



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 10. Juni 2009 (11.06)  
(OR. en)**

**10875/09**

**MI 243  
SERVICES 29  
COMPET 319  
TRANS 239  
ECOFIN 435**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des  
Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 20. Mai 2009

Empfänger: der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA

---

Betr.: Weißbuch zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport  
von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument – KOM(2009) 214 endgültig.

Anl.: KOM(2009) 214 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.05.2009  
KOM(2009) 214 endgültig

**WEISSBUCH**

**Zum**

**GEWERBSMÄSSIGEN GRENZÜBERSCHREITENDEN STRASSENTTRANSPORT  
VON EURO-BARGELD ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN IM  
EURO-WÄHRUNGSGEBIET**

## 1. EINLEITUNG

Im Jahr 2002 wurde das Euro-Bargeld eingeführt. Der gewerbliche Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten, die den Euro eingeführt haben (im Folgenden „teilnehmende Mitgliedstaaten“), ist aufgrund der großen Unterschiede bei den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in der Praxis jedoch sehr schwierig. Daher gibt es gegenwärtig auf den Landweg kaum grenzüberschreitende Transporte. Die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften betreffen eine große Bandbreite von Fragen wie den Besitz und das Tragen von Schusswaffen durch das Sicherheitspersonal, Schulungsanforderungen, zulässige Transportmodalitäten, Panzerung und Ausstattung der Sicherheitsfahrzeuge, die Verwendung intelligenter Banknoten-Neutralisationssysteme (IBNS), die Personalausstattung von Sicherheitsfahrzeugen, Informationsverpflichtungen gegenüber der Polizei sowie Lizenzierungsbestimmungen und entsprechende Sanktionen. Grenzüberschreitende Transporte können auf der Grundlage von Ad-hoc-Genehmigungen seitens der Bestimmungsmitgliedstaaten erfolgen, aber abgesehen von den damit verbundenen Verwaltungsverfahren sind stets auch zwei oder mehr komplexe nationale Regelwerke zu beachten.

Der Geldtransportmarkt ist daher gegenwärtig entsprechend einzelstaatlicher Bestimmungen organisiert. Es entspricht jedoch der Logik einer gemeinsamen Währung, dass Euro-Banknoten und Euro-Münzen so frei wie möglich im Euro-Währungsraum zirkulieren und transportiert werden können. Die Vereinfachung des grenzüberschreitenden Geldtransports stellt daher eine natürliche Ergänzung zum Fahrplan der Europäischen Zentralbank für eine stärkere Konvergenz der Bargelddienstleistungen der nationalen Zentralbanken (NZB) und für die Schaffung eines einheitlichen Euro-Bargeldraums (Single Euro Cash Area, SECA) für professionelle Bargeldverwender dar. Ein zentrales Element des Fahrplans ist der sogenannte Fernzugang zu den Bargelddienstleistungen der NZB, wodurch Kreditinstitute in einem teilnehmenden Mitgliedstaat die Bargelddienstleistungen der Zentralbank eines anderen teilnehmenden Mitgliedstaates nutzen können. Diese Maßnahme wurde im Juni 2007 umgesetzt, ihr Potenzial kann jedoch erst dann umfassend genutzt werden, wenn es tatsächlich möglich ist, Bargeld problemlos grenzüberschreitend zu transportieren. Die Banken, die großen Einzelhandelsunternehmen und sonstige professionelle Bargeldverwender müssen, ohne dass nationale Grenzen sie behindern, Bargeld möglichst effizient beziehen und liefern können.

Aufgrund der Art des zu transportierenden Gutes ist die Geldtransportbranche zugleich hohen Risiken ausgesetzt. Art und Grad des Risikos können dabei zwischen den Mitgliedstaaten variieren. Es ist daher entscheidend, dass grenzüberschreitende Geldtransporte unter Bedingungen stattfinden, die ein hohes Maß an Schutz für das Personal des Geldtransportunternehmens und die Bevölkerung bieten.

Die Festlegung gemeinsamer Vorschriften – durch die ein grenzüberschreitender Geldtransport per Straße zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten allgemein ermöglicht wird und die gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau für das Personal der Geldtransportunternehmen schaffen – würde in Grenzregionen effizientere Geldtransportrouten ermöglichen. Handelsbanken könnten auf diese Weise die Bargelddienstleistungen der nächstgelegenen Zentralbankfiliale oder des nächstgelegenen Cash Center unabhängig davon nutzen, ob sich diese im eigenen Land oder in einem anderen Mitgliedstaat befindet. Ebenso unabhängig von nationalen Grenzen könnten Einzelhändler,

Automatenbetreiber und andere professionelle Bargeldverwender Bargeld vom nächstgelegenen Cash Center erhalten bzw. an dieses liefern. Schließlich könnten Geldtransportunternehmen, die in Grenzregionen tätig sind, könnten ihre Transportrouten und Bargeldlogistikleistungen effizienter gestalten. Ein effizienterer Bargeldtransport wird allgemein von Vorteil für die gesamte Wirtschaft sein.

Die Europäische Zentralbank, der Bankensektor und die großen Einzelhandelsunternehmen haben wiederholt gefordert, dass in Europa die Hindernisse beim grenzüberschreitenden Bargeldtransport per Straße beseitigt werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission im Mai 2008 Konsultationen mit dem Ziel eingeleitet, einen Vorschlag für gemeinsame Vorschriften zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden Transports von Euro-Bargeld auf dem Straßenweg auszuarbeiten.

Die vorliegende Initiative entspricht der Position der Kommission im Hinblick auf eine mögliche Harmonisierung des Bargeldtransports im Sinne des Artikels 38 Buchstabe b der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt.

## **2. INITIATIVE DER KOMMISSION ZUR VEREINFACHUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN TRANSPORTS VON EURO-BARGELD; ERSTE KONSULTATION VON INTERESSENGRUPPEN**

Um das Fachwissen und die Beiträge aller interessierten Akteure des Sektors nutzen zu können, wurde im ersten Halbjahr 2008 in einem ersten Schritt eine Arbeitsgruppe unter Leitung der Kommission und unter Beteiligung der europäischen Organisationen aller wichtigen Interessengruppen<sup>1</sup> eingerichtet. Die Arbeitsgruppe veranstaltete zwischen Juli und Dezember 2008 drei ganztägige Treffen und diskutierte alle relevanten Fragen wie den Anwendungsbereich möglicher zukünftiger gemeinsamer Vorschriften, die Unterschiede zwischen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und die Möglichkeit harmonisierter grenzübergreifender Vorschriften in den verschiedenen Bereichen, die zu Beginn des Abschnitts 1 genannt wurden.

Im Hinblick auf die rechtlichen Möglichkeiten zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden Bargeldtransports wurde drei Optionen in Betracht gezogen:

- Eine vollständige Harmonisierung der Bestimmungen zum Bargeldtransport in den betreffenden Mitgliedstaaten.
- Ein System, in dem die Zulassung in einem Mitgliedstaat in allen anderen Mitgliedstaaten gültig wäre („gegenseitige Anerkennung“).

