

IT

IT

IT



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 14.7.2010
COM(2010)377 definitivo

2010/0204 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO (UE) N. .../... DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

**sul trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati
membri dell'area dell'euro**

SEC(2010)877
SEC(2010)878

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Le banconote e le monete metalliche in euro, introdotte nel 2002, sono dei veri e propri mezzi di pagamento paneuropei, che consentono ai cittadini europei di saldare i propri debiti in euro in tutta l'area dell'euro, che consta attualmente di 16 Stati membri. Di conseguenza, l'esigenza di trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro è notevolmente aumentata. All'interno dell'area dell'euro le banche, il settore della grande distribuzione e altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale devono potersi avvantaggiare dei servizi dell'impresa di trasporto di valuta in contante (CIT – *cash-in-transit*) che offre il miglior prezzo e/o servizio, anche se ubicata all'estero, in un altro Stato membro. Ciò permetterà loro di trarre vantaggio dai circuiti di prelievo e consegna del contante più efficienti (e brevi) e dai servizi di contante offerti dalle più vicine succursali delle banche centrali nazionali (BCN) o dai depositi delle imprese di trasporto di contante. Inoltre, un gran numero di Stati membri dell'area dell'euro ha stipulato, o potrebbe voler stipulare degli accordi per la produzione di banconote e monete metalliche all'estero. Il principio stesso della moneta unica implica che le banconote e le monete metalliche in euro possano circolare ed essere trasportate il più liberamente possibile nell'area dell'euro.

Tuttavia, in ragione delle incompatibilità fra le legislazioni nazionali, nella maggior parte dei casi è molto difficile per i soggetti che si occupano del trasporto di contante a livello professionale trasferire il contante in euro fra gli Stati membri dell'area dell'euro, per cui il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro è attualmente molto limitato. Le differenze normative riguardano numerosi aspetti, quali il possesso e il porto di armi da fuoco da parte del personale addetto al trasporto di valuta, le modalità del trasporto autorizzato, la blindatura e l'equipaggiamento dei veicoli portavalori, il numero di addetti a bordo degli stessi ecc. Inoltre, gli attuali ostacoli normativi comportano una frammentazione del mercato unico in questo settore.

Tali vincoli al trasporto professionale del contante in euro hanno un impatto sull'efficienza del ciclo del contante e, in ultima analisi, sul costo del contante per le imprese e i cittadini. Le banche e il settore della grande distribuzione dovrebbero potersi rifornire di contante il più efficacemente possibile nell'area dell'euro senza essere ostacolati dai confini nazionali. Migliorare il funzionamento del ciclo del contante consentendo un'efficiente approvvigionamento transfrontaliero del contante costituisce una naturale e necessaria integrazione della tabella di marcia della Banca centrale europea verso una maggiore convergenza dei servizi di contante offerti dalle banche centrali nazionali. A tale riguardo, i benefici delle iniziative dell'Eurosistema, quale l'accesso a distanza ai servizi di contante delle banche centrali nazionali, che prevede che un ente creditizio di uno Stato membro partecipante possa ricorrere ai servizi di contante della banca centrale di un altro Stato membro partecipante, non possono essere pienamente sfruttati fintanto che permane la situazione attuale. La realizzazione della tabella di marcia della Banca centrale europea e la creazione di un'area unica del contante in euro sono, a loro volta, complementari alla SEPA - l'area unica dei pagamenti in euro – che ha lo scopo di rendere i pagamenti elettronici transfrontalieri in euro facili quanto quelli effettuati in ambito nazionale.

Il mercato del trasporto di valuta è organizzato attorno ai depositi di valuta, dove i veicoli portavalori possono rifornirsi di contante e distribuirlo in condizioni di sicurezza. Un veicolo portavalori di solito fa ritorno al proprio deposito di partenza alla fine della giornata per

trascorrere la notte in luogo sicuro e la zona geografica che può essere servita da un deposito di valuta dipende dalla distanza percorribile dal veicolo in un giorno. Il mercato del trasporto del contante, pertanto, ha un carattere prevalentemente locale e il mercato transfrontaliero potenziale riguarda, in primis, le regioni transfrontaliere fra gli Stati membri dell'area dell'euro. Ciò comporta che la regolamentazione nell'Unione in questo ambito non dovrebbe essere limitata esclusivamente ad attività puramente nazionali.

La Banca centrale europea, il settore bancario e il settore della grande distribuzione hanno ripetutamente auspicato il varo di un'iniziativa mirante a eliminare gli ostacoli al trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro in Europa. L'opportunità di tale iniziativa è ulteriormente rafforzata dall'allargamento passato e futuro dell'area dell'euro.

In questo contesto, la Commissione ha pertanto avviato delle consultazioni nel maggio 2008 nell'intento di rilanciare i lavori volti ad eliminare gli attuali ostacoli normativi al trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro e pertanto facilitare la libera circolazione dell'euro.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Come primo passo e per tener conto delle competenze e dei contributi di tutte le parti interessate del settore, nel 2008 è stato istituito e consultato un *gruppo di lavoro sul trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro* presieduto dalla Commissione e composto dalle organizzazioni europee delle principali parti interessate¹. Il gruppo ha discusso tutte le principali questioni, come i motivi d'azione a livello comunitario, le varie possibilità giuridiche per facilitare il trasporto transfrontaliero di contante, la portata di eventuali norme comuni future, le differenze fra gli ordinamenti nazionali e le possibilità di armonizzare le norme transfrontaliere nelle relative aree.

Su tale base, la Commissione ha adottato il 18 maggio 2009 un Libro bianco sul trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro² al fine di avviare un processo di consultazione ad ampio raggio su una serie di regole comuni previste per il trasporto transfrontaliero su strada di contante in euro fra gli Stati membri dell'area dell'euro. Il Libro bianco e le risposte che le parti interessate hanno convenuto di pubblicare sono disponibili sul sito web della Commissione europea al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

A seguito della pubblicazione del Libro bianco, è stato istituito nel 2009 un *gruppo di esperti in materia di trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro fra gli Stati membri nell'area dell'euro*. Il gruppo era composto da rappresentanti delle amministrazioni competenti degli Stati membri dell'area dell'euro. Esso ha discusso in

¹ Erano rappresentate le seguenti organizzazioni: CEA (Comitato europeo delle assicurazioni e della riassicurazione), CoESS (Confederazione dei servizi di sicurezza europei), EBF (Federazione bancaria europea), Eurosistema, EPC (Consiglio europeo per i pagamenti), ESTA (Associazione europea del trasporto valori), EURICPA (Associazione europea di protezione intelligente del contante), EuroCommerce, Europol, MDWG (Gruppo di lavoro dei direttori delle zecche) e UNI-Europa (Union Network International – Europa).

² COM(2009) 214 definitivo.

dettaglio la regolamentazione comune prevista per il trasporto transfrontaliero di contante ed ha raggiunto un alto grado di consenso sul testo definitivo della proposta della Commissione. L'elenco dei membri del gruppo è allegato alla proposta come documento di accompagnamento.

Le parti sociali sono state consultate nel corso dell'intero processo di preparazione. Esse hanno partecipato al gruppo di lavoro e sono state successivamente consultate tramite incontri bilaterali e questionari scritti.

Tutte le parti interessate del settore riconoscono che il mercato del trasporto del contante è attualmente organizzato a livello nazionale, in ragione delle differenze esistenti fra i vari ordinamenti nazionali. Per quanto concerne il sostegno all'iniziativa, è opportuno fare una distinzione fra il lato dell'offerta (le società di trasporto di contante) e quello della domanda (le banche e i commercianti al dettaglio).

Il settore bancario è particolarmente favorevole all'iniziativa e sollecita un approccio ambizioso, che consenta di abbreviare e rendere più efficienti i percorsi del trasporto, così da ridurre i rischi e i costi e aumentare la concorrenza nel settore. L'associazione professionale delle società di trasporto di contante accoglie con favore il fatto che non sia prevista un'armonizzazione completa del trasporto del contante; cionondimeno, ritiene soddisfacente l'attuale configurazione frammentata del mercato, in quanto le società di trasporto di contante si sono organizzate su tale base a livello nazionale.

I datori di lavoro del settore del trasporto di valuta in contante sottolineano altresì l'importanza di evitare la concorrenza sleale basata su trattamenti salariali e termini e condizioni di lavoro diversi, in particolare in considerazione del peso importante che ha la voce degli stipendi sui costi totali delle società di trasporto di contante. Per quanto concerne i dipendenti, la maggior preoccupazione dei sindacati è far sì che la futura normativa comunitaria in questo ambito non comporti un peggioramento delle condizioni sociali, ma piuttosto consenta di avviare un movimento che conduca a un livellamento verso l'alto dei salari e di altre condizioni di lavoro. Le parti sociali concordano inoltre che, in una situazione transfrontaliera, vada applicato il salario più elevato tra quelli in vigore nello Stato membro d'origine e in quello ospitante.

La BCE e l'Eurosistema sostengono pienamente l'iniziativa della Commissione, in linea con l'obiettivo strategico di conseguire un elevato livello di convergenza fra i servizi di contante delle Banche centrali nazionali. Il principio adottato di accesso a distanza (cioè la possibilità che una banca possa prelevare/versare contante in euro da/in qualsiasi Banca centrale nazionale della zona dell'euro), per esempio, non potrà essere attuato fintantoché non sarà reso più agevole il trasporto transfrontaliero del contante su strada.

L'obiettivo generale della presente proposta della Commissione è di facilitare la libera circolazione del contante in euro nell'area dell'euro rimuovendo gli ostacoli al suo trasporto professionale su strada tra gli Stati appartenenti all'area, e garantendo al contempo che il trasporto avvenga in condizioni di elevata sicurezza per il personale e per il pubblico. Poiché il mercato del trasporto di valuta ha un carattere prevalentemente locale, l'obiettivo principale dovrebbe essere quello di agevolare il trasporto nelle aree di confine interessate, mentre, in linea di principio, le differenze normative al di fuori di questo spazio geografico hanno un minor impatto sulla libera circolazione dell'euro.

La valutazione d'impatto (VI) ha tenuto conto di cinque opzioni generali al fine di conseguire tale obiettivo: (1) uno scenario di base invariato rispetto allo stato attuale; (2) accordi

bilaterali/multilaterali fra gli Stati membri potenzialmente più interessati dai trasporti transfrontalieri; (3) una serie di norme comuni riservate ai trasporti transfrontalieri; (4) il pieno riconoscimento reciproco; e (5) la piena armonizzazione della normativa concernente tutti i trasporti di valuta in contante. Secondo la VI, le opzioni 1 e 2 non sarebbero efficaci al fine di conseguire l'obiettivo di facilitare la libera circolazione del contante in euro, in quanto non pare probabile che si realizzino spontaneamente siffatti accordi su vasta scala; d'altro canto, il pieno riconoscimento reciproco e la piena armonizzazione di tutti i trasporti di valuta sarebbero sproporzionati rispetto all'obiettivo dichiarato e nel caso del pieno riconoscimento reciproco potrebbero comportare gravi rischi per la sicurezza.

