



Brüssel, den 11.1.2017  
COM(2017) 5 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN  
RAT**

**über die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 für den gewerbsmäßigen  
grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten  
des Euroraums nach Artikel 26 dieser Verordnung**

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## über die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten des Euroraums

### 1. EINLEITUNG

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 für den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten des Euroraums<sup>1</sup> ist am 30. November 2012 in Kraft getreten. Nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 ist die Kommission verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Dezember 2016 und danach alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung der Verordnung vorzulegen. In dem Bericht muss insbesondere geprüft werden, ob für das Führen von Waffen durch das Sicherheitspersonal von Geldtransportunternehmen (Cash-in-transit (CIT)-Unternehmen) gemeinsame Schulungsanforderungen aufgestellt und Änderungen an Artikel 24 der Verordnung im Hinblick auf die Richtlinie 96/71/EG<sup>2</sup> vorgenommen werden können; der Bericht muss dem technischen Fortschritt auf dem Gebiet der IBNS Rechnung tragen,<sup>3</sup> prüfen, ob sich aus der Vergabe einer Unionslizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte auf Gruppenbasis ein Mehrwert ergeben könnte, und bewerten, ob eine entsprechende Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 angebracht ist.<sup>4</sup>

Für diese Überprüfung hat die Kommission die Interessenträger des Sektors, einschließlich Sozialpartner und Mitgliedstaaten, auf der Basis von Fragebögen konsultiert.<sup>5</sup> Der Bericht basiert auf den Antworten auf die Fragebögen und einer Konsultation der Mitgliedstaaten im Rahmen der Sitzung des Ausschusses „Grenzüberschreitender Transport von Euro-Bargeld“ am 27. September 2016.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> ABl. L 316 vom 29.11.2011, S. 1.

<sup>2</sup> 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 (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

<sup>3</sup> IBNS steht für „Intelligentes Banknoten-Neutralisationssystem“.

<sup>4</sup> Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>5</sup> Die Fragebögen wurden an alle Mitgliedstaaten, an CIT-Unternehmen, die Inhaber einer grenzüberschreitenden Lizenz nach der CIT-Verordnung sind, und an entsprechende europäische Interessenträger gesendet (European Cash Management Companies Association (ESTA), European Payments Council (EPC), Europäische Zentralbank (EZB), Europäischer Dachverband für den Groß- und Einzelhandel (Eurocommerce) und Europäischer Gewerkschaftsverband). Zu den versandten Fragebögen siehe Anhang I.

<sup>6</sup> Der Ausschuss wurde in Übereinstimmung mit Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 eingerichtet.

## 2. ALLGEMEINER HINTERGRUND

### 2.1. Kontext

#### 2.1.1. *Gemeinsame Vorschriften für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld*

Mit der Einführung des Euro hat die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Straßentransporten von Euro-Bargeld in den Mitgliedstaaten des Euroraums zugenommen. Innerhalb des Euroraums sollten Banken, der Einzelhandel und sonstige gewerbsmäßige Bargeldverwender mit CIT-Unternehmen, die das beste Preis-Leistungsverhältnis bieten, Verträge abschließen und die Bargelddienstleistungen der nächstgelegenen Filiale der nationalen Zentralbank oder des nächstgelegenen CIT-Cash-Centers nutzen können, auch wenn diese bzw. dieses in einem anderen Mitgliedstaat ansässig ist. Darüber hinaus lassen Mitgliedstaaten, deren Währung der Euro ist („teilnehmende Mitgliedstaaten“), ihre Euro-Banknoten und -Münzen im Ausland herstellen oder haben möglicherweise die Absicht, dies in Zukunft zu tun. In Grenzregionen ansässige Einzelhändler und Banken möchten ihre Lieferungen möglicherweise vom nächstgelegenen Cash-Center erhalten, das nicht notwendigerweise im selben Mitgliedstaat ansässig ist. Es liegt im Wesen einer einheitlichen Währung, dass Bargeld zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten frei zirkulieren kann.

Eine vollständige Harmonisierung des CIT-Transports in teilnehmenden Mitgliedstaaten wurde für nicht machbar erachtet und galt zudem als nicht angemessenes System, bei dem die Zulassung in einem Mitgliedstaat in allen Mitgliedstaaten gültig wäre („gegenseitige Anerkennung“). Daher legt die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 gemeinsame Vorschriften fest, die in allen Mitgliedstaaten gültig sind, unbeschadet der nationalen Vorschriften für bestimmte Aspekte, auf die in der Verordnung ausdrücklich hingewiesen wird. Die Verordnung sieht keine vollständige Harmonisierung vor, da die gemeinsamen Vorschriften nur für grenzüberschreitende Transporte gelten.

#### 2.1.2. *Anwendung auf Straßentransporte in teilnehmenden Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten, die sich auf die Einführung des Euro vorbereiten*

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 gilt für den Straßentransport von Euro-Bargeld, da dies die am weitesten verbreitete (wenn nicht die einzige) Art des Euro-Bargeldtransports in Grenzregionen und zudem die einzige Transportart ist, für die eine Notwendigkeit zur Festlegung von gemeinsamen Vorschriften über grenzüberschreitende Geldtransporte festgestellt wurde. Luft- und Seetransporte fallen nicht in ihren Anwendungsbereich.<sup>7</sup> Daher gilt die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 de facto nur für grenzüberschreitende Transporte zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Landgrenzen.<sup>8</sup> Bei einem grenzüberschreitenden Transport kann sich die grenzüberschreitende Dimension aus einem oder mehreren der folgenden drei Elemente ergeben: dem

---

<sup>7</sup> Der Lufttransport von Euro-Banknoten wird zumeist zum Zweck der Lagerhaltung in teilnehmenden Mitgliedstaaten (organisiert zwischen den nationalen Zentralbanken) oder zum Zweck der Rückführung von Banknoten aus Drittländern in teilnehmende Mitgliedstaaten durchgeführt. Der Seetransport, der ebenfalls nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 fällt, ist selten, kann aber je nach Geografie genutzt werden, um Euro-Münzen in einen Mitgliedstaat (ohne eigene Münzprägestalt) zu transportieren, der sich auf die Euro-Umstellung vorbereitet. Beide Transportarten sind von der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 ausgenommen.

