

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.5.2009  
COM(2009) 214 final

## **LIBRO BLANCO**

### **EL TRANSPORTE PROFESIONAL TRANSFRONTERIZO POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA ZONA DEL EURO**

## 1. INTRODUCCIÓN

El euro físico se introdujo en 2002, pero debido a las grandes diferencias que existen entre las legislaciones nacionales, en la práctica resulta muy difícil transportar fondos en euros por carretera entre Estados miembros que han adoptado el euro (en lo sucesivo, «Estados miembros participantes»), por lo que en la actualidad se llevan a cabo muy pocas operaciones de transporte transfronterizo profesional terrestre. Las diferencias entre las legislaciones nacionales afectan a gran variedad de cuestiones como la tenencia y el porte de armas de fuego por parte del personal de seguridad, los requisitos de formación, las modalidades de transporte autorizadas, el blindaje y equipamiento de los vehículos de seguridad, el uso de sistemas inteligentes de neutralización de billetes (*intelligent banknote neutralisation systems*, IBNS), el número de miembros del personal en los vehículos de seguridad, la información destinada a la policía, la normativa sobre permisos y sanciones. Los transportes transfronterizos se pueden organizar con autorizaciones *ad hoc* de los Estados miembros de destino, pero incluso sin atender a los procedimientos administrativos necesarios, sigue siendo inevitable obedecer al menos a dos complejos conjuntos de normas nacionales diferentes.

El mercado del transporte de fondos (*cash-in-transit*, CIT) actual se organiza, por tanto, a escala nacional. No obstante, es inherente a la lógica de la moneda única que los billetes y monedas de euro puedan circular y ser transportados con toda la libertad posible dentro de la zona del euro. Facilitar el transporte transfronterizo de fondos es además un complemento natural al Plan de trabajo del Banco Central Europeo para conseguir una mayor convergencia de los servicios de efectivo de los bancos centrales nacionales (BCN) y la creación de un espacio único de efectivo en euros (*Single Euro Cash Area*) para profesionales que manejan efectivo. Un componente importante de dicho Plan de trabajo es el llamado «Acceso a distancia a los servicios de efectivo del BCN», por medio del cual una entidad de crédito que se encuentra en uno de los Estados miembros participantes puede recurrir a los servicios de efectivo del banco central de otro Estado miembro participante. A pesar de que esta medida se aplicó en junio de 2007, no se puede explotar por completo su potencial hasta que no sea posible transportar con facilidad el efectivo de unos países a otros. Los bancos, el sector de la gran distribución y otros profesionales que manejan efectivo necesitan poder adquirir y facilitar su efectivo con la mayor eficiencia, sin estar limitados por fronteras nacionales.

Debido a la naturaleza de las mercancías transportadas, el sector CIT está asimismo expuesto a serias amenazas para la seguridad, y la naturaleza y el nivel de los riesgos puede ser muy diferente en los distintos Estados miembros. Por tanto, es de suma importancia hacer que los transportes transfronterizos de efectivo se realicen en condiciones que aseguren un alto nivel de protección tanto para el personal de CIT como para la población en general.

La creación de normas comunes que generalmente permitan el transporte transfronterizo por carretera de efectivo entre Estados miembros participantes, además de proporcionar un alto nivel de seguridad al personal de CIT, abriría la posibilidad de contar con rutas más eficaces para el transporte de fondos entre regiones fronterizas. De esta forma, los bancos comerciales podrían utilizar los servicios de efectivo de la sucursal del Banco Central o el centro de efectivo CIT más cercano, ya sea en su propio Estado miembro o en otro. Los minoristas, los operadores de máquinas expendedoras y otros profesionales que manejan efectivo podrían igualmente recibir o facilitar fondos desde/al centro de efectivo más cercano, independientemente de las fronteras nacionales. Por último, las empresas de CIT que realicen operaciones de transporte en regiones fronterizas tendrían la posibilidad de programar sus

rutas y otros aspectos logísticos con mayor eficacia. En general, un transporte de fondos más eficaz redundará en beneficio de la economía en su conjunto.

El Banco Central Europeo, el sector bancario y el sector de la gran distribución han solicitado repetidas veces el lanzamiento de una iniciativa con el fin de eliminar los obstáculos para el transporte transfronterizo profesional por carretera de efectivo en euros en Europa.

Por tanto, ante esta perspectiva, la Comisión inició una serie de consultas en mayo de 2008 con el fin de preparar un proyecto de reglamentación común.

Esta iniciativa refleja la posición de la Comisión en cuanto a una posible armonización del transporte de fondos mencionado en el artículo 38, letra b), de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

## **2. INICIATIVA DE LA COMISIÓN PARA FACILITAR EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE FONDOS EN EUROS Y CONSULTA INICIAL DE LAS PARTES INTERESADAS**

Como primer paso y con el fin de aprovechar los conocimientos especializados y las aportaciones de todas las partes interesadas del sector, en la primera mitad de 2008 se creó un Grupo de Trabajo presidido por la Comisión e integrado por las organizaciones europeas de todas las principales partes interesadas<sup>1</sup>. El Grupo de Trabajo organizó tres reuniones de un día completo entre julio y diciembre de 2008 en las que se discutieron todos los temas pertinentes, como el ámbito de las posibles futuras normas comunes, las diferencias entre las legislaciones nacionales y las posibilidades de una normativa transfronteriza armonizada en los diferentes campos mencionados al principio de la Sección 1.

En cuanto a las posibilidades jurídicas para facilitar el transporte transfronterizo de fondos, se consideraron tres opciones principales:

- Una armonización completa de la reglamentación sobre el transporte CIT en los Estados miembros implicados.
- Un sistema mediante el cual la autorización de un Estado miembro sería válida en todos los Estados miembros («reconocimiento mutuo»).
- Un conjunto de normas comunes que sería válido en todos los Estados miembros, sin perjuicio de las normas nacionales para ciertos aspectos expresamente señalados en el texto. Al contrario de la armonización completa, las normas comunes sólo se aplicarían al transporte transfronterizo.

