



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 13 gennaio 2017
(OR. en)**

5275/17

**EF 5
MI 29
COMPET 20
ECOFIN 17
ENFOPOL 24**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	11 gennaio 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 5 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 5 final.

All.: COM(2017) 5 final



Bruxelles, 11.1.2017
COM(2017) 5 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del
Consiglio, del 16 novembre 2011, sul trasporto transfrontaliero professionale su strada
di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro¹ è entrato in vigore il 30 novembre 2012. L'articolo 26 del regolamento impone alla Commissione di presentare una relazione sulla sua applicazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° dicembre 2016 e, successivamente, ogni cinque anni. La relazione deve, in particolare, esaminare la possibilità di definire requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco da parte del personale di sicurezza delle imprese di trasporto di contante ("CIT") e di modificare l'articolo 24 alla luce della direttiva 96/71/CE², tenere in debito conto il progresso tecnologico in materia di IBNS³, considerare il valore aggiunto potenziale del rilascio per gruppo di licenze CIT dell'Unione e valutare l'eventuale conseguente necessità di revisione del regolamento (UE) n. 1214/2011⁴.

Per la redazione della presente revisione, basata su questionari, la Commissione ha consultato le parti interessate del settore, incluse le parti sociali, nonché gli Stati membri⁵. La relazione si basa sulle risposte ai questionari e sulla consultazione degli Stati membri in occasione della riunione del 27 settembre 2016 del comitato sul trasporto transfrontaliero di contante in euro⁶.

¹ GU L 316 del 29.11.2011, pag. 1.

² Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

³ IBNS sta per "sistema intelligente di neutralizzazione delle banconote".

⁴ Articolo 26 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

⁵ Sono stati inviati questionari a tutti gli Stati membri, a tutte le imprese CIT titolari di una licenza transfrontaliera ai sensi del regolamento sul CIT, nonché a tutte le parti interessate europee pertinenti (la European Cash Management Companies Association (ESTA), il Consiglio europeo per i pagamenti (EPC), la Banca centrale europea (BCE), la Federazione europea dei commercianti al dettaglio, all'ingrosso e internazionali (Eurocommerce) e l'Associazione europea dei sindacati). Per i questionari inviati cfr. l'allegato I.

⁶ Comitato istituito ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

2. CONTESTO GENERALE

2.1. Contesto

2.1.1. *Serie di norme comuni che si applicano al trasporto transfrontaliero di contante in euro*

L'introduzione dell'euro ha aumentato l'esigenza di trasporto transfrontaliero su strada di contante negli Stati membri dell'area dell'euro. All'interno dell'area dell'euro, le banche, il settore della vendita al dettaglio e altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale dovrebbero poter interagire con imprese CIT che offrono il miglior prezzo e/o servizio, e potersi avvantaggiare dei servizi relativi al contante offerti dalla succursale della banca centrale nazionale più vicina o del deposito CIT più vicino, anche se ubicati in un altro Stato membro. Inoltre, gli Stati membri la cui moneta è l'euro ("Stati membri partecipanti") hanno stipulato, o potrebbero voler stipulare, accordi per la produzione all'estero di banconote e monete metalliche in euro. I rivenditori al dettaglio e le banche situate nelle zone di confine potrebbero volersi rifornire presso il deposito a loro più vicino, che non si trova necessariamente nello stesso Stato membro. Il principio stesso della moneta unica implica la libertà di circolazione di contante fra gli Stati membri partecipanti.

Una completa armonizzazione del trasporto CIT negli Stati membri partecipanti non è stata considerata fattibile, né è stato ritenuto opportuno un sistema nell'ambito del quale l'autorizzazione in uno Stato membro fosse valida in tutti gli Stati membri ("reciproco riconoscimento"). Di conseguenza, il regolamento (UE) n. 1214/2011 stabilisce una serie di norme comuni valide in tutti gli Stati membri, fatte salve le norme nazionali per alcuni aspetti esplicitamente indicati nel regolamento. Il regolamento non comporta un'armonizzazione completa dato che le norme comuni si applicano solo al trasporto transfrontaliero.

