

Bruxelles, 22.6.2022  
COM(2022) 295 final

ANNEXES 1 to 2

## **ALLEGATI**

*della*

### **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**

## ALLEGATO I

### **Questionario indirizzato agli Stati membri della zona euro**

#### **sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011**

- 1) Avete incontrato difficoltà di qualsiasi sorta nel verificare i criteri che le imprese CIT devono soddisfare per poter ottenere la concessione di una licenza per il CIT transfrontaliero? Tali difficoltà hanno portato a eventuali rifiuti di richieste di licenza?
- 2) Dopo aver concesso una licenza per il CIT transfrontaliero a un'impresa CIT avete ricevuto comunicazione dell'inizio dell'attività transfrontaliera della stessa?
- 3) Avete mai 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 vostro paese?
- 4) Ritenete che cinque anni sia un periodo di validità adeguato (così com'è oggi) per le licenze per il CIT transfrontaliero? In caso contrario, quale sarebbe un periodo adeguato?
- 5) Ritenete che le licenze per il CIT transfrontaliero dell'Unione dovrebbero essere rilasciate a livello di gruppo (ossia a più imprese appartenenti alla stessa impresa controllante viene concessa un'unica licenza come gruppo)? Perché?
- 6) Ritenete che sarebbero necessari requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco (cfr. le norme generali sulle armi da fuoco all'articolo 6 del regolamento) per rendere più efficiente il CIT transfrontaliero? Perché?
- 7) Alcuni aspetti del trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro sono esclusi dalla licenza CIT, ad esempio il trasporto transfrontaliero nel caso in cui soltanto una minoranza dei prelievi o delle consegne avvenga nel paese ospitante (cfr. articolo 1, lettera b), del regolamento). Per questo tipo di trasporto transfrontaliero si applica soltanto la legislazione del paese ospitante e le imprese CIT necessiterebbero di una licenza nazionale rilasciata da detto paese.
  - a) Siete in grado di quantificare il volume di trasporto transfrontaliero professionale di contante in euro non rientrante nell'ambito del regolamento sul CIT che viene effettuato nel vostro paese?
  - b) Ritenete che la licenza CIT dovrebbe essere estesa in modo da coprire anche il CIT transfrontaliero professionale nella zona euro o alcuni tipi dello stesso che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'attuale regolamento sul CIT<sup>1</sup>? Quali? Perché?

---

<sup>1</sup> Ai sensi del regolamento è disciplinato il seguente tipo di CIT transfrontaliero: trasporto professionale su strada di contante in euro, da uno Stato membro partecipante, su strada tramite un veicolo CIT, di banconote o monete metalliche, effettuato tra le 6:00 e le 22:00, dietro remunerazione, per conto di terzi, o effettuato nell'ambito di un'impresa di trasporto di contante (cash-in-transit, "CIT") per la fornitura di banconote o monete metalliche in euro, o la raccolta delle stesse da uno o più luoghi in uno o più altri Stati membri partecipanti e nello Stato membro di origine, fatto salvo il trasporto di non più del 20 % di contante in una valuta diversa dall'euro rispetto al valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT, qualora almeno la maggior parte delle consegne/prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa avvenga nel

- 8)** Avete messo in atto procedure adeguate per ottenere una migliore panoramica del trasporto transfrontaliero CIT realizzato nel vostro territorio? Quali procedure? In caso affermativo, tali procedure hanno determinato un aumento della qualità dei dati relativi al trasporto transfrontaliero CIT realizzato nel vostro territorio?
- 9)** Sapete quanti trasporti transfrontalieri professionali di contante in euro che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sul CIT sono effettuati annualmente nel vostro paese (numero di imprese che operano nel vostro paese, numero di trasporti, destinazioni ecc.)?
- 10)** Avete realizzato 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 licenze per il CIT transfrontaliero in generale e a modalità di trasporto allineate in particolare?
- 11)** In seguito all'ultimo riesame gli Stati membri sono stati invitati ad 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. Avete provveduto in tal senso? In caso negativo, indicare i motivi.
- 12)** L'ultimo riesame suggeriva di prendere eventualmente in considerazione l'introduzione del principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto al fine di utilizzare meglio il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT<sup>2</sup>. Ritenete che, se si applicasse tale principio, la domanda di licenze per il CIT transfrontaliero e il numero di trasporti transfrontalieri CIT aumenterebbero nella pratica?
- 13)** Ritenete che l'omologazione o la certificazione dei sistemi IBNS debba essere ulteriormente razionalizzata, ad esempio attraverso una certificazione IBNS uniforme valida in tutta la zona euro?
- 14)** Volete aggiungere altre osservazioni?

