



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.6.2022
COM(2022) 295 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 nach Artikel 26 dieser Verordnung

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 Euroraums¹ 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/EG² vorgenommen werden können; der Bericht muss dem technischen Fortschritt auf dem Gebiet der IBNS³ Rechnung tragen, 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 ist⁴.

Eine erste Überprüfung wurde im Jahr 2016 durchgeführt⁵. Für diese Überprüfung hat die Kommission die Interessenträger des Sektors, einschließlich Sozialpartner und Mitgliedstaaten, auf der Basis von Fragebögen konsultiert⁶. Der Bericht stützt sich auf die Antworten auf diese Fragebögen.

¹ ABl. L 316 vom 29.11.2011, S. 1.

² 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).

³ IBNS steht für „Intelligentes Banknoten-Neutralisationssystem“.

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

⁵ COM(2017) 5 final vom 11.1.2017.

⁶ 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), Europäische Zentralbank (EZB), Europäischer Dachverband für den Groß- und Einzelhandel (EuroCommerce), Europäischer Verband für intelligenten Bargeldschutz (EURICPA) und Europäischer Gewerkschaftsbund (EGB)). Beiträge gingen von den oben genannten Interessenträgern (mit Ausnahme von EuroCommerce und EGB), von UNI Europa und von Cennox-EURICPA ein. Zu den versandten Fragebögen siehe Anhang I.

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 Anwendungsbereich⁷. Daher gilt die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 de facto nur für grenzüberschreitende Transporte zwischen teilnehmenden Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Landgrenzen⁸. Bei einem grenzüberschreitenden Transport kann sich die grenzüberschreitende Dimension aus

⁷ 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 Münzprägeanstalt) zu transportieren, der sich auf die Euro-Umstellung vorbereitet. Beide Transportarten sind von der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 ausgenommen.

⁸ Alle Mitgliedstaaten des Euroraums, ausgenommen Finnland, Griechenland, Irland, Malta und Zypern.

einem oder mehreren der folgenden drei Elemente ergeben: dem 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 Mitgliedstaaten⁹.

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. 55/2013¹⁰ 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

In Anbetracht der potenziellen Gefahren für die Sicherheit des Sicherheitspersonals von CIT-Unternehmen und der Öffentlichkeit, die mit dem Transport von Bargeld verbunden sind, ist für den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Bargeld der Besitz einer speziellen Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte erforderlich¹¹. 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 Voraussetzungen¹².

Die Geldtransportlizenzen werden im Binnenmarktinformationssystem (IMI) registriert, damit öffentliche Behörden bequem darauf zugreifen können¹³.

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 Mindestlohn¹⁴.

⁹ 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.

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 55/2012 des Rates über die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 (ABl. L 21 vom 21.1.2013, S. 1).

¹¹ 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.

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

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

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

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 Abholungen bzw. Zustellungen im Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und zugleich der Wert des Euro-Bargelds mindestens 80 % des Gesamtwerts des im selben Fahrzeug transportierten Bargeldes beträgt¹⁵. 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 Münzprägeanstalten¹⁶.

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 Intelligenten Banknoten-Neutralisationssystemen (IBNS) oder die Anwesenheit von CIT-Sicherheitspersonal¹⁷. Die teilnehmenden Mitgliedstaaten entscheiden über die in ihrem Hoheitsgebiet anzuwendende Transportart¹⁸.

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 dürfte¹⁹. 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 werden²⁰.

2.2.5. *Auf den Transport anzuwendende Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats: Vorschriften zu nationalen Polizeikräften, zur öffentlichen Sicherheit und zum Führen 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)²¹,

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

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

¹⁷ Artikel 14–20 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

¹⁸ 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-Unternehmen zu überlassen (S. 7).

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

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

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

Sicherheitsvorschriften für die Abholung von Standorten oder die Zustellung an Standorte²² und Schusswaffenvorschriften²³.