---

<sup>1</sup> Vertreten waren folgende Organisationen: 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, MDWG (Arbeitsgruppe der Münzdirektoren) und UNI-Europa (Union Network International – Europa).

- Ein gemeinsames Regelwerk, das in allen Mitgliedstaaten gültig wäre, wovon jedoch nationale Vorschriften zu bestimmten Aspekten, die explizit im Text genannt würden, unberührt blieben. Im Gegensatz zu einer vollständigen Harmonisierung würden die gemeinsamen Vorschriften nur den grenzüberschreitenden Transport betreffen.

Da es große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf einzelstaatliche Vorschriften und Risikoniveau gibt, war man der Ansicht, dass es sehr schwierig würde, sich auf den Inhalt einer vollständigen Harmonisierung der Vorschriften zu Bargeldtransporten oder auf eine allgemeine gegenseitige Anerkennung der nationalen Vorschriften zu einigen. Die letztgenannte Option könnte außerdem dazu führen, dass Bargeldtransporte unter Bedingungen stattfänden, die keinen angemessenen Schutz des Personals und/oder der Bevölkerung böten bzw. zumindest so wahrgenommen würden. Daher gab es in der Arbeitsgruppe eine eindeutige Präferenz für einen Satz gemeinsamer Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte, die parallel zu den vorhandenen einzelstaatlichen Vorschriften zu internen Bargeldtransporten gelten würden.

Die Arbeitsgruppe diskutierte im Hinblick auf gemeinsame Vorschriften für grenzüberschreitende Transporte die folgenden zentralen Optionen zum Anwendungsbereich dieser möglichen gemeinsamen Vorschriften:

- Geografischer Anwendungsbereich. Dieser könnte die gesamte EU umfassen oder sich auf die Eurozone beschränken.
- Die Art des transportierten Guts. Dazu könnten nicht nur Euro-Bargeld, sondern auch andere Währungen und andere Arten von Wertgegenständen gehören.
- Die Definition von grenzüberschreitendem Transport. Diese könnte ausschließlich direkte Transporte abdecken oder auch Transportdienstleistungen im Ausgangsland vor der internationalen Operation und/oder im Zielland nach der internationalen Operation einschließen (diese Transportdienstleistungen werden in der Regel als „Kabotage“ bezeichnet).

In der Arbeitsgruppe gab es zu allen diesen Fragen unterschiedliche Ansichten.

Das Hauptziel möglicher gemeinsamer Vorschriften ist es, den freien Verkehr der gemeinsamen Währung im Euro-Währungsgebiet zu erleichtern. Dies schließt jedoch nicht aus, dass das Gebiet anderer Mitgliedstaaten ebenfalls einbezogen wird. Unabhängig vom geografischen Anwendungsbereich kann weiterhin die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, die Währungen anderer Mitgliedstaaten bzw. Nicht-EU-Mitglieder und auch andere Wertgegenstände (wie Schmuck, Gold, Kunst oder wertvolle Dokumente) einzubeziehen. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf nicht teilnehmende Mitgliedstaaten und auf andere Güter könnte jedoch die Verabschiedung gemeinsamer Vorschriften stark verzögern oder sogar verhindern, da die Diskussion von den wesentlichen Fragen abgelenkt würde.

Grenzüberschreitender Transport im engeren Sinn lässt sich als Transport von Bargeld von einem gesicherten Punkt im Land A zu einem gesicherten Punkt im Land B ohne Zwischenstopps („direkter Transport“) definieren. „Direkt“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen gemeinsamer Vorschriften einzelne Cash Center und sonstige gesicherte Punkte grenzüberschreitend genutzt werden können. Bankfilialen, Bankautomaten und Einzelhändler wären jedoch davon ausgeschlossen (wenn sie nicht über einen gesicherten Bereich zum Be- und Entladen von Fahrzeugen verfügen). Von einem

gesicherten Punkt zu einem anderen gesicherten Punkt darf zu einem gegebenen Zeitpunkt jeweils nur ein Transport stattfinden.

Direkte Transporte betreffen jedoch nur einen Teil der Bargeldtransporte, die regelmäßig von Geldtransportunternehmen durchgeführt werden. Ein breiterer Ansatz würde auch Transportvorgänge vor und nach dem grenzüberschreitenden Abschnitt des Transports einschließen. Dadurch wäre es möglich, grenzüberschreitende Transportwege logistisch ebenso optimal wie inländische Transportwege zu gestalten, da verschiedene Punkte auf dem Weg – wie Bankfilialen, Bankautomaten und Einzelhändler – angefahren werden könnten. Im Hinblick auf die Vereinfachung des freien Verkehrs von Euro-Bargeld über die nationalen Grenzen hinaus wird daher vorgeschlagen, neben dem eigentlichen grenzüberschreitenden Transportvorgang auch mehrere Stopps im Ursprungsland und im Bestimmungsland bzw. in den Bestimmungsländern zu ermöglichen. Wie in Abschnitt 3.2 erläutert, sollte die Gesamtdauer eines Transports einschließlich aller Stopps im Ausgangsland und im Bestimmungsland bzw. in den Bestimmungsländern auf einen Tag begrenzt sein.

Im Fall gemeinsamer Vorschriften für den grenzüberschreitenden Transport unterlägen die Geldtransportleistungen verschiedenen Rechtssystemen. Dies betrifft insbesondere die Einhaltung des Arbeitsrechts, geltender Tarifverträge oder anderer Vorschriften zu Sozial- oder Sicherheitsaspekten. Besonders wenn ein Sicherheitsfahrzeug mehr als zwei Länder anfährt, könnte dieser Umstand in der Praxis zu ernststen Problemen bei der Bestimmung der geltenden Löhne und der Sozialleistungen führen.

In diesem Zusammenhang ist es von entscheidender Bedeutung, Klarheit bezüglich der Anwendung der *Richtlinie 96/71 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen*<sup>2</sup> auf grenzüberschreitende Geldtransporte zu schaffen.

Diese Richtlinie soll einen Ausgleich herstellen zwischen dem Recht der Unternehmen, nach Artikel 49 EG-Vertrag grenzüberschreitende Dienstleistungen anzubieten, und einem angemessenen Schutz der Rechte der Arbeitnehmer, die vorübergehend ins Ausland entsandt werden, um diese Dienstleistungen zu erbringen. Es geht also darum, ein Gleichgewicht zwischen den im EG-Vertrag eingeräumten Wirtschaftsfreiheiten und den Rechten der Arbeitnehmer während ihrer Entsendung zu finden. Deshalb sind in der Richtlinie aus Gründen des Allgemeininteresses gemeinschaftsweit verbindliche zwingende Vorschriften über die Rechte entsandter Arbeitnehmer im Aufnahmeland festgelegt, und sie enthält einen Kernbestand klar definierter Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die die Dienstleister im Aufnahmeland beachten müssen, um einen Mindestschutz der Arbeitnehmer zu gewährleisten. Je nach den speziellen Umständen, unter denen grenzüberschreitende Transportvorgänge durchgeführt werden, und in Übereinstimmung mit den Definitionen des Artikels 1 Absatz 3 der Richtlinie könnte diese auf die grenzüberschreitenden Transportvorgänge angewendet werden, die Gegenstand des vorliegenden Weißbuches sind.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die enge zeitliche Begrenzung der Entsendung im Fall von grenzüberschreitenden Bargeldtransporten zu Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung und Durchsetzung der Richtlinie führt. So könnte beispielsweise die Anwendung der Richtlinie es unter Umständen erforderlich machen, dass die Arbeitgeber der Geldtransportbranche die Zeiten erfassen, die ihre Angestellten in jedem einzelnen Land verbringen, um die gültigen Mindestsätze anteilig zu berechnen.