2.1.2. *Applicazione al trasporto su strada degli Stati membri partecipanti e degli Stati membri che si preparano ad adottare l'euro*

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 si applica al trasporto su strada di contante in euro, dato che si tratta del caso più comune (se non l'unico) di accordo per il trasporto di euro nelle regioni frontaliere e l'unico per il quale è stata individuata la necessità di una serie di norme comuni in materia di CIT transfrontaliero. Il trasporto aereo e marittimo non è contemplato⁷. Di conseguenza, il regolamento (UE) n. 1214/2011 si applica, di fatto, soltanto al trasporto transfrontaliero tra Stati membri partecipanti che hanno una frontiera terrestre con un altro Stato membro partecipante⁸. Nell'ambito di un trasporto transfrontaliero, la dimensione transfrontaliera potrebbe derivare da uno o più di tre elementi: lo Stato membro di origine dell'impresa CIT; lo Stato membro ospitante (diverso dallo Stato membro d'origine) nel quale un'impresa CIT presta il servizio di trasporto; e/o lo Stato membro di transito che il veicolo

⁷ Il trasporto di banconote in euro per via aerea è realizzato per lo più per la gestione delle scorte negli Stati membri partecipanti, organizzata tra le banche centrali nazionali, oppure per il rimpatrio di banconote provenienti da paesi terzi in viaggio verso Stati membri partecipanti. Il trasporto via mare, non contemplato dal regolamento (UE) n. 1214/2011 è raro ma, a seconda della geografia, può essere utilizzato per il trasporto di monete metalliche in euro verso uno Stato membro (senza propria zecca) che si sta preparando al passaggio all'euro. Entrambe queste modalità di trasporto sono escluse dal regolamento (UE) n. 1214/2011.

⁸ Tutti gli Stati membri dell'area dell'euro ad eccezione di Finlandia, Grecia, Irlanda, Malta e Cipro.

attraversa al fine di raggiungere lo Stato membro ospitante o di fare ritorno allo Stato membro d'origine.

Le norme in materia di trasporto transfrontaliero di contante in euro stabilite dal regolamento (UE) n. 1214/2011 si applicano soltanto in relazione agli Stati membri partecipanti⁹.

Nel periodo che precede il passaggio all'euro in uno Stato membro, può essere necessario trasportare contante in euro dagli Stati membri partecipanti allo Stato membro che si sta preparando al passaggio. Di conseguenza, ai sensi del regolamento (UE) n. 55/2013¹⁰, il regolamento (UE) n. 1214/2011 si applica anche agli Stati membri che si stanno preparando ad adottare l'euro.

2.2. Elementi fondamentali del regolamento (UE) n. 1214/2011

2.2.1. Licenza per il CIT transfrontaliero

Date le potenziali minacce associate all'attività di trasporto di contante per la sicurezza del personale di sicurezza delle imprese CIT e del pubblico, il trasporto transfrontaliero di contante in euro è subordinato al possesso di una specifica licenza per il CIT transfrontaliero¹¹. Le autorità nazionali devono concedere la licenza per un periodo di cinque anni alle condizioni che le imprese CIT devono soddisfare in linea con il regolamento (UE) n. 1214/2011, come ad esempio requisiti definiti per il personale di sicurezza CIT oppure requisiti generali relativi ai veicoli CIT e altri prerequisiti¹².

Le licenze CIT sono registrate nel sistema di informazione del mercato interno (IMI) in modo da consentire alle autorità pubbliche di ottenere un facile accesso alle licenze¹³.

Il personale CIT che effettua il CIT transfrontaliero ai sensi del regolamento (UE) n. 1214/2011 ha diritto alle tariffe salariali minime che si applicano negli Stati membri ospitanti in conformità con le condizioni di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011¹⁴.