Dado que existen grandes diferencias entre las normativas nacionales y los niveles de riesgo en los Estados miembros, se consideró extremadamente difícil alcanzar un acuerdo acerca del contenido de una armonización completa de las normas que rigen el transporte CIT o acerca

---

<sup>1</sup> Estuvieron representadas las siguientes organizaciones: CEA (Federación Europea de Seguros y Reaseguros), CoESS (Confederación Europea de Servicios de Seguridad), EBF (Federación Europea de Bancos), el Eurosistema, EPC (Consejo Europeo de Pagos), ESTA (Asociación Europea del Transporte Seguro), EURICPA (Asociación Europea de la Protección Inteligente de Fondos), EuroCommerce, Europol (Oficina Europea de Policía), MDWG (Grupo de Directores de las Fábricas de Moneda) y UNI-Europa (Red Sindical Europea).

de un reconocimiento mutuo global de las normativas nacionales. La última opción podría además conducir a una regulación del transporte de fondos que brindase una protección insuficiente, de hecho o percibida como tal, del personal y/o la población en general. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo ha mostrado una clara preferencia por un conjunto de normas comunes de aplicación al transporte transfronterizo, que coexistirían junto a las normas nacionales de transporte de fondos dentro del país.

En el marco de un conjunto de normas comunes aplicables al transporte transfronterizo de fondos por carretera, el Grupo de Trabajo discutió las siguientes opciones principales en relación al ámbito de aplicación:

- El ámbito geográfico. Éste podría abarcar toda la EU-27 o limitarse a la zona del euro.
- El tipo de mercancías transportadas. Las mercancías podrían comprender no sólo el efectivo en euros, sino también otras monedas y objetos de valor.
- La definición del transporte transfronterizo. El transporte transfronterizo podría limitarse a transportes de punto a punto o incluir también operaciones en el país de origen previas y/o operaciones en el país de acogida posteriores a la operación internacional (las últimas operaciones generalmente se denominan «cabotaje»).

Hubo diferentes puntos de vista en el Grupo de Trabajo acerca de todas estas cuestiones.

La finalidad principal de las posibles normas comunes consiste en facilitar la libre circulación de la moneda única en la zona del euro. Sin embargo, esto no significa que el territorio de otros Estados miembros esté excluido. Independientemente del ámbito geográfico, podría además planificarse la inclusión de las monedas de otros Estados miembros, de países no pertenecientes a la UE al igual que otros tipos de objetos de valor (como joyas, oro, obras de arte y documentos). No obstante, la ampliación del ámbito a Estados miembros no participantes y a otros tipos de mercancías podría comportar el riesgo de retrasar seriamente o incluso impedir la adopción de normas comunes al desviar el debate de sus principales preocupaciones.

En sentido estricto, el transporte transfronterizo se puede interpretar como el transporte de fondos desde un punto seguro en el país A hasta un punto seguro en el país B, sin paradas intermedias («de punto a punto»). La expresión «de punto a punto» significaría que, con la normativa común, los centros de efectivo y otros puntos seguros podrían ser atendidos desde cualquier lado de la frontera, si bien se excluirían las sucursales de los bancos, los cajeros automáticos y los comercios minoristas (a menos que estén equipados con una zona de seguridad para la carga/descarga del vehículo). Sólo sería posible realizar una única operación al mismo tiempo desde un punto seguro hasta otro.

Sin embargo, los transportes de punto a punto sólo constituyen una parte de las operaciones de transporte de fondos que las empresas CIT llevan a cabo de forma regular. Un ámbito más amplio también abarcaría algunas operaciones de transporte previas o posteriores al tramo transfronterizo del viaje. Esto haría posible organizar rutas de transporte transfronterizo con la misma eficacia logística que las rutas de transporte nacional, pudiendo atender varios puntos a lo largo del viaje, incluidas sucursales de bancos, cajeros automáticos y comercios minoristas. Por tanto, para facilitar la libre circulación del efectivo en euros a través de las fronteras nacionales, se ha sugerido ofrecer la posibilidad de efectuar, además de la operación transfronteriza principal, operaciones de transporte con paradas múltiples tanto en el país de

origen como en el de acogida. Tal y como se explica a continuación en la sección 3.2, la duración total de las operaciones en los países de origen y de acogida debe limitarse a un día.

En un sistema de normas transfronterizas comunes, los servicios de transporte de fondos estarían sujetos a distintos ordenamientos jurídicos, lo cual afectaría particularmente al cumplimiento de los principios de la legislación laboral, convenios colectivos aplicables u otro tipo de legislación relacionada con cuestiones laborales y/o de seguridad. Esto podría provocar importantes problemas prácticos a la hora de determinar qué salario y demás condiciones laborales son de aplicación, especialmente si un vehículo de seguridad opera en más de dos países.

En este contexto, será fundamental aclarar la aplicación de la *Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios*<sup>2</sup> a las operaciones de transporte transfronterizo de fondos.

Dicha Directiva pretende reconciliar, por una parte, el ejercicio de la libertad fundamental de las empresas para prestar servicios transfronterizos conforme al artículo 49 del Tratado CE, con la adecuada protección de los derechos de los trabajadores desplazados temporalmente al extranjero para prestar dichos servicios. Por tanto, la Directiva intenta encontrar un equilibrio entre las libertades económicas establecidas por el Tratado CE y los derechos de los trabajadores durante su período de desplazamiento. De esta forma, señala las normas obligatorias de interés general a nivel comunitario que se deben aplicar a los trabajadores desplazados al país de acogida, y establece un núcleo sólido de condiciones de trabajo y empleo claramente definidas para una protección mínima de los trabajadores, que el prestador de servicios en el país de acogida debe cumplir. Dependiendo de las circunstancias en las que se lleven a cabo las operaciones de transporte transfronterizo, y conforme a las definiciones que se incluyen en su artículo 1, apartado 3, la Directiva podrá ser aplicable a las operaciones de transporte transfronterizo objeto del presente Libro Blanco.

