



Bruxelles, 22.6.2022  
COM(2022) 295 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 ai sensi  
dell'articolo 26 del medesimo regolamento**

# **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 ai sensi dell'articolo 26 del medesimo regolamento**

### **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'euro<sup>1</sup> è entrato in vigore il 30 novembre 2012. L'articolo 26 del regolamento (UE) n. 1214/2011 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 (cash-in-transit, "CIT") e di modificare l'articolo 24 del medesimo regolamento alla luce della direttiva 96/71/CE<sup>2</sup>, tenere in debito conto il progresso tecnologico in materia di IBNS<sup>3</sup>, considerare il valore aggiunto potenziale del rilascio di licenze CIT dell'Unione a livello di gruppo e valutare l'eventuale conseguente necessità di revisione del regolamento (UE) n. 1214/2011<sup>4</sup>.

Un primo riesame è stato effettuato nel 2016<sup>5</sup>. Per la redazione del presente riesame, basato su questionari, la Commissione ha consultato i portatori di interessi del settore, incluse le parti sociali, nonché gli Stati membri<sup>6</sup>. La relazione si basa sulle risposte ai questionari.

---

<sup>1</sup> GU L 316 del 29.11.2011, pag. 1.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> IBNS sta per "sistema intelligente di neutralizzazione delle banconote".

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

<sup>5</sup> COM(2017) 5 final dell'11.1.2017.

<sup>6</sup> 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 tutti i portatori di interessi europei pertinenti (la European Cash Management Companies Association (ESTA), la Banca centrale europea (BCE), la Federazione europea dei commercianti al dettaglio, all'ingrosso e internazionali (Eurocommerce), l'Associazione europea di protezione intelligente del contante (EURICPA) e la Confederazione europea dei sindacati (CES)). Sono pervenuti contributi dai suddetti portatori di interessi (ad eccezione di Eurocommerce e CES), da UNI Europa e da Cennox-EURICPA. Per i questionari inviati cfr. l'allegato I.

## **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 della zona euro. All'interno della zona euro le banche, il settore della vendita al dettaglio e altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale dovrebbero poter interagire con le 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 ubicati 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"). Pertanto 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 riguarda un'armonizzazione completa dato che le norme comuni si applicano solo al trasporto transfrontaliero.

#### *2.1.2. Applicazione al trasporto su strada da parte 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, poiché è la modalità più comune (se non l'unica) di trasporto di euro nelle regioni frontaliere e l'unica modalità di trasporto per la quale è stata individuata la necessità di adottare una serie di norme comuni in materia di CIT transfrontaliero. Non è contemplato il trasporto per via aerea o via mare<sup>7</sup>. 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 partecipante<sup>8</sup>. Nell'ambito di un trasporto transfrontaliero la dimensione transfrontaliera potrebbe essere determinata da uno o più dei seguenti tre elementi: lo Stato membro di origine dell'impresa CIT, lo Stato membro ospitante (diverso dallo Stato membro di origine) nel quale un'impresa CIT presta il servizio di trasporto e/o

---

<sup>7</sup> Il trasporto di banconote in euro per via aerea avviene 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 negli Stati membri partecipanti. Il trasporto via mare, anch'esso escluso 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 che non dispone di una propria zecca e che si sta preparando al passaggio all'euro. Entrambe queste modalità di trasporto sono escluse dal regolamento (UE) n. 1214/2011.

<sup>8</sup> Tutti gli Stati membri della zona euro ad eccezione di Finlandia, Grecia, Irlanda, Malta e Cipro.

lo Stato membro di transito che il veicolo attraversa al fine di raggiungere lo Stato membro ospitante o di fare ritorno allo Stato membro di 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 partecipanti<sup>9</sup>.

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. 55/2013<sup>10</sup>, 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 che il trasporto di contante comporta 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 transfrontaliero<sup>11</sup>. Le autorità nazionali devono concedere la licenza per un periodo di cinque anni alle condizioni che le imprese CIT devono soddisfare conformemente al regolamento (UE) n. 1214/2011, come ad esempio i requisiti definiti per il personale di sicurezza CIT oppure i requisiti generali relativi ai veicoli CIT e altri prerequisiti<sup>12</sup>.

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 stesse<sup>13</sup>.