<sup>8</sup> Alle Mitgliedstaaten des Euroraums, ausgenommen Finnland, Griechenland, Irland, Malta und Zypern.

Herkunftsmitgliedstaat des CIT-Unternehmens; dem Aufnahmemitgliedstaat (ein anderer Staat als der Herkunftsmitgliedstaat), in dem ein CIT-Unternehmen Transportleistungen anbietet; und dem Durchfuhrmitgliedstaat, den das Fahrzeug passiert, um den Aufnahmemitgliedstaat zu erreichen oder in den Herkunftsmitgliedstaat zurückzukehren.

Die in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 festgelegten Vorschriften für grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte gelten nur für die teilnehmenden Mitgliedstaaten.<sup>9</sup>

Im Vorfeld der Euro-Umstellung in einem Mitgliedstaat muss gegebenenfalls Euro-Bargeld von teilnehmenden Mitgliedstaaten in den Mitgliedstaat transportiert werden, der sich auf die Euro-Umstellung vorbereitet. Daher gilt gemäß Verordnung (EU) Nr. 55/2013<sup>10</sup> die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 auch für Mitgliedstaaten, die sich auf die Einführung des Euro vorbereiten.

## **2.2. Kernpunkte der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011**

### **2.2.1. Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte**

Aufgrund der potenziellen, mit Bargeldtransporten assoziierten Gefahren für die Sicherheit des CIT-Sicherheitspersonals und der Allgemeinheit ist für den grenzüberschreitenden Euro-Bargeldtransport eine besondere Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte erforderlich.<sup>11</sup> Die nationalen Behörden erteilen die Lizenz für einen Zeitraum von fünf Jahren, sofern die CIT-Unternehmen die in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 festgelegten Bedingungen erfüllen, etwa Anforderungen an das CIT-Sicherheitspersonal oder allgemeine Anforderungen an die CIT-Fahrzeuge und andere Voraussetzungen.<sup>12</sup>

Die Geldtransportlizenzen werden im Binnenmarktinformationssystem (IMI) registriert, damit öffentliche Behörden bequem darauf zugreifen können.<sup>13</sup>

Das CIT-Personal, das grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte nach der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 durchführt, hat nach den Bestimmungen dieser Verordnung Anspruch auf den in den Aufnahmemitgliedstaaten geltenden Mindestlohn.<sup>14</sup>

### **2.2.2. Grenzüberschreitender Euro-Bargeldtransport**

Die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte berechtigt nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 zum grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Banknoten und Euro-Münzen bei Tag, vorausgesetzt, dass die Mehrheit der

---

<sup>9</sup> Angesichts bestimmter geografischer Gegebenheiten kann es für ein CIT-Unternehmen effizienter sein, einen anderen Mitgliedstaat zu durchqueren, statt den direkten Transport über die gemeinsamen Grenzen der teilnehmenden Mitgliedstaaten zu wählen. Ein solches Beispiel, das nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 fällt, wäre der Transport von Euro-Bargeld zwischen Deutschland und Österreich über die Tschechische Republik oder zwischen Österreich und der Slowakei über Ungarn.

<sup>10</sup> Verordnung (EU) Nr. 55/2013 über die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 (ABl. L 21 vom 21.1.2013, S. 1).

<sup>11</sup> Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011. Die Lizenz für grenzüberschreitende Transporte sollte zusätzlich zur nationalen Lizenz für Geldtransporte vorliegen, die in den meisten teilnehmenden Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist und deren Gestaltung durch diese Verordnung nicht harmonisiert wird.

<sup>12</sup> Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>13</sup> Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>14</sup> Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

Abholungen bzw. Zustellungen im Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und zugleich der Wert des Euro-Bargelds mindestens 80 % des Gesamtwerts des im selben Fahrzeug transportierten Bargeldes beträgt.<sup>15</sup> Es ist zu beachten, dass einige spezifische Transportarten ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sind, obwohl sie unter die Definition für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld fallen, etwa Direkttransporte von und zu nationalen Zentralbanken oder Banknotendruckereien und/oder Münzprägeanstalten.<sup>16</sup>

### 2.2.3. *Anwendbare Transportarten*

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 sieht fünf Transportarten für Euro-Banknoten und zwei für Euro-Münzen vor und definiert die für jede Transportart geltenden Bedingungen, etwa die CIT-Fahrzeugpanzerung, die Nutzung von Intelligen Banknoten-Neutralisationssystemen (IBNS) oder die Anwesenheit von CIT-Sicherheitspersonal.<sup>17</sup> Die teilnehmenden Mitgliedstaaten entscheiden über die in ihrem Hoheitsgebiet anzuwendende Transportart.<sup>18</sup>