2.2.2. Trasporto transfrontaliero di contante in euro

La licenza per il CIT transfrontaliero concede, entro i limiti stabiliti dal regolamento (UE) n. 1214/2011, il diritto al trasporto transfrontaliero su strada di banconote e

⁹ In considerazione di circostanze geografiche specifiche, possono esserci casi in cui il trasporto che transita attraverso un altro Stato membro può risultare più efficiente per un'impresa CIT rispetto al trasporto diretto attraverso le frontiere comuni tra gli Stati membri partecipanti. Un simile esempio non contemplato dal regolamento (UE) n. 1214/2011 consisterebbe nel trasporto di contante in euro tra la Germania e l'Austria attraverso la Repubblica ceca oppure tra l'Austria e la Slovacchia attraverso l'Ungheria.

¹⁰ Regolamento (UE) n. 55/2012 del Consiglio sull'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 (GU L 21 del 21.1.2013, pag. 1).

¹¹ Articolo 4 del regolamento (UE) n. 1214/2011. La licenza transfrontaliera può essere posseduta in aggiunta alla licenza CIT nazionale che è richiesta nella maggior parte degli Stati membri partecipanti, la cui forma non è armonizzata da questo regolamento.

¹² Articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

¹³ Articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

¹⁴ Articolo 24 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

monete metalliche in euro, da effettuare durante il giorno e soltanto se la maggior parte del prelievo o della consegna avviene nello Stato membro ospitante e il valore del contante in euro è almeno pari all'80% del valore totale del contante trasportato a bordo del veicolo¹⁵. Va notato che alcune modalità di trasporto specifiche sono esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del regolamento, nonostante il fatto che rientrino nella definizione di trasporto transfrontaliero su strada di contante in euro, come nel caso di trasporti da punto a punto verso e da banche centrali nazionali o siti di produzione di contante¹⁶.

2.2.3. *Modalità di trasporto applicabili*

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 prevede cinque tipi di modalità di trasporto delle banconote in euro e due per le monete metalliche in euro, definendo le condizioni di ciascuna di tali modalità, come la blindatura del veicolo, l'utilizzo di sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote (IBNS) o la presenza di personale di sicurezza CIT¹⁷. Gli Stati membri partecipanti decidono quale di queste modalità di trasporto si applichino nel loro territorio¹⁸.

2.2.4. *Ruolo dei sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote (IBNS) e ritiro dalla circolazione delle banconote neutralizzate*

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 si propone di facilitare l'uso di IBNS, dato che si prevede che l'utilizzo di questi sistemi migliorerà la sicurezza del CIT per il personale di sicurezza CIT e il pubblico¹⁹. Le imprese CIT che operano ai sensi del regolamento (UE) n. 1214/2011 devono rimuovere dalla circolazione le banconote neutralizzate, al fine di garantire che tali banconote non possano più essere utilizzate per operazioni di pagamento²⁰.

2.2.5. *Norme del paese ospitante che si applicano ai trasporti: forze di polizia nazionali, norme di sicurezza pubblica e porto di armi da fuoco*

Gli aspetti CIT non coperti dalle norme comuni del regolamento (UE) n. 1214/2011 sono disciplinati dalla legislazione nazionale, nel rispetto delle norme generali del trattato (come ad esempio il principio di non discriminazione) e devono essere rispettate nel paese ospitante dall'impresa CIT che effettua il trasporto transfrontaliero. Tali norme nazionali riguardano il ruolo delle forze di polizia (quali la notifica preventiva, il servizio di scorta o l'individuazione a distanza)²¹, le norme per garantire la sicurezza dei luoghi di consegna/prelievo di contante²² e le norme in materia di armi da fuoco²³.

¹⁵ Articolo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1214/2011.

¹⁶ Articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 1214/2011.

¹⁷ Articoli 14-20 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

¹⁸ Nel libro bianco del 18 maggio 2009 sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro, COM(2009) 214 final, la Commissione ha proposto di lasciare scegliere al CIT la modalità di trasporto idonea (pagina 7).

¹⁹ Considerando 4 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²⁰ Articolo 10 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²¹ Articolo 8 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²² Articolo 9 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²³ Articolo 6 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

2.3. **Obblighi di notifica e informazione**

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 prevede una serie di obblighi di informazione per i titolari di licenze CIT, gli Stati membri partecipanti e la Commissione.