L'analisi dettagliata degli impatti è stata pertanto effettuata sull'opzione 3: una serie di norme comuni per il trasporto transfrontaliero. Tale opzione soddisferebbe l'obiettivo di facilitare la libera circolazione del contante in euro e al contempo, poiché concerne esclusivamente i trasporti transfrontalieri, non andrebbe oltre quanto necessario per il conseguimento di tali obiettivi.

Inoltre, sono state considerate tre sub-opzioni: (a) estendere il campo di applicazione della normativa agli Stati membri non inclusi nell'attuale area dell'euro; (b) estendere il campo d'applicazione ad altre valute e tipi di valori; e (c) limitare il campo di applicazione ai trasporti³ da punto a punto.

Gli impatti che possono avere le norme comuni dipendono in ampia misura dalle dimensioni del mercato potenziale e dall'estensione che esso può raggiungere. Per raccogliere le informazioni sull'attuale mercato del trasporto di valuta ed effettuare una stima delle dimensioni del mercato potenziale del trasporto transfrontaliero su strada del contante nell'ipotesi che venissero eliminati gli ostacoli normativi che gravano attualmente su tale trasporto, è stato effettuato uno studio esterno, consultabile nel sito internet della Commissione⁴.

Lo studio rivela che sebbene il mercato transfrontaliero sia per definizione limitato, esiste il potenziale per un aumento significativo nel trasporto professionale transfrontaliero su strada del contante in euro, tanto nel lungo quanto nel breve periodo, una volta eliminati gli ostacoli normativi tramite l'introduzione di una serie di norme transfrontaliere comuni⁵.

Facilitare i trasporti transfrontalieri di contante probabilmente produrrebbe anche alcuni benefici ambientali grazie ad un complessivo accorciamento delle tratte.

³ Si tratta di trasporti di quantità consistenti di contante fra depositi di valuta, effettuati direttamente da un punto ad un altro punto senza fermate intermedie (per esempio, da una succursale della Banca centrale nazionale a un deposito dell'impresa di trasporto di valuta). Questi trasporti non hanno come destinatari i clienti finali e le quantità trasportate sono generalmente elevate.

⁴ Cfr. http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2010-02-26-cross-border-cash_en.htm

⁵ Lo studio stima che il mercato potenziale a lungo termine, ipotizzando l'eliminazione di tutti gli ostacoli al trasporto professionale transfrontaliero su strada di contante in euro, ammonterebbe a circa il 2,6% del mercato totale (espresso in termini di valore di tutto il contante in euro ordinato alle società di trasporto di valuta), corrispondente a circa 77 000 trasporti transfrontalieri (dove per trasporto transfrontaliero si intende il percorso compiuto da un veicolo portavalori che attraversi due volte il confine, una volta per il viaggio di andata e una per quello di rientro alla sede) che si potrebbero effettuare ogni anno negli 11 Stati dell'area dell'euro che hanno confini terrestri con altri Stati dell'area dell'euro.

Tuttavia, un aumento significativo dei trasporti transfrontalieri può anche avere effetti sociali negativi negli Stati membri ospitanti. Si pensi in particolare al possibile effetto sui livelli salariali e/o sull'occupazione nel settore dei trasporti di valuta in un dato Stato membro ospitante, qualora esso presenti differenze salariali significative rispetto agli Stati membri vicini. La valutazione d'impatto ha rivelato infatti differenze significative fra alcuni Stati membri vicini dell'area dell'euro. Inoltre, vi sono differenze salariali particolarmente notevoli fra alcuni degli Stati membri che non hanno ancora adottato l'euro e i loro vicini appartenenti all'area dell'euro. Per quanto non si debba in generale impedire agli Stati membri di sfruttare i propri vantaggi comparativi, sembra però opportuno mitigare i possibili impatti sociali nello Stato membro ospitante garantendo una protezione minima dei lavoratori, in linea con i principi dell'attuale direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori. Tale direttiva mira a garantire una protezione minima da osservare nello Stato membro ospitante da parte dei datori di lavoro che distacchino lavoratori per la prestazione di lavoro temporaneo in quello Stato.

Tuttavia, alla luce del carattere specifico dei servizi di trasporto di contante, segnatamente l'alta frequenza e la breve durata dei periodi di lavoro potenziale all'estero e le diverse situazioni contrattuali, è necessario prevedere un'applicazione analoga della direttiva a tutti i servizi di trasporto del contante transfrontalieri. Pertanto, la proposta include talune disposizioni specifiche volte a creare certezza giuridica per gli operatori coinvolti e garantire l'applicabilità pratica della direttiva nel settore del trasporto del contante. Tali misure, nello specifico, prevedono che i lavoratori del settore del trasporto transfrontaliero di valuta godano di una tutela minima consistente nella garanzia dei livelli salariali minimi (incluso il trattamento salariale relativo agli straordinari) del paese ospitante, conformemente a quanto stabilito dalla direttiva. Per evitare complicati calcoli di ripartizione proporzionale, tali livelli salariali dovrebbero anche essere garantiti per l'intera giornata lavorativa, anche se il lavoratore ne trascorre solo una parte all'estero. Laddove sia possibile desumere dai contratti esistenti da normative o disposizioni amministrative ovvero da accordi pratici che il lavoratore eseguirà trasporti transfrontalieri per più di 100 giorni lavorativi in un anno solare in un altro Stato membro, la tutela minima dovrebbe tuttavia includere anche le altre questioni disciplinate dalla direttiva.

In ragione delle caratteristiche specifiche del settore del trasporto di valuta in contante, la proposta prevede altresì norme diverse da quelle generali del settore dei trasporti per quanto concerne il cabotaggio. Sebbene la proposta preveda che il veicolo portavalori rientri nel proprio Stato membro d'origine nello stesso giorno in cui ne è uscito, essa non fissa un limite al numero di consegne/prelievi di contante nell'arco di tale giornata, in quanto un veicolo portavalori che presti tali servizi presso banche e commercianti al dettaglio può dover effettuare un gran numero di operazioni (per esempio 20) in una sola giornata.

Dalla consultazione delle parti interessate è inoltre emerso che per considerare le questioni concernenti la sicurezza o altre questioni sensibili, è necessario prevedere talune restrizioni al campo di applicazione delle norme UE comuni, nonché alcune eventuali eccezioni e deroghe a livello nazionale, relativamente a quattro questioni principali: (i) mantenere integralmente in vigore le norme nazionali sul porto di armi da parte degli addetti al trasporto di valuta; (ii) definire un certo numero di tipi di trasporto di valuta, con possibilità per ciascun singolo Stato membro di escludere alcuni di essi; (iii) limitare la durata del trasporto transfrontaliero a una giornata e in orario diurno, il che significa che il veicolo portavalori deve partire e rientrare nel proprio Stato membro d'origine nello stesso giorno e che il trasporto deve essere effettuato in orario diurno; (iv) dover effettuare con il veicolo portavalori la maggior parte delle consegne o dei prelievi di contante giornalieri nel territorio dello Stato membro ospitante/degli Stati membri ospitanti.

L'analisi ha dimostrato che per quanto tali opzioni possano implicare una riduzione del potenziale mercato transfrontaliero, è improbabile che creino grossi ostacoli ai trasporti transfrontalieri; in ogni caso, la proposta prevede soluzioni che consentono di effettuare i trasporti transfrontalieri (casseforti per la custodia delle armi all'interno del veicolo che possono essere aperte solo a distanza dal centro di controllo del veicolo, opzioni di trasporto standardizzate, riconoscimento dell'equipollenza della formazione all'uso delle armi, ecc.)

Per quanto concerne le sub-opzioni, si ritiene che le norme comuni debbano applicarsi anche nel territorio degli Stati membri dell'UE in procinto di introdurre l'euro, a partire dalla data della decisione del Consiglio di abrogare la loro deroga alla partecipazione all'euro. Ciò è giustificato dal fatto che vi è una maggiore esigenza di trasportare contante in euro in vista del passaggio all'euro.

L'estensione del campo di applicazione ad altri tipi di valuta non contribuisce all'obiettivo fissato dall'iniziativa ma si colloca nel quadro degli obiettivi generali dell'UE e può aumentare l'efficienza, riducendo i costi. Tuttavia, tale eventualità potrebbe anche complicare il processo di adozione delle norme comuni a fronte di un valore aggiunto relativamente limitato. Circoscrivere il campo di applicazione ai trasporti da punto a punto ridurrebbe notevolmente i vantaggi offerti dalle norme comuni, escludendo la stragrande maggioranza dei trasporti in termini di chilometraggio, orario lavorativo e punti contante serviti. Per queste ragioni, le suddette sub-opzioni non sono state incluse nella proposta.

Infine, si propone l'istituzione di un comitato sul trasporto transfrontaliero del contante in euro col compito di monitorare l'attuazione delle norme transfrontaliere comuni. È inoltre prevista una revisione formale: la Commissione presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore delle norme comuni.

3. ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DEL SISTEMA PROPOSTO

La proposta di regolamento definisce una serie di norme comuni per il trasporto professionale transfrontaliero del contante in euro nella zona dell'euro. Essa si basa sul principio di una specifica licenza per il trasporto transfrontaliero del contante, rilasciata dallo Stato membro d'origine alle imprese di trasporto di valuta che intendano trasportare il contante in euro fra uno Stato e l'altro. Si prevedono sette diversi tipi di trasporto autorizzato – cinque per il trasporto di banconote e due per il trasporto di monete metalliche – con possibilità per gli Stati membri di non aderire (opt out) a specifiche opzioni per il loro territorio.

Per quanto concerne il campo di applicazione, si sottolineano i seguenti elementi:

- il regolamento proposto si applica al trasporto professionale su strada di contante in euro fra gli Stati membri dell'area dell'euro. È inoltre prevista l'applicazione del regolamento nel territorio degli Stati membri che non hanno ancora introdotto l'euro a partire dalla data della decisione del Consiglio di abrogare la relativa deroga alla partecipazione all'euro. L'estensione del campo di applicazione del regolamento è oggetto di una separata proposta di regolamento.
- Il regolamento proposto si applicherebbe sia ai cosiddetti trasporti da punto a punto (trasporti da un posto sicuro a un altro posto sicuro senza fermate intermedie) sia ai cosiddetti trasporti di contante al dettaglio (trasporti con diverse fermate per la consegna ai consumatori finali).