### 2.2.4. *Rolle der Intelligenten Banknoten-Neutralisationssysteme (IBNS) und Einziehung neutralisierter Banknoten*

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 soll die Nutzung von IBNS erleichtern, da deren Einsatz die CIT-Sicherheit für das CIT-Sicherheitspersonal und die Bevölkerung verbessern dürfte.<sup>19</sup> CIT-Unternehmen, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 tätig sind, müssen neutralisierte Banknoten aus dem Verkehr ziehen, um sicherzustellen, dass diese Banknoten nicht mehr im Zahlungsverkehr verwendet werden.<sup>20</sup>

### 2.2.5. *Auf den Transport anzuwendende Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaates: Vorschriften zu nationalen Polizeikräfte, zur öffentlichen Sicherheit und zum Tragen von Schusswaffen*

Von den gemeinsamen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 nicht erfasste Aspekte des Geldtransports unterliegen den nationalen Rechtsvorschriften, die den allgemeinen Vorschriften des Vertrags unterliegen (etwa dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung) und von dem CIT-Unternehmen, das den grenzüberschreitenden Transport durchführt, im Aufnahmeland einzuhalten sind. Solche nationalen Vorschriften betreffen die Rolle der Polizeikräfte (etwa im Zusammenhang mit der Vorankündigung, Eskortierung oder Fernortung)<sup>21</sup>, Sicherheitsvorschriften für die Abholung von Standorten oder die Zustellung an Standorte<sup>22</sup> und Schusswaffenvorschriften<sup>23</sup>.

---

<sup>15</sup> Artikel 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>16</sup> Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>17</sup> Artikel 14 bis 20 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>18</sup> In ihrem Weißbuch vom 18. Mai 2009 zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet – KOM(2009) 214 endgültig – schlug die Kommission vor, die Entscheidung über die geeignete Transportart dem CIT zu überlassen (S. 7).

<sup>19</sup> Erwägungsgrund 4 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>20</sup> Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>21</sup> Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>22</sup> Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>23</sup> Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

### 2.3. Ankündigungs- und Mitteilungspflichten

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 sieht eine Reihe von Mitteilungspflichten für die CIT-Lizenzinhaber, die teilnehmenden Mitgliedstaaten und die Kommission vor.

Die Lizenzinhaber müssen den teilnehmenden Mitgliedstaat über den geplanten Beginn des grenzüberschreitenden Transports in Kenntnis setzen. Die teilnehmenden Mitgliedstaaten müssen sich gegenseitig über grenzüberschreitende Geschäfte informieren, die von CIT-Unternehmen, die unter die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 fallen, mitgeteilt worden sind.<sup>24</sup> Die Kommission veröffentlicht auf der Europa-Website<sup>25</sup> alle Informationen zu IBNS, die in teilnehmenden Mitgliedstaaten zugelassen sind<sup>26</sup>, zu den nationalen Vorschriften hinsichtlich der Rolle der Polizeikräfte und der Sicherheit der Standorte, von denen das Bargeld abgeholt bzw. an die es zugestellt wird, zu den nationalen CIT-Schulungsanforderungen<sup>27</sup>, Angaben zur nationalen Bewilligungsbehörde sowie die Verwaltungsstelle des Aufnahmemitgliedstaates, die über den Beginn des grenzüberschreitenden Transports zu informieren ist<sup>28</sup>. Abschließend veröffentlicht die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union*<sup>29</sup> die von den teilnehmenden Mitgliedstaaten gewählten anwendbaren Transportarten.

### 2.4. Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen, Sanktionen und Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle

Um bei grenzüberschreitenden CIT-Transporten ein hohes Maß an Sicherheit zu garantieren, können teilnehmende Mitgliedstaaten die Einhaltung der Bestimmungen seitens der in ihrem Hoheitsgebiet nach der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 tätigen CIT-Unternehmen kontrollieren.<sup>30</sup> Bei Nichteinhaltung können nach den in Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 festgelegten Bedingungen Sanktionen verhängt werden. Bei dringenden Problemen, die die Sicherheit von CIT-Tätigkeiten wesentlich beeinträchtigen, können von den zuständigen Behörden vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen beschlossen werden.<sup>31</sup>

## 3. DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EU) NR. 1214/2011

### 3.1. Beantragung und Erteilung der Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte

#### 3.1.1. *Beantragung und Erteilung der Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte*

Das Verwaltungsverfahren zur Erteilung der Lizenzen scheint reibungslos zu funktionieren. CIT-Unternehmen meldeten keine spezifischen Probleme bezüglich der Bereitstellung der für den Antrag erforderlichen Unterlagen und Nachweise. Auch die Behörden der Mitgliedstaaten stellten bei der Erteilung der Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte keine besonderen Probleme fest.

<sup>24</sup> Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/euro/cash/transit/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_de.htm)

<sup>26</sup> Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>27</sup> Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>28</sup> Artikel 11 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>29</sup> ABl. C 242 vom 2.7.2016, S. 39, in Übereinstimmung mit Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>30</sup> Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

<sup>31</sup> Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.



Jeder Lizenzantrag eines CIT-Unternehmens führte zu einer Lizenzerteilung<sup>32</sup>, und es wurden keine nennenswerten Vorfälle im IMI registriert.

Es besteht keine Notwendigkeit, die Gültigkeitsdauer der Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte zu verlängern. Die Behörden der teilnehmenden Mitgliedstaaten und die überwiegende Mehrheit der Lizenzinhaber erachten die fünfjährige Gültigkeitsdauer der Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte als angemessen. Die Kommission teilt diese Ansicht.

Die Interessenträger sehen keinen Mehrwert in der Erteilung von Lizenzen für Geldtransporte auf Gruppenbasis. Die Kommission geht davon aus, dass solche Lizenzen zu einem Mangel an Aufsicht über und Kontrolle von CIT-Unternehmen führen würden und dadurch die Kontrolle der eingeführten Maßnahmen erschwert würde. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Erteilung von Lizenzen für Geldtransporte auf Gruppenbasis in nächster Zukunft keine durchführbare Option ist.