I titolari di licenze devono informare lo Stato membro partecipante dell'inizio previsto del trasporto transfrontaliero. Gli Stati membri partecipanti devono informarsi reciprocamente in merito alle attività transfrontaliere notificate dalle imprese CIT che operano ai sensi del regolamento (UE) n. 1214/2011²⁴. La Commissione pubblica sul sito web Europa²⁵ tutte le informazioni in merito agli IBNS omologati dagli Stati membri partecipanti²⁶, alle norme nazionali sul ruolo delle forze di polizia e in materia di sicurezza dei luoghi presso i quali il contante viene consegnato oppure prelevato, ai requisiti nazionali di formazione in materia di CIT²⁷, alle credenziali dell'autorità nazionale preposta al rilascio delle licenze e dell'amministrazione ospitante alla quale deve essere notificato l'inizio del trasporto transfrontaliero²⁸. Infine, la Commissione pubblica le modalità di trasporto applicabili scelte dagli Stati membri partecipanti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*²⁹.

2.4. **Controlli di conformità, sanzioni e misure di sicurezza da adottare in caso di emergenza**

Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza nell'ambito del trasporto transfrontaliero CIT, gli Stati membri partecipanti possono effettuare controlli di conformità sulle imprese CIT che operano nel loro territorio a norma del regolamento (UE) n. 1214/2011³⁰. Si possono applicare sanzioni in caso di non conformità in relazione alle condizioni di cui all'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1214/2011. Infine, possono essere decise delle misure di sicurezza temporanee da parte delle autorità competenti qualora un problema urgente dovesse avere serie ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni CIT³¹.

3. **APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1214/2011**

3.1. **Richiesta e rilascio di licenze per il CIT transfrontaliero**

3.1.1. *Richiesta e rilascio di licenze per il CIT transfrontaliero*

La procedura amministrativa per la concessione delle licenze sembra funzionare senza intoppi. Le imprese CIT non hanno segnalato questioni specifiche per quanto riguarda la fornitura di documenti ed elementi di prova necessari per la presentazione della richiesta. Inoltre, le autorità degli Stati membri non hanno incontrato particolari problemi in relazione al rilascio delle licenze per il CIT transfrontaliero. Tutte le

²⁴ Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²⁵ http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_en.htm

²⁶ Articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²⁷ Articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²⁸ Articolo 11, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

²⁹ GU C 242 del 2.7.2016, pag. 39, in linea con l'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

³⁰ Articolo 21 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

³¹ Articolo 23 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

richieste di licenza presentate dalle imprese CIT si sono concluse con il rilascio della licenza³² e non ci sono stati incidenti degni di nota in relazione alla registrazione nell'IMI.

Non si rileva alcuna necessità di estensione della validità della licenza per il CIT transfrontaliero. Le autorità degli Stati membri partecipanti e la stragrande maggioranza dei titolari di licenze ritengono che la durata di cinque anni della licenza per il CIT transfrontaliero sia appropriata. La Commissione condivide questo punto di vista.

Le parti interessate non rilevano vi sia del valore aggiunto nel rilasciare licenze CIT per gruppo. La Commissione è dell'opinione che tali licenze si tradurrebbero in una mancanza di supervisione sulle imprese CIT e di controllo nelle stesse e complicherebbero le misure di controllo in essere. Di conseguenza, la Commissione non ritiene che il rilascio per gruppo di licenze CIT sia un'opzione praticabile in un prossimo futuro.

Infine, alcune parti interessate suggeriscono che il regolamento (UE) n. 1214/2011 dovrebbe definire una procedura semplificata e accelerata per la concessione a breve termine di licenze per il CIT transfrontaliero, al fine di rispondere alle minacce (quali scioperi, disastri naturali) e garantire la fornitura di contante in euro.