- Per i trasporti al dettaglio, la maggior parte delle fermate deve aver luogo nello Stato membro ospitante/negli Stati membri ospitanti, mentre non vi è limite al numero di fermate che possono essere effettuate nello Stato membro d'origine o nello Stato membro ospitante.
- I trasporti devono, come regola generale, essere effettuati in orario diurno, ammettendo un'eccezione per i trasporti da punto a punto.
- Il veicolo portavalori deve rientrare al proprio Stato membro d'origine entro lo stesso giorno.

Licenza di trasporto transfrontaliero di valuta

Le imprese di trasporto di valuta in contante che intendono effettuare trasporti transfrontalieri di contante ai sensi del regolamento devono presentare una richiesta per il rilascio di una licenza specifica all'autorità preposta del proprio Stato membro d'origine. Per ottenere la licenza, la società, l'amministratore e il personale devono soddisfare un certo numero di condizioni stabilite dal regolamento. In caso di violazione delle norme, il potere sanzionatorio spetta all'autorità dello Stato Membro di origine che ha rilasciato la licenza. Tuttavia, sono accordati poteri di tutela allo Stato membro attraversato o a quello ospitante, in caso di emergenza o di violazione manifesta delle norme (per es., mancato rispetto del numero minimo di addetti a bordo, violazione delle norme sul porto d'armi, ecc.) Inoltre, gli Stati membri hanno il dovere di reciproca informazione su tutti i suddetti aspetti.

Tipi di trasporto autorizzati

Per le banconote, sarebbero autorizzati i cinque tipi di trasporto transfrontaliero di contante che seguono:

- trasporto di banconote con un veicolo non blindato banalizzato, dotato di un sistema di neutralizzazione delle banconote (IBNS);
- trasporto di banconote con un veicolo non blindato con la chiara indicazione della dotazione di un sistema di neutralizzazione delle banconote IBNS;
- trasporto di banconote con veicolo semiblandato dotato di sistema IBNS;
- trasporto di banconote con veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS;
- trasporto di banconote con veicolo interamente blindato dotato di sistema IBNS.

Per le monete metalliche, si prevedono i due seguenti tipi di trasporto:

- trasporto di monete metalliche in un veicolo non blindato;
- trasporto di monete metalliche in un veicolo semiblandato.

In tutti i casi, devono essere presenti a bordo del veicolo almeno due addetti alla sicurezza, fatta eccezione per i trasporti con veicoli interamente blindati privi di IBNS, per i quali sono richiesti almeno tre operatori.

Gli Stati membri possono scegliere di non consentire l'utilizzo di talune opzioni nei propri territori purché accettino almeno una tra quelle suelencate per le banconote e una per le monete metalliche e purché non consentano modalità di trasporto simili ai trasporti di valuta interni.

Applicazione della normativa nazionale

In ambiti particolarmente sensibili sotto il profilo della sicurezza, si continuerebbero ad applicare le norme nazionali. Detti ambiti concernono il porto e l'uso di armi, le relazioni con le forze di polizia e le norme che disciplinano l'operato degli addetti al trasporto di valuta al di fuori del veicolo portavalori, nonché la sicurezza dei punti di consegna/prelievo del contante.

4. ASPETTI GIURIDICI

A norma dell'articolo 133 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea " [...] il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscono le misure necessarie per l'utilizzo dell'euro come moneta unica". Da questo articolo consegue che l'UE ha il diritto, e di fatto il dovere, di adottare le misure necessarie per garantire la libera ed efficiente circolazione del contante in euro, in quanto l'attuale situazione crea degli ostacoli al trasporto transfrontaliero dell'euro e quindi al suo utilizzo.

In alternativa all'azione a livello UE si potrebbero definire accordi volontari bilaterali fra gli Stati membri o anche accordi multilaterali. Tuttavia, l'azione a livello UE produce importanti economie di scala rispetto ad azioni bilaterali o multilaterali. Infatti, solo un'azione a tale livello consente di contemplare, a differenza di quanto si verifica in caso di accordi bilaterali o multilaterali, l'allargamento futuro della zona dell'euro, in quanto le norme UE per il trasporto transfrontaliero possono essere utilizzate da ogni nuovo Stato membro aderente.

Inoltre, per quanto vi sia una domanda in tal senso, in particolare da parte del settore bancario, gli Stati membri non hanno ancora concluso accordi per facilitare il trasporto transfrontaliero professionale del contante, a più di otto anni dall'introduzione del contante in euro. Ciò porta a ritenere che l'azione a livello dell'UE sia in pratica la sola via possibile per armonizzare sistemi normativi differenti (attualmente in numero di 16) che coprono una vasta gamma di questioni complesse, in cui si intrecciano questioni relative alla sicurezza e al mercato del lavoro.

Pertanto, l'azione a livello dell'UE in questo campo è conforme al principio di sussidiarietà.

La proposta si limita ai trasporti transfrontalieri di contante, che sono quelli colpiti dai diversi regimi regolamentari nazionali, mentre non si applica ai trasporti esclusivamente nazionali. Pertanto, essa rispetta il principio di proporzionalità. Lo strumento del regolamento è necessario per far sì che le diverse normative nazionali siano sostituite da un quadro di norme effettivamente comuni per i trasporti transfrontalieri su strada del contante in euro nella zona dell'euro.

Proposta di

**REGOLAMENTO (UE) N. .../... DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

**sul trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati
membri dell'area dell'euro**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 133,

vista la proposta della Commissione europea⁶,

visto il parere della Banca centrale europea⁷,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'introduzione dell'euro ha notevolmente aumentato l'esigenza di trasporto transfrontaliero su strada del contante. All'interno dell'area dell'euro, le banche, il settore della grande distribuzione e altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale devono poter interagire con l'impresa di trasporto di valuta in contanti (CIT) che offre il miglior prezzo e/o servizio, e potersi avvantaggiare dei servizi del contante offerti dalla succursale della Banca centrale nazionale più vicina o del deposito di valuta più vicino, anche se ubicati in un altro Stato membro. Inoltre, molti degli Stati membri che partecipano alla terza fase dell'unione economica e monetaria (di seguito "Stati membri partecipanti") hanno stipulato, o potrebbero voler stipulare degli accordi per la produzione di banconote e monete metalliche all'estero. Il principio stesso della moneta unica implica la libertà di circolazione del contante fra gli Stati membri partecipanti.
- (2) In ragione delle notevoli differenze esistenti fra le legislazioni nazionali, è in generale molto difficile effettuare il trasporto professionale transfrontaliero su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti. Questa situazione contrasta con il principio della libera circolazione della moneta unica e va a detrimento del principio della libera prestazione dei servizi, che è uno dei principi fondamentali dell'Unione europea.

⁶ GU C ... pag.

⁷ GU C ... pag.

- (3) Il presente regolamento è la risposta alla possibilità di presentare strumenti di armonizzazione per il trasporto del contante, sancita dall'articolo 38, lettera b), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno.
- (4) Alla luce dei particolari pericoli inerenti la salute e la vita del personale addetto al trasporto del contante e del pubblico in generale legati all'attività di trasporto del contante, è d'uopo che il trasporto transfrontaliero di contante sia subordinato alla concessione di una specifica licenza di trasporto transfrontaliero del contante. Tale licenza dovrebbe essere concessa a chi già possiede una licenza nazionale per il trasporto del contante, la quale è richiesta nella maggior parte degli Stati membri partecipanti ed esula dal campo di applicazione del presente regolamento. Nei pochi Stati membri che non dispongono di una procedura specifica di approvazione per le imprese che effettuano il trasporto di valuta, a parte le norme generali per il settore della sicurezza o del trasporto, e al fine di migliorare il clima di fiducia reciproca fra Stati membri, è pertanto opportuno che le imprese che effettuano il trasporto di valuta stabilite in tali Stati membri debbano dimostrare di aver esercitato regolarmente l'attività di trasporto di valuta per almeno dodici mesi nello Stato membro in cui sono stabilite senza aver commesso violazioni della legislazione nazionale ai fini della concessione di una licenza transfrontaliera da parte di tale Stato membro.
- (5) Per evitare una sovrapposizione di obblighi e di appesantire inutilmente la procedura, occorre altresì stabilire che il detentore di una licenza di trasporto transfrontaliero di valuta in contante non sia obbligato a possedere anche una licenza a livello UE per il trasporto internazionale di merci su strada conformemente al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada⁸.
- (6) Il trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro fra gli Stati membri partecipanti deve conformarsi pienamente agli articoli del presente regolamento, oppure alla rispettiva normativa dello Stato membro d'origine, dello Stato membro ospitante e, se del caso, dello Stato membro attraversato.
- (7) Lo scopo del presente regolamento è di consentire il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti in condizioni che garantiscano la sicurezza della transazione, quella del personale coinvolto e del pubblico, nonché la libera circolazione della valuta.
- (8) In ragione delle condizioni specifiche del settore del trasporto di valuta in contanti, è difficile organizzare in sicurezza consegne di contante su più giorni. È pertanto opportuno che il veicolo che effettua il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro possa far ritorno al proprio Stato membro d'origine lo stesso giorno della partenza.

⁸ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

- (9) La Commissione formulerà una proposta per modificare la definizione del termine "orario diurno" e/o della durata minima necessaria della formazione iniziale specifica nel presente regolamento, qualora le parti sociali concordino a livello dell'UE sull'opportunità di riformulare detta definizione.
- (10) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio il numero di trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati nello Stato membro ospitante a seguito del trasporto internazionale da un altro Stato membro è limitato a tre trasporti di cabotaggio in sette giorni. Tuttavia, in considerazione delle caratteristiche specifiche del settore del trasporto di valuta, è prassi corrente che un veicolo portavalori possa effettuare un numero maggiore di consegne/prelievi di contante al giorno. Occorre pertanto derogare al regolamento (CE) n. 1072/2009 non fissando alcun limite al numero di prelievi/consegne di contante che un veicolo portavalori può effettuare in uno Stato ospitante nel corso di una giornata.
- (11) Le norme nazionali che disciplinano l'operato degli addetti alla sicurezza del trasporto di valuta al di fuori del veicolo, nonché la sicurezza dei luoghi in cui il contante viene depositato/prelevato non si applicano all'eventuale utilizzo di sistemi di neutralizzazione delle banconote in combinazione con i trasporti di banconote in un veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS.
- (12) Rammentando che l'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 96/71 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi concerne situazioni in cui un'impresa distacca un lavoratore fornendo servizi transazionali per conto proprio e sotto la sua direzione, nell'ambito di un contratto concluso fra l'impresa che lo invia e il destinatario della prestazione.
- (13) Considerando la natura specifica dei servizi di trasporto di valuta, è opportuno disporre l'applicazione analoga della direttiva 96/71/CE a tutti i servizi di trasporto transfrontaliero di contante, al fine di dare certezza giuridica agli operatori e garantire l'applicabilità pratica della direttiva in questo settore.
- (14) In ragione della specificità delle attività di trasporto coinvolte e del carattere occasionale di talune di queste attività, l'applicazione analoga delle norme di tutela minime di cui all'articolo 3, paragrafo 1, dovrebbe limitarsi alle tariffe minime salariali, incluse le tariffe maggiorate per il lavoro straordinario, come indicato all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), della direttiva e queste dovrebbero essere garantite nell'arco dell'intera giornata lavorativa, al fine di non far gravare sugli operatori un onere amministrativo inutile. Qualora risulti dal contratto di un addetto al trasporto di valuta che egli effettuerà trasporti transfrontalieri per più di 100 giorni lavorativi, è opportuno che per analogia siano applicate a tale operatore le norme di tutela minime di cui alla direttiva.
- (15) L'applicazione di norme di tutela minime nello Stato membro ospitante non dovrebbe pregiudicare l'applicazione di termini e condizioni di lavoro vigenti più favorevoli al lavoratore a norma della legge, del contratto collettivo o del contratto di lavoro dello Stato membro d'origine del lavoratore.