---

<sup>2</sup> ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1-6.

Daher muss die praktische Anwendung der Richtlinie 96/71 in diesem Bereich sorgfältig mit den Mitgliedstaaten, einschlägigen Experten<sup>3</sup> und den Sozialpartnern geprüft werden, bevor gemeinsame Vorschriften zum grenzübergreifenden Bargeldtransport formal erlassen werden können. Es ist besonders wichtig, sicherzustellen, dass die Anwendung des gemeinschaftlichen Besitzstands oder einzelstaatlicher Rechtsvorschriften keinen unverhältnismäßigen und unnötigen Verwaltungsaufwand für die Transportunternehmen darstellt, der in der Praxis die Möglichkeit grenzüberschreitender Transporte erheblich einschränken würde. Die Klärung dieser Fragen wird integraler Bestandteil der Beurteilung der sozialen Folgen der verschiedenen Optionen sein.

Auf dieser Grundlage startet die Kommission hiermit eine umfassende Konsultation zu einigen der geplanten gemeinsamen Vorschriften, die diesem Weißbuch beigelegt sind. Die Kommission unterstreicht den unverbindlichen Charakter der vorgesehenen Vorschriften. Die Präsentation der wichtigsten Elemente möglicher gemeinsamer Vorschriften bereits zu diesem Zeitpunkt soll es allen interessierten Parteien erleichtern, sich gezielt dazu zu äußern. Die zur Diskussion gestellten Vorschriften müssen sich nicht zwangsläufig in einem Vorschlag widerspiegeln, den die Kommission eventuell zu einem späteren Zeitpunkt unterbreiten wird.

Alle interessierten Parteien sind dazu eingeladen, ihre Kommentare bis zum 30. Juni 2009 an die Adresse zu senden, die am Ende des Abschnitts 4 angegeben ist.

### **3. HAUPTMERKMALE MÖGLICHER GEMEINSAMER VORSCHRIFTEN**

Die vorgesehenen gemeinsamen Vorschriften würden für den *grenzüberschreitenden* Transport von *Euro-Bargeld* zwischen den *teilnehmenden Mitgliedstaaten* gelten. Bargeldtransporte, die ausschließlich innerhalb eines Mitgliedstaates stattfinden, wären daher nicht betroffen.

Im Sinne einer Konzentration auf die zentrale Frage – d. h. den freien Verkehr von Euro-Bargeld im Euro-Währungsgebiet – werden die Mitgliedstaaten, die den Euro noch nicht eingeführt haben, sowie ihre Währungen nicht in den Anwendungsbereich der gemeinsamen Vorschriften eingeschlossen. Die Möglichkeit für nicht teilnehmende Mitgliedstaaten und ihre Währungen, sich über eine Opt-in-Klausel zu beteiligen, sollte jedoch genauer geprüft werden.

Weiterhin wird vorgeschlagen, Transporte großer Mengen von Euro-Banknoten und Euro-Münzen zwischen den Zentralbanken der Eurozone aufgrund ihres speziellen Charakters nicht in den Text einzubeziehen, da sie durch Militär- und/oder Polizeieskorte gesichert sind.

#### **3.1. Rechtsgrundlage**

Es ist vorgesehen, die geplanten gemeinsamen Vorschriften auf Artikel 123 Absatz 4 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft zu stützen, da sie für eine vereinfachte Verwendung des Euros als einheitliche Währung erforderlich scheinen. Dies setzt die Annahme durch eine qualifizierte Mehrheit der teilnehmenden Mitgliedstaaten nach Anhörung der Europäischen Zentralbank voraus. Als Form des Rechtsinstruments wird die Verordnung ins Auge gefasst.

---

<sup>3</sup> Mit der Entscheidung 2009/17/EG der Kommission wurde ein Expertenausschuss für die Entsendung von Arbeitnehmern eingerichtet (ABl. L8 vom 13.1.2009, S. 26-28).

### **3.2. Transporte tagsüber und innerhalb eines Tages**

Aufgrund des speziellen Charakters des Geldtransports und im Hinblick auf die schwierige Organisation sicherer mehrtägiger Bargeldlieferungen sollte das für den grenzüberschreitenden Transport vorgesehene Sicherheitsfahrzeug innerhalb eines Tages ab dem Verlassen des Herkunftsstaates wieder dorthin zurückkehren. Der gesamte Transport sollte tagsüber stattfinden (beispielsweise zwischen 6:00 und 22:00 Uhr). Nachttransporte von Bargeld wären jedoch möglich, wenn dies bereits durch nationale Vorschriften in den Mitgliedstaaten erlaubt ist, in denen der Transport stattfindet. Die Abholung und Auslieferung von Bargeld innerhalb des Herkunftsstaates vor dem grenzüberschreitenden Abschnitt des Transports oder innerhalb des Bestimmungsmitgliedstaates nach der Grenzüberschreitung wären möglich, das Sicherheitsfahrzeug müsste jedoch am selben Tag in den Herkunftsstaat zurückkehren (bzw. innerhalb von 24 Stunden, wenn der Nachttransport zulässig ist).

### **3.3. Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte**

Die einzelstaatlichen Kontrollbehörden müssen in der Lage sein, zu überprüfen, ob ein Sicherheitsfahrzeug die Bedingungen für Geldtransporte auf dem eigenen Gebiet erfüllt. Ein Unternehmen, das grenzüberschreitende Transporte von Euro-Bargeld per Straße durchführen möchte, muss daher bei den zuständigen Behörden seines Herkunftsstaates eine spezielle Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport beantragen. Im Fahrzeug sollte immer das Original der Lizenz oder eine beglaubigte Kopie mitgeführt werden.

