvorteile erbringen.

Eine signifikante Zunahme der grenzüberschreitenden Transporte kann in den Aufnahmemitgliedstaaten jedoch auch negative soziale Auswirkungen zeitigen, die im CIT-Sektor dieser Länder insbesondere Lohnniveau und/oder Beschäftigung betreffen, wenn im Vergleich zu Nachbarländern beträchtliche Gehaltsunterschiede bestehen. Die Folgenabschätzung zeigt, dass zwischen einigen benachbarten Ländern der Euro-Zone beträchtliche Gehaltsunterschiede existieren, ebenso zwischen einigen Ländern, die noch nicht Mitglied der Euro-Zone sind, und ihren Nachbarn in der Euro-Zone. Die Mitgliedstaaten sollten zwar generell nicht davon abgehalten werden, ihre komparativen Vorteile zu nutzen, doch sollte für das Personal im CIT-Sektor des Aufnahmemitgliedstaats ein Minimum an Sozialschutz gewährleistet sein, der mit den Grundsätzen der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern in Einklang steht. Mit dieser Richtlinie soll sichergestellt werden, dass im Aufnahmemitgliedstaat Arbeitnehmern, die für eine zeitlich begrenzte Arbeitsleistung in den Aufnahmemitgliedstaat entsendet werden, ein Mindestmaß an Schutz gewährleistet wird.

Angesichts des spezifischen Charakters der CIT-Dienstleistungen und insbesondere der Frequenz und Kurzfristigkeit der potenziellen Arbeitseinsätze im Ausland sowie der unterschiedlichen Vertragsdingungen ist es angezeigt, die Richtlinie analog auf alle grenzüberschreitenden Bargeld-Transportdienstleistungen anzuwenden. Der Vorschlag beinhaltet daher auch spezifische Vorschriften, mit denen den betroffenen Akteuren Rechtssicherheit gegeben und sichergestellt werden soll, dass die Richtlinie im CIT-Sektor umgesetzt wird. Insbesondere ist vorgesehen, dass grenzüberschreitend eingesetztem CIT-Personal gemäß der Richtlinie ein auf die jeweiligen Mindestlohnsätze des Aufnahmemitgliedstaats, einschließlich Überstundenausgleich, begrenztes Mindestmaß an Schutz zugesichert werden muss. Um komplizierte Berechnungen der Lohnsätze zu vermeiden, sollten diese Sätze zudem für den gesamten Arbeitstag garantiert werden, selbst wenn der Beschäftigte nur einen Teil seines Arbeitstages im Ausland tätig ist. Falls aus existierenden Verträgen, Regelungen oder Verwaltungsvorschriften sowie praktischen Modalitäten hervorgeht, dass der Beschäftigte an mehr als 100 Arbeitstagen in einem Kalenderjahr grenzüberschreitende Transporte in einem anderen Mitgliedstaat durchführen wird, sollte das Mindestmaß an Schutz jedoch auch die in der Richtlinie genannten anderen Bereiche abdecken.

Aufgrund der Besonderheiten des CIT-Sektors enthält der Vorschlag auch Vorschriften, die sich in Bezug auf Kabotage von den allgemeinen Vorschriften für den Transportsektor unterscheiden. So sollten CIT-Transportfahrzeuge zwar am selben Tag in ihren Herkunftsmitgliedstaat zurückkehren, die Zahl der Bargeldabholungen/Bargeldzustellungen ist jedoch nicht begrenzt, da CIT-Fahrzeuge, die derartige Dienstleistungen für Banken und Einzelhandelsunternehmen erbringen, an einem Tag viele Stopps (z. B. 20) einlegen können.

Die Konsultation der Interessenträger hat außerdem gezeigt, dass der Geltungsbereich gemeinsamer EU-Vorschriften zwecks Berücksichtigung sicherheitsbezogener oder anderer

entsprechen (wobei unter Transport ein CIT-Fahrzeug verstanden wird, das die Grenze zweimal passiert – auf der Hin- und auf der Rückfahrt), die in den elf Ländern der Euro-Zone mit Landgrenzen zu anderen Ländern der Euro-Zone alljährlich potenziell durchgeführt werden.

sensibler Fragen in bestimmten Punkten beschränkt werden muss und dass die Möglichkeit nationaler Ausnahmen und Abweichungen vorgesehen werden sollte, die im Wesentlichen vier Punkte betreffen: i) Beibehaltung der nationalen Vorschriften für das Führen von Waffen durch CIT-Personal in allen Punkten; ii) Festlegung bestimmter CIT-Transportarten, mit *Opt-out*-Möglichkeiten für einzelne Mitgliedstaaten; iii) Beschränkung des Geltungsbereichs grenzüberschreitender Transporte auf einen Tag und auf Transporte tagsüber, d. h. das CIT-Fahrzeug verlässt seinen Herkunftsmitgliedstaat an einem bestimmten Tag und kehrt während des Tages noch am selben Tag zurück; iv) Vorgabe, dass die während des Tages von einem CIT-Fahrzeug durchgeführten Bargeldabholungen/-zustellungen größtenteils im Hoheitsgebiet des (der) Aufnahmemitgliedstaats (Aufnahmemitgliedstaaten) stattfinden.

Die Analyse hat gezeigt, dass diese Optionen den potenziellen grenzübergreifenden Markt zwar möglicherweise verkleinern, jedoch keine größeren Hindernisse für den grenzüberschreitenden Transport schaffen dürften, und der Vorschlag sieht für alle Fälle Lösungen vor, die grenzüberschreitende Transporte ermöglichen (Sicherheitskassette für Waffen im Fahrzeug, die sich nur durch Fernbedienung vom Kontrollraum aus öffnen lassen, standardisierte Transportoptionen, Anerkennung gleichwertiger Ausbildungen für den Umgang mit Waffen usw.).

Was die TeiloPTIONEN anbelangt, so wird der Schluss gezogen, dass die gemeinsamen Vorschriften auch im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten Anwendung finden sollten, die demnächst, d. h. an dem Tag, an dem der Rat beschließt, die Ausnahmeregelung in Bezug auf ihre Teilnahme am Euro-System aufzuheben, Mitglied der Euro-Zone werden. Diese Maßnahme ist gerechtfertigt, da im Vorfeld der Währungsumstellung erhöhter Bedarf an Euro-Bargeldtransporten besteht.

Die Erweiterung des Geltungsbereichs auf andere Bargeldwährungen trägt nicht zu dem gesteckten Ziel bei, fällt jedoch unter die übergreifenden EU-Ziele und kann aufgrund der Kostenreduzierung effizienzverbessernd wirken. Sie kann den Prozess der Annahme gemeinsamer Vorschriften für einen relativ kleinen Mehrwert allerdings auch komplizieren. Den Geltungsbereich auf Direkttransporte zu beschränken, würde den Nutzen gemeinsamer Vorschriften beträchtlich schmälern, weil gemessen in Fahrtkilometern, Arbeitsstunden bedienten Cash-Points die große Mehrheit von Transporten ausgeschlossen würde. Aus diesen Gründen wurden diese TeiloPTIONEN nicht im Vorschlag berücksichtigt.

Schließlich wird vorgeschlagen, einen Ausschuss für grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte einzusetzen mit dem Auftrag, die Umsetzung der gemeinsamen Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte zu überwachen. Eine formelle Überprüfung und die Vorlage eines Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der gemeinsamen Vorschriften sind ebenfalls vorgesehen.

3. ERLÄUTERUNG DER HAUPTMERKMALE DER VORGESCHLAGENEN REGELUNG

Die vorgeschlagene Verordnung enthält einen Satz gemeinsamer Vorschriften für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone. Sie beruht auf dem Grundsatz einer spezifischen Lizenz für grenzüberschreitende Bargeldtransporte (*cash-in-transit*, CIT), die der Herkunftsmitgliedstaat CIT-Unternehmen erteilen würde, die grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld durchführen möchten. Sieben verschiedene Transportarten sollen zugelassen werden (fünf für den Transport von

Banknoten und zwei für den Transport von Münzen), wobei die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben werden, bestimmte Optionen in ihrem Hoheitsgebiet nicht anzuwenden.

Zum Geltungsbereich ist Folgendes festzuhalten:

- Die vorgeschlagene Verordnung würde auf den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone Anwendung finden. Ferner soll die Verordnung ab dem Tag, an dem der Rat beschließt, für Mitgliedstaaten, die noch nicht Mitglied der Euro-Zone sind, die Ausnahmeregelung in Bezug auf ihre Teilnahme am Euro-System aufzuheben, auch im Hoheitsgebiet dieser Mitgliedstaaten gelten. Die Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung ist Gegenstand eines separaten Verordnungsvorschlags.
- Die vorgeschlagene Verordnung würde sowohl auf so genannte Direkttransporte (d. h. Transporte von einem sicheren Ort zu einem anderen sicheren Ort ohne Zwischenstopps) als auch auf so genannte Bargeldtransporte für Einzelhandelsunternehmen (Transporte mit mehreren Zwischenstopps für Endkunden) Anwendung finden.
- Bei Transporten für Einzelhandelsunternehmen müssen die meisten Zwischenstopps in dem (den) Aufnahmemitgliedstaat(en) liegen, wobei weder für die Stopps im Herkunftsmitgliedstaat noch für die Stopps im Aufnahmemitgliedstaat eine Höchstzahl vorgegeben ist.
- Die Transporte müssen ausnahmslos während des Tages durchgeführt werden; für Direkttransporte sind Ausnahmen vorgesehen.
- Das CIT-Fahrzeug muss am selben Tag in den Herkunftsmitgliedstaat zurückkehren.

Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte

CIT-Unternehmen, die grenzüberschreitende Bargeldtransporte nach Maßgabe der Verordnung durchführen möchten, müssen bei der zuständigen Behörde ihres Herkunftsmitgliedstaats eine spezielle Lizenz beantragen. Um die Lizenz zu erhalten, müssen das Unternehmen, die Unternehmensleitung und das Unternehmenspersonal eine bestimmte Anzahl von Bedingungen erfüllen, die in der Verordnung vorgegeben sind. Im Verstoßfall hat die lizenzerteilende Behörde, d. h. die Behörde des Herkunftsmitgliedstaats, Sanktionsbefugnis. Dem Durchfuhrmitgliedstaat oder dem Aufnahmemitgliedstaat werden für Notfälle oder bei flagantem Verstoß gegen die Vorschriften (z. B. Nichterfüllung der Auflage in Bezug auf die Mindestanzahl Personal, Verstoß gegen die Vorschriften über das Tragen von Waffen usw.) jedoch Sicherungsbefugnisse eingeräumt. Die Mitgliedstaaten sind ferner verpflichtet, sich gegenseitig über all diese Aspekte zu unterrichten.

Zulässige Transportarten

Für den grenzüberschreitenden Transport von Banknoten wären die folgenden fünf Transportarten zulässig:

- Transport von Banknoten in einem unauffälligen, ungepanzerten Fahrzeug, das mit einem Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS) ausgestattet ist;
- Transport von Banknoten in einem ungepanzerten Fahrzeug, das einen deutlichen Hinweis darauf trägt, dass es mit IBNS ausgerüstet ist;
- Transport von Banknoten in einem kabinengepanzerten Fahrzeug mit IBNS;
- Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS;

- Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug mit IBNS.

Für Münzen sind die zwei folgenden Transportarten vorgesehen:

- Transport von Münzen in einem ungepanzerten Fahrzeug;
- Transport von Münzen in einem kabinengepanzerten Fahrzeug.

In allen Fällen muss das Fahrzeug mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein, ausgenommen bei Transporten in voll gepanzerten Fahrzeugen ohne IBNS, für die drei Sicherheitskräfte erforderlich sind.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, bestimmte Optionen in ihrem Hoheitsgebiet nicht anzuwenden, vorausgesetzt, sie akzeptieren mindestens eine der vorstehend aufgelisteten Optionen für Banknoten und eine der vorstehend aufgelisteten Optionen für Münzen und gestatten keine vergleichbaren Transportmodalitäten für inländische CIT-Transporte.

Anwendung nationaler Vorschriften

In sicherheitstechnisch besonders sensiblen Bereichen würden weiterhin nationale Vorschriften gelten. Diese Bereiche betreffen das Tragen und Benutzen von Waffen, das Verhältnis zur Polizei, die Verhaltensmaßregeln für das CIT-Sicherheitspersonal außerhalb des CIT-Fahrzeugs und die Sicherheit der Standorte, an die das Bargeld geliefert oder von denen das Bargeld abgeholt wird.

4. RECHTLICHE ASPEKTE

Gemäß Artikel 133 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union „... erlassen das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren die Maßnahmen, die für die Verwendung des Euro als einheitliche Währung erforderlich sind. ...“. Nach diesem Artikel hat die EU das Recht und *de facto* die Pflicht, alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um den freien und reibungslosen Verkehr von Euro-Bargeld zu gewährleisten, da die vorherrschende Situation dem grenzüberschreitenden Transport des Euro und seine Verwendung behindert.

Die Alternative zu Maßnahmen auf EU-Ebene wären freiwillige bilaterale Vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten oder sogar multilaterale Vereinbarungen. Im Vergleich zu bilateralen oder multilateralen Maßnahmen bringen Maßnahmen auf EU-Ebene jedoch größtenbedingte Kostenvorteile. Nur Maßnahmen auf EU-Ebene gestatten es, die künftige Erweiterung der Euro-Zone zu berücksichtigen, da die EU-Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte von jedem neuen Mitglied der Euro-Zone angewendet werden können, was bei bilateralen/multilateralen Vereinbarungen nicht der Fall ist.

Ferner sei angemerkt, dass die Mitgliedstaaten, obwohl Nachfrage – vor allem seitens des Bankensektors – besteht, acht Jahre nach der Einführung des Euro-Bargelds noch immer keine Vereinbarungen getroffen haben, um den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Bargeldtransport zu erleichtern. Diese Entwicklung legt den Schluss nahe, dass EU-Maßnahmen in der Praxis der einzige mögliche Ansatz sind, um die (zurzeit 16) divergierenden Regelungen, die ein großes Spektrum komplexer Fragen betreffen, bei denen sich Sicherheits- und Beschäftigungsaspekte überschneiden, miteinander in Einklang zu bringen.

Ein Tätigwerden auf EU-Ebene entspricht folglich dem Subsidiaritätsprinzip.

Der Vorschlag ist auf grenzüberschreitende Bargeldtransporte beschränkt, weil dies die Transporte sind, für die unterschiedliche nationale Regelungen gelten; ausschließlich inländische Transporte sind vom Geltungsbereich ausgeschlossen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist somit gewahrt. Als Rechtsinstrument wurde eine Verordnung gewählt, da diese gewährleistet, dass die unterschiedlichen nationalen Vorschriften durch wirklich gemeinsame Vorschriften für gewerbsmäßige grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld innerhalb der Euro-Zone ersetzt werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EU) NR./... DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 133,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission⁶,

nach Stellungnahme der Europäischen Zentralbank⁷,

nach Zuleitung des Entwurfs des Rechtsakts an die nationalen Parlamente,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Einführung des Euro hat die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Straßentransporten von Bargeld erheblich zugenommen. Innerhalb der Euro-Zone sollten Banken, große Einzelhandelsunternehmen und sonstige professionelle Bargeldverwender mit dem Geldtransportunternehmen (*Cash-in-transit*-(CIT)-Unternehmen), das das beste Preis-/Leistungsverhältnis bietet, Verträge abschließen und die Bargelddienstleistungen der nächstgelegenen Filiale der nationalen Zentralbank (NZB) oder des nächstgelegenen CIT-Cash-Centers nutzen können, auch wenn diese/dieses in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist. Darüber hinaus lassen viele Mitgliedstaaten, die an der dritten Stufe der Wirtschafts- und Währungsunion teilnehmen (im Folgenden „teilnehmende Mitgliedstaaten“), ihre Banknoten und Münzen im Ausland herstellen oder haben vielleicht die Absicht, dies in Zukunft zu tun. Währungseinheit setzt grundsätzlich voraus, dass Bargeld zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten frei zirkulieren kann.
- (2) Aufgrund der großen Unterschiede zwischen den nationalen Regelungen ist es im Allgemeinen außerordentlich schwierig, Euro-Bargeld auf dem Straßenweg gewerbsmäßig zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten zu transportieren. Diese

⁶ ABl. C ... vom ..., S. ...

⁷ ABl. C ... vom ..., S. ...

Situation steht im Widerspruch zu dem Grundsatz des freien Verkehrs der einheitlichen Währung und stellt das Prinzip des freien Dienstleistungsverkehrs, eines der Grundprinzipien der Europäischen Union, in Frage.

- (3) Diese Verordnung ist das Ergebnis der gemäß Artikel 38 Buchstabe b der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt geprüften Möglichkeit, Vorschläge für harmonisierende Rechtsakte für die Beförderung von Bargeld vorzulegen.
- (4) Aufgrund der mit Bargeldtransporten verbundenen besonderen Gefahren für Gesundheit und Leben des CIT-Personals und der Bevölkerung sollte für den grenzüberschreitenden Bargeldtransport eine besondere CIT-Lizenz vorgeschrieben werden. Diese Lizenz sollte die nationale CIT-Lizenz ergänzen, die in den meisten teilnehmenden Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist und durch diese Verordnung nicht harmonisiert wird. In den wenigen Mitgliedstaaten, die über kein spezielles Zulassungsverfahren für CIT-Unternehmen verfügen, das über die allgemeinen Regeln für den Sicherheits- oder Transportsektor hinausgeht, sollten zur Förderung des gegenseitigen Vertrauens zwischen den Mitgliedstaaten die in diesen Mitgliedstaaten ansässigen CIT-Unternehmen nachweisen müssen, dass sie in dem betreffenden Mitgliedstaat seit mindestens zwölf Monaten regelmäßig Bargeldtransporte ohne Verstöße gegen einschlägiges nationales Recht durchgeführt haben, bevor dieser Mitgliedstaat ihnen eine Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport erteilen kann.
- (5) Um sich überschneidende Auflagen und ein unnötig aufwändiges Verfahren zu vermeiden, sollte der Inhaber einer Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport nicht zusätzlich verpflichtet sein, eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs⁸ zu besitzen.
- (6) Beim gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten sind die Bestimmungen dieser Verordnung oder die jeweiligen Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats, des Aufnahmemitgliedstaats und gegebenenfalls des Durchfuhrmitgliedstaats vollständig zu erfüllen.
- (7) Diese Verordnung soll ermöglichen, dass der gewerbsmäßige grenzüberschreitende Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten unter sicheren Bedingungen erfolgt und dass die Sicherheit des beteiligten Personals und der Öffentlichkeit und der freie Währungsverkehr gewährleistet sind.
- (8) Aufgrund der besonderen Bedingungen im CIT-Sektor ist es schwierig, sichere mehrtägige Bargeldlieferungen zu organisieren. Ein für den grenzüberschreitenden gewerbsmäßigen Straßentransport von Euro-Bargeld eingesetztes Fahrzeug sollte daher am selben Tag in seinen Herkunftsmitgliedstaat zurückkehren.