Schließlich schlagen einige Interessenträger vor, dass die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 ein vereinfachtes Schnellverfahren zur Erteilung von kurzfristigen Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte vorsehen sollte, um auf Gefahren (etwa Streiks oder Naturkatastrophen) reagieren zu können und die Bereitstellung von Euro-Bargeld zu gewährleisten.

### 3.1.2. *Geldtransportlizenzen in Zahlen und Daten*

Insgesamt acht teilnehmende Mitgliedstaaten haben bisher Geldtransportlizenzen erteilt. Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 wurden elf Lizenzen erteilt. Insgesamt wurden bis heute 25 Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte erteilt: Frankreich (3), Deutschland (7), Italien (2), Niederlande (3), Österreich (1), Spanien (2), Slowakei (2) und Slowenien (5).<sup>33</sup> Deutschland erteilte prozentual die meisten Lizenzen (28 %), gefolgt von Slowenien (20 %); fast die Hälfte aller Lizenzen entfiel auf diese beiden Länder.<sup>34</sup> 16 Lizenzen wurden in einer österreichischen Grenzregion erteilt, die fünf Grenzen von teilnehmenden Mitgliedstaaten innerhalb eines Radius von weniger als 370 km erfasst. Interessanterweise wurden in Belgien und Luxemburg keine Lizenzen erteilt, obwohl beide Mitgliedstaaten zu einer Region gehören, die sechs geografisch konzentrierte Grenzen innerhalb eines Radius von unter 250 km hat, eine hohe Bevölkerungs- und Unternehmensdichte aufweist und von einem kleinen und zwei großen teilnehmenden Mitgliedstaaten umgeben ist.<sup>35</sup>

Mehrere Inhaber von Geldtransportlizenzen geben an, dass sie ihre Lizenzen bisher (noch) nicht genutzt haben, weil sich die Geschäftschancen, die sie sich von der Lizenz erwartet hatten, aus wirtschaftlichen Gründen<sup>36</sup> oder infolge bestehender Hindernisse nicht ergeben haben, auch wenn mit der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 einige gemeinsame Mindestvorschriften für grenzüberschreitende Tätigkeiten eingeführt wurden.

---

<sup>32</sup> Umfragedaten, für die Fragen der Umfrage siehe Anhang I.

<sup>33</sup> Siehe Anhang II.

<sup>34</sup> Siehe Anhang II.

<sup>35</sup> Für einen Überblick über die zwei „Regionen mit hohem Potenzial“ für grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte, siehe Anhang II.

<sup>36</sup> So geben manche CIT-Unternehmen u.a. an, dass bei einigen nationalen Zentralbanken benachbarter teilnehmender Mitgliedstaaten ein mangelnder Wille besteht, Münzeinzahlungen zu akzeptieren.

### 3.1.3. *Ankündigung und Mitteilung zur grenzüberschreitenden Geldtransporttätigkeit und Anforderungen*

Zwar kommen Inhaber von Geldtransportlizenzen ihren Mitteilungspflichten grundsätzlich nach, doch haben einige teilnehmende Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, dass Informationen über grenzüberschreitende Transporte, die möglicherweise von der örtlichen Polizei oder regionalen Verwaltungen erfasst wurden, nicht ordnungsgemäß an sie weitergeleitet werden. Infolgedessen könnte es für diese teilnehmenden Mitgliedstaaten schwierig sein, einen klaren Überblick über die grenzüberschreitenden Geldtransporte zu erhalten, die in ihrem Hoheitsgebiet tatsächlich durchgeführt werden.

Die Kommission hat alle relevanten Informationen über grenzüberschreitende Geldtransporte nach den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011<sup>37</sup> veröffentlicht.

### 3.2. **Einsatz eines IBNS beim Transport von Euro-Banknoten und technischer Fortschritt hinsichtlich der IBNS-Technologie**

Inhaber von Geldtransportlizenzen geben an, dass sie nur dann bei grenzüberschreitenden Geldtransporten ein IBNS benutzen, wenn dies im Aufnahme-, Durchfuhr- oder Herkunftsland vorgeschrieben ist oder in den Verträgen mit der Versicherungsgesellschaft des Unternehmens festgelegt ist. Belgien ist der einzige teilnehmende Mitgliedstaat, in dem für den Transport von Banknoten mit IBNS ausgerüstete Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Einfärbung ist die am häufigsten eingesetzte IBNS-Technik<sup>38</sup> und wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren die auf dem Markt bevorzugte Technik bleiben.<sup>39</sup>

### 3.3. **Eine Entlohnung des Geldtransportpersonal, deren Höhe mindestens dem Mindestlohn des Aufnahmemitgliedstaates entspricht**

Die Inhaber von Geldtransportlizenzen gaben an, dass bei der Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 hinsichtlich der Entlohnung keine Probleme bestehen. Nach Artikel 24 der Verordnung unterliegen grenzüberschreitende Geldtransporte denselben Lohnbestimmungen, die auch für die im Aufnahmemitgliedstaat tätigen (nationalen) CIT-Unternehmen gelten; dies verhindert unlauteren Wettbewerb und gewährleistet die Rechte des CIT-Sicherheitspersonals. Da die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG, auf die sich Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 bezieht, im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der Verordnung und dieser Überprüfung nicht geändert wurden, sieht die Kommission keine Notwendigkeit, eine Änderung von Artikel 24 der Verordnung vorzuschlagen.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/euro/cash/transit/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_de.htm)

<sup>38</sup> Für einen Überblick über IBNS, die in teilnehmenden Mitgliedstaaten zugelassen sind, siehe [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/euro/cash/transport/pdf/overview\\_rules\\_on\\_national\\_police\\_force\\_s\\_and\\_ibns\\_info\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_rules_on_national_police_force_s_and_ibns_info_de.pdf).