Die genauen Merkmale des Lizenzdokuments sollten definiert werden. Es sollte nur für eine bestimmte Dauer gültig sein (vorgeschlagen wird eine Gültigkeit von drei Jahren). Für den Erwerb einer Lizenz müsste das antragstellende Unternehmen die geplanten gemeinsamen Vorschriften, das übrige geltende Gemeinschaftsrecht oder – wo dies ausdrücklich vorgesehen ist – die gültigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zu Geldtransporten erfüllen. Ein solcher Bezug zu (eventuell vorhandenem) einzelstaatlichem Recht kann in zwei Fällen vorliegen: i) Vorabbenachrichtigung der nationalen Polizeibehörden und ii) Verfahren für den Umgang mit Bargeld außerhalb des Geldtransportfahrzeugs. Der erste Fall betrifft die Zuständigkeit und die Organisation der nationalen Polizei. Hier gibt es keine zwingenden Gründe für eine Harmonisierung der Verfahren. Der zweite Fall betrifft Situationen, in denen das Sicherheitspersonal des Geldtransports direkter in Kontakt mit der Bevölkerung käme und diese damit den mit dem Transport verbundenen Gefahren aussetzt. Daher erscheint die Einhaltung aller einzelstaatlichen Vorschriften angebracht.

Das Unternehmen muss jedoch zuerst von seinem Herkunftsstaat die Zulassung für Geldtransporte erhalten. Wenn der Mitgliedstaat über kein spezielles Zulassungsverfahren für Geldtransportunternehmen verfügt, muss das Unternehmen nachweisen können, dass es über einen bestimmten festgelegten Zeitraum (vorgeschlagen sind 12 Monate) regelmäßig Geldtransporte ohne Verstöße gegen bestehendes nationales Recht durchgeführt hat. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, dass Geldtransportunternehmen, die grenzüberschreitend agieren möchten, über genügend Erfahrung verfügen, um Geldtransporte auch auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaates sicher durchzuführen.

Damit die Mitgliedstaaten hinreichende Informationen zu Unternehmen erhalten, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind und auf ihrem Gebiet Geldtransporte durchführen möchten, ist ein Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über die Erteilung von Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte sowie über Entscheidungen zur Aussetzung oder zum Entzug von Lizenzen vorgesehen. Weiterhin sollten sich die Mitgliedstaaten



gegenseitig im Voraus die Namen der Unternehmen mitteilen, die einen Transport auf dem Gebiet des jeweils anderen Mitgliedstaates durchführen möchten.

### **3.4. Zulässige Arten des Bargeldtransports**

Die zulässigen Arten des Geldtransportes und die damit verbundenen Bedingungen (Vorschriften zur Panzerung der Fahrzeuge, die Verwendung Intelligenter Banknoten-Neutralisationssysteme, das Tragen von Waffen, die Personalausstattung der Fahrzeuge usw.) unterscheiden sich beträchtlich zwischen den Mitgliedstaaten. Dies gilt insbesondere für den Besitz und das Tragen von Waffen. In einigen Mitgliedstaaten ist es dem Personal von Geldtransporten untersagt, Waffen zu tragen, während es in anderen Mitgliedstaaten Pflicht ist. In einigen Staaten ist es freigestellt (also weder verboten noch vorgeschrieben). Angesichts der Unterschiede erscheint es nicht möglich, eine Transportart vorzuschlagen, die für alle akzeptabel wäre. Insbesondere sollten die nationalen Vorschriften darüber, ob das Tragen von Waffen verboten, freigestellt oder vorgeschrieben ist, nicht in Frage gestellt werden.

Auf der Grundlage der derzeitigen Verfahren der Mitgliedstaaten werden vier zulässige Transportarten ins Auge gefasst, die alle dem Sicherheitspersonal und der Bevölkerung ein hohes Sicherheitsniveau bieten sollten. Drei Optionen beziehen sich auf den Transport von Banknoten (bzw. von Banknoten und Münzen gleichzeitig), die vierte Option ausschließlich auf den Transport von Münzen. Die Geldtransportunternehmen sollten frei zwischen den drei Optionen für den Transport von Banknoten wählen können. Es wird jedoch vorgeschlagen, dass ein Mitgliedstaat – nach Notifizierung der Europäischen Kommission – entscheiden kann, die Option ungepanzelter oder kabinengepanzelter Fahrzeuge mit IBNS (Option *a*) unten) nicht für das eigene Gebiet gelten zu lassen. Voraussetzung ist dafür, dass keine vergleichbaren Transportmodalitäten für den nationalen Geldtransport bestehen. Es ist vorgesehen, dass das Fahrzeug mit mindestens drei Personen besetzt ist, außer wenn das Bargeld durch ein umfassendes IBNS geschützt ist oder wenn nur Münzen transportiert werden. Da im ersten Fall das Bargeld durch die IBNS-Technologie geschützt ist und im zweiten Fall Münzen weniger attraktiv für einen Überfall sind, könnte für diese Optionen (nachstehende Optionen a, c und d) die Mindestpersonalausstattung für den Geldtransport auf zwei Personen verringert werden.

*a) Transport von Banknoten in einem ungepanzerten oder kabinengepanzerten Fahrzeug, dass mit einem umfassenden Intelligenten Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS) ausgestattet ist*

Im Rahmen dieser Option muss das Fahrzeug entweder völlig unauffällig sein (d. h., es darf keine eindeutigen Kennzeichen tragen, die die Zugehörigkeit zu einem Geldtransportunternehmen oder den Einsatz als Geldtransportfahrzeug erkennen lassen) *oder* das Fahrzeug muss eine gepanzerte Kabine besitzen sowie einen deutlichen Hinweis auf die Ausstattung mit einem umfassenden IBNS aufweisen. Das IBNS sollte bestimmten noch festzulegenden Kriterien entsprechen (u. a. eine Zulassung in mindestens einem teilnehmenden Mitgliedstaat).

*b) Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS*

Für diese Option muss das Fahrzeug über eine Vollpanzerung verfügen, die einem Angriff mit Feuerwaffen standhält. Das Sicherheitspersonal des Geldtransports muss kugelsichere Westen tragen, und im Hinblick auf die Frage, ob das Waffentragen freigestellt, verboten oder

vorgeschrieben ist und welches Kaliber maximal zulässig ist, sind die Vorschriften der Mitgliedstaaten einzuhalten, in denen der Transport erfolgt.

Für den Besitz und das Tragen von Waffen werden zwei sich gegenseitig ausschließende Alternativen zur Diskussion gestellt: i) die Einführung eines speziellen „europäischen Schusswaffenscheins für Sicherheitspersonal von Geldtransporten“, der genauer zu definieren ist. Der Schein würde von dem Mitgliedstaat ausgestellt, der die Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport erteilt hat, und zwar nur für Sicherheitskräfte, die bereits einen nationalen Waffenschein besitzen und bei einem Unternehmen mit einer Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport angestellt sind. Oder ii) Sicherheitskräfte müssen einen Waffenschein bei den nationalen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten beantragen (vorausgesetzt, dass diese eine Bewaffnung des Sicherheitspersonals für Geldtransporte zulassen).