---

territorio dello Stato membro ospitante o, nel caso di trasporti da punto a punto, qualora il trasporto avvenga fra due diversi Stati membri partecipanti.

<sup>2</sup> In tal caso un'impresa CIT con licenza nel suo Stato membro partecipante (Stato membro di origine) potrebbe 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, fatte salve le norme nazionali applicabili alle armi da fuoco negli Stati membri partecipanti.

**Questionario rivolto alle imprese titolari di licenza per il trasporto transfrontaliero  
su strada di contante in euro (imprese registrate nel sistema  
di informazione del mercato interno)  
in merito alla loro esperienza e per suggerimenti**

1) Perché avete presentato richiesta di licenza transfrontaliera (ad esempio opportunità commerciali concrete nel paese ospitante, condizioni giuridiche favorevoli che si applicano nel paese ospitante, ubicazione/logistica ecc.)?

2) Siete stati in grado di fornire facilmente le informazioni e i documenti necessari affinché l'autorità competente vi concedesse la licenza?

a) State utilizzando la licenza transfrontaliera? Con quale frequenza?

b) Verso quali Stati membri della zona euro trasportate contante in euro?

c) Nel caso in cui non abbiate utilizzato la licenza fino ad ora, quali sono stati i motivi (ad es. assenza di mercato/domanda di trasporto transfrontaliero, norme sull'uso delle armi da fuoco nel paese ospitante, modalità di trasporto, requisiti di conoscenza della lingua, salario minimo, requisito del trasporto diurno, qualsiasi altro motivo)?

3) Al momento dell'esecuzione del trasporto transfrontaliero, avete incontrato difficoltà nel rispettare le norme vigenti nel paese confinante (ad esempio licenze per armi da fuoco, norme di polizia...)?

4) Ritenete che cinque anni sia un periodo di validità adeguato per la licenza transfrontaliera? In caso contrario, quale sarebbe un periodo adeguato?

5) Nel caso in cui facciate capo a un'impresa controllante che opera in diversi Stati membri, ritenete che sarebbe più semplice se le licenze transfrontaliere dell'Unione venissero concesse a livello di gruppo? Perché?

6) Avete utilizzato un sistema intelligente di neutralizzazione delle banconote ("IBNS", ad esempio dispositivi di macchiatura delle banconote) durante il trasporto transfrontaliero di contante in euro? Lo utilizzereste anche se non fosse obbligatorio (nel paese di origine e nel paese ospitante)?

7) Alcuni tipi di trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro sono esclusi dalla licenza.

Esempio 1: trasporto di contante in euro da o verso il paese ospitante se il trasporto rappresenta soltanto una minoranza dei prelievi o delle consegne durante il turno di lavoro.

Esempio 2: prelievo o consegna di contante in euro nel paese ospitante se durante il trasporto più del 20 % del contante diverso dalle banconote e dalle monete in euro è trasportato contestualmente.

In questi casi si applica soltanto la legislazione del paese ospitante. Le imprese CIT necessiterebbero di una licenza nazionale rilasciata da detto paese e dovrebbero rispettare le norme nazionali in materia.

a) Fareste maggiore ricorso alla licenza per il CIT transfrontaliero se fosse soppressa la norma secondo cui la maggior parte delle consegne o dei prelievi di contante deve essere effettuata nello Stato membro ospitante?