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 fallen²⁴, mitgeteilt worden sind. Die Kommission veröffentlicht auf der Europa-Website²⁵ alle Informationen zu IBNS, die in teilnehmenden Mitgliedstaaten zugelassen sind²⁶, 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-Schulungsanforderungen²⁷, Angaben zur nationalen Bewilligungsbehörde sowie die Verwaltungsstelle des Aufnahmemitgliedstaats, die über den Beginn des grenzüberschreitenden Transports zu informieren ist²⁸. Abschließend veröffentlicht die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union*²⁹ 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 kontrollieren³⁰. Im Falle der Nichteinhaltung der Bedingungen des Artikels 22 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 können Sanktionen verhängt werden. Schließlich können die zuständigen Behörden vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen beschließen, wenn ein dringendes Problem auftritt, das die Sicherheit der Geldtransporte erheblich beeinträchtigt³¹.

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

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

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

²⁵ [Euro cash in transit | Europäische Kommission \(europa.eu\)](http://europa.eu)

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

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

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

²⁹ [ABl. C 139 vom 4.5.2017, S. 14](#), im Einklang mit Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

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

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

3. UMSETZUNG DER VERORDNUNG (EU) NR. 1214/2011 UND DER EMPFEHLUNGEN DES BERICHTS AUS DEM JAHR 2016

3.1. Beantragung und Erteilung der Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte

3.1.1. Beantragung und Erteilung der Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte

Im Einklang mit den Ergebnissen des Berichts aus dem Jahr 2016 scheint das Verwaltungsverfahren für die Erteilung von Lizenzen reibungslos zu funktionieren. Insgesamt vermeldeten CIT-Unternehmen keine spezifischen Probleme³² 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. Jeder Lizenzantrag eines antwortenden CIT-Unternehmens führte zu einer Lizenzerteilung³³, und es wurden keine nennenswerten Vorfälle im IMI registriert.

Die überwiegende Mehrheit der teilnehmenden Behörden der Mitgliedstaaten und die Mehrheit der Lizenzinhaber halten die fünfjährige Geltungsdauer der Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte für angemessen und sehen keinen Bedarf für eine Verlängerung der Geltungsdauer. Ein Mitgliedstaat und vier der elf CIT-Unternehmen, die auf die Umfrage geantwortet haben, sind der Ansicht, dass eine zehnjährige Geltungsdauer der Lizenz für Geldtransporte angemessener wäre³⁴.

In der Regel sehen die Interessenträger keinen Mehrwert in der Erteilung von Lizenzen für Geldtransporte auf Gruppenbasis. Wie von den Mitgliedstaaten in der Konsultation dargelegt, würde eine solche Möglichkeit bedeuten, dass Unternehmen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten tätig sind, Lizenzen erhalten, ohne zu wissen, ob die Vorschriften in diesen Mitgliedstaaten eingehalten werden. Ein weiterer schwieriger Aspekt im Zusammenhang mit Lizenzen auf Gruppenbasis, der in der Konsultation erwähnt wurde, betrifft die Sanktionen bei Verstößen: wenn einem Unternehmen der Gruppe die Lizenz entzogen würde, wie würde sich dies auf die Lizenzen der anderen Unternehmen der Gruppe auswirken? Wie ein antwortender Mitgliedstaat jedoch vorschlägt, könnte ein vereinfachtes Verfahren für Unternehmen derselben Gruppe unter bestimmten Bedingungen geeigneter sein. Vier der elf antwortenden CIT-Unternehmen sind der Meinung, dass Lizenzen auf Gruppenbasis für sie eine Erleichterung darstellen würden, obwohl sie einräumen, dass unterschiedliche nationale Rechtsvorschriften die Umsetzung erschweren würden. Insgesamt geht die Kommission 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.

3.1.2. Geldtransportlizenzen in Zahlen und Daten

Acht Mitgliedstaaten (von den 14 teilnehmenden Mitgliedstaaten) haben bisher Lizenzen für Geldtransporte erteilt. Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten der

³² Nur ein CIT-Unternehmen beanstandete das zeit- und kostenaufwendige Verfahren zur Bereitstellung der erforderlichen Dokumente.

³³ Umfragedaten, für die Fragen der Umfrage siehe Anhang I.

³⁴ Argumente, die für eine zehnjährige Lizenz sprechen: verwaltungstechnische Anforderungen und damit verbundene Kosten; Ähnlichkeit mit SBS-Betriebserlaubnis.

Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 wurden elf Lizenzen erteilt. Insgesamt wurden bis heute³⁵ 22 Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte erteilt, die derzeit aktiv sind: Frankreich (3), Deutschland (6), Italien (3), Niederlande (1), Österreich (2), Spanien (1), Slowakei (4) und Slowenien (2)³⁶. Deutschland erteilte prozentual die meisten Lizenzen (27 %), gefolgt von der Slowakei (18 %); fast die Hälfte aller Lizenzen entfiel auf diese beiden Länder³⁷. 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 ist³⁸.

Den Antworten auf die Umfrage zufolge nutzen vier der elf teilnehmenden CIT-Unternehmen ihre Lizenzen täglich oder mehrmals pro Monat. Zwei CIT-Unternehmen gaben keine Antwort auf diese Frage, und fünf erklärten, dass sie ihre Lizenz nicht nutzen. Mehrere Inhaber von CIT-Lizenzen geben an, dass sie ihre Lizenzen noch nicht genutzt haben, weil sich die Geschäftschancen, die sie sich von ihnen erwartet hatten, nicht eingetreten sind (es gab keine Nachfrage nach grenzüberschreitenden Geldtransportdienstleistungen).

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

Drei der 13 antwortenden Mitgliedstaaten bestätigen, dass sie nach der Erteilung einer Lizenz für grenzüberschreitende Geldtransporte an ein CIT-Unternehmen über den Beginn seiner grenzüberschreitenden Tätigkeit informiert wurden. Gleichzeitig gaben vier antwortende Mitgliedstaaten an, dass sie durch Informationen aus einem anderen Mitgliedstaat des Euroraums über ein CIT-Unternehmen aus diesem Mitgliedstaat informiert wurden, das die Durchführung einer grenzüberschreitenden CIT-Tätigkeit in ihrem Land vorbereitet. Aus den Beiträgen der Mitgliedstaaten zur Konsultation im Jahr 2021 lässt sich schließen, dass die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben, sich einen klaren Überblick über die in ihrem Hoheitsgebiet tatsächlich durchgeführten grenzüberschreitenden Geldtransporte zu verschaffen.

Die Kommission hat alle relevanten Informationen über grenzüberschreitende Geldtransporte nach den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 veröffentlicht³⁹.

In ihrem Bericht 2016 empfahl die Kommission den teilnehmenden Mitgliedstaaten, angemessene Verfahren einzuführen, 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 Optionen für mögliche legislative Änderungen weitere Gespräche zu führen. Die Konsultation im Jahr 2021 zeigte jedoch, dass die Mitgliedstaaten dieser Empfehlung nicht gefolgt sind.

³⁵ Stand 21.2.2022.

³⁶ Siehe Anhang II.

³⁷ Siehe Anhang II.

³⁸ Für einen Überblick über die zwei „Regionen mit hohem Potenzial“ für grenzüberschreitende Euro-Bargeldtransporte, siehe Anhang II.

³⁹ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_de

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

Fast die Hälfte der CIT-Unternehmen, die auf den Fragebogen geantwortet haben, geben an, dass sie IBNS bei grenzüberschreitenden Geldtransporten einsetzen, wenn dies im Aufnahme-, Durchfuhr- oder Herkunftsmitgliedstaat obligatorisch ist⁴⁰. Belgien ist der einzige teilnehmende Mitgliedstaat, in dem für den Transport von Banknoten mit IBNS ausgerüstete Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Mehrere antwortende Interessenträger sind der Ansicht, dass die Zulassung oder Zertifizierung von IBNS-Systemen weiter gestrafft werden sollte, z. B. durch eine einheitliche IBNS-Zertifizierung, die für den gesamten Euroraum gilt.

Zwar werden von den CIT-Unternehmen auch andere Technologien eingesetzt⁴¹, doch ist die Einfärbung die am häufigsten verwendete IBNS-Technologie⁴² und wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren die bevorzugte Technologie auf dem Markt bleiben⁴³.