Weiterhin muss zur Einhaltung des bestehenden nationalen Rechts ein Verfahren für den Fall vorgesehen werden, dass ein Sicherheitsfahrzeug aus einem Mitgliedstaat, in dem das Tragen einer Schusswaffe obligatorisch ist, in einen anderen Mitgliedstaat fährt, in dem das Tragen von Schusswaffen untersagt ist. In diesem Fall müssten die Waffen vor dem Eintritt in das Gebiet eines solchen Mitgliedstaates in einer Sicherheitskassette im Fahrzeug eingeschlossen werden und bis zum Eintritt in das Gebiet eines Mitgliedstaates, der eine Bewaffnung des Sicherheitspersonals von Geldtransporten erlaubt, unzugänglich für die Sicherheitskräfte sein. Eine verschlossene Sicherheitskassette sollte nur per Fernsteuerung durch das für das Fahrzeug zuständige Kontrollzentrum geöffnet werden können.

*c) Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgestattet ist*

In dieser Option werden die Schutzmaßnahmen der Optionen a und b kombiniert, d. h. ein umfassendes IBNS und eine vollständige Panzerung des Fahrzeugs. Es sollten dieselben Bestimmungen wie unter Option b gelten. Zusätzlich muss das Fahrzeug jedoch mit einem IBNS entsprechend Option a ausgerüstet sein und über eine entsprechende deutliche Kennzeichnung verfügen.

*d) Transport von Münzen*

Für den grenzüberschreitenden Transport von Münzen sollte nur diese eine Transportart gelten. Im Verhältnis zu ihrem Wert sind Münzen schwer, daher schwieriger zu transportieren und somit weniger attraktiv für einen Überfall. Dies wird auch an der Tatsache deutlich, dass es in der Vergangenheit in der Gemeinschaft fast keine Angriffe auf Fahrzeuge gab, die ausschließlich Münzen transportierten. Aus diesem Grund ist eine eindeutige Kennzeichnung des Fahrzeugs vorgesehen, aus der hervorgeht, dass nur Münzen transportiert werden. Zum Schutz des Sicherheitspersonals des Geldtransports sollte die Fahrerkabine des Fahrzeugs gepanzert sein. Es ist zudem eingehend zu diskutieren, ob das Sicherheitspersonal des Geldtransports unbewaffnet sein sollte oder nicht.

### **3.5. Sanktionen**

Es ist äußerst wichtig, die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen. Aus diesem Grund sollten entsprechende Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften vorgesehen werden. Gleichzeitig ist es wichtig, dass Sanktionen der Schwere eines Verstoßes angemessen sind.

Deshalb ist vorgesehen, dass im Falle eines Verstoßes gegen die Bedingungen der Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte die Bewilligungsbehörde eine Warnung erteilen, die Lizenz für einen bestimmten Zeitraum aussetzen oder sie vollständig entziehen kann. Wenn ein schwerwiegender Verstoß gegen die Vorschriften vorliegt, d. h. in Bezug auf die Mindestpersonalausstattung oder die Bestimmungen zu Schusswaffen, wird – um den anderen Mitgliedstaaten Sicherheit zu bieten – weiterhin vorgeschlagen, dass der Mitgliedstaat, dessen Gebiet durchfahren wird oder in dem die Dienstleistung erbracht wird, bis zur Entscheidung der Bewilligungsbehörde des Herkunftsstaates das Recht zur vorübergehenden Aussetzung der Lizenz haben sollte. Weiterhin ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten sich gegenseitig über Verstöße und entsprechende Sanktionen informieren.

### **3.6. Sonstige Bestimmungen**

Zur Handhabung schwerwiegender Sicherheitsrisiken sollte ebenfalls eine spezielle Klausel für Notfallmaßnahmen vorgesehen werden. Auslöser könnte zum Beispiel eine Reihe gewalttätiger Übergriffe sein, die vorübergehend eine Polizeibegleitung aller Geldtransporte auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates erfordern würden. Um eine unterschiedliche Behandlung einheimischer und ausländischer Transportunternehmen zu vermeiden, sollten diese Notfallmaßnahmen für alle Geldtransporte im betroffenen Mitgliedstaat gelten. Sie sollten zudem zeitlich begrenzt sein und der Kommission mitgeteilt werden. Für eine Ausweitung der Notfallmaßnahmen sollte eine formale vorherige Zustimmung der Kommission erforderlich sein.

Für das Sicherheitspersonal des Geldtransports sind weiterhin einige Mindestanforderungen vorgesehen in Bezug auf körperliche und geistige Gesundheit, Ausbildung und Sprachkenntnisse sowie Vorstrafenfreiheit.

Die gemeinsamen Vorschriften sollen unbeschadet der Anwendung bestehenden EU-Rechts insbesondere in den Bereichen Soziales und Verkehr gelten.

Weiterhin wird eine Überprüfung der Durchführung der gemeinsamen Vorschriften zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten und dann in regelmäßigen Abständen vorgeschlagen.

#### 4. WEITERES VORGEHEN

Die beigefügten geplanten Vorschriften werden mit den Behörden der Mitgliedstaaten in einer zu diesem Zweck eingerichteten Ad-hoc-Expertengruppe diskutiert. Das Ergebnis dieser Diskussionen und die Beiträge der Interessengruppen und anderer Beteiligter werden in die Folgenabschätzung zu möglichen gemeinsamen Vorschriften einfließen wie auch in die Bewertung der verschiedenen in Abschnitt 2 genannten Optionen. Die Kommission wird diese Folgenabschätzung vor der Verabschiedung eines formalen Vorschlags erstellen.

Die Kommission bittet um Kommentare zu dem vorliegenden Weißbuch. Beiträge können bis zum 30. Juni 2009 übermittelt per E-Mail werden an:

ECFIN-E3@ec.europa.eu

Oder per Post an:

Europäische Kommission

Generaldirektion Wirtschaft und Finanzen

Referat E.3

Wirtschaftliche Aspekte der Regulierungspolitik, Sektor Euro-Bargeld und rechtliche Fragen  
B - 1049 BRÜSSEL

Anhang: Geplante gemeinsame Vorschriften für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets

## ANHANG

### **Geplante gemeinsame Vorschriften für den grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets**

Der Begriff [Verordnung] wird im folgenden Text für interne Zwecke verwendet, da für die geplanten gemeinsamen Vorschriften als Form des Rechtsinstruments die Verordnung ins Auge gefasst wird.

#### **ABSCHNITT 1. GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR ALLE GRENZÜBERSCHREITENDEN STRASSENTTRANSPORTE VON EURO-BARGELD**

##### **A. Anwendungsbereich**

Gemäß den Bestimmungen der [Verordnung] erfolgen die grenzüberschreitenden Transporte von Euro-Bargeld tagsüber; die Sicherheitsfahrzeuge kehren innerhalb desselben Tages in ihr Herkunftsland zurück.

Wenn der Nachttransport von Bargeld bereits im Rahmen der nationalen Vorschriften des Herkunftsmitgliedstaats, der durchfahrenen Mitgliedstaaten und des bzw. der Mitgliedstaat(en), in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird, erlaubt ist, können direkte Transporte jedoch auch innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.

Transporte von Euro-Banknoten und -Münzen mit einem Nennwert von mehr als 15 Mio. EUR, die i) zwischen den Zentralbanken der teilnehmenden Mitgliedstaaten durchgeführt werden und ii) durch Militär- und/oder Polizeieskorte gesichert sind, fallen nicht in das Anwendungsgebiet dieser [Verordnung].