No obstante, hay que reconocer que la brevedad de la situación de desplazamiento en el caso del transporte transfronterizo de fondos crea dificultades para la aplicación práctica y el cumplimiento de la Directiva. Por ejemplo, la aplicación de la Directiva podría obligar a los empresarios del sector CIT a medir el tiempo que pasan los miembros de su personal en cada país para calcular proporcionalmente las tarifas mínimas aplicables.

Por consiguiente, la aplicación práctica de la Directiva 96/71/CE en este campo deberá examinarse atentamente junto con los Estados miembros, otros expertos<sup>3</sup> y los interlocutores sociales antes de que pueda adoptarse formalmente cualquier norma común acerca del transporte transfronterizo de fondos. Más específicamente, sería importante garantizar que la aplicación del acervo comunitario o la legislación nacional no imponga una carga administrativa desproporcionada e innecesaria a los operadores, lo que en la práctica podría constituir un grave impedimento para la posibilidad de realizar operaciones de transporte transfronterizo. La aclaración de estos asuntos constituirá una parte primordial de la evaluación del impacto social de las distintas opciones.

Sobre esta base, la Comisión pone en marcha un amplio proceso de consulta sobre algunas posibles normas comunes, que se incluyen en el anexo del presente Libro Blanco. La

---

<sup>2</sup> DO L 18, 21.1.1997, p. 1-6.

<sup>3</sup> La Decisión nº 2009/17/CE de la Comisión estableció un Comité de expertos sobre desplazamiento de trabajadores (DO L 8, 13.1.2009, p. 26-28).

Comisión subraya el carácter hipotético de estas normas. El objetivo es facilitar la formulación de observaciones de todas las partes interesadas, presentando ya en esta fase los elementos principales de unas posibles normas comunes, y sin perjuicio de la propuesta que pueda hacer la Comisión en una fase posterior.

Se invita a todas las partes interesadas a que envíen sus comentarios hasta el 30 de junio de 2009 a la dirección indicada al final de la sección 4.

### **3. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS POSIBLES NORMAS COMUNES**

Las normas comunes consideradas se aplicarían al transporte *transfronterizo* de *fondos en euros* entre los *Estados miembros participantes*. Por tanto, no afectarían a las operaciones de transporte que se desarrollen exclusivamente dentro de un Estado miembro.

Con el fin de concentrarse en la cuestión fundamental, es decir, la libre circulación del efectivo en euros dentro de la zona euro, no se incluiría en el ámbito de las normas comunes a los Estados miembros que no hayan adoptado el euro, ni a sus correspondientes monedas nacionales. Sin embargo, se debe explorar la posibilidad de incluir Estados miembros no participantes y sus monedas mediante una cláusula de participación voluntaria.

Por último, debido a su carácter específico, se recomienda que el texto no cubra las operaciones de transporte de billetes o monedas de euro entre los bancos centrales de la zona euro cuando vayan escoltados por la policía o las fuerzas armadas.

#### **3.1. Base jurídica**

Está previsto basar las posibles normas comunes en el artículo 123, apartado 4, del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, puesto que son necesarias para facilitar el uso del euro como moneda única. Esto supone la adopción por mayoría cualificada de los Estados miembros participantes, previa consulta al Banco Central Europeo. También se prevé usar el instrumento de un Reglamento.

#### **3.2. Transporte intradiario y diurno**

Debido a las características específicas de la actividad CIT y teniendo en cuenta las dificultades para organizar entregas de efectivo en el curso de varios días de forma segura, el vehículo de seguridad que cruce la frontera debe comenzar el viaje y regresar a su Estado miembro de origen en el mismo día, y la operación de transporte completa debe tener lugar en las horas diurnas (se sugiere la franja horaria 06.00–22.00h). No obstante, el transporte nocturno de fondos sería posible si ya estuviese permitido por las leyes nacionales de los Estados miembros en los que se lleve a cabo. Sería posible la recogida y/o entrega de efectivo tanto en el Estado miembro de origen previamente al tramo transfronterizo del viaje, como dentro de un Estado miembro de acogida posteriormente al tramo transfronterizo, aunque el vehículo de seguridad debe regresar a su Estado miembro de origen en el mismo día (o en 24 horas, si se permite el transporte nocturno).

#### **3.3. Licencia CIT transfronteriza**

Las autoridades nacionales de inspección deben poder verificar que un vehículo de seguridad cumple las condiciones para llevar a cabo operaciones de transporte de fondos en su territorio. Por tanto, si una compañía desea realizar el transporte transfronterizo por carretera de efectivo

en euros, debe solicitar una licencia CIT transfronteriza específica a las autoridades competentes en su Estado miembro de origen. El original o una copia compulsada de la licencia deberán acompañar siempre el vehículo.

Deben definirse las características exactas del documento de la licencia, el cual tendría una validez limitada en el tiempo (se sugieren tres años). Para poder optar a la licencia, la empresa solicitante debe cumplir las normas comunes previstas, cualquier otra disposición comunitaria aplicable o, si está previsto expresamente, la legislación CIT nacional en vigor. Dicha referencia a la (posible) legislación nacional se contempla en dos casos: i) la notificación anticipada de los cuerpos nacionales de policía, y ii) los procedimientos para la manipulación de fondos fuera del vehículo CIT. El primer caso afecta a la competencia y organización de los cuerpos nacionales de policía, y no parece existir ninguna razón concluyente para armonizar todas las prácticas. El segundo caso afecta a las ocasiones en que el personal de seguridad CIT pueda llegar a un contacto más directo con la población general y, de tal forma, exponerla a los peligros inherentes a esta actividad. Por tanto, parece adecuado respetar todas las normas nacionales.