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 alle condizioni di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011<sup>14</sup>.

### *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 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

---

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Regolamento (UE) n. 55/2013 del Consiglio sull'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 (GU L 21 del 24.1.2013, pag. 1).

<sup>11</sup> Articolo 4 del regolamento (UE) n. 1214/2011. La licenza transfrontaliera deve essere posseduta in aggiunta alla licenza CIT nazionale che è richiesta nella maggior parte degli Stati membri partecipanti e la cui forma non è oggetto di armonizzazione da parte del regolamento.

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

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

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

bordo del veicolo<sup>15</sup>. 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 trasporto da punto a punto verso e da banche centrali nazionali o siti di produzione di contante<sup>16</sup>.

### 2.2.3. *Modalità applicabili al trasporto*

Il regolamento (UE) n. 1214/2011 prevede cinque tipi di modalità di trasporto per le 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 CIT<sup>17</sup>. Gli Stati membri partecipanti decidono quali di queste modalità di trasporto si applicano nel loro territorio<sup>18</sup>.

### 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 ci si attende che l'utilizzo di questi sistemi migliori la sicurezza del CIT per il personale di sicurezza CIT e il pubblico<sup>19</sup>. Le imprese CIT che operano ai sensi del regolamento (UE) n. 1214/2011 devono ritirare dalla circolazione le banconote neutralizzate, al fine di garantire che queste non possano più essere utilizzate per operazioni di pagamento<sup>20</sup>.

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

Gli aspetti CIT non contemplati 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)<sup>21</sup>, le norme per garantire la sicurezza dei luoghi di consegna/prelievo di contante<sup>22</sup> e le norme in materia di armi da fuoco<sup>23</sup>.

## 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 della data di inizio del trasporto transfrontaliero prevista. Gli Stati membri partecipanti devono

---

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

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

<sup>17</sup> Articoli da 14 a 20 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

<sup>18</sup> 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 8).

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

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

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

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

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

informarsi reciprocamente in merito alle attività transfrontaliere notificate dalle imprese CIT che operano ai sensi del regolamento (UE) n. 1214/2011<sup>24</sup>. La Commissione pubblica sul sito web Europa<sup>25</sup> tutte le informazioni in merito agli IBNS omologati dagli Stati membri partecipanti<sup>26</sup>, 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 CIT<sup>27</sup>, alle credenziali dell'autorità nazionale preposta al rilascio delle licenze e dell'amministrazione ospitante alla quale deve essere notificata la data di inizio del trasporto transfrontaliero<sup>28</sup>. Infine la Commissione pubblica le modalità applicabili al trasporto scelte dagli Stati membri partecipanti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*<sup>29</sup>.

#### **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. 1214/2011<sup>30</sup>. Si possono applicare sanzioni in caso di non conformità in relazione alle condizioni di cui all'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1214/2011 e possono essere adottate misure di sicurezza temporanee da parte delle autorità competenti qualora un problema urgente dovesse avere serie ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni CIT<sup>31</sup>.

### **3. ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1214/2011 E DELLE RACCOMANDAZIONI DELLA RELAZIONE DEL 2016**

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

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

In linea con le conclusioni della relazione del 2016, la procedura amministrativa per la concessione delle licenze sembra funzionare senza intoppi. Nel complesso le imprese CIT non hanno segnalato problematiche specifiche<sup>32</sup> 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 richieste di licenza presentate dalle imprese CIT che hanno partecipato all'indagine si sono concluse con il rilascio della licenza<sup>33</sup> e non ci sono stati incidenti degni di nota in relazione alla registrazione nell'IMI.

---

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

<sup>25</sup> [Euro cash in transit | Commissione europea \(europa.eu\)](http://europa.eu).

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

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

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

<sup>29</sup> [GU C 139 del 4.5.2017, pag. 14](#), conformemente all'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 1214/2011.

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

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

<sup>32</sup> Tra i soggetti che hanno risposto, solo un'impresa CIT si è lamentata del dispendio di tempo e dei costi della procedura per la fornitura dei documenti necessari.

<sup>33</sup> Dati dell'indagine. Per le domande dell'indagine cfr. l'allegato I.