- b)** Vi aspettereste di fare maggiore ricorso alla licenza per il CIT transfrontaliero se fosse revocata la limitazione 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?
- c)** Vi aspettereste di fare maggiore ricorso alla licenza per il CIT transfrontaliero se le specifiche e le caratteristiche del vostro veicolo CIT accettate nel vostro paese di origine fossero automaticamente accettate nel paese ospitante per il trasporto CIT transfrontaliero?<sup>3</sup>
- d)** Ritenete che la licenza concessa ai sensi dell'attuale regolamento dovrebbe essere comunque estesa in modo da coprire anche altri tipi di trasporto transfrontaliero professionale di contante in euro nella zona euro<sup>4</sup>? Quali attività? Perché?
- 8)** Se avete adottato recenti misure di "inverdimento" per rendere il trasporto CIT più rispettoso dell'ambiente (ad esempio guida ecocompatibile con autocarri a emissioni zero, veicoli più leggeri dotati di tecnologia IBNS, sistemi di imballaggio ottimizzati basati su casse per contanti riutilizzabili), avete riscontrato o vi aspettereste un miglioramento delle opportunità di trasporto transfrontaliero grazie a tali misure? Perché?
- 9)** Volete aggiungere altre osservazioni?

---

<sup>3</sup> Ad esempio se il vostro paese di origine consente il trasporto di banconote in un veicolo CIT non blindato banalizzato dotato di IBNS, potreste effettuare un trasporto transfrontaliero di contante verso un altro paese ospitante utilizzando questa modalità di trasporto, indipendentemente dal fatto che tale modalità di trasporto sia applicabile in tale paese. Ciò non pregiudicherebbe, tuttavia, le norme nazionali sulle armi da fuoco che si applicano agli Stati membri partecipanti.

<sup>4</sup> L'attuale regolamento contempla il trasporto seguente: trasporto professionale su strada di contante in euro, da uno Stato membro partecipante, su strada tramite un veicolo CIT, di banconote o monete metalliche, effettuato tra le 6:00 e le 22:00, dietro remunerazione, per conto di terzi, o effettuato nell'ambito di un'impresa di trasporto di contante (cash-in-transit, "CIT") per la fornitura di banconote o monete metalliche in euro, o la raccolta delle stesse da uno o più luoghi in uno o più altri Stati membri partecipanti e nello Stato membro di origine, fatto salvo il trasporto di non più del 20 % di contante in una valuta diversa dall'euro rispetto al valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT, qualora almeno la maggior parte delle consegne/prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa avvenga nel territorio dello Stato membro ospitante o, nel caso di trasporti da punto a punto, qualora il trasporto avvenga fra due diversi Stati membri partecipanti.

**Questionario rivolto all'ESTA**  
**sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011**

- 1) Sapete quanti trasporti transfrontalieri professionali di contante in euro che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sul CIT sono effettuati dai vostri membri da o verso il paese in cui sono stabiliti (numero di trasporti, destinazioni, valore trasportato, tipo di blindatura del veicolo, numero di personale CIT a bordo ecc.)? Quanti sono rispetto al CIT locale/nazionale realizzato dalle vostre imprese? Come spieghereste la proporzione tra CIT locale/nazionale e transfrontaliero?
- 2) Quali sono le condizioni oggettive (se presenti) che giustificano, a vostro avviso, che il trasporto professionale su strada di contante in euro sia subordinato a una licenza CIT nel paese ospitante e a norme nazionali, anziché a una licenza europea ai sensi del regolamento sul CIT, qualora meno della metà del valore totale trasportato in un turno diurno (nel paese di origine e nel paese ospitante) sia trasportato nel paese ospitante?
- 3) Quali sono le condizioni oggettive (se presenti) che giustificano, a vostro avviso, che il trasporto professionale su strada di contante in euro sia subordinato a una licenza CIT nel paese ospitante e a norme nazionali, anziché a una licenza europea ai sensi del regolamento sul CIT, qualora oltre il 20 % del valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT sia costituito da contante in una valuta diversa dall'euro?
- 4) L'introduzione del principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto potrebbe contribuire a utilizzare meglio il potenziale del trasporto CIT transfrontaliero<sup>5</sup>. Ritenete che, se si applicasse tale principio che consente una maggiore flessibilità sul lato dell'offerta, il numero di licenze per il CIT transfrontaliero e il numero di trasporti transfrontalieri CIT aumenterebbero nella pratica? Un maggior volume di CIT transfrontaliero apporterebbe maggiori benefici sul lato dell'offerta e su quello della domanda in termini di opportunità commerciali e costi? Perché?
- 5) Volete aggiungere altre osservazioni in merito al regolamento sul CIT?

---

<sup>5</sup> In tal caso un'impresa CIT con licenza nel suo Stato membro partecipante di origine potrebbe 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, fatte salve le norme nazionali applicabili alle armi da fuoco negli Stati membri partecipanti.