No obstante, la empresa deberá recibir antes la aprobación de su Estado miembro de origen para llevar a cabo operaciones de transporte CIT. Si el Estado miembro no cuenta con ningún procedimiento específico de aprobación para empresas CIT, la empresa deberá estar en condiciones de facilitar pruebas que demuestren que ha estado realizando regularmente transporte de fondos durante un período de tiempo determinado (se sugieren 12 meses) sin infringir la legislación nacional vigente. Esta norma pretende garantizar que las empresas CIT que se dediquen al transporte transfronterizo posean la suficiente experiencia para poder realizar el transporte de fondos con seguridad también en el territorio de otro Estado miembro.

Para asegurarse de que los Estados miembros están suficientemente informados acerca de las empresas establecidas en otros Estados miembros y que desean realizar transporte de fondos en su territorio, está previsto además que los Estados miembros intercambien información sobre las licencias transfronterizas expedidas así como sobre todas las decisiones de suspensión o cancelación de licencias, debiendo comunicarse unos a otros con antelación los nombres de las empresas que tienen intención de realizar operaciones de transporte en el territorio de otro Estado miembro.

### **3.4. Tipos de transporte de fondos permitidos**

Los tipos de transporte CIT autorizados y las condiciones que lleva asociadas (normas sobre blindaje de vehículos, uso de sistemas inteligentes de neutralización de billetes -IBNS-, porte de armas, número de tripulantes, etc.) varían considerablemente de unos Estados miembros a otros. Esto se hace especialmente evidente en el caso de la tenencia y el porte de armas. En algunos Estados miembros está prohibido que el personal de seguridad CIT lleve armas, mientras que en otros Estados miembros es obligatorio; y en otros, ni está prohibido ni es obligatorio, pero se permite. En vista de las diferencias, no parece realista proponer un tipo de transporte que se adecue a todos. Concretamente, no se deben cuestionar las normas nacionales que establecen si el personal de seguridad CIT «no debe», «puede» o «debe» llevar armas.

Basándose en las prácticas actuales de los Estados miembros, está previsto que existan cuatro tipos de transporte autorizados que proporcionen un alto nivel de seguridad para el personal y la población en general. Hay tres posibilidades diferentes para el transporte de billetes (o de billetes combinados con monedas), mientras que la última posibilidad se refiere al transporte

exclusivo de monedas. Los operadores deben tener la libertad de escoger el tipo de transporte que prefieran entre las tres opciones disponibles para billetes. Sin embargo, se sugiere que, previa notificación a la Comisión Europea, un Estado miembro pueda no autorizar en su territorio la opción del vehículo no blindado o con cabina blindada y equipado con sistema IBNS (opción *a*) a continuación), siempre y cuando no permita modalidades de transporte comparables para operaciones CIT nacionales. Está previsto que deberán acompañar al vehículo al menos tres miembros de personal de seguridad CIT, a menos que los fondos estén protegidos por un sistema IBNS de extremo a extremo, o que sólo se transporten monedas. Dado que, en el primer caso, el efectivo está protegido por la tecnología IBNS, y en el segundo, las monedas presentan una menor atracción para los posibles ladrones, está previsto que para esas opciones (opciones *a*), *c*) y *d*) a continuación), el número mínimo de miembros del personal de seguridad CIT necesario se reduzca a dos.

*a) Transporte de billetes en vehículo no blindado o con cabina blindada y equipado con un sistema de neutralización inteligente de billetes (IBNS) de extremo a extremo*

Conforme a esta opción, el vehículo debe tener un aspecto ordinario (es decir, no mostrar ningún indicativo de que pertenece a una empresa CIT o de que se emplea para el transporte de fondos) o poseer una cabina blindada e indicaciones muy claras de que está equipado con sistema IBNS de extremo a extremo. El IBNS deberá respetar los criterios que se establezcan (que abarcarán, entre otros, el requisito de estar homologado en al menos uno de los Estados miembros participantes).

*b) Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS*

Conforme a esta opción, el vehículo debe estar completamente blindado para poder resistir disparos de armas de fuego. El personal de seguridad CIT debe llevar chalecos antibalas y cumplir las normas de los Estados miembros en los que se esté realizando el transporte en cuanto a si «no debe», «puede» o «debe» llevar armas y el calibre máximo permitido.

En cuanto a la tenencia y el porte de armas, se presentan para posterior debate dos alternativas mutuamente excluyentes; i) La creación de un «permiso europeo de armas de fuego para el personal de seguridad CIT» especial, aún por concretar. El permiso sería expedido por el Estado miembro que concediese la licencia CIT transfronteriza y sólo podría concederse al personal CIT que ya estuviese en posesión de una licencia de armas de fuego nacional y que estuviese empleado en una empresa titular de una licencia CIT transfronteriza; o ii) El personal CIT tendría que solicitar una licencia de armas de fuego a las autoridades nacionales de los Estados miembros (siempre que éstos permitan que el personal de seguridad CIT vaya armado).

Además, y para respetar la legislación nacional, es necesario prever un procedimiento para los casos en que el vehículo de seguridad pase de un Estado miembro en el que las armas de fuego sean obligatorias a otro Estado miembro en el que estén prohibidas. En tal caso, las armas deberán guardarse en una caja fuerte situada en el interior del vehículo antes de entrar en el territorio de este último y mantenerse inaccesibles al personal de seguridad CIT hasta que el vehículo entre en el territorio de un Estado miembro que permita que el personal de seguridad CIT esté armado. Una vez bloqueada, sólo debe ser posible abrir la caja fuerte con las armas de fuego mediante intervención a distancia del centro de control del vehículo.

*c) Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado y equipado con IBNS*

Esta opción combina las medidas de protección de las opciones *a)* y *b)*, es decir, tanto el IBNS de extremo a extremo como el blindaje total del vehículo. Se aplican las mismas normas que en la opción *b)*, pero además el vehículo deberá estar equipado con IBNS como se describe en la opción *a)* y llevar los indicativos correspondientes claramente.