⁸ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

- (9) Die Kommission sollte eine Änderung der Definition des Begriffs „tagsüber“ und/oder der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Mindestdauer der Ad-hoc-Grundausbildung vorschlagen, wenn sich die Sozialpartner auf Unionsebene einig sind, dass eine andere Definition angemessener ist.
- (10) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ist die Zahl der Kabotagebeförderungen, die in dem Aufnahmemitgliedstaat im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat durchgeführt werden dürfen, auf drei Beförderungen innerhalb von sieben Tagen begrenzt. Aufgrund der besonderen Merkmale des CIT-Sektors ist es gängige Praxis, dass ein CIT-Fahrzeug mitunter weitaus mehr Geldabholungen/-zustellungen pro Tag durchführt. Daher sollte von der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 abgewichen und keine Höchstzahl für Geldabholungen/-zustellungen, die ein CIT-Fahrzeug in einem Aufnahmemitgliedstaat pro Tag durchführen darf, vorgeschrieben werden.
- (11) Die Anwendung einzelstaatlicher Vorschriften für das Verhalten des CIT-Personals außerhalb des Fahrzeugs und über die Sicherheit der Standorte, an die das Bargeld geliefert und von denen es abgeholt wird, deckt den möglichen Einsatz von Banknotenneutralisierungssystemen bei Banknotentransporten in vollgepanzerten Fahrzeugen ohne IBNS nicht ab.
- (12) Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen regelt Entsendungsfälle, in denen ein Unternehmen grenzübergreifende Dienstleistungen in seinem Namen und unter seiner Leitung im Rahmen eines Vertrags erbringt, der zwischen dem betreffenden Unternehmen und dem Dienstleistungsempfänger geschlossen wurde.
- (13) Angesichts der besonderen Art von CIT-Dienstleistungen muss die Richtlinie 96/71/EG analog auf alle grenzüberschreitenden Bargeldtransportdienstleistungen Anwendung finden, um den betroffenen Akteuren Rechtssicherheit zu geben und zu gewährleisten, dass die Richtlinie in diesem Sektor umgesetzt werden kann.
- (14) Aufgrund der Besonderheit der betreffenden Transporttätigkeiten, von denen einige nur gelegentlich erfolgen, sollte sich die analoge Anwendung der Mindestschutzbestimmungen von Artikel 3 Absatz 1 auf die Mindestlohnsätze einschließlich der Überstundensätze gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie beschränken, wobei diese für den gesamten Arbeitstag gewährt werden sollten, um einen unnötigen Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu vermeiden. Geht aus dem Vertrag, den Rechts- oder den Verwaltungsvorschriften sowie der Arbeitsplanung eines CIT-Mitarbeiters hervor, dass dieser an mehr als 100 Arbeitstagen in einem Kalenderjahr grenzüberschreitende Transporte in einem anderen Mitgliedstaat durchführt, so sollten die Mindestschutzbestimmungen gemäß der Richtlinie für einen solchen Arbeitnehmer entsprechend in vollem Umfang gelten.
- (15) Die Anwendung der Mindestschutzbestimmungen im Aufnahmemitgliedstaat sollte der Anwendung von für die Arbeitnehmer günstigeren Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen nicht entgegenstehen, die nach den Rechtsvorschriften, Tarifverträgen oder Arbeitsverträgen im Herkunftsmitgliedstaat des Arbeitnehmers bestehen.

- (16) Für die Festlegung der entsprechenden Mindestschutzbestimmungen sollten die Bestimmungen von Artikel 4 der Richtlinie 96/71/EG über die Zusammenarbeit im Informationsbereich entsprechend Anwendung finden. In diesem Zusammenhang können die Mitgliedstaaten auf Amtshilfe und Informationsaustausch im Sinne der Richtlinie 96/71/EG zurückgreifen.
- (17) Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung der EU-Vorschriften über Barmittel, die in die Gemeinschaft oder aus der Gemeinschaft verbracht werden⁹.
- (18) Die vorliegende Verordnung nimmt Bezug auf technische Vorschriften und Normen für IBNS-Systeme, die Panzerung der Fahrzeuge, Sicherheitskassetten und kugelsichere Westen. Es ist ein Verfahren zur Übertragung der Befugnisse des Europäischen Parlaments und des Rates an die Kommission für Änderungen dieser Vorschriften vorzusehen, mit denen dem technischen Fortschritt und etwaigen neuen europäischen Normen Rechnung getragen werden soll -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

**ABSCHNITT 1: GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR
GRENZÜBERSCHREITENDE STRASSENTRANSPORTE VON EURO-BARGELD
IM ALLGEMEINEN**

Artikel 1 - Begriffsbestimmungen

- a) „Grenzüberschreitender Straßentransport von Euro-Bargeld“: der gewerbsmäßige Transport per Straßenfahrzeug von Euro-Banknoten und/oder -Münzen aus einem teilnehmenden Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 974/98 des Rates vom 3. Mai 1998 über die Einführung des Euro¹⁰, der entweder gegen Entgelt im Namen und auf Rechnung Dritter oder innerhalb eines Geldtransportunternehmens (im Folgenden „CIT-Unternehmen“) zwecks Belieferung mit Euro-Banknoten und/oder -Münzen - oder deren Abholung – von einem oder mehreren Kunden in einem oder mehreren teilnehmenden Mitgliedstaaten bzw. im Herkunftsmitgliedstaat. Damit ein Transport als grenzüberschreitend im Sinne der vorliegenden Verordnung angesehen werden kann, müssen die meisten der während des Tages von einem CIT-Fahrzeug durchgeführten Bargeldzustellungen/-abholungen darüber hinaus im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats/der Aufnahmemitgliedstaaten stattfinden. Direkttransporte gelten als grenzüberschreitend, wenn sie zwischen zwei teilnehmenden Mitgliedstaaten stattfinden;
- b) „Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte“: eine von der Bewilligungsbehörde des Herkunftsmitgliedstaats erteilte Lizenz, die den Inhaber zur Durchführung grenzüberschreitender Straßentransporte von Euro-Bargeld zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen berechtigt;

⁹ Verordnung (EG) Nr. 1889/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Überwachung von Barmitteln, die in die Gemeinschaft oder aus der Gemeinschaft verbracht werden, ABl. L 309 vom 25.11.2005, S. 9.

¹⁰ ABl. L 139 vom 11.5.1998, S. 1.

c) „Bewilligungsbehörde“: die Behörde des Herkunftsmitgliedstaats, die für die Ausstellung der Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport zuständig ist;

d) „Herkunftsmitgliedstaat“: der teilnehmende Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet das Geldtransportunternehmen ansässig ist. Das Geldtransportunternehmen wird als niedergelassen betrachtet, wenn es tatsächlich eine Erwerbstätigkeit gemäß Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf unbestimmte Zeit und mittels einer festen Infrastruktur ausübt, von der aus die Geschäftstätigkeit der Dienstleistungserbringung tatsächlich wahrgenommen wird;

e) „Aufnahmemitgliedstaat“: ein teilnehmender Mitgliedstaat, in dem ein CIT-Unternehmen Bargeld ausliefert und/oder abholt und der ein anderer als sein Herkunftsmitgliedstaat ist;

f) „Durchfuhrmitgliedstaat“: ein oder mehrere teilnehmende Mitgliedstaaten, der/die nicht mit dem Herkunftsmitgliedstaat des Unternehmens identisch ist/sind und den/die das Geldtransportfahrzeug durchfahren muss, um entweder den/die Aufnahmemitgliedstaat(en) zu erreichen oder in den Herkunftsmitgliedstaat zurückzukehren;

g) „Transport tagsüber“: ein Transport zwischen 6:00 und 22:00 Uhr;

h) „CIT-Sicherheitspersonal“: Angestellte mit dem Auftrag, das Geldtransportfahrzeug zu fahren oder das Transportgut zu schützen;

i) „CIT-Fahrzeug“: ein Fahrzeug, das für den gewerbsmäßigen Straßentransport von Bargeld eingesetzt wird;

j) „unauffälliges Fahrzeug“: ein CIT-Fahrzeug von normalem Aussehen, das keine eindeutigen Kennzeichen aufweist, die seine Zugehörigkeit zu einem Geldtransportunternehmen oder die Verwendung für Geldtransporte erkennen lassen;

k) „Direkttransport“: der Transport von einem gesicherten Bereich zu einem anderen gesicherten Bereich ohne Zwischenstopps;

l) „gesicherter Bereich“: ein Bereich für die Abholung und/oder Zustellung von Bargeld innerhalb eines Gebäudes, der sowohl durch entsprechende Ausrüstung (Einbruchssicherung (*anti-intrusion system*)) als auch durch Zugangskontrollsysteme gesichert ist;

m) „gesicherter Raum“: ein Raum innerhalb eines geschützten Bereichs, zu dem ein Fahrzeug Zugang hat und in dem es auf sichere Weise be- und entladen werden kann;

n) „intelligentes Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS)“: ein System, das folgende Bedingungen erfüllt:

- der Banknotenbehälter bietet anhand eines Systems zur Neutralisierung der Geldscheine einen durchgängigen Schutz der Banknoten vom gesicherten Bereich bis zum Ort der Bargeldzustellung bzw. vom Ort der Bargeldabholung bis zum gesicherten Bereich;
- dem CIT-Sicherheitspersonal ist es nicht möglich, den Behälter außerhalb der vorprogrammierten Zeiten und/oder an anderen als den festgelegten Standorten zu öffnen oder die vorprogrammierten Zeiten und/oder festgelegten Standorte, zu bzw. an denen der Behälter geöffnet werden kann, zu ändern, sobald der Geldtransport begonnen hat;

- der Behälter ist mit einem Mechanismus ausgestattet, der bei einem unbefugten Öffnungsversuch Banknoten dauerhaft neutralisiert;
 - das IBNS erfüllt die Anforderungen von Anhang III dieser Verordnung. Banknoten sind dauerhaft neutralisiert, wenn sie durch Tinte oder sonstige Mittel gemäß Anhang III zerstört oder unbrauchbar gemacht werden;
- o) „End-to-end-IBNS“: IBNS, das zusätzlich für den „End-to-End“-Einsatz ausgerüstet ist, d. h. die Banknoten sind auch für das CIT-Personal jederzeit unzugänglich und durchgängig von einem gesicherten Bereich zu einem anderen gesicherten Bereich oder bei Geldautomaten-Kassetten von einem gesicherten Bereich bis zur Bestückung des Geldautomaten durch ein System zur Neutralisierung der Geldscheine geschützt;
- p) Sprachniveaus „A1“ und „B1“: die vom Europarat im Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen festgelegten Niveaus;
- q) „Maßgebliche Sprache“: die Sprache(n), die von den lokalen Behörden und der Bevölkerung in den Gebieten verwendet wird/werden, in denen der Geldtransport durchgeführt wird;
- r) „EU-Amtssprachen“: die Sprachen gemäß der Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft¹¹.