<sup>39</sup> Nach EURICPA, dem Europäischen Verband für intelligenten Bargeldschutz.

<sup>40</sup> Am 8. März 2016 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG (COM(2016) 128 final) vor.



### **3.4. Einhaltung der Vorschriften des Herkunfts-, Durchfuhr- oder Aufnahmemitgliedstaates**

#### *3.4.1. Vorschriften zur Rolle der Polizeikräfte und Sicherheitsvorschriften für die Abholung oder Zustellung von Bargeld*

Der Kommission wurden keine nennenswerten Vorfälle oder Probleme bezüglich der Verpflichtung zur Einhaltung der in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften für die Rolle der Polizeikräfte (etwa Vorankündigung, Eskortierung oder Fernortung) oder der Sicherheitsvorschriften am Standort der Abholung oder Zustellung von Bargeld zur Kenntnis gebracht. Daher sieht die Kommission keine Notwendigkeit, in diesem Zusammenhang Änderungen vorzuschlagen.

#### *3.4.2. Tragen von Schusswaffen*

Während eines grenzüberschreitenden Bargeldtransports gelten für das Tragen von Schusswaffen die nationalen Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaates. Diese Vorschriften sind in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich: In einigen Mitgliedstaaten ist das Tragen von Schusswaffen erlaubt, in anderen ist es vorgeschrieben oder verboten, oder für die jeweilige Transportart ist eine Kombination von Optionen zulässig. Diese Unterschiede schränken bestimmte Möglichkeiten bei grenzüberschreitenden Geldtransporten ein. CIT-Unternehmen berichten, dass es schwierig und kostspielig ist, die Bereitstellung/Lagerung von Waffen in ferngesteuerten Sicherheitskassetten nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 in die Praxis umzusetzen, um den unterschiedlichen Schusswaffenbestimmungen der teilnehmenden Mitgliedstaaten nachzukommen.<sup>41</sup>

Die Kommission ist nicht der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 eine Harmonisierung der Waffenvorschriften der teilnehmenden Mitgliedstaaten angemessen wäre. Angesichts der Unterschiede in den nationalen Rechtsvorschriften für das Tragen von Schusswaffen bieten folglich gemeinsame Schulungsanforderungen keinen Mehrwert.

### **3.5. Vom Aufnahmemitgliedstaat festgelegte Transportarten**

Da die einzelnen teilnehmenden Mitgliedstaaten festlegen können, welche Transportart(en) für Euro-Banknoten im eigenen Hoheitsgebiet bei grenzüberschreitenden Geldtransporten zur Anwendung kommt bzw. kommen, sind die Bedingungen über die Grenzen hinweg äußerst heterogen.<sup>42</sup> Dies führt mitunter dazu, dass sich die jeweils anzuwendenden Transportarten des Herkunfts- und des Aufnahmemitgliedstaates voneinander unterscheiden, sodass grenzüberschreitende Geldtransporte hohe Investitionen aufseiten der Anbieter erfordern oder aufgrund ihrer geringen Häufigkeit nicht profitabel sind. So ist beispielsweise bei grenzüberschreitenden Geldtransporten in Belgien eine IBNS-Ausrüstung vorgeschrieben, in Deutschland hingegen nicht. In Österreich ansässige CIT-Unternehmen transportieren Euro-Banknoten in gewöhnlich aussehenden ungepanzerten CIT-Fahrzeugen, die mit einem IBNS ausgerüstet sind; für einen

---

<sup>41</sup> Dies gilt insbesondere für den Transport von und in teilnehmende Mitgliedstaaten, in denen das Tragen von Schusswaffen bei allen Transportarten untersagt ist.

<sup>42</sup> Für einen Überblick über die in den einzelnen teilnehmenden Mitgliedstaaten geltenden Transportarten siehe [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/euro/cash/transport/pdf/overview\\_applicable\\_transport\\_arrangement\\_in\\_euro-area\\_ms\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_applicable_transport_arrangement_in_euro-area_ms_en.pdf).

Transport nach Deutschland benötigen sie aber ein voll gepanzertes CIT-Fahrzeug und drei CIT-Sicherheitsmitarbeiter.

### **3.6. Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen, mögliche Sanktionen und besondere Maßnahmen durch die teilnehmenden Mitgliedstaaten**

Die Kommission wurde auf keinerlei Probleme bei Kontrollen der Einhaltung der Bestimmungen und stichprobenartigen Kontrollen hingewiesen, es ist jedoch davon auszugehen, dass es einigen teilnehmenden Mitgliedstaaten an Informationen über die in ihrem Hoheitsgebiet tatsächlich stattfindenden grenzüberschreitenden Geldtransporte mangelt. Darüber hinaus hat die Kommission keine Mitteilungen über Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle oder die Anwendung von Sanktionen erhalten. Nach Ansicht der Kommission sind die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 angemessen.