#### *d) Transporte exclusivo de monedas*

Se trata del único tipo de transporte que se debe aplicar en el caso del transporte transfronterizo exclusivo de monedas. Las monedas son pesadas en relación a su valor, por lo que resultan un botín más difícil y menos atractivo. Esto se aprecia en el hecho de que, hasta ahora, casi no se han registrado ataques a vehículos que transportaban exclusivamente monedas en la Comunidad. Por tanto, está previsto que el vehículo porte distintivos muy claros que indiquen que lleva únicamente monedas. Para proteger al personal de seguridad CIT, la cabina del vehículo deberá estar blindada. Aún queda por decidir si el personal de seguridad CIT debe ir armado o no.

### **3.5. Sanciones**

Es fundamental asegurar que se cumplan las disposiciones y, por tanto, prever sanciones adecuadas en el caso de que las disposiciones no sean respetadas. Asimismo, es importante que la sanción sea proporcional a la gravedad de la infracción.

Por ello, está previsto que en el caso de que se produzca una infracción de las condiciones de la licencia CIT transfronteriza, la autoridad expedidora tenga capacidad para enviar una advertencia, suspender la licencia durante un período de tiempo limitado o retirarla completamente. Con el fin de proporcionar una red de seguridad al Estado miembro de acogida, se sugiere además que el Estado miembro transitado o en el que se presta el servicio tenga derecho a suspender temporalmente la licencia si se da un incumplimiento grave de las normas, es decir, una infracción en cuanto al número mínimo de personal de seguridad CIT o a las normas relativas a las armas de fuego, en espera de una decisión por parte de la autoridad expedidora del Estado miembro de origen. Por último, está previsto que los Estados miembros se informen unos a otros acerca de cualquier infracción y las consiguientes sanciones.

### **3.6. Otras disposiciones**

Se prevé la creación de una cláusula especial sobre medidas de seguridad de emergencia para hacer frente a amenazas graves. Por ejemplo, en caso de una serie de ataques violentos que aconsejen dar escolta policial temporal a todas las operaciones de transporte CIT en el territorio de un Estado miembro. Con la idea de evitar un trato diferenciado de los operadores extranjeros frente a los nacionales, dichas medidas de emergencia deben aplicarse a todas las operaciones de transporte CIT en el Estado miembro en cuestión. Deben además estar limitadas en el tiempo y ser notificadas a la Comisión. Toda prórroga de las medidas de emergencia debe requerir el consentimiento formal previo de la Comisión.

Se prevé asimismo una serie de requisitos mínimos para el personal de seguridad CIT, como no poseer antecedentes penales, gozar de buena salud física y mental, y haber adquirido formación y conocimientos lingüísticos.

Las normas comunes no han de ir en perjuicio de la aplicación de la legislación comunitaria ya existente, concretamente en el ámbito laboral y del transporte.

Por último, se sugiere revisar la aplicación de las normas comunes dos años después de su entrada en vigor y, a partir de entonces, de forma periódica.

#### 4. PRÓXIMOS PASOS

El conjunto de normas previstas en el anexo se debatirá con las administraciones de los Estados miembros en un Grupo de expertos *ad-hoc* creado para tal propósito. Los resultados de estas conversaciones y las contribuciones de todas las partes interesadas se integrarán en la evaluación de impacto de las posibles normas comunes, incluida la evaluación de las diferentes opciones tratadas en la Sección 2, que la Comisión llevará a cabo antes de la adopción de cualquier propuesta formal.

La Comisión invita a los interesados a realizar observaciones sobre el presente Libro Blanco. Las observaciones pueden enviarse hasta el 30 de junio de 2009 tanto por e-mail a la dirección:  
ECFIN-E3@ec.europa.eu  
como por correo ordinario a la dirección:  
European Commission  
Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Unit E.3

Economic aspects of regulatory policy, Sector euro cash and legal issues  
B-1049 Bruselas.

Anexo: Normas comunes previstas para el transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre Estados miembros de la zona del euro.

## ANEXO

### **Normas comunes previstas para el transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre Estados miembros de la zona del euro**

El término [Reglamento] se empleará para realizar referencias internas en el texto a continuación, dado que está previsto utilizar tal instrumento para las posibles futuras normas comunes.

#### **SECCIÓN 1. NORMAS COMUNES QUE REGIRÍAN TODAS LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS**

##### **A. Ámbito**

El transporte transfronterizo de fondos en euros conforme a las disposiciones de este [Reglamento] se realizará durante las horas diurnas y el vehículo de seguridad deberá salir y regresar a su país de origen en el mismo día.

No obstante, las operaciones de transporte de punto a punto pueden realizarse en un período de tiempo de 24 horas, siempre y cuando el transporte nocturno de fondos ya esté permitido según las normas nacionales del Estado miembro de origen, en los Estados miembros transitados y en el Estado o Estados miembros en los que se preste el servicio.

Las operaciones de transporte de billetes y monedas de euro con un valor nominal superior a 15 millones de euros que (i) se lleven a cabo entre Bancos Centrales de Estados miembros participantes y (ii) vayan escoltadas por la policía o las fuerzas armadas, quedarán excluidas del ámbito del presente [Reglamento].

##### **B. Licencia CIT transfronteriza**

(a) Las empresas que deseen llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros deberán solicitar una licencia CIT transfronteriza a las autoridades competentes en su Estado miembro de origen.

(b) La licencia CIT transfronteriza será concedida por un período de [tres] años por las autoridades nacionales competentes a las empresas establecidas en su territorio, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- La empresa solicitante debe estar autorizado a realizar transporte CIT en el Estado miembro al presente su solicitud de licencia de transporte CIT transfronteriza. Si el Estado miembro no cuenta con un procedimiento de aprobación específico para las empresas CIT aparte de las normas generales para los sectores de la seguridad o el transporte, la empresa deberá estar en condiciones de demostrar que ha desarrollado una actividad habitual de transporte de fondos durante al menos [doce] meses previos a la solicitud sin haber infringido la legislación nacional en vigor que regule dichas actividades. En el registro de antecedentes penales de sus directivos y miembros del consejo de administradores no deberán constar delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos.