Artikel 2 - Ausschlüsse

- (1) Transporte von Euro-Banknoten und –Münzen, die auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken, Banknotendruckereien und/oder Münzprägeanstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten durchgeführt werden und durch Militär- und/oder Polizeieskorte gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung.
- (2) Transporte, bei denen ausschließlich Euro-Münzen auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken oder Münzprägeanstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten befördert werden und die durch Militär- und/oder Polizeieskorte oder privates Sicherheitspersonal in gesonderten Fahrzeugen gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung.

Artikel 3 – Abfahrtsort, Höchstdauer und Zahl der Bargeldzustellungen/-abholungen

- (1) Gemäß dieser Verordnung erfolgen grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld tagsüber.
- (2) Ein CIT-Fahrzeug, das für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld eingesetzt wird, beginnt seine Fahrt in seinem Herkunftsmitgliedstaat und kehrt am selben Tag dorthin zurück.
- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 können Direkttransporte auch innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden, wenn der Nachttransport von Bargeld bereits im Rahmen

¹¹ ABl. L 17 vom 6.10.1958, S. 385 in der zuletzt geänderten Fassung.

der nationalen Vorschriften des Herkunftsmitgliedstaats, des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des Aufnahmemitgliedstaats/der Aufnahmemitgliedstaaten erlaubt ist.

(4) Abweichend von der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist die Zahl der Bargeldzustellungen/-abholungen, die ein Fahrzeug in einem oder mehreren Aufnahmestaaten innerhalb eines Tages durchführen kann, nicht begrenzt.

Artikel 4 - Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte

(1) Ein Unternehmen, das grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld durchführen möchte, muss bei der Bewilligungsbehörde in seinem Herkunftsstaat eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte beantragen.

(2) Die nationalen Bewilligungsbehörden erteilen die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte für einen Zeitraum von fünf Jahren, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Das antragstellende Unternehmen erhält die Zulassung für Geldtransporte in seinem Herkunftsmitgliedstaat. Wenn der Mitgliedstaat über kein spezielles Zulassungsverfahren für CIT-Unternehmen verfügt, das über die allgemeinen Regeln für den Sicherheits- oder Transportsektor hinausgeht, muss das Unternehmen nachweisen können, dass es in seinem Herkunftsmitgliedstaat seit mindestens zwölf Monaten vor der Antragstellung regelmäßig und ohne Verstöße gegen einschlägiges nationales Recht Geldtransporte durchgeführt hat.

b) Die Manager und Vorstandsmitglieder des Unternehmens dürfen nicht vorbestraft und müssen von gutem Leumund und integer sein.

c) Das antragstellende Unternehmen besitzt eine Haftpflichtversicherung.

d) Das antragstellende Unternehmen, die beschäftigten Mitarbeiter, die eingesetzten Fahrzeuge und die Sicherheitsverfahren, die von dem Unternehmen für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld angewendet werden, müssen den Bestimmungen dieser Verordnung oder – wo dies ausdrücklich von dieser Verordnung verlangt wird – dem gültigen nationalen Recht entsprechen, das speziell für den Transport von Bargeld gilt.

(3) Die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte wird nach dem Muster und entsprechend den Merkmalen gemäß den Anhängen I und II erstellt. Das CIT-Personal von Fahrzeugen, die für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld eingesetzt werden, muss den Kontrollbehörden jederzeit das Original oder eine beglaubigte Kopie einer gültigen Lizenz vorweisen können.

(4) Die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte berechtigt das Unternehmen, unter den Bedingungen dieser Verordnung grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld durchzuführen. Abweichend von der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist der Inhaber einer solchen Lizenz nicht verpflichtet, eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zu besitzen.

Artikel 5 – CIT-Sicherheitspersonal

(1) CIT-Sicherheitskräfte müssen den folgenden Anforderungen genügen:

- a) Sie dürfen nicht vorbestraft und müssen von gutem Leumund und integer sein.
- b) Sie benötigen ein ärztliches Attest, das ihnen die erforderliche körperliche und geistige Gesundheit zur Ausübung dieser Tätigkeit bescheinigt.
- c) Sie müssen eine Ad-hoc-Grundausbildung von mindestens 200 Stunden erfolgreich absolviert haben, Schulungen zur Verwendung von Schusswaffen nicht inbegriffen.

Die Ad-hoc-Grundausbildung entspricht inhaltlich zumindest Anhang VI. Regelmäßige Schulungen in diesen Bereichen sind mindestens alle drei Jahre erforderlich.

(2) Mindestens ein Mitglied des CIT-Sicherheitspersonals im Fahrzeug muss mindestens Sprachkenntnisse auf A1-Niveau für die Sprache(n) nachweisen können, die im (in den) Durchfuhrmitgliedstaat(en) und in dem Aufnahmemitgliedstaat gesprochen wird/werden. Das Fahrzeug muss ferner über das Kontrollzentrum des Unternehmens in stetiger Funkverbindung zu einer Person stehen, die mindestens Kenntnisse der entsprechenden Sprache auf B1-Niveau nachweisen kann, so dass zu jeder Zeit eine effiziente Kommunikation mit den nationalen Behörden sichergestellt werden kann.

Artikel 6 – Führen von Waffen

(1) In Bezug auf das Führen von Schusswaffen und das maximal zulässige Kaliber ist das CIT-Personal an die bestehenden Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats, des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des/der Aufnahmestaats/Aufnahmestaaten gebunden.

(2) Bei Ankunft im Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem eine Bewaffnung von CIT-Personal nicht zulässig ist, müssen alle Schusswaffen im Besitz von CIT-Sicherheitskräften in einer Sicherheitskassette an Bord verwahrt werden, die der europäischen Norm EN 1143-1 entspricht. Während der Fahrt durch das Gebiet dieses Mitgliedstaats müssen die Schusswaffen für die CIT-Sicherheitskräfte unzugänglich aufbewahrt werden. Bei Ankunft im Gebiet eines Mitgliedstaats, der eine Bewaffnung des CIT-Sicherheitspersonals erlaubt, können sie aus der Sicherheitskassette entnommen werden; bei Ankunft im Gebiet eines Mitgliedstaats, der eine Bewaffnung des CIT-Sicherheitspersonals vorschreibt, müssen sie dagegen aus der Sicherheitskassette entnommen werden. Die Sicherheitskassette sollte nur per Fernsteuerung durch das für das Fahrzeug zuständige Kontrollzentrum geöffnet werden können, nachdem dieses das Fahrzeug punktgenau geortet hat.

Dieselben Auflagen gelten, wenn die Art oder das Kaliber der Waffe nach den Rechtsvorschriften des Durchfuhrmitgliedstaats oder des Aufnahmemitgliedstaats nicht zulässig ist.

(3) Fährt ein CIT-Fahrzeug, in dessen Herkunftsmitgliedstaat eine Bewaffnung des CIT-Personals nicht zulässig ist, in das Gebiet eines Mitgliedstaats, nach dessen Gesetzgebung das CIT-Personal bewaffnet sein muss, so stellt das CIT-Unternehmen sicher, dass die Besatzung

des Fahrzeugs mit den erforderlichen Waffen ausgestattet ist und die Mindestausbildungsanforderungen des Aufnahmemitgliedstaats erfüllt.

(4) Bewaffnete CIT-Sicherheitskräfte müssen bei den nationalen Behörden des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und/oder des Aufnahmemitgliedstaats einen Waffenschein beantragen, sofern diese Mitgliedstaaten eine Bewaffnung von CIT-Sicherheitskräften zulassen.

(5) Die Mitgliedstaaten richten eine zentrale nationale Kontaktstelle ein, bei der CIT-Sicherheitskräfte anderer Mitgliedstaaten einen nationalen Waffenschein beantragen können. Die Mitgliedstaaten teilen dem Antragsteller binnen drei Monaten nach Übermittlung der vollständigen Antragsunterlagen mit, wie über seinen Antrag entschieden wurde.

(6) Damit die von einem Unternehmen, das in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist, beschäftigten CIT-Sicherheitskräfte, deren ständiger Wohnsitz sich in einem anderen Mitgliedstaat befindet, die nationalen Anforderungen für die Ausstellung eines Waffenscheins erfüllen können, sehen die Mitgliedstaaten die Anerkennung einer gleichwertigen Schulung, die in dem Mitgliedstaat erfolgt ist, in dem der Arbeitgeber des Antragstellers ansässig ist, vor. Ist dies nicht möglich, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die erforderliche Schulung in der maßgeblichen EU-Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Arbeitgeber des Antragstellers ansässig ist, in ihrem Hoheitsgebiet stattfindet.

Artikel 7 - Ausrüstung des Fahrzeugs

(1) Die eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem GPS-System auszustatten. Das Kontrollzentrum des CIT-Unternehmens muss die eigenen Fahrzeuge durchgängig punktgenau lokalisieren können.