3.1.2. *Licenze CIT in numeri e cifre*

Ad oggi sono otto in totale gli Stati membri partecipanti che hanno rilasciato licenze CIT. Nell'arco di un anno dall'entrata in vigore del regolamento (UE) n. 1214/2011 sono state rilasciate 11 licenze. Fino ad oggi, sono state concesse 25 licenze per il CIT transfrontaliero: Francia (3), Germania (7), Italia (2), Paesi Bassi (3), Austria (1), Spagna (2), Slovacchia (2) e Slovenia (5)³³. La Germania ha concesso la percentuale più elevata di licenze (28%), seguita dalla Slovenia (20%) e, insieme, tali licenze rappresentano quasi la metà di tutte le licenze³⁴. 16 licenze sono state concesse in una zona di confine attorno all'Austria, che include 5 confini di Stati membri partecipanti in un raggio di meno di 370 km. È interessante notare che non sono state rilasciate licenze da Belgio e Lussemburgo, nonostante entrambi gli Stati membri appartengano a un'area che vede la concentrazione di sei confini geografici, in un raggio di meno di 250 km, caratterizzata da un'elevata densità di popolazione, una grande concentrazione di imprese, e nonostante tali due paesi siano circondati da uno Stato membro partecipante di piccole dimensioni e due Stati membri partecipanti confinanti di grandi dimensioni³⁵.

Diversi titolari di licenze CIT segnalano di non aver (ancora) utilizzato le loro licenze, dato che le opportunità commerciali che si aspettavano di ottenere con la licenza non si sono concretizzate per motivi economici³⁶ oppure a causa di ostacoli

³² Dati dell'indagine. Per le domande dell'indagine cfr. l'allegato I.

³³ Cfr. allegato II.

³⁴ Cfr. allegato II.

³⁵ Per una panoramica delle due "regioni a elevato potenziale" per il trasporto transfrontaliero di contante in euro, cfr. l'allegato II.

³⁶ Tra l'altro, alcune aziende CIT segnalano la riluttanza da parte di alcune banche centrali nazionali di Stati membri partecipanti confinanti di accettare depositi di monete metalliche.

esistenti, anche se il regolamento (UE) n. 1214/2011 ha introdotto alcune norme minime comuni per l'attività transfrontaliera.

3.1.3. *Notifica e informazioni in merito all'attività e ai requisiti per il CIT transfrontaliero*

Sebbene, in linea di massima, i titolari di licenze CIT osservino i loro obblighi di notifica, alcuni Stati membri partecipanti sottolineano che le informazioni sul trasporto transfrontaliero che la polizia locale e le amministrazioni regionali possono aver raccolto non vengono loro correttamente ritrasmesse. Di conseguenza, tali Stati membri partecipanti hanno difficoltà ad acquisire una chiara visione d'insieme in merito al CIT transfrontaliero effettivamente realizzato sul loro territorio.

La Commissione ha pubblicato tutte le pertinenti informazioni sul CIT transfrontaliero, come richiesto dal regolamento (UE) n. 1214/2011³⁷.

3.2. **Utilizzo di IBNS durante il trasporto di banconote in euro e progresso tecnico della tecnologia IBNS**

I titolari di licenze CIT segnalano l'utilizzo di IBNS durante il trasporto transfrontaliero CIT soltanto quando ciò è obbligatorio nel paese ospitante, in quello di transito o in quello di origine, oppure nei casi in cui il ricorso a tali sistemi è richiesto dagli accordi con l'assicuratore dell'impresa. Il Belgio è l'unico degli Stati membri partecipanti nel quale per il trasporto di banconote si devono utilizzare IBNS.

I dispositivi di macchiatura delle banconote rappresentano la tecnologia IBNS più comunemente utilizzata³⁸ e si prevede che nei prossimi anni continueranno a essere la tecnologia preferita nel mercato³⁹.

3.3. **Retribuzione del personale CIT ad almeno le tariffe salariali minime dello Stato membro ospitante**

I titolari di licenze CIT hanno segnalato di non incontrare alcun problema nell'applicazione delle norme in materia di retribuzione di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011. Ai sensi dell'articolo 24 del regolamento, i trasporti transfrontalieri CIT sono soggetti allo stesso regime salariale delle imprese CIT (nazionali) che operano nello Stato membro ospitante, prevenendo in tal modo la concorrenza sleale, tutelando al contempo i diritti del personale di sicurezza CIT. Dato che le pertinenti disposizioni della direttiva 96/71/CE, alla quale l'articolo 24 del regolamento (UE) n. 1214/2011 fa riferimento, non sono cambiate nel periodo intercorso dall'entrata in vigore del regolamento e la presente revisione, la Commissione non ritiene sia necessario suggerire modifiche dell'articolo 24 del regolamento⁴⁰.