##### **B. Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte**

a) Ein Unternehmen, das grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld durchführen möchte, muss eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte bei den zuständigen Behörden in seinem Herkunftsstaat beantragen.

b) Die zuständigen nationalen Behörden erteilen Unternehmen, die in ihrem Gebiet ansässig sind, für einen Zeitraum von [drei] Jahren eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte. Folgende Voraussetzungen müssen dafür erfüllt werden:

- Das antragstellende Unternehmen muss von demjenigen Mitgliedstaat eine Zulassung für Geldtransporte erhalten, bei dem es eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte beantragt hat. Wenn der Mitgliedstaat über kein spezielles Zulassungsverfahren für Geldtransportunternehmen verfügt, das über die allgemeinen Regeln für den Sicherheits- oder Transportsektor hinausgeht, muss das Unternehmen nachweisen können, dass es seit mindestens [zwölf] Monaten vor der Antragstellung regelmäßig Geldtransporte ohne Verstöße gegen einschlägiges nationales Recht durchgeführt hat. Die Manager oder Vorstandsmitglieder des Unternehmens dürfen zudem keine relevanten Einträge in ihrem Strafregister aufweisen.

- Das antragstellende Unternehmen, die beschäftigten Mitarbeiter, die eingesetzten Fahrzeuge und die Sicherheitsverfahren, die für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld angewendet werden, müssen den Bestimmungen dieser [Verordnung] und den übrigen

einschlägigen EU-Rechtsvorschriften entsprechen oder – wo dies ausdrücklich von dieser [Verordnung] verlangt wird – dem gültigen nationalen Recht, das speziell für den Transport von Bargeld gilt.

c) Die Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte wird in Übereinstimmung mit dem Modell [zu definieren] erstellt. In Fahrzeugen, die für den gewerblichen grenzübergreifenden Straßentransport von Euro-Bargeld eingesetzt werden, muss jederzeit das Original oder eine beglaubigte Kopie einer gültigen Lizenz zur Vorlage bei den Kontrollbehörden mitgeführt werden.

d) Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig stichprobenartig und ohne Ankündigung die Einhaltung der Bestimmungen der [Verordnung]. Diese Kontrollen finden mindestens einmal jährlich statt.

### **C. Sicherheitspersonal des Geldtransports**

a) Die Sicherheitskräfte des Geldtransports müssen den folgenden Anforderungen genügen:

i) sie dürfen keine einschlägigen Einträge in ihrem Strafregister aufweisen,

ii) sie benötigen ein ärztliches Attest, das ihnen die erforderliche körperliche und geistige Gesundheit zur Ausübung dieser Tätigkeit bescheinigt,

iii) sie müssen eine Ad-hoc-Grundausbildung von mindestens [200 Stunden] erfolgreich absolviert haben, Schulungen zur Verwendung von Schusswaffen nicht inbegriffen.

Die unter Punkt iii genannte Ad-hoc-Grundausbildung umfasst mindestens Kenntnis [der Verfahren für grenzüberschreitende Bargeldtransporte, der relevanten Rechtsvorschriften für Geldtransporte, der Verhaltensregeln im Falle eines Angriffes, der Verwendung der Ausrüstung und der Regeln für die Zusammenarbeit im Team]. Regelmäßige Schulungen in diesen Bereichen sind ebenfalls erforderlich.

b) Mindestens ein Mitglied des Sicherheitspersonals des Geldtransports im Fahrzeug muss mindestens Sprachkenntnisse auf A2-Niveau für die Sprache(n) nachweisen können, die im/in den durchfahrenen Mitgliedstaat(en) und dem/den Mitgliedstaat(en), in denen die Dienstleistung erbracht wird, gesprochen wird/werden.

c) Wenn kein Mitglied des Sicherheitspersonals des Geldtransports die Amtssprache(n) flüssig beherrscht, die im/in den durchfahrenen Mitgliedstaat(en) und dem/den Mitgliedstaat(en), in denen die Dienstleistung erbracht wird, gesprochen wird/werden, muss das Fahrzeug über das Kontrollzentrum des Unternehmens in stetiger Funkverbindung mit einer Person stehen, die Kenntnisse der entsprechenden Sprache auf B1-Niveau nachweisen kann. Damit soll zu jeder Zeit eine effiziente Kommunikation mit den nationalen Behörden sichergestellt werden.

### **D. Ausrüstung des Fahrzeugs**

a) Die eingesetzten Fahrzeuge sind mit einem Satellitenortungssystem auszustatten. Das Kontrollzentrum des Geldtransportunternehmens muss die eigenen Fahrzeuge jederzeit genau lokalisieren können.

b) Die Fahrzeuge müssen mit angemessenen 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 Notfallnummern, unter denen die Polizeibehörden in den durchfahrenen Mitgliedstaaten und dem/den Mitgliedstaat(en), in dem/denen die Leistung erbracht wird, kontaktiert werden können, müssen an Bord des Fahrzeugs vorhanden sein.

c) Wenn die Fahrzeuge mit einem Intelligenten Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS) ausgestattet sind, muss das IBNS den im Anhang [...] aufgeführten Anforderungen entsprechen.

#### **E. Vorabbenachrichtigung der nationalen Polizeibehörden**

Die vorliegenden Vorschriften gelten unbeschadet der Anwendung einzelstaatlicher Vorschriften, die eine Vorabbenachrichtigung der Polizei über alle Bargeldtransporte verlangen.

#### **F. Verfahren für den Umgang mit Bargeld außerhalb des Geldtransportfahrzeugs in dem/den Mitgliedstaat(en), in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird**

Die vorliegenden Vorschriften gelten unbeschadet der Anwendung einzelstaatlicher Vorschriften zum Umgang mit Bargeld außerhalb des Geldtransportfahrzeugs im entsprechenden Mitgliedstaat.

#### **G. Gegenseitige Unterrichtung**

a) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die unter D und E genannten Vorschriften und informieren sie umgehend über etwaige Änderungen. Die Kommission stellt sicher, dass diese Vorschriften auf geeignetem Wege in allen Amtssprachen der teilnehmenden Mitgliedstaaten veröffentlicht werden, um alle, die mit grenzüberschreitenden Geldtransporten zu tun haben, unverzüglich darüber zu informieren.

b) 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 auftretenden Veränderungen wie Entscheidungen zur Aussetzung oder zum Entzug einer Lizenz gemäß Artikel [...] und informieren sich gegenseitig umgehend über diese Veränderungen.

c) Ein Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte teilt der ausstellenden Behörde rechtzeitig im Voraus die Namen der Mitgliedstaaten mit, in denen es einen Geldtransport durchführen möchte. Der Herkunftsstaat informiert dann umgehend die entsprechenden Mitgliedstaaten darüber, dass ein Unternehmen grenzüberschreitend Bargeld transportieren wird.