(2) Die Fahrzeuge müssen mit geeigneten Kommunikationsmitteln ausgerüstet sein, die zu jeder Zeit eine Kontaktaufnahme mit dem Kontrollzentrum des Unternehmens, zu dem die Fahrzeuge gehören, und zu den zuständigen nationalen Behörden ermöglichen. Die Notrufnummern, unter denen die Polizeibehörden in den Durchfuhrmitgliedstaaten und dem/den Aufnahmemitgliedstaat(en) kontaktiert werden können, müssen an Bord des Fahrzeugs verfügbar sein.

(3) Die Fahrzeuge müssen so ausgerüstet sein, dass Zeit und Ort sämtlicher Bargeldzustellungen/-abholungen registriert werden können, um jederzeit den Teil der Zustellungen/Abholungen gemäß Artikel 1 Buchstabe a kontrollieren zu können.

(4) Bei Fahrzeugen, die mit IBNS ausgerüstet sind, muss das eingesetzte IBNS die Kriterien gemäß Anhang III dieser Verordnung erfüllen und in einem teilnehmenden Mitgliedstaat zugelassen sein. Unternehmen, die grenzüberschreitende Geldtransporte in Fahrzeugen mit IBNS durchführen, müssen den Behörden des Herkunftsmitgliedstaats, des Aufnahmemitgliedstaats oder des Durchfuhrmitgliedstaats auf Verlangen zwecks Überprüfung binnen 48 Stunden einen schriftlichen Nachweis über die Zulassung des eingesetzten IBNS-Modells vorlegen.

Artikel 8 - Rolle der nationalen Polizeikräfte

Diese Verordnung gilt unbeschadet nationaler Rechtsvorschriften, wonach

- die Polizei über Bargeldtransporte im Voraus zu benachrichtigen ist;
- CIT-Fahrzeuge mit einer Vorrichtung auszustatten sind, die ihre Fernortung durch die Polizei ermöglicht;
- Direkttransporte großer Geldmengen unter Polizeieskorte erfolgen müssen.

Artikel 9 – Sicherheitsvorschriften für die Standorte von Bargeldzustellungen/-abholungen im (in den) Aufnahmemitgliedstaat(en)

Diese Verordnung gilt unbeschadet nationaler Vorschriften über das Verhalten von CIT-Personal außerhalb des Fahrzeugs und über die Sicherheit der Standorte, an denen Bargeld in dem betreffenden Mitgliedstaat zugestellt und/oder abgeholt wird.

Artikel 10 – Einziehung neutralisierter Banknoten

Im Rahmen dieser Verordnung tätige CIT-Unternehmen ziehen sämtliche gefärbten Banknoten aus dem Verkehr, auf die sie bei ihrer Tätigkeit stoßen und die möglicherweise durch ein IBNS eingefärbt oder auf sonstige Weise neutralisiert wurden. Sie übergeben diese Banknoten der jeweiligen Filiale der Zentralbank ihres Herkunftsmitgliedstaats. Wurden die neutralisierten Banknoten in einem Aufnahmemitgliedstaat eingesammelt, so wird die Zentralbank dieses Staates von der Zentralbank des Herkunftsmitgliedstaats des CIT-Unternehmen entsprechend unterrichtet.

Artikel 11 – Gegenseitige Unterrichtung

(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission zusätzlich zu den in den Artikeln 8 und 9 genannten Vorschriften mit, welches IBNS sie zugelassen haben, und informieren sie umgehend über etwaige Änderungen dieser Vorschriften und Zulassungen. Die Kommission trägt dafür Sorge, dass diese Vorschriften und eine Liste der zugelassenen IBNS auf geeignete Weise in allen Amtssprachen der teilnehmenden Mitgliedstaaten veröffentlicht werden, um alle, die in grenzüberschreitende Geldtransporte involviert sind, unverzüglich darüber zu informieren.

(2) Die Mitgliedstaaten führen ein Register aller Unternehmen, denen sie eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte erteilt haben, und informieren sich gegenseitig über dessen Inhalt. Sie aktualisieren das Register bei relevanten Änderungen, auch bei Entscheidungen zur Aussetzung oder zum Entzug einer Lizenz gemäß Artikel 22, und informieren sich gegenseitig umgehend über diese Aktualisierungen.

(3) Bei der Anwendung von Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a trägt der Herkunftsmitgliedstaat etwaigen Informationen Rechnung, die ihm der Aufnahmemitgliedstaat in Bezug auf Vorstrafen, Leumund und Integrität des CIT-Personals übermittelt.

(4) Für die Zwecke der Ad-hoc-Grundausbildung gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c unterrichten benachbarte Mitgliedstaaten einander über ihre besonderen Ausbildungsanforderungen für CIT-Personal.

(5) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen und teilen sich gegenseitig die Anschriften und sonstigen Kontaktangaben der nationalen Kontaktstellen gemäß Artikel 6 Absatz 5 sowie sonstige einschlägige nationale Rechtsvorschriften mit.

(6) Beschließt ein Mitgliedstaat, einem Mitglied des CIT-Personals eines in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmens den von ihm ausgestellten Waffenschein zu entziehen, so teilt er dies der Bewilligungsbehörde des Herkunftsmitgliedstaats mit.

Artikel 12 – Mitteilung vor Beginn des grenzüberschreitenden Transports

(1) Ein Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte teilt der Bewilligungsbehörde rechtzeitig im Voraus die Mitgliedstaaten mit, in denen es einen Geldtransport durchführen wird. Der Herkunftsmitgliedstaat teilt den entsprechenden Mitgliedstaaten sodann umgehend mit, dass ein Unternehmen grenzüberschreitend Bargeld transportieren wird.

(2) Ein Unternehmen, das grenzüberschreitend Bargeld transportieren möchte, teilt der (den) vom (von den) Aufnahmemitgliedstaat(en) angegebenen Behörde(n) im Voraus die Namen der Personen mit, die für solche Transporte in seinem/ihrem Hoheitsgebiet in Frage kommen.

ABSCHNITT 2: BESONDRE VORSCHRIFTEN FÜR DIE EINZELNEN TRANSPORTARTEN

Artikel 13 – Transport von Banknoten in einem unauffälligen, ungepanzerten Fahrzeug mit IBNS

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem ungepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgerüstet ist, Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Fahrzeug muss unauffällig sein.
- b) Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein, die keine Uniformen tragen.

Artikel 14 – Transport von Banknoten in einem ungepanzerten Fahrzeug mit deutlichem Hinweis auf IBNS-Ausrüstung

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem ungepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgerüstet ist, Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Fahrzeug ist mit einem deutlichen Hinweis auf IBNS-Ausrüstung gekennzeichnet. Die Kennzeichnung entspricht dem Piktogramm in Anhang IV.
- b) Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein.

Artikel 15 – Transport von Banknoten in einem kabinengepanzerten Fahrzeug mit IBNS

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem kabinengepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgerüstet ist, Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die gepanzerte Fahrerkabine muss mindestens einem Angriff mit Schusswaffen vom Typ Kalaschnikow, Kaliber 7,62 mm, standhalten.
- b) Das Fahrzeug ist mit einem deutlichen Hinweis auf IBNS-Ausrüstung gekennzeichnet. Die Kennzeichnung entspricht dem Piktogramm in Anhang IV.
- c) Die CIT-Sicherheitskräfte müssen kugelsichere Westen tragen, die mindestens der Norm VPAM Klasse 5, NIJ IIIA oder gleichwertigen Normen entsprechen.
- d) Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein.

Artikel 16 – Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Teile des Fahrzeugs, in denen sich das CIT-Sicherheitspersonal aufhält, müssen mindestens mit einer Panzerung versehen sein, die einem Angriff mit Schusswaffen vom Typ Kalaschnikow, Kaliber 7,62 mm, standhält.
- b) Die CIT-Sicherheitskräfte müssen kugelsichere Westen tragen, die mindestens der Norm VPAM Klasse 5, NIJ IIIA oder gleichwertigen Normen entsprechen.
- c) Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens drei Sicherheitskräften bemannt sein.

Artikel 17 – Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug mit IBNS

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem voll gepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgestattet ist, Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn die Bedingungen gemäß Artikel 15 Buchstabe b und Artikel 16 Buchstaben a und b dieser Verordnung erfüllt sind.

Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein.

Artikel 18 – Transport von Münzen in einem ungepanzerten Fahrzeug

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem Fahrzeug, das nur Münzen befördert, Euro-Münzen per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Fahrzeug muss unauffällig sein.
- b) Das CIT-Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein, die keine Uniformen tragen.

Der gleichzeitige Transport von Münzen und Banknoten unterliegt unbeschadet der Anwendung von Artikel 20 je nach Fahrzeugtyp und Ausrüstung den Artikeln 13 bis 17.

Artikel 19 – Transport von Münzen in einem kabinengepanzerten Fahrzeug

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können mit einem Fahrzeug, das nur Münzen befördert, Euro-Münzen per Straße grenzüberschreitend transportieren, sofern sie folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Die Fahrerkabine muss gepanzert sein und das Fahrzeug ist mit einem deutlichen Hinweis darauf, dass nur Münzen transportiert werden, gekennzeichnet. Die Kennzeichnung muss dem Piktogramm in Anhang V entsprechen.
- b) Die Panzerung der Fahrerkabine muss mindestens einem Angriff mit Schusswaffen vom Typ Kalaschnikow, Kaliber 7,62 mm, standhalten.
- c) Die CIT-Sicherheitskräfte müssen kugelsichere Westen tragen, die mindestens der Norm VPAM Klasse 5, NIJ IIIA oder gleichwertigen Normen entsprechen.
- d) Das Fahrzeug muss mit mindestens zwei Sicherheitskräften bemannt sein.

Der gleichzeitige Transport von Münzen und Banknoten unterliegt unbeschadet der Anwendung von Artikel 20 je nach Fahrzeugtyp und Ausrüstung den Artikeln 13 bis 17.