## **4. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

### **4.1. Spezifische zu überprüfende Punkte nach Artikel 26**

Zu den spezifischen zu überprüfenden Punkten nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 kann folgender Schluss gezogen werden: 1) Angesichts der unterschiedlichen nationalen Vorschriften für das Tragen von Schusswaffen seitens des CIT-Personals besteht derzeit keine Notwendigkeit für gemeinsame Schulungsanforderungen, 2) Artikel 24 über die Entlohnung muss angesichts der vorgeschlagenen Überarbeitung der Richtlinie 97/71/EG nicht geändert werden, 3) es besteht keine Notwendigkeit für ein System, das eine Lizenzvergabe auf Gruppenbasis ermöglicht, und 4) in Bezug auf IBNS gab es keine wesentliche technische Änderung, die eine Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 erfordert. Die Kommission sah sich daher bis jetzt nicht veranlasst, von ihrer Befugnis Gebrauch zu machen, delegierte Rechtsakte<sup>43</sup> zu IBNS zu verabschieden; zudem gab es keine Anzeichen dafür, dass delegierte Rechtsakte zu anderen Sicherheitsmerkmalen erforderlich sind, etwa zur Fahrzeugpanzerung und zu kugelsicheren Westen.

### **4.2. Optimierung des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld**

Die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 ist am 29. November 2012 in Kraft getreten. Es ist notwendig, dass die teilnehmenden Mitgliedstaaten Verfahren einführen, um einen besseren Überblick über die in ihrem Hoheitsgebiet tatsächlich stattfindenden grenzüberschreitenden Geldtransporte zu erhalten. Der Umstand, dass in 14 teilnehmenden Mitgliedstaaten nur 25 Lizenzen erteilt wurden, scheint jedoch darauf hinzuweisen, dass die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 noch nicht vollständig durchgeführt worden ist, insbesondere weil in einer geografisch konzentrierten Grenzregion mit hoher Bevölkerungs- und Unternehmensdichte (Benelux und benachbarte Länder) anscheinend sehr wenige grenzüberschreitende Geldtransporte stattfinden. Eine bessere Durchführung der Verordnung, die für mehr Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte und eine größere Auswahl an Unternehmen zur Durchführung von grenzüberschreitenden Geldtransporten sorgen würde, würde auch die potenziell erforderliche Notfallplanung berücksichtigen. Eine bessere Durchführung der CIT-Verordnung könnte erreicht werden, indem die Definition für

---

<sup>43</sup> Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

grenzüberschreitende Transporte vereinfacht und auf die Transportarten der „Grundsatz des Herkunftsmitgliedstaates“ angewendet wird.

#### 4.2.1. *Bessere Definition für grenzüberschreitende Straßentransporte*

Die begrenzte Zahl von Lizenzinhabern könnte darauf zurückzuführen sein, dass die aktuelle Definition für grenzüberschreitende Transporte (Artikel 1 Absatz b der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011<sup>44</sup>) potenzielle grenzüberschreitende Geldtransporte ausschließt.

Laut Definition muss ein Mehrheitsprinzip eingehalten werden, wonach die Kriterien der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 für einen grenzüberschreitenden Geldtransport nur dann erfüllt sind, wenn die Mehrheit der innerhalb desselben Tages anfallenden Abholungen/Zustellungen von Euro-Bargeld, die von einem CIT-Fahrzeug durchgeführt werden, im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates durchgeführt wird. Dies hindert kleinere CIT-Unternehmen, die vorwiegend im eigenen Mitgliedstaat Geldtransporte durchführen, an der Erschließung des grenzüberschreitenden Geldtransportmarkts, da die Kriterien für die Erteilung einer grenzüberschreitenden Lizenz nicht erfüllt sind, wenn nur „gelegentlich“ (minderheitlich) Geldtransporte im Aufnahmemitgliedstaat stattfinden. Dies verhindert, dass die betreffenden Unternehmen den ausländischen Markt erkunden und neue Kunden gewinnen.

Dieselbe Überlegung gilt für die Einschränkung im Sinne von Artikel 1 Absatz b, wonach eine Lizenz nur dann erteilt wird, wenn der Wert des Nicht-Euro-Bargeldes, das im CIT-Fahrzeug transportiert wird, maximal 20 % des Gesamtwerts des in diesem CIT-Fahrzeug transportierten Bargeldes beträgt.

#### 4.2.2. *Anwendung der Transportarten*

Ein weiterer Vorschlag für eine bessere Nutzung des Potenzials von grenzüberschreitenden Geldtransporten wäre, den Grundsatz des Herkunftsmitgliedstaates auf die Transportarten anzuwenden. Mehrere Interessenträger haben vorgeschlagen, vom Grundsatz des Aufnahmemitgliedstaates abzurücken, weil er Markthindernisse schafft, die ihrer Ansicht nach nicht durch Sicherheitsargumente zu rechtfertigen sind.<sup>45</sup> Ein CIT-Unternehmen, das im eigenen teilnehmenden Herkunftsmitgliedstaat lizenziert ist, wäre dann in der Lage, sein CIT-Fahrzeug für grenzüberschreitende Geldtransporte in das Aufnahmeland auf der Grundlage einer in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 vorgesehenen Transportart einzusetzen. Ein solcher Ansatz würde CIT-Unternehmen unnötige finanzielle Investitionen ersparen (etwa IBNS-Modernisierung oder Diversifizierung der Fahrzeugflotte), die gegenwärtig notwendig wären, um die Bedingungen bezüglich der Transportarten des Aufnahmemitgliedstaates zu erfüllen, die von den Transportarten des Herkunftsmitgliedstaates abweichen.

## 5. EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ZUKUNFT

Die Überprüfung der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 führt zu folgenden Empfehlungen:

<sup>44</sup> Zudem gilt die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 nur für Geldtransporte, bei denen die Mehrheit der innerhalb desselben Tages anfallenden Abholungen/Zustellungen von Euro-Bargeld, die von einem CIT-Fahrzeug durchgeführt werden, im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates durchgeführt wird.