**Questionario rivolto all'ETUC**  
**sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011**

- 1) Le prescrizioni per il personale di sicurezza CIT di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), relative ai requisiti minimi per la formazione in materia di CIT transfrontaliero sono adeguate? Formulare ulteriori osservazioni, se del caso.
- 2) Il personale di sicurezza CIT che effettua trasporti transfrontalieri ai sensi del regolamento sul CIT ha incontrato difficoltà nell'ottenere le pertinenti tariffe minime salariali, incluse le tariffe per gli straordinari, nello Stato membro ospitante? Come sono stati risolti i problemi incontrati? Formulare ulteriori osservazioni, se del caso.
- 3) Ritenete che cinque anni sia un periodo di validità adeguato (così com'è oggi) per le licenze per il CIT transfrontaliero? In caso contrario, quale sarebbe un periodo adeguato?
- 4) Ritenete che le licenze per il CIT transfrontaliero dell'Unione dovrebbero essere rilasciate a livello di gruppo (ossia a più imprese appartenenti alla stessa impresa controllante viene concessa un'unica licenza come gruppo)? Perché?
- 5) Ritenete che sarebbero necessari requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco (cfr. le norme generali sulle armi da fuoco all'articolo 6 del regolamento) per rendere più efficiente il CIT transfrontaliero? Perché?
- 6) Alcuni aspetti del trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro sono esclusi dalla licenza CIT, ad esempio il trasporto transfrontaliero nel caso in cui soltanto una minoranza dei prelievi o delle consegne avvenga nel paese ospitante (cfr. articolo 1, lettera b), del regolamento). Per questo tipo di trasporto transfrontaliero si applica soltanto la legislazione del paese ospitante e le imprese CIT necessiterebbero di una licenza nazionale rilasciata da detto paese.
  - a) Siete in grado di quantificare il volume di trasporto transfrontaliero professionale di contante in euro non rientrante nell'ambito del regolamento sul CIT che viene effettuato dalle imprese CIT?
  - b) Ritenete che la licenza CIT dovrebbe essere estesa in modo da coprire anche il CIT transfrontaliero professionale nella zona euro o alcuni tipi dello stesso che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'attuale regolamento sul CIT<sup>6</sup>? Quali? Perché?
- 7) Sapete quanti trasporti transfrontalieri professionali di contante in euro che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sul CIT sono effettuati annualmente da o verso il vostro paese da imprese CIT stabilite nel vostro paese (numero di imprese che operano nel

---

<sup>6</sup> Ai sensi del regolamento è disciplinato il seguente tipo di CIT transfrontaliero: trasporto professionale su strada di contante in euro, da uno Stato membro partecipante, su strada tramite un veicolo CIT, di banconote o monete metalliche, effettuato tra le 6:00 e le 22:00, dietro remunerazione, per conto di terzi, o effettuato nell'ambito di un'impresa di trasporto di contante (cash-in-transit, "CIT") per la fornitura di banconote o monete metalliche in euro, o la raccolta delle stesse da uno o più luoghi in uno o più altri Stati membri partecipanti e nello Stato membro di origine, fatto salvo il trasporto di non più del 20 % di contante in una valuta diversa dall'euro rispetto al valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT, qualora almeno la maggior parte delle consegne/prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa avvenga nel territorio dello Stato membro ospitante o, nel caso di trasporti da punto a punto, qualora il trasporto avvenga fra due diversi Stati membri partecipanti.

vostro paese, numero di trasporti, destinazioni ecc.)? Quanti sono rispetto al CIT locale/nazionale?

**8)** In seguito all'ultimo riesame gli Stati membri sono stati invitati ad 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. Siete a conoscenza di tali modalità applicate dagli Stati membri e della loro efficacia?

**9)** L'ultimo riesame suggeriva di prendere eventualmente in considerazione l'introduzione del principio dello Stato membro di origine per le modalità di trasporto al fine di utilizzare meglio il potenziale del trasporto transfrontaliero CIT<sup>7</sup>. Ritenete che, se si applicasse tale principio, la domanda di licenze per il CIT transfrontaliero e il numero di trasporti transfrontalieri CIT aumenterebbero nella pratica?

**10)** Ritenete che l'omologazione o la certificazione dei sistemi IBNS debba essere ulteriormente razionalizzata, ad esempio attraverso una certificazione IBNS uniforme valida in tutta la zona euro?