La stragrande maggioranza delle autorità degli Stati membri partecipanti e una maggioranza di titolari di licenze ritengono che la durata di cinque anni della licenza per il CIT transfrontaliero sia adeguata e non rilevano alcuna necessità di estensione della sua validità. Uno Stato membro e quattro delle 11 imprese CIT che hanno partecipato all'indagine ritengono che una validità di dieci anni della licenza CIT sarebbe più adeguata<sup>34</sup>.

In generale la maggior parte dei portatori di interessi che hanno risposto non ritiene vi sia alcun valore aggiunto nel rilasciare licenze CIT di gruppo. Come indicato dagli Stati membri durante la consultazione, tale possibilità implicherebbe la concessione di licenze a imprese che operano in Stati membri diversi senza sapere se le normative in tali Stati membri siano rispettate. Un altro aspetto di difficile gestione nel contesto delle licenze di gruppo menzionate nella consultazione riguarda le sanzioni in caso di violazione: se a una delle imprese del gruppo fosse revocata la licenza, in che modo ciò inciderebbe sulle licenze delle altre imprese del gruppo? Tuttavia, come suggerisce uno Stato membro che ha partecipato all'indagine, una procedura semplificata tra le imprese dello stesso gruppo potrebbe essere più appropriata in determinate circostanze. Pur riconoscendo che le diverse legislazioni nazionali renderebbero difficile l'attuazione di licenze di gruppo, quattro delle 11 imprese CIT che hanno risposto ritengono che tali licenze di gruppo renderebbero più semplici le loro procedure. Nel complesso la Commissione rileva 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 di licenze CIT di gruppo sia un'opzione praticabile in un prossimo futuro.

### 3.1.2. *Licenze CIT in numeri e cifre*

Ad oggi sono otto gli Stati membri (dei 14 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<sup>35</sup> sono state concesse e sono attualmente attive 22 licenze per il CIT transfrontaliero: Francia (3), Germania (6), Italia (3), Paesi Bassi (1), Austria (2), Spagna (1), Slovacchia (4) e Slovenia (2)<sup>36</sup>. La Germania ha concesso la quota maggiore di licenze (27 %), seguita dalla Slovacchia (18 %) e i due paesi rappresentano insieme quasi la metà di tutte le licenze<sup>37</sup>. 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 geografica di sei confini, in un raggio di meno di 250 km, caratterizzata da un'elevata densità di popolazione, una grande concentrazione di imprese, e nonostante i due paesi siano circondati da uno Stato membro partecipante di piccole dimensioni e due di grandi dimensioni<sup>38</sup>.

Secondo le risposte alle domande poste nell'ambito dell'indagine, quattro delle 11 imprese CIT che hanno risposto utilizzano le proprie licenze

---

<sup>34</sup> Argomentazioni a favore di un periodo di validità di 10 anni della licenza: le prescrizioni amministrative e le spese connesse; analogia con la licenza d'esercizio per i servizi di sicurezza privati (SBS).

<sup>35</sup> Al 21.2.2022.

<sup>36</sup> Cfr. l'allegato II.

<sup>37</sup> Cfr. l'allegato II.

<sup>38</sup> Per una panoramica delle due "regioni a elevato potenziale" per il trasporto transfrontaliero di contante in euro, cfr. l'allegato II.

quotidianamente o più volte al mese. Due imprese CIT non hanno risposto a tale domanda e cinque hanno dichiarato di non aver utilizzato la licenza. Diversi titolari di licenze CIT segnalano di non aver ancora utilizzato la licenza, dato che le opportunità commerciali che si aspettavano di ottenere con la licenza non si sono concretizzate (non hanno ricevuto richieste di servizi di trasporto transfrontaliero di contante).

### 3.1.3. *Notifica e informazioni in merito all'attività CIT transfrontaliera e ai relativi requisiti*

Tre degli Stati membri hanno risposto (su 13 partecipanti) confermano di aver ricevuto comunicazione dell'inizio dell'attività transfrontaliera dopo aver concesso una licenza per il CIT transfrontaliero a un'impresa CIT. Allo stesso tempo quattro Stati membri che hanno risposto affermano di aver ricevuto comunicazione tramite informazioni ottenute da un altro Stato membro della zona euro in merito a un'impresa CIT di tale Stato membro che si stava preparando a svolgere un'attività CIT transfrontaliera nel loro paese. Tenuto conto dei contributi degli Stati membri alla consultazione del 2021, si può concludere che gli Stati membri hanno difficoltà ad acquisire una chiara visione d'insieme in merito al CIT transfrontaliero effettivamente realizzato nel loro territorio.