<sup>45</sup> Laut ESTA, European Cash Management Companies Association.

- Die teilnehmenden Mitgliedstaaten sollten angemessene Verfahren einführen, um einen besseren Überblick über die in ihrem Hoheitsgebiet stattfindenden grenzüberschreitenden Geldtransporte zu erhalten. Dies würde die Qualität der Daten verbessern, die benötigt werden, um über die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 und über die entsprechenden zu prüfenden Vorschläge für mögliche legislative Änderungen weitere Gespräche zu führen.
- Es sollte eine Informationskampagne durchgeführt werden, die sich an die Bargeldabnehmerseite (Banken, Supermärkte, Einzelhandel) und an CIT-Unternehmen richtet und darauf abzielt, dass aufeinander abgestimmte Transportarten stärker genutzt werden, um so die Wirksamkeit der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 und die Zahl der CIT-Lizenzen nach Möglichkeit zu erhöhen.
- Die teilnehmenden Mitgliedstaaten sollten im eigenen Hoheitsgebiet ein breiteres Spektrum der in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 vorgesehenen Transportarten anwenden, um das Potenzial der grenzüberschreitenden Geldtransporte im Rahmen der Verordnung in ihrer aktuellen Form zugunsten der Euro-Bargeld-Nutzer zu erhöhen.
- Spätestens bis zur nächsten Überprüfung<sup>46</sup> wird die Kommission eine Folgenabschätzung mit Blick auf die nachfolgenden möglichen legislativen Verbesserungen der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 vornehmen:
  1. *Angemessene Definition für grenzüberschreitende Transporte mit Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Aspekt sowie gemeinsame Vorschriften, die im Aufnahme- und Durchfuhrmitgliedstaat gelten:*
    - a. *Die Regelung, dass die CIT-Lizenz für grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld nur dann gilt, wenn die Mehrheit der Abholungen/Zustellungen von Bargeld im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird, sollte überprüft werden.*
    - b. *Die Bedingung, dass der Wert des Nicht-Euro-Bargeldes, das im CIT-Fahrzeug transportiert wird, maximal 20 % des Gesamtwerts des in diesem CIT-Fahrzeug transportierten Bargeldes betragen darf, sollte überprüft werden.*
  2. *Unbeschadet der nationalen Vorschriften für Schusswaffen, die in den teilnehmenden Mitgliedstaat gelten, sollte auf die in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 vorgesehenen Transportarten der Grundsatz des Herkunftsmitgliedstaates angewendet werden.*

---

<sup>46</sup>

1. Dezember 2021, nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.



Brüssel, den 11.1.2017  
COM(2017) 5 final

ANNEXES 1 to 2

## ANHÄNGE

*zum*

### **BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

**über die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 für den gewerbsmäßigen  
grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten  
des Euroraums nach Artikel 26 dieser Verordnung**

## ANHANG I

### **Fragebogen für Mitgliedstaaten des Euroraums zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011**

- 1) Hatten Sie Schwierigkeiten mit der Prüfung der Kriterien, die CIT-Unternehmen erfüllen müssen, um eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte zu erhalten? Haben diese Schwierigkeiten zur Ablehnung eines Lizenzantrags geführt?
- 2) Wurden Sie jemals nach der Erteilung einer Lizenz für grenzüberschreitende Transporte an ein CIT-Unternehmen über den Beginn seiner grenzüberschreitenden Tätigkeiten informiert?
- 3) Wurden Sie jemals durch Mitteilung von einem anderen Mitgliedstaat des Euroraums über ein CIT-Unternehmen aus diesem Mitgliedstaat informiert, das sich auf eine grenzüberschreitende Geldtransport-Tätigkeit in Ihrem Land vorbereitet?
- 4) Falls ein CIT-Unternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat des Euroraums in Ihrem Land auf der Basis einer europäischen CIT-Lizenz grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld durchführt, gelten für dieses Unternehmen dieselben Vorschriften für die Transportarten, das Tragen von Schusswaffen, die Fahrzeugpanzerung und die Mindestanzahl der Fahrzeugbesatzung wie für inländische Unternehmen, die diese Dienstleistung in Ihrem Hoheitsgebiet durchführen?
- 5) Falls Sie Frage 4 mit „nein“ beantwortet haben: Welche Vorschriften werden anders angewendet und auf welcher Grundlage?
- 6) Sind Sie der Ansicht, dass fünf Jahre (nach gegenwärtigem Stand) eine angemessene Gültigkeitsdauer für eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte sind? Falls „nein“: Welche Gültigkeitsdauer wäre angemessen?
- 7) Sind Sie der Ansicht, dass die Unionslizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte auf Gruppenbasis erteilt werden sollten (d. h. mehrere Unternehmen derselben Beteiligung erhalten als Gruppe eine Lizenz)? Weshalb?
- 8) Einige Aspekte des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld sind von der CIT-Lizenz ausgenommen, z. B. grenzüberschreitende Transporte, bei denen die Abholungen oder Zustellungen nur minderheitlich im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird (siehe Artikel 1 Absatz b der Verordnung). Für diese Art des grenzüberschreitenden Transports würden nur die Vorschriften des Aufnahmelandes gelten, und CIT-Unternehmen würden eine nationale Lizenz aus diesem Land benötigen.
  - a) Können Sie die gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Geldtransporte von Euro-Bargeld quantifizieren, die in Ihrem Land durchgeführt werden und nicht in den Anwendungsbereich der CIT-Verordnung fallen?
  - b) Sind Sie der Ansicht, die CIT-Lizenz sollte auf bestimmte Arten des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Geldtransports ausgeweitet werden, die nicht in den Anwendungsbereich der aktuellen CIT-Verordnung fallen? Welche? Weshalb?