- (16) Al fine di fissare le relative norme di tutela minime, è opportuno applicare per analogia le disposizioni sulla cooperazione in materia di informazione di cui all'articolo 4 della direttiva 96/71/CE. A tale proposito gli Stati membri possono avvalersi della cooperazione amministrativa e degli scambi di informazioni previsti dalla direttiva 96/71/CE.
- (17) Il presente regolamento fa salva l'applicazione delle norme dell'UE in materia di contante in entrata nella Comunità o in uscita dalla stessa⁹.
- (18) Il presente regolamento fa riferimento alle norme e agli standard tecnici concernenti l'IBNS, la blindatura dei veicoli, le casseforti e i giubbotti antiproiettile. È d'uopo prevedere una procedura di delega dei poteri da parte del Parlamento europeo e del Consiglio alla Commissione perché essa possa modificare tali norme alla luce dei progressi tecnologici e degli eventuali nuovi standard europei,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE 1: REGOLAMENTAZIONE COMUNE CHE SI APPLICA A TUTTI I TRASPORTI TRANSFRONTALIERI SU STRADA DEL CONTANTE IN EURO

Articolo 1 – Definizioni

(a) Per "trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro" si intende il trasporto di banconote e/o monete metalliche effettuato in modo professionale, dietro remunerazione per conto di terzi o effettuato nell'ambito di un'impresa di trasporto di valuta in contanti, su strada tramite un veicolo da uno "Stato membro partecipante", come definito dal regolamento (CE) n. 974/98 del Consiglio, del 3 maggio 1998, relativo all'introduzione dell'euro¹⁰ per la fornitura di banconote e/o monete metalliche in euro, o la raccolta delle stesse da uno o più luoghi in uno o più altri Stati membri partecipanti, nonché nello Stato membro d'origine. Inoltre, almeno la maggior parte delle consegne o dei prelievi di contante effettuati da un veicolo portavalori nell'arco della giornata deve avvenire nel territorio dello Stato membro ospitante o degli Stati membri ospitanti affinché il trasporto possa essere considerato transfrontaliero ai sensi del presente regolamento. I trasporti da punto a punto sono considerati transfrontalieri se il trasporto avviene fra due diversi Stati membri partecipanti.

(b) Per "licenza di trasporto transfrontaliero" s'intende una licenza rilasciata dall'autorità preposta dello Stato membro d'origine che autorizza il titolare a effettuare trasporti transfrontalieri su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti, ai sensi di quando disposto dal presente regolamento.

(c) Per "autorità che ha rilasciato la licenza" s'intende l'autorità dello Stato membro d'origine preposta al rilascio della licenza di trasporto transfrontaliero di contante.

⁹ Regolamento (CE) n. 1889/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativo ai controlli sul denaro contante in entrata nella Comunità o in uscita dalla stessa, GU L 309 del 25.11.2005, pag. 9.

¹⁰ GU L 139 dell'11.5.1998, pag. 1.

(d) Per "Stato membro d'origine" s'intende lo Stato membro partecipante in cui è stabilita l'impresa di trasporto di valuta. L'impresa di trasporto di valuta è considerata stabilita nel momento in cui esercita effettivamente, a tempo indeterminato, un'attività economica di cui all'articolo 49 del trattato con un'infrastruttura stabile a partire dalla quale svolge effettivamente l'attività di prestazione di servizi.

(e) Per "Stato membro ospitante" si intende uno Stato membro partecipante in cui un'impresa di trasporto di valuta fornisce il servizio di consegna e/o prelievo del contante, diverso dal suo Stato membro d'origine.

(f) Per "Stato membro attraversato" s'intende uno o più Stati membri, diversi dallo Stato membro d'origine dell'impresa, che il veicolo portavalori deve attraversare per poter raggiungere lo Stato membro/gli Stati membri in cui viene prestato il servizio o per ritornare allo Stato membro d'origine.

(g) Per trasporto "diurno" s'intende il trasporto effettuato tra le 6:00 e le 22:00.

(h) Per "personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta" si intendono i dipendenti che hanno ricevuto istruzioni di guidare il veicolo portavalori o ai quali è stato dato l'ordine di proteggerne il contenuto.

(i) Per "veicolo portavalori" si intende un veicolo utilizzato per il trasporto professionale su strada del contante.

(j) Per "veicolo banalizzato" s'intende un automezzo di apparenza normale, privato di qualsiasi indicazione della sua appartenenza ad un'impresa di trasporto di valuta o del suo utilizzo per operazioni di trasporto del contante.

(k) Per "trasporto da punto a punto" s'intende un trasporto da un posto sicuro ad un altro posto sicuro effettuato senza fermate intermedie.

(l) Per "area securizzata" si intende un punto di prelievo e/o consegna del contante situato all'interno di un edificio e securizzato contro l'accesso non autorizzato sia in termini di dotazioni (sistemi anti-intrusione) che di procedure per l'accesso delle persone.

(m) Per "posto sicuro" si intende un posto all'interno di un'area securizzata accessibile ai veicoli e in cui questi ultimi possono essere caricati e scaricati in modo sicuro.

(n) Per "sistema intelligente di neutralizzazione di banconote (IBNS)" si intende un sistema che soddisfa le seguenti condizioni:

- i contenitori di banconote proteggono continuamente le banconote tramite un sistema di distruzione delle banconote da un'area securizzata al punto di consegna del contante o dal punto di prelievo del contante a un'area securizzata;
- il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta non deve essere in grado di aprire il contenitore al di fuori degli orari e/o dei luoghi prestabiliti, ovvero di modificare gli orari e/o i luoghi prestabiliti quando e dove il contenitore può essere aperto, una volta avviata l'operazione di trasporto di valuta;
- il contenitore è dotato di un sistema di neutralizzazione permanente delle banconote in caso di tentativo non autorizzato di effrazione del contenitore;

- il sistema IBNS soddisfa i requisiti di cui all'allegato III del presente regolamento. Una banconota è neutralizzata quando viene mutilata o danneggiata tramite macchie o altri metodi, come ulteriormente specificato all'allegato III.

(o) Per "IBNS da punto a punto" si intende un IBNS che è anche dotato di sistema da punto a punto, il che significa che le banconote restano inaccessibili agli addetti al trasporto di valuta per tutto il tempo del trasporto e sono costantemente protette con un sistema di distruzione del contante da un'area securizzata all'altra oppure, per le cassette dei distributori automatici di contante, da un'area securizzata al punto all'interno del distributore automatico di contante.

(p) I livelli di conoscenza della lingua "A1" e "B1" sono quelli stabiliti dal quadro comune europeo di riferimento per le lingue del Consiglio d'Europa.

(q) Per "lingua pertinente" s'intende la lingua o le lingue usate dalle autorità locali e dalla popolazione nelle zone in cui ha luogo il trasporto del contante.

(r) Per "lingue ufficiali dell'UE" si intendono le lingue come definite dal regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea¹¹.

Articolo 2 – Esclusioni

1. I trasporti di banconote e monete metalliche in euro che hanno luogo tra banche centrali, officine carte valori e/o le Zecche degli Stati membri partecipanti, e per conto delle stesse, con scorta militare o della polizia sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.

2. I trasporti di monete metalliche in euro che hanno luogo tra banche centrali, officine carte valori e/o Zecche degli Stati membri partecipanti, e per conto delle stesse, con scorta militare o della polizia o di imprese di sicurezza private, in veicoli separati, sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.

Articolo 3 –Luogo di partenza, durata massima e numero di consegne/prelievi di contante

1. Il servizio di trasporto transfrontaliero di contante in euro fornito ai sensi del presente regolamento è effettuato in orario diurno.

2. Un veicolo portavalori che effettua un trasporto transfrontaliero di contante in euro deve partire dal proprio Stato membro d'origine e farvi ritorno nello stesso giorno.

3. In deroga ai paragrafi 1 e 2, i trasporti da punto a punto possono essere tuttavia realizzati entro una fascia oraria di 24 ore, a condizione che il trasporto notturno del contante sia già autorizzato dalla normativa nazionale nello Stato membro d'origine, negli Stati membri attraversati e nello Stato membro/negli Stati membri ospitante/i.

¹¹ GU L 17 del 6.10.1958, pag. 385, e successivi emendamenti.

4. In deroga al regolamento (CE) n. 1072/2009 non ci sono limiti al numero di prelievi/consegne di contante che un veicolo portavalori può effettuare in uno o più Stati membri ospitanti durante un dato giorno.

Articolo 4 - Licenza di trasporto transfrontaliero del contante

1. L'impresa che intende effettuare il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro presenta domanda per ottenere la licenza specifica per il trasporto transfrontaliero del contante alle autorità competenti del suo Stato membro di origine.

2. La licenza di trasporto transfrontaliero del contante viene concessa dalle autorità nazionali competenti per un periodo di cinque anni, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

(a) l'impresa richiedente è autorizzata ad effettuare trasporti di valuta in contante all'interno del proprio Stato membro d'origine. Se lo Stato membro non dispone di una procedura specifica di approvazione per le imprese che effettuano il trasporto di valuta, a parte le norme generali per il settore della sicurezza o del trasporto, l'impresa deve essere in grado di dimostrare di aver esercitato regolarmente l'attività di trasporto di valuta per almeno dodici mesi nel proprio Stato membro d'origine prima della presentazione della domanda, senza aver commesso violazioni della legislazione nazionale esistente relativa a tali attività.