- La empresa solicitante, su personal, los vehículos empleados y los procedimientos de seguridad aplicados al transporte transfronterizo de fondos en euros deben cumplir las normas

establecidas por el presente [Reglamento] y el resto de la legislación comunitaria aplicable o, si está expresamente mencionado por el presente [Reglamento], la legislación nacional en vigor específicamente relacionada con el transporte de fondos.

(c) La licencia CIT transfronteriza deberá crearse de acuerdo con el modelo [por determinar]. Los vehículos dedicados al transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros deben estar en condiciones de mostrar en todo momento a las autoridades de control el original o una copia compulsada de una licencia válida.

(d) Los Estados miembros controlarán periódicamente que las normas establecidas en el [Reglamento] sean respetadas, realizando, entre otras operaciones, controles aleatorios sin previa notificación a la empresa. Dichos controles tendrán lugar al menos una vez al año.

### **C. Personal de seguridad CIT**

(a) El personal de seguridad CIT deberá cumplir los siguientes requisitos:

(i) no haber incurrido en delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos, que figuren en sus antecedentes penales,

(ii) poseer un certificado médico que acredite que su salud física y mental es adecuada para su misión,

(iii) haber superado con éxito al menos [200 horas] de formación inicial *ad hoc*, sin incluir formación en el uso de armas de fuego.

La formación inicial *ad hoc* mencionada en el punto (iii) comprenderá [los procedimientos CIT transfronterizos, las legislaciones CIT pertinentes, las normas de conducta en caso de ataque, el uso de los requisitos CIT y las normas de trabajo en equipo]. También será necesaria la formación regular en dichas materias.

(b) Al menos un miembro del personal de seguridad CIT que viaje en el vehículo deberá poder acreditar documentalmente conocimientos de nivel A2 como mínimo de la lengua o lenguas oficiales que se usan en los Estados miembros transitados y en los Estados miembros en los que se preste el servicio.

(c) Si ninguno de los miembros del personal de seguridad CIT conoce la lengua o lenguas oficiales que se usan en los Estados miembros transitados o en los Estados miembros en los que se presta el servicio, el vehículo deberá estar en contacto permanente por radio, a través del centro de control de la empresa, con una persona que pueda demostrar conocimientos de nivel B1 como mínimo de la lengua en cuestión, de manera que se garantice una comunicación eficaz con las autoridades nacionales en todo momento.

### **D. Equipamiento de los vehículos**

(a) Los vehículos empleados estarán equipados con dispositivo de posicionamiento GPS. El centro de control de la empresa de transporte de fondos deberá poder localizar sus vehículos con precisión en todo momento.

(b) Los vehículos estarán equipados con los instrumentos de comunicación apropiados para permitir establecer contacto en cualquier momento con el centro de control de la empresa que los opera, así como con las autoridades nacionales competentes. Los números de emergencia

para ponerse en contacto con las autoridades policiales de los diferentes Estados miembros transitados o de los Estados miembros en los que se prestará el servicio estarán disponibles a bordo del vehículo.

(c) Cuando los vehículos estén equipados con sistemas inteligentes de neutralización de billetes (IBNS), dichos sistemas deberán cumplir los requisitos establecidos en el anexo [...].

#### **E. Notificación previa a las fuerzas policiales nacionales**

Las presentes normas existen sin perjuicio de la aplicación de normas nacionales que requieran una notificación anticipada a la policía de todas las operaciones de transporte de fondos

#### **F. Procedimientos para la manipulación de los fondos fuera del vehículo CIT en el Estado o Estados miembros en los que se preste el servicio**

Las presentes normas existen sin perjuicio de la aplicación de normas nacionales que regulen la manipulación de fondos fuera del vehículo CIT.

#### **G. Intercambio de información**

(a) Los Estados miembros transmitirán a la Comisión las normas mencionadas en las letras E y F y la informarán inmediatamente sobre cualquier cambio que afecte a dichas normas. La Comisión garantizará que las normas son publicadas en todas las lenguas oficiales de los Estados miembros participantes a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad CIT transfronteriza.

(b) Los Estados miembros llevarán un registro de todas las empresas a las que han concedido una licencia CIT transfronteriza y se informarán unos a otros de su contenido. Actualizarán el registro cada vez que se produzca un cambio que le afecte, incluida cualquier decisión de suspender o retirar una licencia de conformidad con el artículo [...] e informarán inmediatamente a los demás Estados miembros de tal actualización.

(c) Una empresa que esté en posesión de una licencia CIT transfronteriza deberá comunicar a la autoridad expedidora con suficiente antelación los nombres del Estado o Estados miembros en los que llevará a cabo el transporte CIT. A continuación, el Estado miembro de origen notificará inmediatamente al Estado o Estados miembros interesados que la actividad transfronteriza va a comenzar.

### **SECCIÓN 2. NORMAS ESPECÍFICAS PREVISTAS PARA LOS CUATRO TIPOS DE TRANSPORTE AUTORIZADOS**

#### **A. Transporte de billetes en un vehículo no blindado o con cabina blindada y equipado con un sistema IBNS**

Las empresas que posean una licencia CIT transfronteriza pueden realizar transporte transfronterizo por carretera, durante las horas diurnas, de billetes de euro empleando un vehículo equipado con un sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

(a) El vehículo debe poseer un aspecto ordinario o contar con cabina blindada y llevar indicativos claramente visibles, en la(s) lengua(s) oficial(es) de los Estados miembros

transitados y de los Estados miembros en los que se preste el servicio, de que está equipado con un sistema IBNS.

(b) El sistema inteligente de neutralización de billetes empleado debe cumplir los principios establecidos en el [anexo ...] y haber sido homologado en al menos un Estado miembro participante.