La Commissione ha pubblicato tutte le informazioni pertinenti sul CIT transfrontaliero come previsto dal regolamento (UE) n. 1214/2011<sup>39</sup>.

Nella sua relazione del 2016 la Commissione ha raccomandato agli Stati membri partecipanti di mettere in atto procedure adeguate per ottenere una migliore panoramica del trasporto transfrontaliero CIT realizzato nel loro territorio. Ciò aumenterebbe la qualità dei dati necessari per proseguire le discussioni sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 e sulle opzioni per eventuali modifiche legislative. Dalla consultazione del 2021 è tuttavia emerso che gli Stati membri non hanno seguito questa raccomandazione.

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

Quasi la metà delle imprese CIT che hanno risposto al questionario segnala l'utilizzo di IBNS durante il trasporto transfrontaliero CIT quando ciò è obbligatorio<sup>40</sup> nel paese ospitante, in quello di transito o in quello di origine. Il Belgio è l'unico degli Stati membri partecipanti nel quale per il trasporto di banconote si devono utilizzare IBNS.

Diversi portatori di interessi che hanno risposto ritengono che l'omologazione o la certificazione dei sistemi IBNS dovrebbe essere ulteriormente razionalizzata, ad esempio mediante una certificazione IBNS uniforme, valida in tutta la zona euro.

---

<sup>39</sup> [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_en).

<sup>40</sup> Un'impresa CIT che ha risposto afferma che utilizzerebbe l'IBNS anche se non fosse obbligatorio, in quanto è uno strumento molto efficace per scoraggiare i tentativi di furto di contante da parte di potenziali autori di reati.



Sebbene le imprese CIT<sup>41</sup> utilizzino anche altre tecnologie, i dispositivi di macchiatura delle banconote sono la tecnologia IBNS più diffusa<sup>42</sup> e si prevede che nei prossimi anni continueranno a essere la tecnologia preferita nel mercato<sup>43</sup>.

### **3.3. Retribuzione del personale CIT almeno alle 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 il personale di sicurezza CIT transfrontaliero è soggetto alle tariffe salariali minime, incluse le tariffe per gli straordinari, in vigore nello Stato membro ospitante. Dato che le disposizioni pertinenti della direttiva 96/71/CE<sup>44</sup>, alla quale l'articolo 24 del regolamento (UE) n. 1214/2011 fa riferimento, sono state modificate nel periodo intercorso tra l'entrata in vigore del regolamento e il presente riesame, la Commissione osserva che i diritti del personale CIT che rientrano nell'ambito di applicazione di tale articolo sono stati rafforzati. Il riferimento alla direttiva 96/71/CE è dinamico, il che significa che le modifiche apportate a essa dalla direttiva (UE) 2018/957 sono applicabili al testo dell'articolo 24 e pertanto garantiscono al personale CIT tutti i diritti pertinenti che rientrano nell'ambito di applicazione di tale articolo.

Di conseguenza il personale di sicurezza CIT che effettua trasporti transfrontalieri ha ora diritto alla "retribuzione", che comprende "tutti gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori" da disposizioni legislative o da contratti collettivi applicabili universalmente o in altro modo nello Stato membro ospitante.

### **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 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

---

<sup>41</sup> Due imprese CIT segnalano l'utilizzo di un sistema che impedisce il ritiro forzato dei valori attraverso il rilascio automatico di Spumablok, una resina a due componenti, nonché mediante sensori a scatto sui finestrini del veicolo e il controllo a distanza da parte del centro operativo.

<sup>42</sup> [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/euro-area/euro-coins-and-notes/euro-cash-transit_en).

<sup>43</sup> Secondo l'EURICPA, l'associazione europea di protezione intelligente del contante.