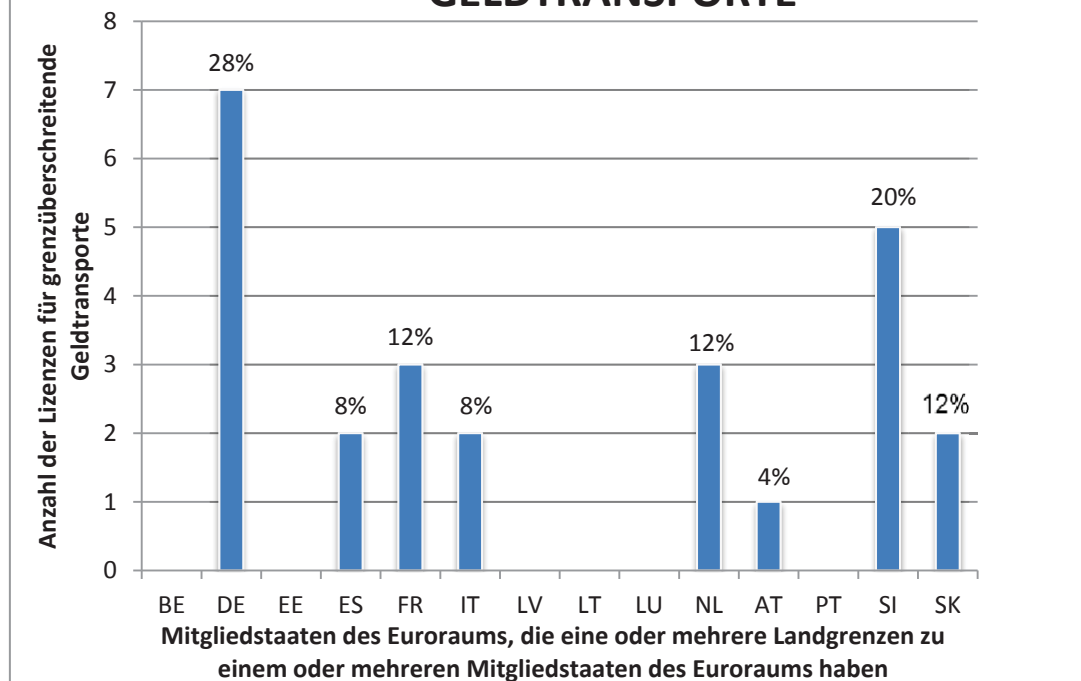


## **Fragebogen für Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Straßen Transporte von Euro-Bargeld (Unternehmen, die im Binnenmarkt- Informationssystem registriert sind) zu ihren Erfahrungen und Vorschlägen für eine Erhöhung der Wirksamkeit der Lizenz**

- 1) Warum haben Sie eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte beantragt? (Z. B. konkrete Geschäftschancen im Aufnahmeland, günstige im Aufnahmeland geltende gesetzliche Bedingungen, Standort/Logistik usw.)
  - 2) War es einfach, die erforderlichen Informationen und Unterlagen bei der zuständigen Behörde einzureichen, um die Lizenz zu erhalten?
  - 3) a) Nutzen Sie die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte? Wie oft?
  - 3) b) In welche Mitgliedstaaten des Euroraums transportieren Sie Euro-Bargeld?
  - 3) c) Falls Sie Ihre Lizenz bisher noch nicht genutzt haben, welche Gründe gab es dafür? (Z. B. kein grenzüberschreitender Markt/keine Nachfrage, Vorschriften für den Gebrauch von Schusswaffen im Aufnahmeland, Transportarten, Sprachanforderungen, Mindestlohn, Tageslicht-Anforderung, sonstige)
  - 4) Hatten Sie bei der Durchführung von grenzüberschreitenden Transporten Schwierigkeiten mit der Einhaltung der im Nachbarland geltenden Vorschriften?
  - 5) Sind Sie der Ansicht, dass fünf Jahre eine angemessene Gültigkeitsdauer für eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte sind? Falls „nein“: Welche Gültigkeitsdauer wäre angemessen?
  - 6) Falls Sie zu einer Beteiligung gehören, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig ist, glauben Sie, es wäre einfacher, wenn grenzüberschreitende Unionslizenzen auf Gruppenbasis erteilt würden? Weshalb?
  - 7) Haben Sie bei der Durchführung grenzüberschreitender Transporte von Euro-Bargeld ein Intelligentes Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS) genutzt? Haben Sie es verwendet/würden Sie es verwenden, auch wenn es in den Herkunfts- und Aufnahmeländern nicht vorgeschrieben wäre?
  - 8) Einige Arten des gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßen Transports von Euro-Bargeld sind von der Lizenz ausgenommen, z. B. grenzüberschreitender Transport mit Zwischenstopps, wenn nur die Minderheit der Abholungen oder Zustellungen im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird (siehe Artikel 1 Absatz b der Verordnung). Für diese Art des grenzüberschreitenden Transports würden nur die Vorschriften des Aufnahmelandes gelten, und CIT-Unternehmen würden eine nationale Lizenz aus diesem Land benötigen.
- Sind Sie der Ansicht, die europäische Lizenz sollte auf bestimmte andere Arten von gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Transporten von Euro-Bargeld ausgeweitet werden? Welche Tätigkeiten? Weshalb?

## ANHANG II

### LIZENZEN FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE GELDTRANSPORTE



### CROSS-BORDER TRANSPORTATION OF EURO CASH BY ROAD IN THE EURO AREA