(b) I suoi direttori e i membri del consiglio di amministrazione non hanno inoltre commesso reati rilevanti che risultino nel loro casellario giudiziale e rispondono a requisiti di rispettabilità e correttezza.

(c) L'impresa che presenta la richiesta deve avere un'assicurazione responsabilità civile in corso di validità.

(d) L'impresa richiedente, il personale occupato, i veicoli utilizzati e le procedure di sicurezza applicate per il trasporto transfrontaliero del contante in euro devono rispettare le norme stabilite dal presente regolamento o, laddove esplicitamente indicato dal presente regolamento, la legislazione nazionale in vigore relativa specificatamente al trasporto di valuta.

3. La licenza di trasporto transfrontaliero è redatta conformemente al modello e alle caratteristiche fisiche definite agli allegati I-II. Il personale a bordo dei veicoli utilizzati nel trasporto professionale transfrontaliero del contante in euro su strada deve essere in grado di esibire in qualunque momento alle autorità di controllo l'originale o una copia certificata di una licenza in corso di validità.

4. La licenza di trasporto transfrontaliero consente all'impresa di effettuare il trasporto transfrontaliero del contante in euro conformemente alle disposizioni del presente regolamento. In deroga al regolamento (CE) n. 1072/2009, il detentore di una licenza di questo tipo non è tenuto a possedere una licenza valida a livello UE per il trasporto internazionale di merci su strada.

Articolo 5 – Personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta

1. Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta soddisfa i seguenti requisiti:

(a) non può aver commesso reati rilevanti che risultino dal casellario giudiziale e risponde a requisiti di rispettabilità e correttezza;

(b) deve avere un certificato medico che attesti la salute fisica e mentale degli operatori e consenta al personale di esercitare la funzione assegnata;

(c) deve aver frequentato con successo almeno 200 ore di formazione iniziale ad hoc, senza contare qualsivoglia formazione sull'uso di armi a fuoco.

Il contenuto della formazione iniziale ad hoc deve corrispondere almeno a quanto specificato dall'allegato VI. Inoltre, almeno una volta ogni tre anni il personale dovrà seguire una formazione regolare in queste materie.

2. Almeno un membro del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta a bordo è in grado di dimostrare conoscenze linguistiche di livello A1 nella lingua o nelle lingue pertinenti usate nelle aree pertinenti dello o degli Stati membri attraversati e dello Stato membro ospitante. Inoltre, il veicolo è in contatto radio costante, tramite il centro di controllo dell'impresa, con qualcuno che abbia conoscenze linguistiche almeno di livello B1 nella lingua in questione, in modo da garantire costantemente una comunicazione efficace con le autorità nazionali.

Articolo 6 – Porto di armi da fuoco

1. Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta rispetta le norme vigenti nello Stato membro d'origine, nello Stato membro/negli Stati membri attraversati e nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio per quanto attiene al porto d'armi da fuoco e al calibro massimo consentito.

2. Quando si entra nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione non consente al personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta di essere armato, qualsivoglia arma in possesso degli operatori è riposta all'interno di una cassaforte a bordo del veicolo, rispondente alla norma europea EN 1143-1. Tali armi restano inaccessibili al personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta per tutto il tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro in questione. Le armi possono essere prelevate dalla cassaforte all'ingresso nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione consente al personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta di portare armi; esse devono essere prelevate dalla cassaforte all'ingresso nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione impone che il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta sia armato. L'apertura della cassaforte contenente le armi da fuoco deve essere realizzata a distanza dal centro di controllo del veicolo e solo dopo che quest'ultimo avrà verificato l'esatta posizione geografica del veicolo.

Gli stessi obblighi si applicano se la legislazione dello Stato membro attraversato, o dello Stato membro ospitante non consente l'uso di armi del tipo o del calibro di quelle detenute.

3. Quando un veicolo proveniente da uno Stato membro d'origine che non consente al personale di trasporto di valuta di portare armi entra nel territorio di uno Stato membro avente una legislazione che impone il porto delle armi agli addetti a bordo, l'impresa di trasporto di valuta si assicura che l'equipaggio del veicolo sia dotato delle armi richieste e che soddisfi i requisiti minimi di formazione richiesti dallo Stato membro ospitante.

4. Il personale di sicurezza armato deve richiedere una licenza di porto d'armi alle autorità nazionali dello Stato membro attraversato/degli Stati membri attraversati e/o dello Stato membro ospitante, nel caso tali Stati membri consentano al personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta di essere armato.

5. Gli Stati membri istituiscono un punto di contatto nazionale centrale a cui il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta di altri Stati membri può presentare la domanda di licenza di porto d'armi nazionale. Gli Stati membri informano il richiedente dell'esito della richiesta entro tre mesi dalla presentazione della domanda.

6. Affinché gli addetti al trasporto di valuta dipendenti di una società stabilita in un altro Stato membro e residenti in un altro Stato membro possano soddisfare i requisiti nazionali per il rilascio del porto d'armi, gli Stati membri provvedono alla convalida della formazione equivalente seguita nello Stato membro in cui è stabilito il datore di lavoro del richiedente. Se ciò non è possibile, gli Stati membri assicurano che venga fornita la formazione necessaria sul proprio territorio nella lingua ufficiale dell'UE pertinente dello Stato membro in cui è stabilito il datore di lavoro del richiedente.

Articolo 7 – Equipaggiamento dei veicoli

1. I veicoli utilizzati sono dotati di un sistema di posizionamento globale via satellite. Il centro di controllo dell'impresa di trasporto di valuta deve poter localizzare continuamente e con precisione i propri veicoli.

2. I veicoli sono dotati di strumenti di comunicazione appropriati che consentono di prendere contatto in qualunque momento con il centro di controllo dell'impresa che gestisce i veicoli e con le autorità nazionali competenti. I numeri d'emergenza per contattare le autorità di polizia negli Stati membri attraversati o nello Stato membro/negli Stati membri ospitante/i sono disponibili a bordo del veicolo.

3. I veicoli sono equipaggiati in modo che sia possibile registrare l'ora e il luogo in cui vengono effettuate le consegne e i prelievi di contante, al fine di rendere possibile in ogni momento il controllo della proporzione di consegne/prelievi di contante di cui all'articolo 1, lettera a).

4. Per i veicoli dotati di sistema IBNS, il tipo di IBNS utilizzato risponde ai principi di cui all'allegato III del presente regolamento ed è omologato in uno Stato membro partecipante. In caso di richiesta di verifica avanzata dalle autorità dello Stato membro d'origine, dello Stato membro ospitante o dello Stato membro attraversato, le imprese che effettuano il trasporto transfrontaliero di valori in veicoli dotati di sistemi IBNS devono fornire entro 48 ore la documentazione scritta comprovante l'avvenuta approvazione del modello IBNS.

Articolo 8 – Ruolo delle forze di polizia nazionali

Quanto previsto dal presente regolamento non pregiudica l'applicazione della normativa nazionale che impone:

– di notificare in anticipo alla polizia le operazioni di trasporto del contante;

- che i veicoli per il trasporto di valuta siano dotati di un sistema che consenta la loro individuazione a distanza da parte della polizia;
- che i trasporti da punto a punto di notevoli somme di contante siano scortati dalla polizia.

Articolo 9 – Norme per garantire la sicurezza dei posti di consegna/prelievo nello Stato membro ospitante/negli Stati membri ospitanti

Il presente regolamento fa salva l'applicazione della normativa nazionale che disciplina la condotta del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta al di fuori del veicolo e la sicurezza dei posti in cui il contante viene consegnato e/o prelevato nello Stato membro interessato.

Articolo 10 – Ritiro dalla circolazione delle banconote neutralizzate

Le imprese di trasporto di valuta in contante che operano a norma del presente regolamento ritirano dalla circolazione tutte le banconote macchiate che potrebbero essere state macchiate o altrimenti neutralizzate dal sistema IBNS rivenute nel corso dell'esecuzione delle loro attività. Tali banconote devono essere consegnate alla succursale competente della banca centrale del proprio Stato membro d'origine. Se le banconote neutralizzate sono raccolte in uno Stato membro ospitante, la banca centrale di quest'ultimo viene informata dalla banca centrale dello Stato membro d'origine della società di trasporto di valuta.

Articolo 11 – Informazione reciproca

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le norme di cui agli articoli 8 e 9, nonché le informazioni su quali sistemi IBNS siano stati da loro omologati e la informano immediatamente di qualsivoglia modifica a dette norme e omologazioni. La Commissione garantisce che tali norme, insieme all'elenco dei sistemi IBNS omologati, vengano pubblicate in tutte le lingue ufficiali degli Stati membri partecipanti tramite i canali appropriati, al fine di informare rapidamente tutti i soggetti partecipanti all'attività transfrontaliera di trasporto di valuta.

2. Gli Stati membri tengono un registro di tutte le società alle quali hanno rilasciato una licenza per il trasporto transfrontaliero del contante e si informano reciprocamente in merito al suo contenuto. Essi aggiornano il registro incorporando le modifiche, compresa qualsiasi decisione di sospendere o ritirare una licenza a norma dell'articolo 22 e si informano subito reciprocamente in merito all'aggiornamento.

3. Ai fini dell'attuazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), lo Stato membro d'origine tiene debito conto delle informazioni concernenti il casellario giudiziale e i requisiti di rispettabilità e correttezza del personale addetto al trasporto di valuta che gli vengono comunicate dallo Stato membro ospitante.

4. Gli Stati membri confinanti si informano reciprocamente sui rispettivi requisiti di formazione specifici per il personale addetto al trasporto di valuta, ai fini della formazione iniziale ad hoc, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c).

5. Gli Stati membri pubblicano e si scambiano gli indirizzi e altri dettagli relativi ai punti di contatto nazionali di cui all'articolo 6 punto (5) e alla legislazione nazionale pertinente.

6. Qualora uno Stato membro decida di ritirare il porto d'armi da esso rilasciato a un membro del personale addetto al trasporto di valuta di una società stabilita in un altro Stato membro, ne informa l'autorità preposta al rilascio delle licenze nello Stato membro d'origine.

Articolo 12 – Informazioni da fornire prima dell'inizio del trasporto transfrontaliero

1. Un'impresa che detiene una licenza di trasporto transfrontaliero del contante comunica con sufficiente anticipo all'autorità che l'ha rilasciata i nomi degli Stati membri in cui eseguirà il trasporto del contante. In seguito, lo Stato membro di origine comunica immediatamente agli Stati membri interessati l'imminente inizio dell'attività transfrontaliera.

2. Un società che intenda eseguire un trasporto transfrontaliero di contante fornisce in anticipo all'autorità o alle autorità competenti indicato dallo Stato membro o dagli Stati membri di destinazione i nomi delle persone che possono effettuare tale trasporto nel loro territorio.