<sup>44</sup> La direttiva 96/71/CE è stata modificata dalla direttiva (UE) 2018/957. L'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), cui fa riferimento l'articolo 24 del regolamento sul CIT, attualmente recita: "retribuzione, comprese le tariffe maggiorate per lavoro straordinario; [...]" anziché "tariffe minime salariali, comprese le tariffe maggiorate per lavoro straordinario; [...]".

significativamente, visto che alcuni Stati membri consentono il porto di armi da fuoco, mentre altri lo impongono oppure lo vietano, oppure permettono diverse combinazioni di opzioni in base a ciascuna modalità di trasporto. Due delle quattro imprese CIT che hanno risposto e che utilizzano la propria licenza hanno affermato che questa eterogeneità limita talune opportunità per il CIT transfrontaliero. Un'impresa CIT (che opera in Italia e in Vaticano) ha affermato di non avere problemi, in quanto le norme sono le stesse in entrambi gli Stati. Un'altra impresa CIT ha affermato che, in linea di principio, non ha incontrato difficoltà nel rispettare le norme vigenti nei paesi confinanti.

Gli Stati membri che hanno risposto hanno confermato che, 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 applicano al loro territorio per il CIT transfrontaliero, sono emerse condizioni piuttosto eterogenee a livello transfrontaliero<sup>45</sup>. Ciò si traduce in situazioni nelle quali vi è una scarsa corrispondenza tra le rispettive modalità applicabili al trasporto dello Stato membro di origine e dello Stato membro ospitante, il che rende i trasporti transfrontalieri CIT subordinati a importanti investimenti dal lato del fornitore oppure non redditizi, dato il carattere occasionale del trasporto transfrontaliero. A titolo di esempio le apparecchiature IBNS sono obbligatorie per i trasporti CIT in Belgio mentre non lo sono in Germania. Le imprese CIT che operano in Austria trasportano banconote in euro a bordo di 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.

Tre Stati membri che hanno risposto all'indagine ritengono che il suggerimento di prendere eventualmente in considerazione l'introduzione del principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto, formulato nell'ultimo riesame, potrebbe portare dei vantaggi e consentire di rafforzare il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT: in pratica la domanda di licenze per il CIT transfrontaliero e la quantità di trasporti transfrontalieri CIT aumenterebbero.

### **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 dell'applicazione di eventuali sanzioni. La Commissione ritiene che le norme pertinenti del regolamento (UE) n. 1214/2011 siano adeguate.

---

<sup>45</sup> Per una panoramica delle modalità di trasporto applicate da ciascuno Stato membro partecipante cfr. [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/cash\\_in\\_transit\\_-\\_article\\_13-5.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_13-5.pdf).

### **3.7. Campagna d'informazione che contribuisce all'efficienza del regolamento (UE) n. 1214/2011 e che potrebbe far aumentare il numero di licenze CIT**

Nella relazione del 2016 si raccomandava di realizzare una campagna di informazione rivolta ai soggetti che rappresentano la domanda di contante (banche, supermercati, rivenditori al dettaglio) e alle imprese CIT, affinché ricorressero maggiormente a modalità di trasporto allineate, in modo da contribuire all'efficienza del regolamento (UE) n. 1214/2011 e, possibilmente, da aumentare il numero di licenze CIT. Per il momento nessuno degli Stati membri che hanno risposto ha seguito questa raccomandazione.

### **3.8. Impatto ambientale delle operazioni CIT**

Nelle risposte alla consultazione del 2021 le imprese CIT hanno osservato di non aver adottato, recentemente, misure specifiche di "inverdimento" intese a rendere i loro trasporti CIT più rispettosi dell'ambiente, in quanto è improbabile che tali misure possano determinare un aumento delle attività transfrontaliere. Diverse imprese hanno aggiunto di utilizzare i modelli di veicoli più recenti per le proprie attività e che tali modelli sono più rispettosi dell'ambiente.