Artikel 20 – Nationale Ausnahmeregelungen

- a) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass Artikel 13, 14, 15, 16 oder 17 nicht für grenzüberschreitende Straßentransporte von Banknoten in seinem Hoheitsgebiet gilt, vorausgesetzt, es gibt keine vergleichbaren Transportmodalitäten für den nationalen Geldtransport und mindestens einer dieser Artikel gilt in seinem Hoheitsgebiet. Ausnahmen von Artikel 16 sind für Direkttransporte nicht zulässig.
- b) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass Artikel 18 oder 19 nicht für grenzüberschreitende Straßentransporte von Münzen in seinem Hoheitsgebiet gilt, vorausgesetzt, es gibt keine vergleichbaren Transportmodalitäten für den nationalen Geldtransport.

c) Hinsichtlich der Anwendung der Artikel 13, 14, 15 und 17 kann ein Mitgliedstaat beschließen, dass in seinem Hoheitsgebiet für die Bedienung von Geldautomaten an Standorten außerhalb von Banken (*off-premises ATMs*) nur End-to-End-IBNS eingesetzt werden dürfen, sofern für den nationalen Geldtransport dieselben Regeln gelten.

d) Der betreffende Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung, eine in diesem Artikel genannte Ausnahmeregelung anzuwenden, der Kommission mit, die dafür sorgt, dass eine entsprechende Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wird. Die Ausnahme wird einen Monat nach Veröffentlichung der Bekanntmachung wirksam. Die Mitgliedstaaten können eine Ausnahmeregelung nach demselben Verfahren aufheben.

e) Ist ein Aufnahmemitgliedstaat oder ein Durchfuhrmitgliedstaat der Ansicht, dass die technischen Merkmale eines IBNS ernsthafte Mängel in Bezug auf die üblichen Anforderungen aufweist (d. h., dass das Bargeld zugänglich ist, ohne dass der Neutralisierungsmechanismus ausgelöst wird, oder dass das IBNS nach der Zulassung so geändert wurde, dass es die Zulassungskriterien nicht mehr erfüllt), so informiert er die Kommission und den Mitgliedstaat, der die Zulassung erteilt hat, hierüber und kann fordern, dass das IBNS neuen Tests unterzogen wird. Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des IBNS in ihrem Hoheitsgebiet vorübergehend verbieten, bis die Ergebnisse dieser neuen Tests vorliegen. Sie setzen die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten, für die diese Verordnung gilt, hierüber unverzüglich in Kenntnis.

ABSCHNITT 3: SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 21 – Kontrolle

Die Herkunftsmitgliedstaaten und Aufnahmemitgliedstaaten stellen auch durch Stichprobekontrollen ohne Vorankündigung bei dem betreffenden Unternehmen sicher, dass die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden. Diese Kontrollen finden mindestens einmal jährlich statt.

Artikel 22 – Sanktionen

(1) Wenn die zuständigen nationalen Behörden einen Verstoß gegen eine der Lizenzbedingungen für den grenzüberschreitenden Bargeldtransport feststellen, beschließt die Bewilligungsbehörde je nach Art und Schwere des Verstoßes, dem betreffenden Unternehmen eine Warnung zu erteilen, eine Geldstrafe zu verhängen, die Lizenz für einen Zeitraum von zwei Wochen bis zu zwei Monaten auszusetzen oder sie vollständig zu entziehen. Die Bewilligungsbehörde kann dem betreffenden Unternehmen auch für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren untersagen, eine neue Lizenz zu beantragen.

(2) Der Durchfuhrmitgliedstaat oder der Aufnahmemitgliedstaat teilt Verstöße gegen diese Verordnung, einschließlich Verstöße gegen die nationalen Vorschriften gemäß den Artikeln 8 und 9, den zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats mit, die eine angemessene Sanktion beschließen. Der Durchfuhrmitgliedstaat oder der Aufnahmemitgliedstaat kann darüber hinaus im Falle eines Verstoßes gegen die nationalen Vorschriften gemäß den Artikeln 8 und 9 oder gegen die nationalen Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 20 dieser Verordnung eine Geldstrafe verhängen. Er kann ferner beschließen, den CIT-

Sicherheitskräften, die diese Verstöße begangen haben, die Durchführung von Geldtransporten in seinem Hoheitsgebiet zu verbieten, wenn sie für die Verstöße verantwortlich sind.

(3) Der Durchfuhrmitgliedstaat oder der Aufnahmemitgliedstaat kann bis zu einer Entscheidung der Bewilligungsbehörde des Herkunftsmitgliedstaates das Recht eines CIT-Unternehmens auf Durchführung von Straßentransporten von Euro-Bargeld in seinem Hoheitsgebiet in folgenden Fällen für eine maximale Dauer von zwei Monaten aussetzen:

- a) wenn die Bestimmungen dieser Verordnung über die Mindestausstattung der Fahrzeuge mit CIT-Sicherheitskräften oder über Schusswaffen nicht eingehalten wurden;
- b) wenn das CIT-Unternehmen seine Transporttätigkeit in einer Weise ausübt, die die öffentliche Ordnung gefährdet;
- c) bei wiederholten Verstößen gegen diese Verordnung.

(4) Der Mitgliedstaat, der den Waffenschein ausgestellt hat, kann darüber hinaus beschließen, das CIT-Sicherheitspersonal bei Verstößen gegen das Waffengesetz des Landes nach seinen nationalen Vorschriften zu bestrafen.

(5) Die Sanktionen sollten stets zur Schwere des Verstoßes in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Artikel 23 – Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle

(1) In Abweichung von der allgemeinen Regelung kann ein Mitgliedstaat in einer Notfallsituation, in der die Sicherheit von Geldtransporten ernsthaft bedroht ist, vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, die über die hier vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen. Diese vorübergehenden Maßnahmen müssen alle Geldtransporte im gesamten Hoheitsgebiet des Landes oder in Landesteilen betreffen, dürfen maximal vier Wochen gelten und sind der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission sorgt auf geeignetem Wege für eine umgehende Veröffentlichung dieser Maßnahmen.

(2) Die Verlängerung der in Absatz 1 vorgesehenen befristeten Maßnahmen über einen Zeitraum von vier Wochen hinaus unterliegt der vorherigen Genehmigung der Kommission. Die Kommission beschließt innerhalb von 72 Stunden nach Erhalt eines entsprechenden Antrags darüber, ob sie ihre Genehmigung erteilt.

Artikel 24 – Entlohnung des grenzüberschreitende Geldtransporte durchführenden CIT-Personals

CIT-Sicherheitskräften, die grenzüberschreitende Transporte im Sinne dieser Verordnung durchführen, sind in Anlehnung an Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 96/71/EG die im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Mindestlohnsätze, einschließlich der Überstundensätze, zu gewähren. Sind die Mindestlohnsätze im Aufnahmemitgliedstaat höher als der Lohn, den sie in ihrem Herkunftsmitgliedstaat erhalten, so werden die Mindestlohnsätze, einschließlich der Überstundensätze, des Aufnahmemitgliedstaats auf den gesamten Arbeitstag angewendet. Werden die Transporte während eines Tages in mehreren Aufnahmemitgliedstaaten durchgeführt und sind die entsprechenden Mindestlohnsätze in

diesen Staaten höher als der im Herkunftsmitgliedstaat gezahlte Lohn, so werden die höchsten dieser Mindestlohnsätze, einschließlich der Überstundensätze, auf den gesamten Arbeitstag angewendet.

Geht jedoch aus dem Vertrag, den Rechts- oder den Verwaltungsvorschriften sowie der Arbeitsplanung eines CIT-Mitarbeiters hervor, dass dieser in einem Kalenderjahr an mehr als 100 Arbeitstagen, die ganz oder teilweise in einem anderen Mitgliedstaat verbracht werden, grenzüberschreitende Transporte durchführt, so sollten die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gemäß der Richtlinie 96/71/EG für alle in diesem Aufnahmemitgliedstaat in dem betreffenden Kalenderjahr ganz oder teilweise verbrachten Arbeitstage vollständig Anwendung finden.

Für die Festlegung der entsprechenden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen findet Artikel 4 der Richtlinie 96/71/EG entsprechend Anwendung.

Artikel 25 – Ausschuss für grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld

(1) Es wird ein Ausschuss für grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld eingesetzt. Den Vorsitz führt die Kommission; der Ausschuss setzt sich zusammen aus jeweils zwei Vertretern der von dieser Verordnung betroffenen Mitgliedstaaten und zwei Vertretern der Europäischen Zentralbank.

(2) Der Ausschuss tritt mindestens einmal im Jahr zu einem Meinungsaustausch über die Durchführung dieser Verordnung zusammen. Zu diesem Zweck konsultiert er die Interessenträger des Sektors, einschließlich Sozialpartner, und berücksichtigt deren Standpunkt in angemessener Weise. Der Ausschuss wird bei der Vorbereitung der Überprüfung gemäß Artikel 26 konsultiert.

Artikel 26 – Überprüfung

Die Kommission legt dem Rat spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und dann alle fünf Jahre einen Bericht über den Stand der Durchführung der Verordnung vor. Zu diesem Zweck konsultiert sie die Interessenträger des Sektors, einschließlich Sozialpartner. Der Bericht enthält unter anderem eine Prüfung der Frage, ob für das Führen von Waffen durch CIT-Personal gemeinsame Schulungsanforderungen aufgestellt werden können; er trägt dem technischen Fortschritt auf dem Gebiet der IBNS-Technik Rechnung und bewertet, ob eine entsprechende Überprüfung der Verordnung angebracht ist.

Artikel 27 – Änderung der technischen Vorschriften

Die Kommission kann mit Hilfe delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 28, 29 und 30 Änderungen der technischen Vorschriften über die geltenden Normen für die Panzerung der Fahrzeuge, die zu verwendenden Sicherheitskassetten und kugelsicheren Westen sowie von Anhang III vornehmen, um dem technischen Fortschritt und etwaigen neuen europäischen Normen Rechnung zu tragen.