**11)** Volete aggiungere altre osservazioni?

---

<sup>7</sup> In tal caso un'impresa CIT con licenza nel suo Stato membro partecipante (Stato membro di origine) potrebbe 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, fatte salve le norme nazionali applicabili alle armi da fuoco negli Stati membri partecipanti.



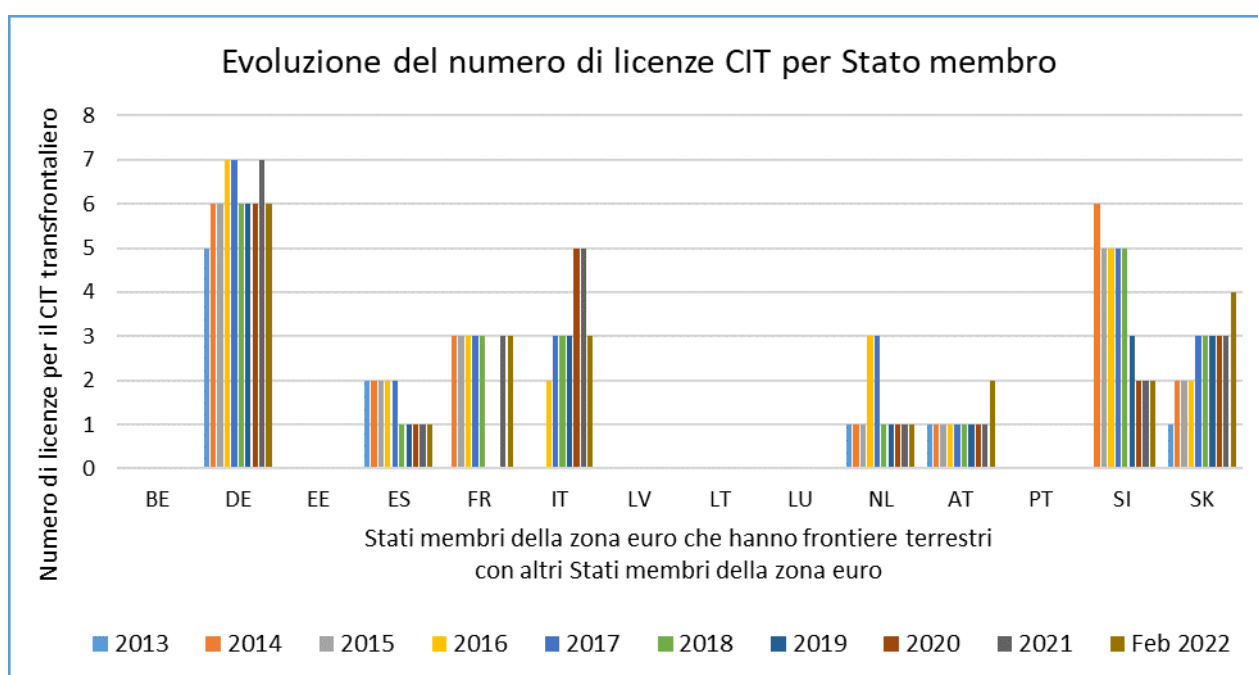
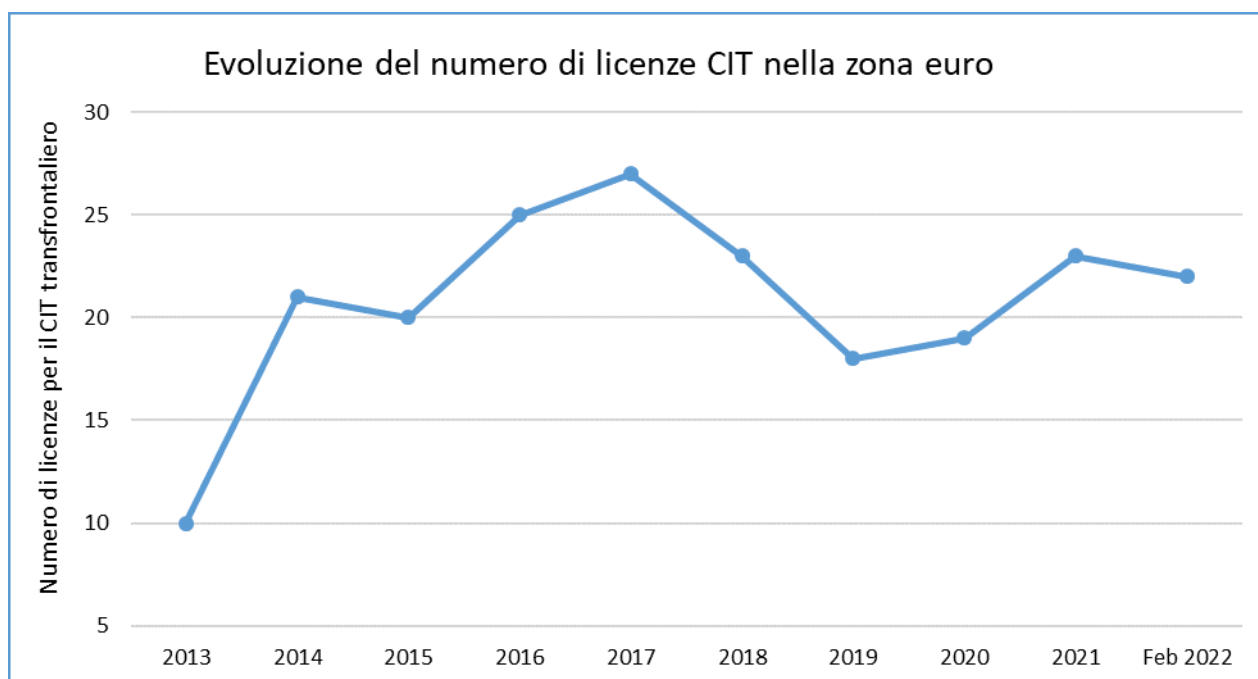
**Questionario rivolto all'EURICPA  
sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011**