### **ABSCHNITT 2. BESONDERE VORSCHRIFTEN, DIE FÜR DIE VIER ZULÄSSIGEN TRANSPORTARTEN VORGESEHEN SIND**

#### **A. Transport von Banknoten in einem ungepanzerten oder kabinengepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgestattet ist**

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

- a) das Fahrzeug muss entweder unauffällig sein oder über eine gepanzerte Fahrzeugkabine verfügen und einen deutlichen Hinweis in der/den Amtssprache(n) des oder der Mitgliedstaaten, die durchfahren werden, und des Staates/der Staaten, in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird, tragen, dass das Fahrzeug mit IBNS ausgerüstet ist.
- b) das Intelligente Banknoten-Neutralisationssystem muss den Prinzipien in [Anhang ...] entsprechen und in mindestens einem teilnehmenden Mitgliedstaat zugelassen sein.
- c) mindestens zwei Sicherheitskräfte müssen das Geldtransportfahrzeug begleiten; diese müssen unbewaffnet sein; wenn das Fahrzeug unauffällig ist, dürfen sie keine Uniformen tragen.
- d) ein Mitgliedstaat kann entscheiden, dass der vorliegende [Artikel] nicht für grenzüberschreitende Straßentransporte von Euro-Bargeld auf seinem Gebiet gilt, vorausgesetzt, dass keine vergleichbaren Transportmodalitäten für den nationalen Geldtransport bestehen. Der betreffende Mitgliedstaat muss seine Entscheidung, diesen [Artikel] nicht anzuwenden, der Kommission mitteilen. Diese wird dafür sorgen, dass eine entsprechende Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* erfolgt. Die Entscheidung wird einen Monat nach Veröffentlichung wirksam.

## **B. Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS**

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

a) In Bezug auf das Tragen von Schusswaffen und das maximal zulässige Kaliber muss das Sicherheitspersonal des Geldtransports die bestehenden Vorschriften des Mitgliedstaats/der Mitgliedstaaten, der/die durchfahren wird/werden, und des Mitgliedstaats/der Mitgliedstaaten, in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird, erfüllen. Bei der Einfahrt in das Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem eine Bewaffnung des Sicherheitspersonals nicht zulässig ist, müssen alle Schusswaffen im Besitz des Sicherheitspersonals in einer Sicherheitskassette an Bord verwahrt werden, die der europäischen Norm [EN 1143-1] entspricht. Während der Fahrt durch das Gebiet des Mitgliedstaats müssen die Schusswaffen für das Sicherheitspersonal des Geldtransports unzugänglich aufbewahrt werden. Bei der Einfahrt in das Gebiet eines Mitgliedstaats, der eine Bewaffnung des Sicherheitspersonals des Geldtransports erlaubt, können sie aus der Sicherheitskassette entnommen werden. Das Öffnen der Sicherheitskassette muss per Fernsteuerung durch das für das Fahrzeug zuständige Kontrollzentrum erfolgen, das erst nach der Feststellung des exakten geografischen Standortes des Fahrzeugs die Sicherheitskassette öffnen darf.

b) Das bewaffnetes Sicherheitspersonal des Geldtransports muss:

**[Option 1:** im Besitz eines „europäischen Schusswaffenscheins für Sicherheitspersonal von Geldtransporten“ sein. Der Waffenschein wird in einer Form ausgestellt, die dem Modell im Anhang [...] entspricht. Auf Anfrage wird dieser Waffenschein für diejenigen Mitarbeitern des Geldtransports ausgestellt, die einen Waffenschein entsprechend den geltenden nationalen



Vorschriften besitzen und bei einem Unternehmen angestellt sind, das eine Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte besitzt. Der Waffenschein muss von dem Mitgliedstaat erteilt werden, der die Lizenz für den grenzüberschreitenden Geldtransport erteilt hat.

Bei einer Kontrolle des grenzüberschreitenden Straßentransports von Euro-Bargeld muss das Sicherheitspersonal des Geldtransports der Polizei den europäischen Waffenschein vorweisen können. Das bewaffnete Sicherheitspersonal des Geldtransports muss eine Schulung von mindestens [30] Stunden im Gebrauch von Schusswaffen erhalten haben und anschließend mindestens [einmal pro Jahr] eine Auffrischungsschulung absolvieren.]

**[Option 2:** einen Waffenschein bei den nationalen Behörden der Mitgliedstaats/der Mitgliedstaaten, der/die durchfahren wird/werden, und des Mitgliedstaats, in dem die Leistung erbracht wird, beantragen, vorausgesetzt, diese Mitgliedstaaten erlauben eine Bewaffnung des Sicherheitspersonals der Geldtransporte.]

c) Mindestens drei Sicherheitskräfte müssen ein Fahrzeug begleiten. Sie müssen kugelsichere Westen tragen, die mindestens Geschossen vom Typ einer .44 Magnum standhalten und der Norm [NIJIIIA] oder gleichwertigen Bestimmungen entsprechen.

d) Der Teil des Fahrzeugs, in dem sich das Sicherheitspersonal aufhält, muss mindestens mit einer Panzerung versehen sein, die einem Angriff mit Feuerwaffen vom Typ einer Kalaschnikow (AK-47) standhält und der Norm [EN 1522, Klasse FB4+] oder gleichwertigen Bestimmungen entspricht.

### **C Transport von Banknoten in einem voll gepanzerten Fahrzeug, das mit IBNS ausgestattet ist**

Unternehmen mit einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte können tagsüber mit einem voll gepanzerten Fahrzeug ohne IBNS Euro-Banknoten per Straße grenzüberschreitend transportieren, wenn sie die Bedingungen aus Abschnitt 2 Punkt B und A Unterpunkt b erfüllen. Auf dem Fahrzeug muss weiterhin sehr deutlich in der Sprache des oder der Mitgliedstaaten, die durchfahren werden, und des Staates/der Staaten, in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird, zu lesen sein, dass das Fahrzeug mit IBNS ausgerüstet ist.

Mindestens zwei Sicherheitskräfte müssen ein Fahrzeug begleiten.

### **D. Transport von Münzen**

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

a) die Fahrzeugkabine muss gepanzert sein und auf dem Fahrzeug sollte sehr deutlich in der oder den Amtssprache(n) des oder der Mitgliedstaaten, die durchfahren werden, und des Staates/der Staaten, in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird, zu lesen sein, dass nur Münzen transportiert werden.

b) Mindestens zwei Sicherheitskräfte müssen ein Fahrzeug begleiten [diese müssen unbewaffnet sein].

Der gleichzeitige Transport von Münzen und Banknoten unterliegt je nach Art des eingesetzten Fahrzeugs Artikel 8, 9 oder 10.