SEZIONE 2: REGOLE SPECIFICHE PER CIASCUN TIPO DI TRASPORTO

Articolo 13 – Trasporto di banconote con un veicolo non blindato banalizzato dotato di un sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero di banconote in euro su strada utilizzando un veicolo dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) il veicolo è banalizzato.

(b) Sono presenti a bordo almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta, eventualmente in borghese.

Articolo 14 - Trasporto di banconote con un veicolo non blindato con la chiara indicazione della dotazione di un sistema di neutralizzazione delle banconote IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero di banconote in euro su strada utilizzando un veicolo non blindato dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) il veicolo è dotato di contrassegno ben visibile indicante chiaramente che è dotato di un sistema IBNS. Il contrassegno corrisponde al pittogramma illustrato nell'allegato IV.

(b) A bordo di ogni veicolo devono essere presenti almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta.

Articolo 15 - Trasporto di banconote con veicolo semiblindato dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero di banconote in euro su strada utilizzando un veicolo semiblindato dotato di IBNS purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) la cabina semiblindata del veicolo deve per lo meno poter resistere a colpi di arma da fuoco di tipo Kalashnikov, calibro 7,62 mm.

(b) Il veicolo è provvisto di contrassegno ben visibile indicante chiaramente che è dotato di un sistema IBNS. Il contrassegno corrisponde al pittogramma illustrato nell'allegato IV.

(c) Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta deve indossare giubbotti antiproiettile che rispondano per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti.

(d) A bordo di ogni veicolo devono essere presenti almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta.

Articolo 16 - Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero di banconote in euro su strada utilizzando un veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) le parti del veicolo occupato dal personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta devono essere blindate almeno per poter resistere a colpi di arma da fuoco di tipo Kalashnikov, calibro 7,62 mm.

(b) Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta deve indossare giubbotti antiproiettile che rispondano per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti.

(c) A bordo di ogni veicolo devono essere presenti almeno tre membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta.

Articolo 17 - Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo interamente blindato dotato di sistema IBNS nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli 15, lettera b) e 16, lettere a) e b), del presente regolamento.

A bordo di ogni veicolo devono essere presenti almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta.

Articolo 18 - Trasporto di monete metalliche in un veicolo non blindato

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di monete metalliche in euro utilizzando un veicolo per il trasporto del solo contante in monete metalliche, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) il veicolo è banalizzato.

(b) Sono presenti a bordo almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta, eventualmente in borghese.

Ai trasporti che prevedono sia monete metalliche che banconote si applicano gli articoli da 13 a 17, fermo restando quanto disposto dall'articolo 20, a seconda del tipo di veicolo e di equipaggiamento usato.

Articolo 19 - Trasporto di monete metalliche in un veicolo semiblandato

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di monete metalliche in euro utilizzando un veicolo per il trasporto del solo contante in monete metalliche, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

(a) il veicolo è dotato di abitacolo blindato e di contrassegno ben visibile indicante chiaramente che sta trasportando solo monete metalliche. Il contrassegno corrisponde al pittogramma illustrato nell'allegato V.

(b) La cabina armata del veicolo deve per lo meno poter resistere a colpi di arma da fuoco di tipo Kalashnikov, calibro 7,62 mm.

(c) Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta deve indossare giubbotti antiproiettile che rispondano per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti.

(d) A bordo di ogni veicolo devono essere presenti almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta in contante.

Ai trasporti che prevedono sia monete metalliche che banconote si applicano gli articoli da 13 a 17, fermo restando quanto disposto dall'articolo 20, a seconda del tipo di veicolo e di equipaggiamento usato.

Articolo 20 – Deroghe nazionali

(a) Uno Stato membro può decidere di non applicare sul suo territorio gli articoli 13, 14, 15, 16 o 17 concernenti il trasporto transfrontaliero su strada di banconote, purché non autorizzi modalità di trasporto analoghe per i trasporti nazionali del contante e purché almeno uno di

tali articoli sia d'applicazione sul suo territorio. L'eventuale deroga all'articolo 16 non può riguardare i trasporti da punto a punto.

(b) Uno Stato membro può decidere di non applicare sul suo territorio l'articolo 18 o l'articolo 19 relativo al trasporto transfrontaliero su strada delle monete in euro, purché non autorizzi modalità di trasporto analoghe per i trasporti nazionali del contante.

(c) Per quanto concerne l'applicazione degli articoli 13, 14, 15 e 17, uno Stato membro può decidere di consentire il solo utilizzo dei sistemi IBNS per i trasporti da punto a punto sul suo territorio in caso di fornitura del servizio ai distributori automatici di banconote non ubicati presso filiali bancarie, purché le stesse regole si applichino ai trasporti nazionali del contante.

(d) Lo Stato membro interessato notifica la sua decisione di non applicare le suddette deroghe al presente articolo alla Commissione, la quale garantirà la pubblicazione di un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. La deroga entra in vigore un mese dopo la pubblicazione dell'avviso. Gli Stati membri possono abolire una deroga utilizzando la stessa procedura.

(e) Se uno Stato membro ospitante o uno Stato membro attraversato ritiene che un sistema IBNS riveli gravi lacune rispetto alle caratteristiche tecniche normalmente richieste, vale a dire che è possibile accedere al contante senza far scattare il meccanismo di neutralizzazione o che successivamente all'omologazione l'IBNS è stato modificato in modo da non soddisfare più i criteri di omologazione, ne informa la Commissione e lo Stato membro che ha concesso l'omologazione e può chiedere che si effettuino nuove verifiche su quel dato sistema IBNS. In attesa dei risultati delle nuove verifiche, gli Stati membri possono provvisoriamente vietare l'uso di quel dato sistema IBNS sul proprio territorio. Essi informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in cui il presente regolamento è d'applicazione.

SEZIONE 3: DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 21 – Controllo

Gli Stati membri d'origine e gli Stati membri ospitanti garantiscono il rispetto delle norme stabilite dal presente regolamento, anche tramite ispezioni casuali senza preavviso alle imprese. Detti controlli hanno luogo almeno una volta all'anno.

Articolo 22 – Sanzioni

1. Qualora le autorità nazionali competenti riscontrassero una violazione di una delle condizioni di concessione della licenza per il trasporto transfrontaliero del contante, l'autorità che ha rilasciato la licenza decide, secondo la natura e la gravità dell'infrazione, di inviare all'impresa interessata un avvertimento, di infliggere un'ammenda, di sospendere la licenza per un periodo che va da due settimane a due mesi o di revocarla in toto. L'autorità che ha rilasciato la licenza ha altresì facoltà di vietare all'impresa interessata di presentare domanda per la concessione di una nuova licenza per un periodo massimo di cinque anni.

2. Lo Stato membro attraversato o lo Stato membro ospitante comunica ogni eventuale infrazione del presente regolamento, incluse le infrazioni delle normative nazionali di cui agli articoli 8 e 9, alle competenti autorità nazionali dello Stato membro d'origine, le quali

decidono in merito alla sanzione adeguata. Lo Stato membro attraversato o lo Stato membro ospitante può inoltre infliggere un'ammenda in caso di violazione della normativa nazionale di cui agli articoli 8 e 9, ovvero delle deroghe nazionali di cui all'articolo 20 del presente regolamento. Esso può inoltre decidere di non autorizzare il trasporto transfrontaliero del contante sul suo territorio da parte del personale addetto al trasporto di valuta che ha commesso l'infrazione, laddove l'infrazione possa essere imputata a detto personale.

3. Lo Stato membro attraversato o lo Stato membro ospitante ha la possibilità di sospendere il diritto dell'impresa di effettuare sul suo territorio il trasporto su strada del contante in euro per un periodo non superiore a due mesi, in attesa della decisione dell'autorità dello Stato membro di origine che ha rilasciato la licenza, nei seguenti casi:

(a) in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento relative al numero minimo di personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta o alle armi da fuoco;

(b) se l'impresa esegue la sua attività di trasporto di valuta in un modo da costituire un pericolo per l'ordine pubblico;

(c) in caso di ripetute infrazioni al presente regolamento.

4. Lo Stato membro che ha rilasciato la licenza di porto d'armi ha inoltre la facoltà di infliggere una sanzione al personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta ai sensi della normativa nazionale, in caso di violazione della legislazione nazionale sulle armi.

5. Le sanzioni dovrebbero essere sempre proporzionate alla gravità dell'infrazione.

Articolo 23 – Misure di sicurezza da adottare in caso di emergenza

1. In deroga alla regola normale, uno Stato membro può decidere di introdurre misure di sicurezza temporanee più restrittive di quelle previste dalle presenti disposizioni, da adottare in caso di emergenza qualora un problema urgente dovesse avere serie ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni di trasporto del contante. Tali misure temporanee riguardano tutti i tipi di trasporto di valuta, in tutto o in parte del territorio nazionale, sono applicabili per un periodo massimo di quattro settimane e sono immediatamente notificate alla Commissione. La Commissione ne garantisce la pronta pubblicazione attraverso i canali appropriati.

2. Le misure temporanee di cui al paragrafo 1 possono essere prorogate oltre il periodo di quattro settimane previa autorizzazione della Commissione. La Commissione decide se concedere un'autorizzazione entro 72 ore dal ricevimento della richiesta.

Articolo 24 – Retribuzione del personale addetto al trasporto di valuta che effettua il trasporto transfrontaliero

Il personale che opera nel settore del trasporto transfrontaliero di valuta ai sensi del presente regolamento ha garantita la tariffa salariale minima pertinente in vigore, incluse le tariffe per gli straordinari, nello Stato membro ospitante analogamente con le disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c) della direttiva 96/71/CE. Qualora le tariffe salariali minime pertinenti in vigore nello Stato membro ospitante siano superiori al salario corrisposto all'addetto al trasporto di valuta nel suo Stato membro d'origine, si applicheranno le tariffe minime pertinenti dello Stato membro ospitante, incluse le tariffe per gli straordinari, all'intera

giornata lavorativa. Se il trasporto è effettuato nel corso di una giornata in diversi Stati membri ospitanti e più di uno di questi ha tariffe minime pertinenti superiori al salario dello Stato membro d'origine, si applica la tariffa più alta fra quelle minime considerate, incluse le tariffe per gli straordinari, all'intera giornata lavorativa.

Tuttavia, se risulta dai contratti esistenti o da normative o disposizioni amministrative ovvero da accordi pratici, che un addetto al trasporto di valuta effettuerà il trasporto transfrontaliero per più di 100 giornate lavorative, che saranno passate interamente o parzialmente, nel corso di un anno solare, in un altro Stato membro, i termini e le condizioni di lavoro di cui alla direttiva 96/71/CE sono interamente d'applicazione per tutte le giornate lavorative trascorse in toto o in parte in detto Stato membro ospitante in quell'anno solare.