³⁷ http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transit/index_en.htm.

³⁸ Per la panoramica sugli IBNS omologati dagli Stati membri partecipanti cfr. http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_rules_on_national_police_force_s_and_ibns_info_en.pdf.

³⁹ Secondo l'EURICPA, l'associazione europea di protezione intelligente del contante.

⁴⁰ L'8 marzo 2016 la Commissione ha presentato una proposta di direttiva che modifica la direttiva 96/71/CE (COM(2016) 128 final).

3.4. Rispetto della legge dello Stato membro di origine, di transito e ospitante

3.4.1. Norme sul ruolo delle forze di polizia e norme per garantire la sicurezza dei luoghi di consegna/prelievo di contante

La Commissione non è stata informata di eventuali incidenti degni di nota o problemi relativi all'obbligo di attenersi alle norme stabilite dallo Stato membro ospitante sul ruolo delle forze di polizia (come la notifica preventiva, il servizio di scorta o l'individuazione a distanza) o alle norme per garantire la sicurezza dei luoghi di consegna/prelievo di contante. Di conseguenza, la Commissione non vede la necessità di suggerire modifiche al riguardo.

3.4.2. Porto di armi da fuoco

Durante il trasporto transfrontaliero CIT si applicano le norme nazionali dello Stato membro ospitante in materia di porto di armi da fuoco. Tali norme variano significativamente, visto che alcuni Stati membri consentono il porto di armi da fuoco, mentre altri lo impongono oppure lo vietano, oppure permettono una serie di combinazioni di opzioni a seconda di ogni distinta modalità di trasporto. Tale diversità limita alcune opportunità offerte dal CIT transfrontaliero. Le imprese CIT segnalano che è difficile e costoso implementare nella pratica la fornitura/lo stoccaggio di armi da fuoco in casseforti a controllo remoto, come previsto all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1214/2011 al fine di rispettare i diversi regimi in materia di armi da fuoco in vigore negli Stati membri partecipanti⁴¹.

Nel contesto del regolamento (UE) n. 1214/2011, la Commissione non ritiene sia opportuno procedere a un'armonizzazione delle norme in materia di armi da fuoco tra gli Stati membri partecipanti. Di conseguenza, tenuto conto delle differenze esistenti tra le legislazioni nazionali per quanto riguarda il porto di armi da fuoco, non vi è alcun valore aggiunto nel disporre di requisiti di formazione comuni.

3.5. Modalità di trasporto fissate dallo Stato membro ospitante

Dato che gli Stati membri partecipanti possono scegliere quali modalità di trasporto per le banconote in euro si applichino al loro territorio per il CIT transfrontaliero, sono emerse condizioni piuttosto eterogenee a livello transfrontaliero⁴². Ciò si traduce in alcune situazioni nelle quali vi è una scarsa corrispondenza tra le rispettive modalità di trasporto applicabili nello Stato membro d'origine e nello Stato membro ospitante, subordinando i trasporti transfrontalieri CIT a importanti investimenti dal lato del fornitore oppure rendendoli non redditizi dato il carattere occasionale del trasporto transfrontaliero. Come esempio, le apparecchiature IBNS sono obbligatorie per i trasporti CIT in Belgio mentre in Germania non lo sono. Le imprese CIT che operano in Austria trasportano banconote in euro in veicoli CIT non blindati banalizzati dotati di IBNS, ma quando effettuano il trasporto verso la Germania devono disporre di un veicolo CIT interamente blindato con tre membri del personale di sicurezza CIT.

⁴¹ Questo è particolarmente vero per il trasporto da e verso Stati membri partecipanti nei quali il porto di armi da fuoco è vietato per qualsiasi modalità di trasporto.