- 1)** Avete incontrato ostacoli notevoli nel fornire gli IBNS per il CIT transfrontaliero (ad esempio a causa di norme nazionali, procedure di certificazione particolari ecc.)? In che modo sono stati superati tali ostacoli?
- 2)** Ritenete che l'omologazione o la certificazione dei sistemi IBNS per il CIT transfrontaliero debba essere ulteriormente razionalizzata, ad esempio attraverso una certificazione IBNS uniforme valida in tutta la zona euro? Perché? Cosa significherebbe in termini di opportunità commerciali e costi?
- 3)** Secondo le vostre previsioni, quale tecnologia intelligente di neutralizzazione delle banconote (inchiostro, colla, altro) dominerà il mercato nei prossimi 10 anni? Perché? Quale sarebbe il suo ruolo per il CIT transfrontaliero in futuro?
- 4)** Volete aggiungere altre osservazioni in merito al regolamento sul CIT e al ruolo degli IBNS?

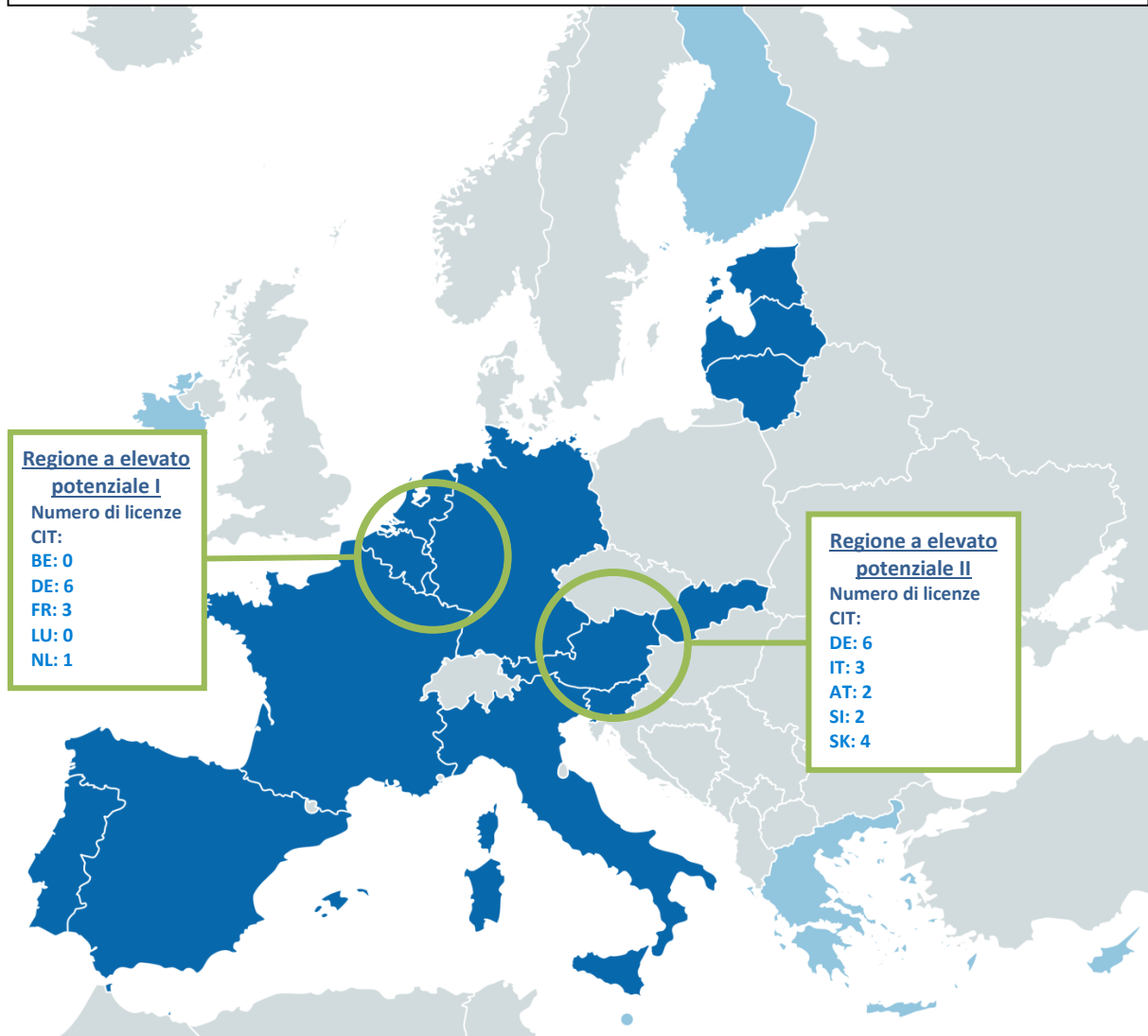
**Questionario rivolto a Eurocommerce**  
**sull'attuazione del regolamento (UE) n. 1214/2011**

- 1.** Siete in grado di quantificare il volume di trasporto professionale su strada di contante in euro richiesto dai vostri membri a imprese di trasporto di contante (CIT) di un paese della zona euro diverso da quello in cui opera il vostro membro (ad esempio: un'impresa CIT tedesca fornisce servizi di contante in euro a un supermercato dei Paesi Bassi. Il supermercato è membro della vostra