3.3. Eine Entlohnung des Geldtransportpersonal, deren Höhe mindestens dem Mindestlohn des Aufnahmemitgliedstaats entspricht

Die Inhaber von Geldtransportlizenzen meldeten bei der Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 hinsichtlich der Entlohnung keine Probleme. Gemäß Artikel 24 der Verordnung gelten für das Sicherheitspersonal von grenzüberschreitenden Geldtransporten die einschlägigen Mindestlohnsätze des Aufnahmemitgliedstaats, einschließlich der Überstundensätze. Da die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG⁴⁴, auf die sich Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 bezieht, zwischen dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung und der entsprechenden Überprüfung geändert wurden, stellt die Kommission fest, dass die Rechte des CIT-Personals, die unter diesen Artikel fallen, gestärkt wurden. Die Bezugnahme auf die Richtlinie 96/71/EG ist dynamisch, was bedeutet, dass die Änderungen, die durch die Richtlinie (EU) 2018/957 vorgenommen wurden, auf den Wortlaut von Artikel 24 anwendbar sind und somit alle relevanten Rechte für das CIT-Personal, das in den Anwendungsbereich dieses Artikels fällt, gewährleisten.

⁴⁰ Ein antwortendes CIT-Unternehmen gibt an, es würde IBNS auch dann einsetzen, wenn es nicht vorgeschrieben wäre, da es ein Instrument sei, das potenzielle Täter sehr wirksam von ihren Versuchen, Bargeld zu stehlen, abhalten könne.

⁴¹ Zwei CIT-Unternehmen erwähnen den Einsatz eines Systems, das die gewaltsame Entnahme von Beträgen durch die automatische Freigabe des Zweikomponentenharzes Spumablok verhindert, durch Schusssensoren an den Fahrzeugfenstern sowie durch Fernsteuerung durch die Einsatzzentrale.

⁴² https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_de

⁴³ Nach EURICPA, dem Europäischen Verband für intelligenten Bargeldschutz.

⁴⁴ Die Richtlinie 96/71/EG wurde durch die Richtlinie (EU) 2018/957 geändert. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c, auf den sich Artikel 24 der CIT-Verordnung bezieht, lautet nun „Entlohnung, einschließlich der Überstundensätze;“ anstelle von „Mindestlohnsätze einschließlich der Überstundensätze;“.

Infolgedessen hat das CIT-Sicherheitspersonal, das grenzüberschreitende Transporte durchführt, nun Anspruch auf „Entlohnung“, die „alle die Entlohnung ausmachenden Bestandteile [umfasst]“, die im Aufnahmemitgliedstaat gesetzlich oder durch allgemeinverbindliche oder anderweitig anwendbare Tarifverträge vorgeschrieben sind.

3.4. Einhaltung der Vorschriften des Herkunfts-, Durchfuhr- oder Aufnahmemitgliedstaats

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. *Führen von Schusswaffen*

Während eines grenzüberschreitenden Bargeldtransports gelten für das Führen von Schusswaffen die nationalen Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats. Diese Vorschriften sind in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich: In einigen Mitgliedstaaten ist das Führen von Schusswaffen erlaubt, in anderen ist es vorgeschrieben oder verboten, oder für die jeweilige Transportart ist eine Kombination von Optionen zulässig. Zwei der vier antwortenden CIT-Unternehmen, die ihre Lizenzen nutzen, gaben an, dass diese Unterschiede bestimmte Möglichkeiten für grenzüberschreitende Geldtransporte einschränken würden. Ein CIT-Unternehmen (das sowohl in Italien als auch im Vatikan tätig ist) erklärte, es habe keine Probleme, da die Vorschriften in beiden Staaten gleich seien. Ein anderes CIT-Unternehmen gab an, dass es in der Regel keine Schwierigkeiten habe, die in den Nachbarländern geltenden Vorschriften einzuhalten.

Die antwortenden Mitgliedstaaten bestätigten, dass gemeinsame Schulungsanforderungen angesichts der bestehenden Unterschiede in den nationalen Rechtsvorschriften für das Führen von Schusswaffen keinen zusätzlichen Nutzen bringen.

3.5. Vom Aufnahmemitgliedstaat festgelegte Transportarten

Da die einzelnen teilnehmenden Mitgliedstaaten festlegen können, welche Transportart für Euro-Banknoten im eigenen Hoheitsgebiet bei grenzüberschreitenden Geldtransporten zur Anwendung kommt bzw. kommen, sind die Bedingungen über die Grenzen hinweg äußerst heterogen⁴⁵. Dies führt mitunter dazu, dass sich die jeweils anzuwendenden Transportarten des Herkunfts- und des Aufnahmemitgliedstaats voneinander unterscheiden, sodass grenzüberschreitende

⁴⁵ Für einen Überblick über die in den einzelnen teilnehmenden Mitgliedstaaten geltenden Transportarten siehe https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_13-5.pdf.