(c) Debe haber al menos dos miembros del personal de seguridad CIT en cada vehículo, los cuales irán desarmados. Este personal no irá uniformado si el vehículo posee aspecto ordinario.

(d) Un Estado miembro puede decidir que el presente [artículo] no sea aplicable al transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros realizado en su territorio, siempre que no permita modalidades de transporte comparables para operaciones de transporte CIT nacionales. El Estado miembro en cuestión notificara su decisión de no aplicar el [artículo] a la Comisión, lo que garantizará la publicación del correspondiente aviso en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La decisión será efectiva un mes después de su publicación.

## **B. Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con sistema IBNS**

Las empresas que posean una licencia CIT transfronteriza pueden llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes de euro durante las horas diurnas empleando un vehículo completamente blindado y no equipado con sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

(a) El personal de seguridad CIT debe cumplir las normas en vigor en los Estados miembros transitados y en los Estados miembros en los que se preste el servicio en lo que respecta al porte de armas de fuego y calibre máximo permitido. Al entrar en el territorio de un Estado miembro que no permite que el personal de seguridad CIT vaya armado, todas las armas de fuego que posea el personal de seguridad CIT deben guardarse en una caja fuerte situada en el interior del vehículo y que cumpla la normativa europea [EN 1143-1]. Dichas armas deben mantenerse inaccesibles para el personal de seguridad CIT durante el viaje a través del territorio del Estado miembro en cuestión. Las armas podrán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro que permita que el personal de seguridad CIT vaya armado. La apertura de la caja fuerte con las armas debe requerir la intervención a distancia del centro de control del vehículo y debe depender de la verificación, por parte del centro de control, de la situación geográfica exacta del vehículo.

(b) El personal de seguridad CIT armado debe:

**[Opción 1:** poseer un «permiso europeo de armas de fuego para personal de seguridad CIT». El permiso se concederá mediante la expedición a favor de la empresa de los documentos conforme al modelo previsto en el anexo [...]. Dicho permiso será concedido, a petición expresa, al personal de seguridad CIT que posea una licencia de armas de fuego expedida de acuerdo con la legislación nacional aplicable y que esté empleado en una empresa titular de una licencia CIT transfronteriza, debiendo ser expedido por el Estado miembro que concedió la licencia CIT transfronteriza.

El personal de seguridad CIT debe estar en condiciones de mostrar el permiso europeo de armas de fuego a las autoridades policiales si se realiza un control en relación con el

transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros. El personal de seguridad CIT armado debe haber recibido un mínimo de [30] horas de entrenamiento en el uso de armas de fuego y, posteriormente, recibir entrenamiento en dicho uso al menos [una vez al año].]

**[Opción 2:** solicitar una licencia de armas de fuego a las autoridades nacionales de los Estados miembros transitados y/o al Estado miembro en el que se preste el servicio, siempre que dichos Estados miembros permitan que el personal de seguridad CIT vaya armado.]

(c) Debe haber al menos tres miembros del personal de seguridad CIT en cada vehículo. Llevarán chalecos antibalas capaces como mínimo de resistir proyectiles de tipo 44 Magnum y respetar la norma [NIJIIIA] u otra equivalente.

(d) Las partes del vehículo en las que se encuentre el personal de seguridad CIT deben como mínimo estar blindadas para resistir disparos de armas de fuego de tipo Kalashnikov/AK47 y respetar la norma [EN 1522, clase FB4+] u otra equivalente.

### **C. Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado y equipado con IBNS**

Las empresas en posesión de una licencia CIT transfronteriza pueden llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes de euro durante las horas diurnas empleando un vehículo completamente blindado y equipado con un sistema IBNS, sujeto a las condiciones establecidas en la Sección 2, puntos B y A b). El vehículo llevará además distintivos claramente visibles, en la lengua o lenguas oficiales de los Estados miembros transitados y de los Estados miembros en los que se preste el servicio, de que está equipado con sistema IBNS.

Debe haber al menos dos miembros del personal de seguridad CIT en cada vehículo.

### **D. Transporte de monedas**

Las empresas en posesión de una licencia CIT transfronteriza pueden llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de monedas de euro durante las horas diurnas empleando un vehículo que transporte únicamente monedas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

(a) La cabina del vehículo debe estar blindada y el vehículo debe llevar distintivos claramente visibles, en las lenguas oficiales de los Estados miembros transitados y de los Estados miembros en los que se preste el servicio, de que está transportando únicamente monedas.

(b) Debe haber al menos dos miembros del personal de seguridad CIT en cada vehículo [los cuales deben ir desarmados].

Las partidas que incluyan tanto monedas como billetes estarán regulados en los artículos 8, 9 o 10, dependiendo del tipo de vehículo empleado.

## **SECCIÓN 3. MISCELÁNEA**

### **A. Definiciones**

(a) Se entiende por «transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros» el transporte profesional en vehículo de billetes y/o monedas desde un Estado miembro participante que ha concedido una licencia de transporte de fondos CIT transfronteriza, tal y como se define en el presente [Reglamento], a fin de suministrar o recoger billetes de euro y/o monedas de uno o

más clientes situados en uno o más Estados miembros participantes, así como en el Estado miembro de origen.

(b) Se entiende por «sistema inteligente de neutralización de billetes (IBNS)» un sistema de contenedores de billetes para uso extremo a extremo (es decir, protección permanente de los billetes mediante un sistema de degradación desde una zona segura a otra) equipados con un mecanismo de neutralización permanente de billetes en caso de producirse un intento no autorizado de apertura del contenedor.

(c) Se entiende por «Estado miembro de origen» el Estado miembro en cuyo territorio está establecida la empresa CIT y que constituye el punto de salida y llegada del viaje realizado por el vehículo que transporta los fondos. Se considera que la empresa CIT está establecida en dicho Estado si efectivamente está llevando a cabo una actividad económica, tal y como se describe en el artículo 43 del Tratado, por un período de tiempo indefinido mediante una infraestructura estable desde la que efectivamente se realice la actividad comercial de prestación de servicios.