Artikel 28 – Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 27 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.
- (2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig.
- (3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 29 und 30 festgelegten Bedingungen.

Artikel 29 – Widerruf der Befugnisübertragung

- (1) Die in Artikel 27 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.
- (2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, unterrichtet nach Möglichkeit das andere Organ und die Kommission innerhalb angemessener Frist vor der endgültigen Beschlussfassung darüber, welche übertragenen Befugnisse widerrufen werden sollen, und legt die möglichen Gründe hierfür dar.
- (3) Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der in ihm angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 30 – Einwände gegen delegierte Rechtsakte

- (1) Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von drei Monaten nach der Übermittlung Einwände erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.
- (2) Falls nach Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben, wird dieser im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt an dem darin genannten Tag in Kraft.

Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, falls das Europäische Parlament und der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben.

- (3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt, tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände gegen den delegierten Rechtsakt vorbringt, erläutert die Gründe für seine Einwände.

Artikel 31 – Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt sechs Monate nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I
SICHERHEITSMERKMALE DER LIZENZ FÜR
GRENZÜBERSCHREITENDE GELDTRANSPORTE

Die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte muss mindestens zwei der folgenden Sicherheitsmerkmale aufweisen:

- ein Hologramm,
- Spezialfasern im Papier, die unter UV-Licht sichtbar werden,
- mindestens eine Mikrodruckzeile (Aufdruck nur unter einem Vergrößerungsglas sichtbar und von Fotokopiergeräten nicht reproduzierbar),
- fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster,
- doppelte Nummerierung: Seriennummer der Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte, ihrer beglaubigten Kopie oder der Fahrerbescheinigungen sowie in jedem Fall die Ausgabenummer,
- Sicherheitsuntergrund mit feinen Guillochenmustern und Irisdruck.

ANHANG II
MUSTER FÜR DIE LIZENZ FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE
GELDTRANSPORTE

EUROPÄISCHE UNION

(Farbe: Pantone Pink 176, Format DIN A4, Zellulosepapier 100g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) EU-Amtssprache(n) des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz erteilt)

Nationalitätskennzeichen¹² des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt Bezeichnung der Bewilligungsbehörde

LIZENZ Nr. ...

(oder)

BEGLAUBIGTE KOPIE Nr.

für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld

Diese Lizenz
berechtigt¹³

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Union zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld im Sinne der Verordnung (EU) Nr. .../20xx des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone und der Verordnung (EU) Nr. .../20xx über die Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. .../20xx des Europäischen Parlaments und des Rates sowie nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Anmerkungen:
Diese Lizenz gilt für die Dauer von fünf Jahren vom..... bis zum.....	

¹² Nationalitätskennzeichen der Mitgliedstaaten: (BE) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (DE) Deutschland, (EE) Estland, (IE) Irland, (EL) Griechenland, (ES) Spanien, (FR) Frankreich, (IT) Italien, (CY) Zypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (LU) Luxemburg, (HU) Ungarn, (MT) Malta, (NL) Niederlande, (AT) Österreich, (PL) Polen, (PT) Portugal, (RO) Rumänien, (SI) Slowenien, (SK) Slowakei, (FI) Finnland, (SE) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich

13 Finnland, (SE) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.
Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

Erteilt in.....	am.....
-----------------	---------

¹⁴

¹⁴ Unterschrift und Dienstsiegel der Bewilligungsbehörde.

(Zweite Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) EU-Amtssprache(n) des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz erteilt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EU) Nr. .../20xx über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone erteilt.

Sie berechtigt den Inhaber auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, für die die Verordnung (EU) Nr. .../20xx gilt, und gegebenenfalls unter den in dieser Lizenz festgelegten Bedingungen zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld gemäß der Verordnung (EU) Nr. .../20xx.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmer zu verwahren.

Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im CIT-Fahrzeug mitzuführen.

Das Original oder eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist jedem Kontrollbefugten auf Verlangen vorzuzeigen.

Unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. .../20xx ist der Lizenzinhaber verpflichtet, die für das Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere für Beförderungen und für den Straßenverkehr, einzuhalten.

ANHANG III **INTELLIGENTES BANKNOTENNEUTRALISIERUNGSSYSTEM (IBNS)**

I. Definitionen und allgemeine Bestimmungen

Definition der Begriffe „gesicherter Bereich“, „gesicherter Raum“, „Intelligentes Banknotenneutralisierungssystem (IBNS)“ und „End-to-End-IBNS“: siehe Artikel 1 Buchstaben l, m, n bzw. o dieser Verordnung.

Ein IBNS-Container kann entweder Banknoten (verpackt oder unverpackt) oder eine Geldautomaten-Kassette enthalten.

Ein IBNS muss in einem Mitgliedstaat der Euro-Zone zugelassen sein, um für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld im Rahmen dieser Verordnung eingesetzt werden zu können. Die Zulassung erfolgt nach einer spezifischen europäischen Norm. Solange es keine solche Norm gibt, muss die Zulassung nach den Bestimmungen dieses Anhangs erfolgen.

II. IBNS-Zulassungsverfahren

a) Für die Zulassung muss das IBNS in einem Testlabor, das von einem Mitgliedstaat der Euro-Zone zugelassen oder anerkannt ist, verschiedenen Tests unterzogen werden.

Anhand der Tests muss sich feststellen lassen, ob die folgenden technischen Merkmale des IBNS gegeben sind:

i) Hauptfunktionen des Überwachungssystems

- durchgängige Überwachung und Registrierung der Anweisungen betreffend den Zugang zum und den Einsatz des IBNS;
- durchgängige Kontrolle der Einhaltung dieser Anweisungen und Feststellung von Anomalien;
- automatische und unverzügliche Neutralisierung der Banknoten im Falle der Nichteinhaltung der Anweisungen, der Feststellung von Anomalien oder der Öffnung des Containers außerhalb der vorprogrammierten Zeiten und/oder Standorte.

ii) Ort der Programmierung des Systems und Einflussnahme der CIT-Sicherheitskräfte auf den Betrieb des IBNS

Ein IBNS kann nur in einem gesicherten Bereich programmiert werden. Ein End-to-End-IBNS kann nur in einem gesicherten Raum programmiert werden.

Die CIT-Sicherheitskräfte haben in keinerlei Weise die Möglichkeit, außerhalb der vorprogrammierten Zeiten und/oder an anderen als den vorprogrammierten Standorten auf den Betrieb des IBNS Einfluss zu nehmen. Ist ein Verzögerungsmechanismus für die Auslösung des Neutralisierungssystems vorgesehen, so können die CIT-Sicherheitskräfte diesen einmal neu starten.

iii) Ort, an dem das IBNS geöffnet werden kann (bei End-to-End-Systemen)

Ein IBNS kann nur an vorprogrammierten Bestimmungsorten geöffnet werden.

b) Das IBNS wird alle fünf Jahre neu getestet, auch wenn die nationale Zulassung für unbegrenzte Zeit erteilt wurde. Sind die Ergebnisse der neuen Tests nicht länger positiv, so verliert die Zulassung für grenzüberschreitende Transporte im Rahmen dieser Regelung ihre Gültigkeit.

c) Um die Test zu bestehen, müssen folgende Ergebnisse erreicht werden:

- Bei den Tests war es nicht möglich, sich Zugang zu den Banknoten zu verschaffen, und es waren keine Schäden am IBNS festzustellen, dessen Mechanismus funktionsfähig blieb;
- das IBNS wurde bei den Test beschädigt, doch war es nicht möglich, sich Zugang zu den Banknoten zu verschaffen, ohne das Neutralisierungssystem auszulösen.

III. Testverfahren

Das anzuwendende Testverfahren und die Normen für die von den getesteten Systemen zu erzielenden Ergebnisse sind in diesem Anhang festgelegt. Auf nationaler Ebene können jedoch Anpassungen vorgenommen werden, um diese an bestehende Testprotokolle anzulegen, die von den Testlabors der einzelnen Mitgliedstaaten angewandt werden.

a) Test der Widerstandsfähigkeit des IBNS bei verschiedenen Angriffszenarien

Sechs der verschiedenen Simulationstests sind für die Mitgliedstaaten obligatorisch, die anderen können auch nach geltenden nationalen Regeln durchgeführt werden.

Jeder der folgenden Tests muss obligatorisch im Sinne von Abschnitt II Buchstabe c bestanden werden.

- Obligatorische Tests:
 - 1 – Unterbrechung der Stromzufuhr;
 - 2 – Aufbrechen des Containers;
 - 3 – Öffnen des Containers durch gewaltsame Zerstörung (Vorschlaghammer);
 - 4 – schnelles Durchschlagen (Guillotineverfahren);
 - 5 – Eintauchen in Flüssigkeit;
 - 6 – allmähliches sowie plötzliches Einwirken von Extremtemperaturen (Hitze wie Kälte): z. B. Kühlen in Flüssigstickstoff und Erhitzen in einem vorgeheizten Ofen.

- Es wird empfohlen, ebenfalls folgende Test durchzuführen:
 - 7 – Widerstand gegen Beschuss (z. B. mit Munition vom Kaliber 12)
 - 8 – Einsatz von Chemikalien;
 - 9 – freier Fall;
 - 10 – Einwirken von starken elektromagnetischen Stößen;
 - 11 – Einwirken von starken elektrostatischen Stößen.

b) Wirksamkeit der Neutralisierung der Banknoten

Derzeit werden als Neutralisierungsverfahren Einfärbung, chemische oder pyrotechnische Zerstörung der Banknoten angewendet. Da sich die Technik weiterentwickeln kann, ist diese Liste der Verfahren nicht erschöpfend und rein indikativ.

Bei dem Versuch, sich durch eine der verschiedenen Angriffsmethoden unerlaubten Zugang zu den Geldmitteln zu verschaffen, müssen die Banknoten entweder vernichtet oder eingefärbt werden. Es sind mindestens drei Tests durchzuführen.