⁴² Per una panoramica delle modalità di trasporto applicate da ciascun Stato membro partecipante cfr. http://ec.europa.eu/economy_finance/euro/cash/transport/pdf/overview_applicable_transport_arrangement_in_euro-area_ms_en.pdf.

3.6. Controlli di conformità, possibili sanzioni e misure speciali adottati dagli Stati membri partecipanti

Nessun problema è stato portato all'attenzione della Commissione in materia di test di conformità e ispezioni casuali, fermo restando che alcuni Stati membri partecipanti non dispongono di informazioni sui trasporti transfrontalieri CIT effettivamente in atto nel loro territorio. Inoltre, la Commissione non è stata informata di alcuna misura di sicurezza da adottare in caso di emergenza, né di alcuna applicazione di sanzioni. La Commissione ritiene che le norme pertinenti del regolamento (UE) n. 1214/2011 siano adeguate.

4. CONCLUSIONI

4.1. Punti di revisione specificamente indicati dall'articolo 26

Per quanto riguarda i punti di esame specifico previsti dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 1214/2011, si può concludere che: 1) attualmente non vi è alcuna necessità di requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco da parte del personale CIT, data la diversità delle norme nazionali in materia di porto d'armi da fuoco; 2) l'articolo 24 sulla retribuzione non richiede modifiche, data la proposta di revisione della direttiva 97/71/CE; 3) non è necessario un sistema che permetta il rilascio per gruppo di licenze; e 4) non si rileva alcuna modifica tecnologica nel settore degli IBNS tale da implicare una revisione del regolamento (UE) n. 1214/2011. La Commissione non ha quindi attualmente la necessità di ricorrere al suo potere di adottare atti delegati⁴³ in relazione agli IBNS, né vi sono state indicazioni della necessità di atti delegati su altre caratteristiche di sicurezza, quali la blindatura dei veicoli e i giubbotti antiproiettile.

4.2. Ottimizzazione del trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 è entrato in vigore il 29 novembre 2012. È necessario che gli Stati membri partecipanti mettano in atto delle procedure per ottenere una migliore panoramica del trasporto transfrontaliero CIT effettivamente realizzato nel loro territorio. Tuttavia, il fatto che siano state concesse soltanto 25 licenze su una superficie di 14 Stati membri partecipanti sembra indicare che il regolamento (UE) n. 1214/2011 non è applicato al massimo delle sue potenzialità, soprattutto perché in una zona di confine concentrata geograficamente, caratterizzata tanto da un'elevata densità di popolazione quanto da un'alta concentrazione di imprese (Benelux e paesi limitrofi) sembra avere luogo uno scarso trasporto transfrontaliero. Una migliore attuazione del regolamento con conseguente aumento del numero di licenze per il CIT transfrontaliero e una più ampia scelta di imprese che effettuano trasporti transfrontalieri CIT consentirebbe di tener conto di una potenziale necessità di una pianificazione di emergenza. Una migliore attuazione del regolamento sul CIT potrebbe essere realizzata attraverso una definizione semplificata del trasporto transfrontaliero e l'applicazione di un "principio dello Stato membro d'origine" per le modalità di trasporto.

⁴³ Articolo 27 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

4.2.1. *Migliore definizione del trasporto transfrontaliero su strada*

La vigente definizione di trasporto transfrontaliero (articolo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1214/2011⁴⁴) può essere all'origine del numero limitato di titolari di licenze, in quanto essa esclude potenziali trasporti transfrontalieri CIT.

Ai sensi della definizione, si deve rispettare una norma di maggioranza in base alla quale la maggior parte delle consegne/dei prelievi effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa deve avvenire nel territorio dello Stato membro ospitante per potersi qualificare come trasporto transfrontaliero CIT a norma del regolamento (UE) n. 1214/2011. Ciò impedisce alle imprese CIT più piccole, che svolgono trasporti CIT principalmente nel loro Stato membro di origine, di entrare nel mercato del CIT transfrontaliero dato che i trasporti CIT "occasionalmente" (in minoranza) nello Stato membro ospitante non conferiscono la qualifica per ottenere la licenza transfrontaliera. Questo impedisce loro di testare il mercato estero e acquisire nuovi clienti.