(d) Se entiende por «licencia CIT transfronteriza» una licencia que posee las características físicas establecidas en el anexo [...] del presente [Reglamento] y que autoriza al titular a realizar transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes de acuerdo con las condiciones previstas en el [Reglamento].

(e) Se entiende por «vehículo ordinario» un vehículo que tiene un aspecto normal y no lleva distintivos que indiquen que pertenece a una empresa de transporte de fondos o que se emplea para fines de transporte de fondos.

(f) Se entiende por «personal de seguridad CIT» los empleados instruidos para conducir el vehículo en el que se van a transportar los fondos o para proteger su contenido.

(g) Por «Estado miembro transitado» se entiende uno o varios Estados miembros diferentes del Estado miembro de origen de la empresa que deben ser atravesados por el vehículo de transporte de fondos para poder alcanzar el Estado o Estados miembros en los que se va a prestar el servicio.

(h) Por «nivel A2» y «nivel B1» se entienden los niveles de competencia lingüística establecidos por el Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas del Consejo de Europa.

(i) Por «transporte en horas diurnas» se entiende el transporte realizado entre las [6:00h] y las [22:00h].

(j) Se entiende por «transporte de punto a punto» el transporte desde un lugar seguro hasta otro lugar seguro, sin paradas intermedias.

(k) Se entiende por «lengua oficial» la lengua o lenguas oficiales comunitarias empleadas por las autoridades locales y la población en las zonas en las que se está desarrollando el transporte CIT.

## **B. Sanciones**

Si las autoridades nacionales competentes descubren que se ha producido una infracción de alguna de las condiciones bajo las que se concedió la licencia CIT transfronteriza, la autoridad

expedidora podrá enviar una advertencia a la empresa interesada, suspender la licencia por un período variable entre [dos semanas y dos meses] o retirar la licencia definitivamente, dependiendo de la naturaleza o gravedad de la infracción. La autoridad expedidora podrá además prohibir a la empresa en cuestión solicitar una nueva licencia por un período de hasta [5 años].

El Estado miembro transitado o en el que se preste el servicio comunicará cualquier infracción del presente [Reglamento] a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de origen. El Estado miembro transitado o en el que se preste el servicio podrá suspender el derecho de la empresa a realizar transporte por carretera de fondos en euros dentro de su territorio durante un período máximo de [un mes] si las disposiciones del presente [Reglamento] relativas al número mínimo de miembros de personal de seguridad CIT por vehículo o relativas a las armas de fuego no se han respetado, a la espera de una decisión de la autoridad expedidora del Estado miembro de origen.

### **C. Revisión**

La Comisión informará al Consejo acerca de la aplicación del presente [Reglamento] a los [dos años de su entrada en vigor] a más tardar y, desde entonces, una vez cada cinco años.

### **D. Medidas de seguridad de emergencia**

(a) No obstante lo dispuesto en la normativa, un Estado miembro podrá introducir medidas de seguridad temporales diferentes de las previstas en caso de que surja un problema urgente que afecte significativamente a la seguridad de las operaciones CIT. Dichas medidas temporales afectarán a todos los transportes CIT, serán aplicables durante un período máximo de cuatro semanas y serán inmediatamente notificadas a la Comisión, quien garantizará su publicación sin demora.

(b) La prolongación de las medidas temporales previstas en el apartado a) por un período superior a cuatro semanas estará sujeta a la previa autorización de la Comisión.

### **E. Otra legislación comunitaria**

El presente [Reglamento] no irá en perjuicio de la aplicación de la legislación comunitaria vigente, particularmente en materia de transporte y de condiciones laborales, salud y seguridad en el trabajo.

### **F. Sistema inteligente de neutralización de billetes (IBNS)**

Mientras no exista una norma europea específica al respecto, el sistema IBNS debe ser homologado en cada Estado miembro participante. Por tanto, debe reunir las siguientes condiciones como mínimo:

- El sistema IBNS debe estar equipado con un dispositivo capaz de vigilar y comprobar permanentemente que se respetan las instrucciones preprogramadas y que se detectan las anomalías. El personal de seguridad CIT no debe ser capaz de abrir el dispositivo IBNS fuera de los períodos y/o lugares preprogramados.
- El sistema IBNS debe ser capaz, en caso de cualquier intento no autorizado de apertura del contenedor, de neutralizar permanentemente (es decir, de convertir en no apto para transacciones de efectivo) al menos el 20 % de la superficie en ambas caras del 100 % de

los billetes con tinta indeleble y opaca u otros medios. Si se emplea la tinta, ésta no debe degradarse apreciablemente por el paso del tiempo o la exposición al calor o la luz.

## **G. Niveles comunes de referencia del Consejo de Europa**

Usuario B1: Es capaz de comprender los puntos principales de textos claros y en lengua estándar si tratan sobre cuestiones que le son conocidas, ya sea en situaciones de trabajo, de estudio o de ocio. Sabe desenvolverse en la mayor parte de las situaciones que pueden surgir durante un viaje por zonas donde se utiliza la lengua. Es capaz de producir textos sencillos y coherentes sobre temas que le son familiares o en los que tiene un interés personal. Puede describir experiencias, acontecimientos, deseos y aspiraciones, así como justificar brevemente sus opiniones o explicar sus planes.

Usuario A2: Es capaz de comprender frases y expresiones de uso frecuente relacionadas con áreas de experiencia que le son especialmente relevantes (información básica sobre sí mismo y su familia, compras, lugares de interés, ocupaciones, etc.). Sabe comunicarse a la hora de llevar a cabo tareas simples y cotidianas que no requieran más que intercambios sencillos y directos de información sobre cuestiones que le son conocidas o habituales. Sabe describir en términos sencillos aspectos de su pasado y su entorno así como cuestiones relacionadas con sus necesidades inmediatas.