Al fine di fissare i termini e le condizioni pertinenti di lavoro, si applica per analogia l'articolo 4 della direttiva 96/71/CE.

Articolo 25 – Comitato sul trasporto transfrontaliero di contante in euro

1. È istituito un comitato sul trasporto transfrontaliero di contante in euro. Esso è presieduto dalla Commissione e composto da due rappresentanti di ciascuno Stato membro a cui si applicano le disposizioni del presente regolamento, nonché da due rappresentanti della Banca centrale europea.

2. Il comitato si riunisce almeno una volta l'anno per esaminare l'attuazione del presente regolamento. A tal scopo, esso consulta le parti interessate del settore, incluse le parti sociali, e tiene conto dei loro pareri ove opportuno. Esso è consultato in merito alla preparazione della revisione di cui all'articolo 26.

Articolo 26 – Revisione

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento al più tardi entro due anni dalla produzione dei suoi effetti e, successivamente, una volta ogni cinque anni. A tal scopo, essa consulta le parti interessate del settore, incluse le parti sociali. In particolare, la relazione esamina la possibilità di definire requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco da parte degli addetti al trasporto di valuta e tiene in debito conto il progresso tecnologico in materia di sistemi IBNS, valutando l'eventuale conseguente necessità di revisione del regolamento.

Articolo 27 – Emendamento delle norme tecniche

La Commissione può adottare, tramite atti delegati a norma degli articoli 28, 29 e 30, degli emendamenti alle norme tecniche sugli standard applicabili concernenti la blindatura dei veicoli, le casseforti da utilizzare e i giubbotti antiproiettile, così come dell'allegato III, al fine di tener conto dei progressi tecnologici e degli eventuali nuovi standard europei.

Articolo 28 – Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 27 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 29 e 30.

Articolo 29 – Revoca della delega di poteri

1. La delega di poteri di cui all'articolo 27 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di poteri informa l'altro organo legislativo e la Commissione, entro un ragionevole lasso di tempo prima dell'adozione della decisione finale, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le eventuali ragioni della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa ha effetto immediatamente o a una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 30 – Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono muovere obiezioni all'atto delegato entro tre mesi dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio tale termine è prorogato di un mese.

2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrare in vigore prima della scadenza di tale periodo, se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muovono obiezioni nei confronti dell'atto delegato adottato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Articolo 31 – Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore sei mesi dopo la data di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il [...].

Per il Parlamento europeo
Il presidente
[\[...\]](#)

Per il Consiglio
Il presidente
[\[...\]](#)

ALLEGATO I
ELEMENTI DI SICUREZZA DELLA LICENZA PER IL TRASPORTO
TRANSFRONTALIERO DEL CONTANTE

La licenza per il trasporto transfrontaliero del contante deve presentare almeno due dei seguenti elementi di sicurezza:

- un ologramma;
- fibre speciali della carta che diventano visibili ai raggi UV;
- almeno una riga in microstampa (stampa visibile soltanto con lente d'ingrandimento e non riprodotta dalle fotocopiatrici);
- caratteri, simboli o motivi tattili;
- doppia numerazione: numero di serie della licenza per il trasporto transfrontaliero di valuta, della copia certificata della stessa o dell'attestato del conducente e, in ogni caso, numero di rilascio;
- uno sfondo di sicurezza con rabescature sottili (*guilloche*) e stampa a iride.

ALLEGATO II
MODELLO DI LICENZA PER IL TRASPORTO TRANSFRONTALIERO
DEL CONTANTE

UNIONE EUROPEA

(Carta di cellulosa di colore rosa Pantone 176, formato DIN A4 da 100g/m² o superiore)

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto in una o più lingue ufficiali dell'UE corrispondente/i alla/e lingua/e ufficiale/i dello Stato membro che rilascia la licenza)

Sigla distintiva¹² dello Stato membro
che rilascia la licenza

Nome dell'autorità
che rilascia la licenza

LICENZA n.

(ovvero)

COPIA CERTIFICATA CONFORME n.

per il trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro

La presente licenza autorizza¹³

.....

ad eseguire il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tramite qualsivoglia tragitto, per percorsi o parti di percorso entro il territorio dell'Unione, come definito dal regolamento (UE) n. .../20xx del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sul trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro e dal regolamento (UE) n. .../20xx del

¹² Le sigle distintive degli Stati membri sono: (AT) Austria, (BE) Belgio, (BG) Bulgaria, (CZ) Repubblica ceca, (CY) Cipro, (DE) Germania, (DK) Danimarca, (EE) Estonia, (EL) Grecia, (ES) Spagna, (FI) Finlandia, (FR) Francia, (HU) Ungheria, (IE) Irlanda, (IT) Italia, (LT) Lituania, (LU) Lussemburgo, (LV) Lettonia, (MT) Malta, (NL) Paesi Bassi, (PL) Polonia, (PT) Portogallo, (RO) Romania, (SE) Svezia, (SI) Slovenia, (SK) Slovacchia, (UK) Regno Unito.

¹³ Nome o ragione sociale e indirizzo completo del trasportatore.

Consiglio sull'estensione del campo di applicazione del regolamento (UE) n. .../20xx del Parlamento europeo e del Consiglio e conformemente con le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari:		
La presente licenza è valida per cinque anni, dal		al
Rilasciata a,	il	

¹⁴

¹⁴ Firma e timbro dell'autorità che rilascia la licenza.

(Seconda pagina della licenza)

(Testo redatto in una o più lingue ufficiali dell'UE/corrispondente/i alla/e lingua/e ufficiale/i dello Stato membro che rilascia la licenza)

DISPOSIZIONI GENERALI

La presente licenza è rilasciata a norma del regolamento (UE) n.../20xx sul trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro.

Essa autorizza il titolare a effettuare il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro, come definito dal regolamento (UE) n.../20xx, su qualsivoglia tragitto, per i percorsi o le parti di percorso effettuati entro il territorio degli Stati membri nei quali è applicabile il regolamento (UE) n.../20xx e soggetti alle condizioni specificate nella presente licenza.

La licenza è personale e non è cedibile.

L'originale della licenza deve essere conservato dall'impresa di trasporti.

Una copia certificata della licenza deve accompagnare il veicolo portavalori.

L'originale o una copia certificata della licenza deve essere esibito a richiesta degli agenti preposti al controllo.

Fermo restando quanto disposto dal regolamento (UE) n.../20xx, in ogni Stato membro il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ivi in vigore, in particolare le norme in materia di trasporto e circolazione.

ALLEGATO III
SISTEMA INTELLIGENTE DI NEUTRALIZZAZIONE DELLE
BANCONOTE (IBNS)

I. Definizioni e disposizioni generali

Per le definizioni di "area securizzata", "posto sicuro", "sistema intelligente di neutralizzazione delle banconote (IBNS)" e "IBNS da punto a punto": cfr. l'articolo 1, rispettivamente le lettere l), m), n) e o), del presente regolamento.

Un IBNS può contenere banconote (in mazzette o sciolte) o una cassetta per i distributori automatici di banconote.

Per poter essere utilizzato per il trasporto transfrontaliero del contante in euro, ai sensi del presente regolamento, il sistema IBNS deve essere stato omologato in uno Stato membro dell'area dell'euro. L'omologazione deve essere effettuata in conformità ad uno specifico standard europeo vigente. Fintantoché non sarà emanato detto standard, l'omologazione deve essere conforme alle disposizioni del presente allegato.

II. Procedura di approvazione del sistema IBNS

a) Per essere omologato, il sistema IBNS deve aver superato varie prove di laboratorio in un laboratorio approvato o riconosciuto da uno Stato membro dell'area dell'euro.

Tali prove devono permettere di accertare il livello soddisfacente delle seguenti caratteristiche tecniche del sistema IBNS:

i) funzioni principali richieste del sistema di monitoraggio:

- monitorare e registrare costantemente le istruzioni concernenti le condizioni di accesso e di utilizzo del sistema IBNS;
- verificare continuamente il rispetto di tali istruzioni e rilevare situazioni anomale;
- neutralizzare automaticamente e immediatamente le banconote in caso di mancato rispetto delle istruzioni, di rilevamento di situazioni anomale o di apertura del contenitore al di fuori degli orari e/o dei luoghi prestabiliti.

ii) Posti in cui è possibile programmare il sistema di monitoraggio e possibilità che il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta influisca sulle modalità di funzionamento del sistema IBNS

Un IBNS può essere programmato solo in un'area sicura. Un sistema IBNS da punto a punto può essere programmato soltanto in un posto sicuro.

Il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta non può avere alcuna possibilità di influenzare il funzionamento del sistema IBNS al di fuori degli orari e/o dei posti prestabiliti. Tuttavia, laddove sia presente un sistema a tempo per l'innescò della neutralizzazione, il personale di sicurezza addetto al trasporto di valuta può riavviare una sola volta il temporizzatore.

iii) Posti dove è possibile aprire il sistema IBNS (per sistemi da punto a punto)

Un sistema IBNS può essere aperto solo nelle destinazioni prestabilite.

b) Il sistema IBNS deve essere sottoposto a verifica ogni cinque anni, anche nel caso in cui l'approvazione nazionale non sia soggetta a scadenza. Se le nuove prove non danno un esito certo, l'omologazione cessa di essere valida per i trasporti transfrontalieri ai sensi del presente regolamento.

c) Per il superamento delle prove, è necessario conseguire uno dei seguenti risultati:

- in fase di prova, non è stato possibile avere accesso alle banconote e non si è prodotto alcun danno al sistema IBNS, il cui meccanismo è rimasto funzionante;
- in fase di prova, il sistema IBNS è stato danneggiato ma non è stato possibile avere accesso alle banconote senza innescare il sistema di neutralizzazione.

III. Procedure di collaudo

Il presente allegato illustra il metodo utilizzato per effettuare i collaudi e gli standard che definiscono i risultati che il sistema sottoposto a collaudo deve conseguire. Tuttavia, è possibile apportare adeguamenti a livello nazionale per allineare detti metodi e standard con i protocolli di verifica adottati dai laboratori di ciascuno Stato membro.

a) Prova di resistenza del sistema IBNS a vari tipi di attacco.

Fra le varie prove che simulano diversi tipi di attacco, è fatto obbligo agli Stati membri di eseguirne sei, mentre le altre possono essere eseguite conformemente alla normativa nazionale applicabile.

Ciascuna delle prove effettuate deve essere superata conformemente a quanto indicato al punto II, lettera c) di cui sopra.