## **4. CONCLUSIONI**

### **4.1. Punti da riesaminare specificamente indicati dall'articolo 26**

Per quanto riguarda i punti di esame specifico previsti dall'articolo 26 del regolamento (UE) n. 1214/2011, le conclusioni della relazione sono le seguenti:

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) le disposizioni pertinenti della direttiva 96/71/CE cui fa riferimento l'articolo 24 sono state modificate nel periodo intercorso tra l'entrata in vigore del regolamento e il presente riesame in modo da rafforzare i diritti dei lavoratori distaccati<sup>46</sup>. L'articolo 24 sulla retribuzione non necessita di modifiche, in quanto il riferimento alla direttiva 96/71/CE è dinamico e pertanto tutti i diritti pertinenti derivanti dalla direttiva (UE) 2018/957 di modifica sono applicabili allo stesso modo al personale CIT interessato;

3) non è necessario un sistema che permetta il rilascio di licenze di gruppo; 4) non si rileva alcun cambiamento tecnologico sostanziale nel settore degli IBNS tale da implicare una revisione del regolamento (UE) n. 1214/2011. Fino ad ora la Commissione non ha quindi sentito la necessità di ricorrere al suo potere di adottare atti delegati<sup>47</sup> in relazione agli IBNS, né vi sono state indicazioni della necessità di atti delegati su altre caratteristiche relative alla sicurezza, quali la blindatura dei veicoli e i giubbotti antiproiettile.

---

<sup>46</sup> La direttiva 96/71/CE è stata modificata dalla direttiva (UE) 2018/957 (cfr. anche nota 44).

<sup>47</sup> Articolo 27 del regolamento (UE) n. 1214/2011.

## 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 soltanto 22 licenze siano attualmente attive<sup>48</sup> in appena otto dei 14 Stati membri partecipanti sembra indicare che l'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 non ha raggiunto il massimo delle sue potenzialità, soprattutto vista l'apparente scarsità di trasporti transfrontalieri 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). 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 consentirebbero anche di soddisfare l'eventuale necessità di una pianificazione di emergenza. Le opzioni per una migliore attuazione del regolamento sul CIT consistono in una definizione semplificata del trasporto transfrontaliero e nell'applicazione del "principio dello Stato membro di origine" per le modalità di trasporto.

### 4.2.1. *Migliore definizione del trasporto transfrontaliero su strada*

L'attuale definizione di trasporto transfrontaliero (articolo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1214/2011<sup>49</sup>) può essere all'origine del numero limitato di titolari di licenze, in quanto esclude potenziali trasporti transfrontalieri CIT.

La definizione contiene una regola sulla maggioranza che va rispettata, in base alla quale la maggior parte delle consegne/dei prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT durante la stessa giornata deve avvenire nel territorio dello Stato membro ospitante per potersi qualificare come trasporto transfrontaliero CIT a norma del regolamento (UE) n. 1214/2011. Ciò ostacola l'ingresso nel mercato del CIT transfrontaliero delle imprese CIT più piccole, che svolgono trasporti CIT principalmente nel loro Stato membro di origine, poiché i trasporti CIT "occasionalmente" (in minoranza) nello Stato membro ospitante non sono ammissibili per ottenere la licenza transfrontaliera. Di conseguenza tali imprese non possono 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 ottenere la licenza, il contante in una valuta diversa dall'euro trasportato a bordo del veicolo CIT non deve essere superiore al 20 % del valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT.

Dalle risposte alle consultazioni effettuate nel contesto della presente relazione è emerso che una migliore definizione del trasporto transfrontaliero su strada potrebbe determinare un aumento dell'attività del settore.

---

<sup>48</sup> Febbraio 2022.

<sup>49</sup> Oltre a ciò, il regolamento (UE) n. 1214/2011 si applica soltanto ai trasporti CIT qualora almeno la maggior parte delle consegne/dei prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa avvenga nel territorio dello Stato membro ospitante.

#### 4.2.2. *Applicazione delle modalità di trasporto*

Un'altra proposta per utilizzare meglio il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT potrebbe essere quella di applicare il principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto. Un'impresa CIT con licenza nel proprio Stato membro partecipante (Stato membro di origine) potrebbe quindi 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 alle imprese CIT investimenti finanziari non necessari (come ad esempio l'aggiornamento agli IBNS oppure la diversificazione della propria flotta di veicoli CIT), che invece dovrebbero affrontare in base alle disposizioni attuali per conformarsi alle modalità di trasporto dello Stato membro ospitante che non corrispondono alle modalità di trasporto in vigore nello Stato membro di origine.