Die Banknoten müssen zu 100 % irreversibel neutralisiert werden. Darüber hinaus muss für jeden, der solche Banknoten besitzt, erkennbar sein, dass diese neutralisiert wurden.

Sind die Banknoten in Folienbeuteln (*Safe-bags*) verpackt, so müssen alle Banknoten beidseitig auf mindestens 10 % der Fläche eingefärbt sein. Sind die Banknoten nicht in Safe-bags verpackt, so müssen alle Banknoten beidseitig auf mindestens 20 % der Fläche eingefärbt sein. Bei Zerstörungssystemen müssen in beiden Fällen mindestens 20 % der Fläche jeder Banknote zerstört sein.

c) Inhalt der Widerstandstests bei Reinigung der Banknoten (für IBNS mit Einfärbetechnik)

Für eine solche „Reinigung“ sind verschiedene Produkte und Produktkombinationen zu verwenden. Es sind verschiedene Szenarien mit unterschiedlichen Temperaturen und unterschiedlicher Reinigungsdauer vorzusehen. Diese Reinigungstests sind nach zwei Verfahren durchzuführen:

- Reinigung unmittelbar nach dem Einfärben,
- **und** Reinigung 24 Stunden nach dem Einfärben.

Diese Tests sind an einer repräsentativen Probe echter Banknoten der Euro-Zone durchzuführen.

Diese Tests müssen zu **einem** der folgenden Ergebnisse führen:

- Bei der Reinigung werden die Banknoten zerstört.

- Nach der Reinigung bleibt bei jeder Banknote auf mindestens 10 % der Fläche Tinte sichtbar (Dichtetest der verwendeten Tinte).
- Durch das Reinigen verlieren die Banknoten ihre ursprünglichen Farben.

IV. Sicherheitsgarantien für die eingesetzten Systeme

Chemische Stoffe, die vom IBNS zur Neutralisierung der Banknoten freigegeben werden, unterliegen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH)¹⁵. Diese Verordnung betrifft die Gefahren für Umwelt und menschliche Gesundheit, die von hergestellten, eingeführten oder als solche in Gemischen oder in anderen Produkten verwendeten Stoffen ausgehen.

Für die Zulassung eines IBNS muss der Hersteller prüfen, ob er die in seinen Produkten enthaltenen Stoffe registrieren oder notifizieren muss oder ob er seinen Kunden Informationen über den sicheren Einsatz des Produkts mitteilen muss. Für den Hersteller können infolge der Aufnahme dieser Stoffe in das Verzeichnis der besonders besorgniserregenden Stoffe oder in das Verzeichnis der für eine REACH-Zulassung in Frage kommenden Stoffe auch rechtliche Verpflichtungen bestehen. Diese Verpflichtungen betreffen nicht nur die aufgelisteten Stoffe als solche oder in Gemischen, sondern auch ihr Vorhandensein in Gegenständen.

Der IBNS-Hersteller muss der Zulassungsbehörde des Mitgliedstaats eine Bescheinigung vorlegen, in der die Ergebnisse dieser Überprüfung aufgeführt sind und aus der hervorgeht, dass die zur Zerstörung oder Neutralisierung der Geldmittel eingesetzten Stoffe oder Elemente im Falle der Einatmung oder bei Hautkontakt keine Gefahr für die Gesundheit des CIT-Personals darstellen.

Zu diesem Zweck kann die Bescheinigung eine Analyse des Expositionsrisikos, d. h. zulässige Expositionshöchstdauer für eine zu bestimmende Menge Chemikalien, enthalten.

¹⁵

Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), ABl. L 396 vom 30.12.2006.

ANHANG IV
IBNS-PIKTOGRAMME

Piktogramm für CIT-Fahrzeuge mit IBNS



Piktogramm für Banknotenbehälter mit IBNS



ANHANG V
PIKTOGRAMM FÜR AUSSCHLIESSLICH MÜNZEN
TRANSPORTIERENDE CIT-FAHRZEUGE



ANHANG VI
INHALT DER GRUNDAUSBILDUNG FÜR CIT-PERSONAL, DAS
GRENZÜBERSCHREITENDE GELDTRANSPORTE DURCHFÜHRT

Für CIT-Personal, das grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone durchführt, gelten folgende Bedingungen:

- (1) Absolvieren einer vollständigen Grundausbildung gemäß den nationalen Referenzvorschriften und/oder den einschlägigen Tarifverträgen oder – sofern solche Vorschriften nicht bestehen – Absolvieren von Schulungen der nationalen CIT-/Sicherheitsverbände oder ihres Unternehmens;
- (2) erfolgreicher Abschluss der Prüfungen im Anschluss an diese Grundausbildung oder sonstiger Verfahren zur Prüfung der Lernergebnisse;
- (3) Absolvieren des zusätzlichen obligatorischen Schulungsmoduls gemäß diesem Anhang, das mindestens Folgendes umfasst:
 - Verfahrensvorschriften für grenzüberschreitende Geldtransporte,
 - europäische Rechtsvorschriften für Geldtransporte,
 - geltende nationale Rechtsvorschriften für Geldtransporte des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des/der bedienten Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten,
 - Fahrregeln für Geldtransporte in dem/den Durchfuhrmitgliedstaat/Durchfuhrmitgliedstaaten und dem/den bedienten Mitgliedstaat(en) (einschließlich der Berechtigung für CIT-Fahrzeuge, besondere Fahrstreifen zu benutzen),
 - nationale Sicherheitsprotokolle im Falle eines Angriffs in dem/den Durchfuhrmitgliedstaat/Durchfuhrmitgliedstaaten und dem/den bedienten Mitgliedstaat(en),
 - Organisation von CIT-Transporten mit IBNS¹⁶ und Verfahrensweisen in dem/den Durchfuhrmitgliedstaat/Durchfuhrmitgliedstaaten und dem/den bedienten Mitgliedstaat(en),
 - geltende nationale operationelle Protokolle, Regeln und Rechtsvorschriften des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des/der bedienten Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten,
 - nationale Notfallprotokolle des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des/der bedienten

¹⁶ Gemäß Artikel 1 Buchstabe n der vorliegenden Verordnung.

Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten für den Fall von Pannen, Straßenunfällen sowie technischen und mechanischen Defekten an CIT-Ausrüstung und –Fahrzeug,

- nationale Verwaltungsvorschriften und gesellschaftsrechtliche Vorschriften des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des (der) bedienten Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten für die Kommunikation mit den Kontrollstellen usw. sämtlicher Durchfuhrstaaten und bedienten Staaten,
- Information und Schulung auf dem Gebiet der Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Polizeikräften mit den entsprechenden Protokollen, einschließlich für Kontrollen des CIT-Fahrzeugs und des CIT-Personals,
- geltende nationale und europäische Rechtsvorschriften und/oder geltende arbeitsrechtliche Bestimmungen in Bezug auf Arbeitszeiten, Zahl der erforderlichen Pausen, Arbeitsbedingungen, Arbeitsentgelte,
- geltende nationale und europäische Rechtsvorschriften und/oder geltende arbeitsrechtliche Bestimmungen in Bezug auf die Ruhezeiten für CIT-Sicherheitskräfte (Zeitpunkt, Frequenz, Dauer der Ruhepause, gesicherter Standort, Kommunikation mit den Kontrollzentren usw.,
- geltende Sicherheitsvorschriften für Geldzustellungen/-abholungen (gesicherter Raum, Abdeckung des Gehsteigrisikos usw.),
- nationale Referenzvorschriften für den Gebrauch und die Aufbewahrung von Waffen,
- offensive und defensive Fahrtechniken,
- Nutzung von GPS, Telefon und sonstigen technischen Ausrüstungen/Systemen, die im grenzüberschreitenden CIT-Transport eingesetzt werden,
- nationale Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften des/der Durchfuhrmitgliedstaats/Durchfuhrmitgliedstaaten und des/der bedienten Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten, die für Arbeitnehmer gelten, die mit großen Fahrzeugen Werte auf der Straße transportieren, und Verhaltensregeln bei Verletzung oder Krankheit der Arbeitnehmer,
- Erste-Hilfe-Lehrgang.

Die Schulung sollte darüber hinaus Folgendes umfassen:

- Prävention und Abhilfemaßnahmen in den Bereichen Stressmanagement und Gewalt durch Dritte,
- Risikobewertung (während der Arbeit),
- Sprachausbildung im Hinblick auf die gemäß dieser Verordnung erforderlichen Sprachkenntnisse (siehe Artikel 5 Absatz 2).

ANHANG VII
GEMEINSAME REFERENZNIVEAUS DES EUROPARATS

Nutzer B1: Kann die Hauptpunkte verstehen, wenn klare Standardsprache verwendet wird und wenn es um vertraute Dinge aus Arbeit, Schule, Freizeit usw. geht. Kann die meisten Situationen bewältigen, denen man auf Reisen im Sprachgebiet begegnet. Kann sich einfach und zusammenhängend über vertraute Themen und persönliche Interessengebiete äußern. Kann über Erfahrungen und Ereignisse berichten, Träume, Hoffnungen und Ziele beschreiben und zu Plänen und Ansichten kurze Begründungen oder Erklärungen geben.

Nutzer A1: Kann vertraute, alltägliche Ausdrücke und ganz einfache Sätze verstehen und verwenden, die auf die Befriedigung konkreter Bedürfnisse zielen. Kann sich und andere vorstellen und anderen Leuten Fragen zu ihrer Person stellen – z. B. wo sie wohnen, welche Leute sie kennen oder welche Dinge sie besitzen – und kann auf Fragen dieser Art Antwort geben. Kann sich auf einfache Art verständigen, wenn die Gesprächspartnerinnen oder Gesprächspartner langsam und deutlich sprechen und bereit sind zu helfen.