- Verifiche obbligatorie:
 - 1 – interruzione dell'energia elettrica;
 - 2 – effrazione del contenitore;
 - 3 – apertura del contenitore con mezzi distruttivi (mazza);
 - 4 – taglio rapido ("a ghigliottina");
 - 5 – immersione in un liquido;
 - 6 – esposizione graduale e immediata a temperature estreme (caldo e freddo): per es., raffreddamento in azoto liquido e riscaldamento in forno preriscaldato.

- Ulteriori verifiche raccomandate:
 - 7 – resistenza alle armi da fuoco (per es. con cartucce calibro 12);
 - 8 – uso di sostanze chimiche;
 - 9 – caduta libera;
 - 10 – esposizione a picchi elettromagnetici significativi;
 - 11 – esposizione a picchi elettrostatici significativi.

b) Efficacia della neutralizzazione delle banconote

I processi di neutralizzazione attualmente in uso comprendono la macchiatura, la distruzione chimica e quella pirotecnica. Poiché sono possibili ulteriori sviluppi tecnologici, l'elenco dei processi utilizzati non è esaustivo ed è puramente indicativo.

A seguito di un tentativo non autorizzato di accedere ai valori tramite varie forme di attacco, le banconote devono essere distrutte o macchiate. Occorre effettuare almeno tre prove.

Il 100% delle banconote deve essere neutralizzato in modo irreversibile, tanto da essere evidente per chiunque maneggi le banconote che esse sono state sottoposte a neutralizzazione.

Deve essere macchiato almeno il 10% della superficie di entrambe le facciate di ciascuna banconota, nel caso le banconote siano contenute in una borsa di sicurezza. Se le banconote non sono custodite in una borsa di sicurezza, deve essere macchiato almeno il 20% della superficie di entrambe le facciate di ciascuna banconota. Riguardo ai sistemi di distruzione, in entrambi i casi deve andare distrutto almeno il 20% della superficie di ciascuna banconota.

c) Contenuto delle prove della resistenza delle banconote alla pulizia – nel caso dei sistemi IBNS che utilizzano la macchiatura delle banconote.

Per tale "pulizia", si devono utilizzare diversi prodotti o combinazioni di prodotti. Si dovranno ipotizzare varie situazioni in modo da variare la temperatura e la durata della pulizia. Si dovranno seguire due diverse procedure per le prove di pulizia:

- sia la pulizia immediatamente dopo la macchiatura;
- che la pulizia 24 ore dopo la macchiatura.

Dette verifiche devono essere eseguite su un campione rappresentativo di banconote vere utilizzate nell'area dell'euro.

Alla fine delle verifiche, si dovrà ottenere **uno** dei seguenti risultati:

- la pulizia comporta la distruzione delle banconote;

- a seguito della pulizia permane inchiostro visibile su almeno il 10% della superficie di ciascuna banconota (verifica sulla densità dell'inchiostro utilizzato);
- la pulizia causa una perdita eccessiva della colorazione originale delle banconote.

IV. Garanzie relative alla sicurezza dei sistemi utilizzati

Le sostanze chimiche rilasciate dal sistema IBNS per la neutralizzazione delle banconote sono soggette al regolamento (CE) n. 1907/2006 concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH)¹⁵. Detto regolamento contempla i rischi per la salute umana e l'ambiente delle sostanze prodotte, importate o utilizzate singolarmente, miscelate o presenti in un articolo.

Affinché il sistema IBNS possa essere omologato, il produttore verifica se sia necessario registrare o notificare la presenza di sostanze contenute nei prodotti presenti nel sistema, o se sia necessario comunicare precauzioni d'uso ai suoi utilizzatori. Il produttore può anche essere soggetto a obblighi di legge derivanti dall'inclusione di queste sostanze nell'elenco delle sostanze candidate estremamente problematiche o nell'elenco delle sostanze soggette a richiesta di autorizzazione come previsto nel regolamento REACH. Questi obblighi riguardano le sostanze elencate non solo singolarmente prese o in miscele, ma anche presenti in articoli.

L'autorità di omologazione dello Stato membro riceve dal fabbricante del sistema IBNS un certificato che riporta i risultati di questa verifica, indicante che le sostanze o gli elementi utilizzati per garantire la distruzione o la neutralizzazione dei fondi non comportano un serio rischio per la salute in caso di inalazione o contatto accidentale con la pelle da parte del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante.

A tal fine, il certificato può includere un'analisi dei rischi di esposizione alle sostanze chimiche, vale a dire la durata massima di esposizione ammissibile per una quantità determinata.

¹⁵ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), GU L 396 del 30.12.2006.

ALLEGATO IV
PITTOGRAMMI IBNS

Pittogramma da apporre sul veicolo portavalori dotato di sistema IBNS



Pittogramma da apporre sul contenitore delle banconote dotato di sistema IBNS



ALLEGATO V
PITTOGRAMMA DA APPORRE SU UN VEICOLO PORTAVALORI
ADDETTO AL TRASPORTO ESCLUSIVO DI MONETE METALLICHE



ALLEGATO VI
CONTENUTO DELLA FORMAZIONE INIZIALE PER IL PERSONALE
ADDETTO AL TRASPORTO TRANSFRONTALIERO DEL CONTANTE

Gli addetti al trasporto professionale transfrontaliero su strada del contante in euro fra gli Stati membri dell'area dell'euro devono:

- (1) aver frequentato per intero e completato almeno la formazione iniziale mirata come disposto dalla normativa nazionale di riferimento e/o dai contratti collettivi di lavoro pertinenti o – in mancanza di ciò – i corsi delle associazioni nazionali di categoria o i corsi interni dell'impresa;
- (2) aver superato con successo gli esami di verifica della formazione iniziale o qualsivoglia procedura volta a verificare l'esito della formazione;
- (3) aver frequentato per intero e completato il modulo di formazione aggiuntivo obbligatorio, come previsto nel presente allegato, composto almeno dai seguenti elementi:
 - le procedure transfrontaliere di trasporto di valuta.
 - La legislazione europea sul trasporto di valuta.
 - La normativa nazionale applicabile al trasporto di valuta nello Stato membro o negli Stati membri attraversati e nello Stato membro o negli Stati membri destinatari del servizio.
 - Le norme del codice della strada per il trasporto di valuta nello Stato membro o negli Stati membri attraversati e nello Stato membro o negli Stati membri destinatari del servizio (incluso il diritto di passaggio nelle corsie preferenziali da parte dei veicoli portavalori).
 - I protocolli di sicurezza nazionale nel caso di attacco nello Stato membro o negli Stati membri attraversati e nello Stato membro o negli Stati membri destinatari del servizio.
 - Procedure organizzative e di effettuazione del trasporto di valuta protetto da tecnologia IBNS¹⁶ vigenti nello Stato membro o negli Stati membri attraversati e nello Stato membro o negli Stati membri destinatari del servizio.
 - I protocolli, le norme e i regolamenti operativi nazionali vigenti nello Stato membro o negli Stati membri attraversati e nello Stato membro o negli Stati membri destinatari del servizio.

¹⁶ Come definiti dall'articolo 1, lettera n), del presente regolamento.

- I protocolli d'emergenza nazionali dello Stato membro o degli Stati membri attraversati e dello Stato membro o degli Stati membri destinatari del servizio in caso di guasto all'automezzo, incidente stradale, nonché qualsivoglia guasto tecnico o meccanico al veicolo portavalori o alla dotazione dello stesso.
- Le procedure amministrative nazionali e le norme dell'impresa all'interno dello Stato membro o degli Stati membri attraversati e dello Stato membro o degli Stati membri destinatari del servizio in merito alla comunicazione con il punto di controllo ecc., di tutti i paesi attraversati e destinatari del servizio.
- L'informazione e la formazione concernenti i protocolli da seguire e la cooperazione con le forze di polizia nazionali, regionali e locali, inclusi i controlli effettuati sui veicoli e sul personale addetto al trasporto di valuta.
- La normativa nazionale ed europea applicabile e/o i contratti collettivi applicabili concernenti gli orari di lavoro, il numero di pause necessarie, le condizioni di lavoro e i livelli salariali applicabili.
- La legislazione nazionale ed europea applicabile e/o i contratti collettivi applicabili concernenti i periodi di riposo degli addetti al trasporto di valuta – la loro tempistica, frequenza, la durata di ciascuna pausa, i luoghi sicuri, la comunicazione con i centri di controllo, ecc.
- Norme di sicurezza applicabili per la consegna/prelievo (posto sicuro, gestione dei rischi su strada, ecc.).
- La legislazione nazionale di riferimento sull'uso delle armi e la custodia delle stesse.
- Tecniche di guida offensiva e difensiva.
- Formazione mirata sull'uso dei sistemi di rilevamento satellitare, del telefono e di altri equipaggiamenti/sistemi tecnici utilizzati nel trasporto transfrontaliero di valuta.
- La normativa nazionale in materia di salute e sicurezza vigente nello Stato membro/negli Stati membri attraversati e nello Stato membro/gli Stati membri destinatari del servizio applicabile agli addetti al trasporto valori che viaggiano su strada con grossi veicoli e i protocolli da seguire in caso di ferimento o malore dei dipendenti.
- Addestramento al pronto soccorso.

L'addestramento dovrà inoltre comprendere i seguenti argomenti:

- misure preventive e riparative nel settore della gestione dello stress e della violenza da parte di terzi;
- valutazione dei rischi (sul posto di lavoro);

- eventuale formazione linguistica volta a soddisfare i requisiti di conoscenza della lingua come definiti dal presente regolamento (cfr. articolo 5, paragrafo 2).

ALLEGATO VII
LIVELLI DEL QUADRO COMUNE EUROPEO DI RIFERIMENTO DEL
CONSIGLIO D'EUROPA

Utente B1: Riesce a capire gli elementi principali in un discorso chiaro in lingua standard su argomenti familiari, che affronta frequentemente al lavoro, a scuola, nel tempo libero ecc. Riesce ad affrontare molte delle situazioni che si possono presentare viaggiando in una zona dove si parla la lingua. Può produrre un discorso semplice e coerente su argomenti che gli sono noti o di suo interesse. Può raccontare esperienze, un evento, un sogno, parlare dei propri desideri e aspirazioni e può esporre brevemente le proprie ragioni e spiegare i propri progetti.

Utente A1: Riesce a capire e utilizzare espressioni familiari e quotidiane nonché frasi molto semplici per soddisfare bisogni concreti. Riesce a presentare se stesso e gli altri e a porre domande e rispondere a domande su dettagli personali che lo riguardano (per es. in merito al luogo di residenza, alle conoscenze, agli oggetti che possiede). Riesce a comunicare in maniera semplice, a condizione che l'interlocutore parli lentamente, in modo chiaro e si dimostri disposto ad aiutare nel parlare.