Tuttavia, come dimostrano i risultati della consultazione per la presente relazione, le normative nazionali riflettono modelli di rischio all'interno di ciascun paese che potrebbero essere difficili da armonizzare. Inoltre, in caso di applicazione del principio dello Stato membro di origine, vi potrebbe essere il rischio che un certo numero di imprese di Stati membri scarsamente regolamentati cerchi di operare in Stati membri fortemente regolamentati, distorcendo così la concorrenza<sup>50</sup>.

#### 4.2.3. *Estensione dell'ambito di applicazione della licenza CIT*

La consultazione per la presente relazione ha raccolto i pareri dei portatori di interessi sulla possibilità di estendere l'ambito di applicazione della licenza CIT in modo da coprire anche altri tipi di CIT transfrontaliero professionale nella zona euro che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'attuale regolamento sul CIT. Tutti i portatori di interessi che hanno risposto a questa domanda concordano sul fatto che non vi è alcuna necessità di estendere l'ambito di applicazione.

### 5. **RACCOMANDAZIONI SULLA VIA DA SEGUIRE**

I risultati del presente riesame sono molto simili a quelli della relazione del 2016, pertanto anche le raccomandazioni formulate nella presente relazione sono in linea con quelle del riesame del 2016 relativo all'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011:

- gli Stati membri partecipanti dovrebbero intensificare gli sforzi per mettere in atto procedure adeguate per ottenere una migliore panoramica del trasporto transfrontaliero CIT realizzato nel loro territorio. Ciò aumenterebbe la qualità dei dati necessari per proseguire le discussioni sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 e sui suggerimenti allo studio in previsione di eventuali modifiche legislative;
- si dovrebbe realizzare una campagna di informazione rivolta ai soggetti che rappresentano la domanda di contante (banche, supermercati, rivenditori al dettaglio) e alle imprese CIT, affinché ricorrano maggiormente a modalità di trasporto allineate, in modo da contribuire all'efficienza del regolamento (UE) n. 1214/2011 e, possibilmente, da aumentare il numero di licenze CIT;

---

<sup>50</sup> Secondo la risposta dell'ESTA alla consultazione del 2021.

- gli Stati membri partecipanti dovrebbero cercare di applicare nel loro territorio una più ampia gamma di modalità applicabili al trasporto 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 di coloro che utilizzano contante in euro;
- la Commissione assegnerà l'incarico di eseguire uno studio esterno per valutare l'attuale situazione economica del mercato del CIT transfrontaliero, riesaminare le norme in vigore negli Stati membri e valutare il livello di disparità tra di esse. Lo studio dovrebbe inoltre valutare i costi e i benefici economici delle opzioni seguenti per migliorare l'attività CIT transfrontaliera mediante miglioramenti legislativi del regolamento (UE) n. 1214/2011:
  - *definizione appropriata di trasporto transfrontaliero incentrata sull'aspetto transfrontaliero e norme comuni applicabili nello Stato membro ospitante e in quello di transito:*
    - a. *una revisione della norma secondo la quale il trasporto transfrontaliero su strada di contante in euro rientra nella licenza CIT soltanto se la maggior parte delle consegne/dei prelievi di contante avviene nel territorio dello Stato membro ospitante;*
    - b. *un riesame della condizione secondo la quale il contante in una valuta diversa dall'euro trasportato a bordo del veicolo CIT non deve essere superiore al 20 % del valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT;*
    - c. *un riesame della retribuzione e dell'applicazione delle condizioni di lavoro del personale di sicurezza CIT che effettua trasporti transfrontalieri (articolo 24) alla luce delle modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2018/957 all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 96/71/CE;*
  - *fatte salve le norme nazionali applicabili alle armi da fuoco degli Stati membri partecipanti, l'applicazione del principio dello Stato membro di origine alle modalità di trasporto di cui al regolamento (UE) n. 1214/2011, compresi gli opportuni obblighi di armonizzazione;*
  - *qualora la Commissione, alla luce della sua valutazione delle conclusioni di tale studio esterno e in linea con i principi per legiferare meglio, dovesse concludere che è necessaria una revisione generale del regolamento (UE) n. 1214/2011, tale revisione dovrebbe anche comprendere le necessarie modifiche dell'articolo 24 in considerazione delle modifiche apportate alla direttiva 96/71/CE dalla direttiva (UE) 2018/957, al fine di garantire chiarezza e certezza del diritto.*