## **ABSCHNITT 3. VERSCHIEDENES**

### **A. Definitionen**

- a) „Grenzüberschreitender Straßentransport von Euro-Bargeld“ ist der gewerbliche Transport per Fahrzeug von Banknoten und/oder Münzen aus einem teilnehmenden Mitgliedstaat, der eine Lizenz für grenzübergreifende Geldtransporte – wie in dieser [Verordnung] definiert – erteilt hat für die Belieferung mit Euro-Banknoten und/oder -Münzen – oder deren Abholung – von einem oder mehreren Kunden in einem oder mehreren teilnehmenden Mitgliedstaaten bzw. im Herkunftsland.
- b) „Intelligentes Banknoten-Neutralisationssystem (IBNS)“ ist ein Banknotenbehälter für den „End-to-End“-Einsatz (der einen durchgängigen Schutz der Banknoten von einem gesicherten Bereich zu einem anderen gesicherten Bereich mit einem System zur Neutralisierung der Geldscheine bietet). Der Behälter ist mit einem Mechanismus ausgestattet, der bei einem unbefugten Öffnungsversuch Banknoten dauerhaft unbrauchbar macht.
- c) „Herkunftsstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dessen Gebiet das Geldtransportunternehmen ansässig ist und der Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt des Geldtransportfahrzeugs ist. Das Geldtransportunternehmen wird als niedergelassen betrachtet, wenn es tatsächlich eine von Artikel 43 des EG-Vertrags erfasste wirtschaftliche Tätigkeit auf unbestimmte Zeit und mittels einer festen Infrastruktur ausübt, von der aus die Geschäftstätigkeit der Dienstleistungserbringung tatsächlich ausgeübt wird.
- d) „Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte“ ist eine Lizenz, die über die im Anhang [...] dieser [Verordnung] genannten materiellen Eigenschaften verfügt und die den Inhaber zur Durchführung grenzüberschreitender Straßentransporte von Euro-Bargeld zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit den in dieser [Verordnung] festgelegten Bedingungen berechtigt.
- e) „Unauffälliges Fahrzeug“ ist ein Fahrzeug von normalem Aussehen, das keine eindeutigen Kennzeichen aufweist, die seine Zugehörigkeit zu einem Geldtransportunternehmen oder die Verwendung für Geldtransporte erkennen lassen.
- f) „Sicherheitspersonal für den Geldtransport“ sind Angestellte mit dem Auftrag, das Geldtransportfahrzeug zu fahren oder das Transportgut zu schützen.
- g) „Durchfahrener Mitgliedstaat“ ist ein oder mehrere Mitgliedstaaten, der/die nicht mit dem Herkunftsstaat des Unternehmens identisch ist/sind und den/die das Geldtransportfahrzeug durchfährt, um den/die Mitgliedstaat(en) zu erreichen, in dem/denen die Dienstleistung erbracht wird.
- h) Die Sprachniveaus „A2“ und „B1“ sind die vom Europarat im Gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen festgelegten Niveaus.
- (i) „Transport tagsüber“ ist ein Transport zwischen [6:00] und [22:00] Uhr.
- j) „Direkter Transport“ ist der Transport von einem gesicherten Bereich zu einem anderen gesicherten Bereich ohne Zwischenstopps.

k) „Amtssprache(n)“ ist/sind die Amtssprache(n) der Gemeinschaft, die von den lokalen Behörden und der Bevölkerung in den Gebieten verwendet wird/werden, in denen der Geldtransport durchgeführt wird.

## **B. Sanktionen**

Wenn die zuständigen nationalen Behörden einen Verstoß gegen eine der Lizenzbedingungen für den grenzüberschreitenden Bargeldverkehr feststellen, muss die ausstellende Behörde entscheiden, ob – in Abhängigkeit von Art und Schwere des Verstoßes – das betreffende Unternehmen verwarnet oder die Lizenz für einen bestimmten Zeitraum, der von [zwei Wochen bis zu zwei Monaten] reichen kann, ausgesetzt oder vollständig entzogen wird. Die ausstellende Behörde kann dem Unternehmen die Bewerbung um eine neue Lizenz für einen Zeitraum von bis zu [5 Jahren] untersagen.

Der Mitgliedstaat, der durchfahren oder in dem die Dienstleistung erbracht wird, hat alle Verstöße gegen diese [Verordnung] den zuständigen nationalen Behörden des Herkunftsstaates mitzuteilen. Wenn die Bestimmungen dieser [Verordnung] in Bezug auf die Mindestpersonalausstattung pro Fahrzeug oder auf Schusswaffen nicht eingehalten wurden, kann der Mitgliedstaat, der durchfahren oder in dem die Dienstleistung erbracht wird, bis zur Entscheidung der Bewilligungsbehörde des Herkunftsstaates das Recht des Unternehmens auf Durchführung von Straßentransporten von Euro-Bargeld auf seinem Gebiet für eine maximale Dauer von einem [Monat] aussetzen.

## **C. Überprüfung**

Die Kommission legt dem Rat spätestens [zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten] und dann alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser [Verordnung] vor.

## **D. Notfallmaßnahmen**

a) In Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen 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 betreffen, dürfen maximal vier Wochen gelten und sind der Kommission unverzüglich mitzuteilen. Die Kommission sorgt für eine umgehende Veröffentlichung dieser Maßnahmen.

b) Die Verlängerung der – unter Buchstabe a vorgesehenen – befristeten Maßnahmen über einen Zeitraum von vier Wochen hinaus unterliegt der vorherigen Zustimmung der Kommission.

## **E. Sonstige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften**

Die vorliegende [Verordnung] gilt unbeschadet der Anwendung bestehenden Gemeinschaftsrechts insbesondere in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Verkehr.

## **F. Intelligentes Banknoten-Neutralisierungssystem (IBNS)**

Solange es keine spezifische europäische Norm gibt, muss das IBNS in einem der teilnehmenden Mitgliedstaaten zugelassen sein. Weiterhin müssen mindestens folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Das IBNS muss über eine Vorrichtung verfügen, mit der durchgängig überwacht wird, dass die Programmanweisungen eingehalten und ungewöhnliche Ereignisse festgestellt werden. Dem Sicherheitspersonal des Geldtransports darf es nicht möglich sein, das IBNS außerhalb der festgelegten Zeiten und/oder an anderen als den festgelegten Standorten zu öffnen.
- Das IBNS muss bei einem unbefugten Öffnungsversuch alle Banknoten beidseitig auf mindestens 20 % der Oberfläche mit unauslöschlicher, dunkler Tinte oder auf andere Weise dauerhaft unbrauchbar machen können. Bei der Verwendung von Tinte darf diese nicht im Verlauf der Zeit oder durch Hitze- oder Lichteinwirkung verblassen.

## **G. 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 A2: Kann Sätze und häufig gebrauchte Ausdrücke verstehen, die mit Bereichen von ganz unmittelbarer Bedeutung zusammenhängen (z. B. Informationen zur Person und zur Familie, Einkaufen, Arbeit, nähere Umgebung). Kann sich in einfachen, routinemäßigen Situationen verständigen, in denen es um einen einfachen und direkten Austausch von Informationen über vertraute und geläufige Dinge geht. Kann mit einfachen Mitteln die eigene Herkunft und Ausbildung, die direkte Umgebung und Dinge im Zusammenhang mit unmittelbaren Bedürfnissen beschreiben.