associazione. L'impresa CIT opera a livello transfrontaliero nel paese ospitante, che è il paese di origine del cliente)? Che volume rappresenta rispetto al trasporto di contante in euro richiesto dai vostri membri a imprese CIT che operano a livello locale o nazionale?
- 2.** I vostri membri hanno incontrato ostacoli notevoli nella fruizione transfrontaliera di tali servizi di trasporto rispetto alla situazione in cui il trasporto è stato effettuato da un'impresa CIT stabilita nel paese di origine del cliente? Quali? Come sono stati superati?
- 3.** Per quali motivi i vostri membri si rivolgono a un'impresa CIT stabilita in uno Stato membro limitrofo della zona euro piuttosto che a un'impresa CIT stabilita nel paese del cliente per il trasporto di contante in euro da o verso la sede del membro (ad esempio distanze più brevi, migliore logistica, condizioni di trasporto, vantaggio in termini di prezzo, qualità del servizio ecc.)?
- 4.** Dal punto di vista dei membri della vostra associazione, cosa dovrebbe cambiare per fare in modo che la loro domanda di trasporto transfrontaliero, anziché nazionale, di contante in euro da o verso la loro sede aumenti?
- 5.** Volete aggiungere altre osservazioni in merito al trasporto professionale su strada di contante in euro dal punto di vista del cliente?

## ALLEGATO II



## TRASPORTO TRANSFRONTALIERO SU STRADA DI CONTANTE IN EURO NELLA ZONA EURO



Febbraio 2022