La stessa considerazione vale per la limitazione fissata dall'articolo 1, lettera b), ai sensi del quale, per qualificarsi per la licenza il contante non in euro trasportato nel veicolo CIT non deve essere superiore al 20% rispetto al valore totale del contante trasportato a bordo dello stesso veicolo CIT.

4.2.2. *Applicazione delle modalità di trasporto*

Un'altra proposta per utilizzare al meglio il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT potrebbe essere quella di applicare il principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto. Diverse parti interessate hanno suggerito di allontanarsi dal principio dello Stato membro ospitante in quanto crea ostacoli al mercato che a loro avviso non possono essere giustificati da motivi di sicurezza⁴⁵. Un'impresa CIT con licenza nel suo Stato membro partecipante di origine potrebbe allora utilizzare il proprio veicolo CIT per trasporti transfrontalieri CIT verso il paese ospitante nel rispetto di una delle modalità di trasporto stabilite nel regolamento (UE) n. 1214/2011. Un simile approccio risparmierebbe investimenti finanziari non necessari alle imprese CIT (come ad esempio l'aggiornamento agli IBNS oppure la diversificazione della propria flotta di veicoli CIT) che invece attualmente devono realizzare al fine di soddisfare le modalità di trasporto dello Stato membro ospitante che non corrispondono alle modalità di trasporto in vigore nello Stato membro di origine.

5. **RACCOMANDAZIONI SULLA VIA DA SEGUIRE**

Il riesame dell'applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 porta a formulare le seguenti raccomandazioni:

- gli Stati membri partecipanti dovrebbero mettere in atto adeguate procedure per ottenere una migliore panoramica sul trasporto transfrontaliero CIT che viene

⁴⁴ Inoltre, il regolamento (UE) n. 1214/2011 si applica soltanto ai trasporti CIT nell'ambito dei quali la maggior parte delle consegne/dei prelievi di contanti in euro effettuati da un veicolo CIT durante la stessa giornata avviene sul territorio dello Stato membro ospitante.

⁴⁵ Secondo il parere dell'ESTA, la European Cash Management Companies Association.

realizzato sul loro territorio. Ciò aumenterebbe la qualità dei dati necessari per una continua discussione sull'applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 e su suggerimenti in previsione di eventuali modifiche legislative;

- si dovrebbe realizzare una campagna di informazione rivolta a coloro che rappresentano la domanda di contante (banche, supermercati, rivenditori al dettaglio) e alle imprese CIT, al fine di fare maggiore ricorso a modalità di trasporto corrispondenti, in modo da contribuire all'efficienza del regolamento (UE) n. 1214/2011 e, possibilmente, da aumentare il numero di licenze CIT;
- gli Stati membri partecipanti dovrebbero cercare di applicare nel loro territorio una più ampia gamma di modalità di trasporto applicabili di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011, in modo da migliorare il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT ai sensi del regolamento nella sua forma corrente, a beneficio degli utenti di contante in euro.
- Al più tardi entro la prossima data di revisione⁴⁶, la Commissione avrà effettuato una valutazione dell'impatto in vista dei seguenti possibili miglioramenti legislativi del regolamento (UE) n. 1214/2011:

1. definizione appropriata di trasporto transfrontaliero concentrandosi sull'aspetto transfrontaliero e su norme comuni applicabili nello Stato membro ospitante e in quello di transito:

a. si dovrebbe rivedere la norma secondo la quale il trasporto transfrontaliero su strada di contante in euro è coperto dalla licenza CIT soltanto se la maggior parte delle consegne/dei prelievi di contante avviene nel territorio dello Stato membro ospitante;

b. si dovrebbe riesaminare la condizione secondo la quale il contante non in euro trasportato a bordo del veicolo CIT non deve essere superiore al 20% del valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT;

2. fatte salve le norme nazionali applicabili alle armi da fuoco degli Stati membri partecipanti, si dovrebbe applicare il principio dello Stato membro d'origine alle modalità di trasporto di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011.

⁴⁶ 1° dicembre 2021, ai sensi dell'articolo 26 del regolamento (UE) n. 1214/2011.