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

Drei der antwortenden Mitgliedstaaten sind der Ansicht, dass der in der letzten Überprüfung gemachte Vorschlag, möglicherweise die Einführung des Grundsatzes des Herkunftsmitgliedstaats für Transportarten in Betracht zu ziehen, von Vorteil sein und zu einer Steigerung des Potenzials des grenzüberschreitenden Geldtransports führen könnte: die Nachfrage nach Lizenzen für grenzüberschreitende Geldtransporte und die Anzahl dieser Transporte würden in der Praxis steigen.

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 daher angemessen.

3.7. Informationskampagne, die zur Wirksamkeit der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 beiträgt und möglicherweise die Zahl der CIT-Lizenzen erhöht

Im Bericht aus dem Jahr 2016 wurde empfohlen, eine Informationskampagne durchzuführen, 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. Bisher ist keiner der antwortenden Mitgliedstaaten dieser Empfehlung gefolgt.

3.8. Umweltauswirkungen der Geldtransporte

In ihren Antworten auf die Konsultation für das Jahr 2021 erklärten die CIT-Unternehmen, dass sie in jüngster Zeit keine spezifischen Maßnahmen ergriffen hätten, um ihre Geldtransporte umweltfreundlicher zu gestalten, da derartige Maßnahmen wahrscheinlich nicht zu einer Zunahme der grenzüberschreitenden Transporte führen würden. Mehrere Unternehmen fügten hinzu, dass sie die neuesten Fahrzeugmodelle in ihren Betrieben einsetzten und dass diese Modelle umweltfreundlicher seien.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

4.1. Spezifische zu überprüfende Punkte nach Artikel 26

In Bezug auf die spezifischen zu überprüfenden Punkte nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 enthält der Bericht folgende Schlussfolgerungen:

1) In Anbetracht der unterschiedlichen nationalen Vorschriften für das Führen von Schusswaffen besteht derzeit kein Bedarf an gemeinsamen Schulungsanforderungen für das Führen von Schusswaffen durch CIT-Personal.

2) Die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG, auf die in Artikel 24 Bezug genommen wird, sind zwischen dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung und der entsprechenden Überprüfung dahin gehend geändert worden, dass die Rechte der entsandten Arbeitnehmer gestärkt werden⁴⁶. Artikel 24 über die Entlohnung muss nicht geändert werden, da die Bezugnahme auf die Richtlinie 96/71/EG dynamisch ist und somit alle einschlägigen Rechte, die sich aus der Änderungsrichtlinie (EU) 2018/957 ergeben, auch für das betreffende CIT-Personal gelten.

3) Ein System, das die Erteilung von Lizenzen auf Gruppenbasis ermöglicht, ist nicht erforderlich, und 4) es gibt keine größeren technologischen Veränderungen im Bereich der IBNS, die eine Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 erforderlich machen würden. Die Kommission sah sich daher bis jetzt nicht veranlasst, von ihrer Befugnis Gebrauch zu machen, delegierte Rechtsakte⁴⁷ 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. Die Tatsache, dass derzeit⁴⁸ nur 22 Lizenzen in lediglich acht der 14 Teilnehmerstaaten aktiv sind, scheint jedoch darauf hinzuweisen, dass die Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 noch nicht vollständig umgesetzt 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. Optionen für eine verbesserte Umsetzung der CIT-Verordnung sind eine vereinfachte Definition des

⁴⁶ Die Richtlinie 96/71/EG wurde durch die Richtlinie (EU) Nr. 2018/957 geändert (siehe ferner Fußnote 44).

⁴⁷ Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011.

⁴⁸ Februar 2022.

grenzüberschreitenden Transports und die Anwendung eines „Grundsatzes des Herkunftsmitgliedstaats“ auf die Transportarten.

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 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011⁴⁹) 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 Aufnahmemitgliedstaats 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 Buchstabe 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.

Aus den Antworten auf die im Rahmen des vorliegenden Berichts durchgeführten Konsultationen geht hervor, dass eine bessere Definition des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs zu einer Steigerung der Tätigkeit dieses Sektors führen könnte.

4.2.2. *Anwendung der Transportarten*

Ein weiterer Vorschlag für eine bessere Nutzung des Potenzials von grenzüberschreitenden Geldtransporten wäre, den Grundsatz des Herkunftsmitgliedstaats auf die Transportarten anzuwenden. 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 in IBNS-Modernisierung oder Diversifizierung der Fahrzeugflotte), die gegenwärtig notwendig wären, um die Bedingungen bezüglich der Transportarten des Aufnahmemitgliedstaats zu erfüllen, die von den Transportarten des Herkunftsmitgliedstaats abweichen.

Wie die Ergebnisse der Konsultation für den vorliegenden Bericht zeigen, spiegeln die nationalen Vorschriften jedoch die Risikoverläufe in den einzelnen Ländern wider, was eine Harmonisierung erschweren könnte. Außerdem könnte bei Anwendung des Grundsatzes des Herkunftsmitgliedstaats die Gefahr bestehen, dass

⁴⁹ 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 Aufnahmemitgliedstaats durchgeführt wird.

eine Reihe von Unternehmen versuchen würde, von Mitgliedstaaten mit geringer Regulierung aus in Mitgliedstaaten mit strengen Vorschriften tätig zu werden, was den Wettbewerb verzerren würde⁵⁰.

4.2.3. *Ausweitung des Anwendungsbereichs der CIT-Lizenz*

Im Rahmen der Konsultation zum vorliegenden Bericht wurden die Meinungen der Interessenträger zu der Möglichkeit eingeholt, den Anwendungsbereich der CIT-Lizenz zu erweitern, um auch andere Arten von gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Geldtransporten im Euroraum abzudecken, die nicht unter die derzeitigen CIT-Verordnungen fallen. Alle Interessenträger, die auf diese Frage geantwortet haben, sind sich einig, dass eine solche Ausweitung des Geltungsbereichs nicht erforderlich ist.

5. **EMPFEHLUNGEN FÜR DEN WEITEREN WEG**

Die Ergebnisse der vorliegenden Überprüfung sind denen des Berichts aus dem Jahr 2016 sehr ähnlich, weshalb die Empfehlungen dieses Berichts auch mit denen der Überprüfung der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 aus dem Jahr 2016 übereinstimmen:

- Die teilnehmenden Mitgliedstaaten sollten sich verstärkt darum bemühen, angemessene Verfahren einzuführen, 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.
- Die Kommission wird eine externe Studie in Auftrag geben, um die aktuelle wirtschaftliche Lage auf dem Markt für grenzüberschreitende Geldtransporte zu bewerten, die in den Mitgliedstaaten geltenden Vorschriften zu überprüfen und den Umfang der Unterschiede zwischen ihnen zu beurteilen. Die Studie sollte ferner die wirtschaftlichen Kosten und den Nutzen der folgenden Optionen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Geldtransporte durch legislative Verbesserungen der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 bewerten:

⁵⁰

Laut der ESTA-Antwort auf die Konsultation im Jahr 2021.

- *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.*
 - c) *Eine Überprüfung der Entlohnung und der Anwendung der Beschäftigungsbedingungen für das CIT-Sicherheitspersonal, das grenzüberschreitende Transporte durchführt (Artikel 24), im Lichte der Änderungen von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 96/71/EG durch die Richtlinie (EU) 2018/957.*
- *Unbeschadet der für die teilnehmenden Mitgliedstaaten geltenden nationalen Vorschriften für Schusswaffen, gilt für die in der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 vorgesehenen Transportarten der Grundsatz des Herkunftsmitgliedstaats, einschließlich geeigneter Harmonisierungsanforderungen.*
- *Sollte die Kommission im Lichte ihrer Bewertung der Schlussfolgerungen dieser externen Studie und im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung zu dem Schluss kommen, dass eine umfassende Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1214/2011 erforderlich ist, sollte diese Überarbeitung auch die erforderlichen Änderungen an Artikel 24 im Lichte der Änderungen der Richtlinie 96/71/EG durch die Richtlinie (EU) 2018/957 umfassen, um Rechtsklarheit und -sicherheit zu gewährleisten.*