

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 18.5.2009
COM(2009) 214 final

CARTE ALBĂ

privind

**TRANSPORTUL RUTIER TRANSFRONTALIER PROFESIONIST DE NUMERAR
ÎN EURO ÎNTRE STATELE MEMBRE DIN ZONA EURO**

1. INTRODUCERE

Euro a fost introdus sub formă de monedă fizică în anul 2002, însă, datorită diferențelor mari dintre legislațiile naționale, în practică, transportul profesional rutier al numerarului în euro este foarte dificil de realizat între statele membre care au adoptat ca moneda euro (denumite în continuare „state membre participante”) și, prin urmare, în momentul de față se efectuează foarte puține transporturi transfrontaliere terestre. Diferențele dintre legislațiile naționale se referă la o gamă largă de aspecte, precum deținerea și portul de arme de foc de către membrii personalului care asigură paza, cerințele de formare, modalitățile autorizate de transport, blindajul și echipamentul vehiculelor de securitate, utilizarea sistemelor inteligente de neutralizare a bancnotelor (*intelligent banknote neutralisation systems* - IBNS), numărul persoanelor din vehiculele de securitate, informațiile comunicate poliției, normele de autorizare și sancțiunile aferente. Transportul transfrontalier poate fi efectuat pe baza unei autorizații *ad hoc* a statului membru de destinație, dar, chiar dacă nu se iau în considerare procedurile administrative, acest lucru implică respectarea a două sau chiar a mai multor seturi de norme naționale de complexitate diferită.

Prin urmare, piața transporturilor de fonduri (*cash-in-tranzit* CIT) este organizată în momentul de față la nivel național. Ține însă de logica monedei unice că trebuie să existe posibilitatea ca fondurile în euro să fie transportate în mod cât mai liber în zona euro. Facilitarea transportului transfrontalier de numerar este un complement natural al foii de parcurs a Băncii Centrale Europene pentru o convergență mai mare a serviciilor de numerar ale băncilor centrale naționale (BCN) și crearea unei zone unice a numerarului în euro pentru profesioniștii care manipulează numerar. Un element important al foii de parcurs îl reprezintă accesul de la distanță la serviciile de numerar ale BCN prin care o instituție de credit dintr-un stat membru participant poate utiliza serviciile de numerar ale unei bănci centrale din alt stat membru participant. Această măsură a fost implementată în iunie 2007, însă potențialul său nu poate fi exploatat în întregime până când transportul transfrontalier de numerar nu va fi efectiv posibil. Băncile, sectorul mării distribuții și alți manipulatori profesioniști de numerar trebuie să obțină și să livreze numerarul în modul cel mai eficient cu putință, fără a fi sub constrângerea frontierelor naționale.

Datorită naturii mărfurilor transportate sectorul CIT este expus unor amenințări serioase la adresa securității, iar natura și amploarea riscului pot fi foarte diferite de la un stat membru la altul. Prin urmare, efectuarea transporturilor transfrontaliere de numerar în condiții care să garanteze un nivel ridicat de protecție al angajaților CIT și a publicului larg, prezintă o importanță deosebită.

Instituirea de norme comune care să permită la modul general transportul rutier transfrontalier de numerar între statele membre participante, garantând în același timp un nivel ridicat de siguranță pentru angajații CIT, va deschide drumul pentru rute de transport de numerar mai eficiente în regiunile de frontieră. Astfel, băncile comerciale vor avea posibilitatea de a utiliza serviciile de numerar ale celei mai apropiate sucursale ale unei bănci centrale sau ale unui centru de numerar CIT, indiferent dacă acestea se găsesc în propriul lor stat membru sau nu. De asemenea, micii comercianți, operatorii distribuitorilor automate și alți profesioniști care manipulează numerar vor avea posibilitatea de a primi sau transmite numerar de la/la cel mai apropiat centru de numerar, fără a fi împiedicați de granițe. În cele din urmă, societățile de transport de fonduri care efectuează transporturi în zone frontaliere vor putea să își planifice

rutele de transport și alte aspecte logistice într-un mod mult mai eficient. În general, un transport mai eficient al numerarului va avea efecte pozitive asupra întregii economii.

Banca Centrală Europeană, sectorul bancar și sectorul mării distribuții au solicitat în mod repetat lansarea unei inițiative care să înlăture obstacolele din fața transportului rutier transfrontalier profesional a numerarului în euro în Europa.

În acest context, în luna mai a anului 2008 Comisia a inițiat consultări în vederea pregătirii unui proiect de norme comune pentru facilitarea transportului rutier transfrontalier al numerarului în euro.

Această inițiativă reflectă poziția Comisiei cu privire la o posibilă armonizare a transportului de numerar menționată la articolul 38b din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne.

2. INIȚIATIVA COMISIEI DE A FACILITA TRANSPORTUL TRANSFRONTALIER DE NUMERAR ÎN EURO ȘI CONSULTĂRILE INIȚIALE ALE PĂRȚILOR INTERESATE

Ca un prim pas în fructificarea expertizei și a informațiilor primite de la părțile interesate din acest sector, în prima jumătate a anului 2008 a fost creat un grup de lucru prezidat de Comisie și compus din organizațiile europene ale principalelor părți interesate¹. În intervalul iulie - decembrie 2008, grupul de lucru a avut trei reuniuni de câte o zi în care a discutat toate aspectele relevante, precum domeniul de aplicare al posibilelor norme comune viitoare, diferențele între legislațiile naționale și posibilitatea armonizării normelor transfrontaliere în diferitele zone menționate la începutul primei secțiuni.

În ceea ce privește posibilitățile legale de facilitare a transportului transfrontalier de numerar, au fost luate în considerare trei opțiuni principale:

- O armonizare integrală a reglementării transporturilor de fonduri în statele membre în cauză.
- Un sistem în care autorizația dintr-un stat membru ar fi valabilă în toate statele membre („recunoaștere reciprocă”).
- Un set de norme comune care să fie valabile în toate statele membre fără a aduce atingere normelor naționale în privința anumitor aspecte indicate în mod explicit în text. Spre deosebire de armonizarea integrală, normele comune s-ar aplica doar transporturilor transfrontaliere.

Deoarece diferențele existente între normele naționale și nivelurile de risc ale statelor membre sunt importante, s-a considerat că ar fi extrem de dificilă atingerea la un consens privind conținutul unor norme care să asigure armonizarea integrală a reglementării transporturilor de fonduri sau recunoașterea transfrontalieră reciprocă a normelor naționale. Această din urmă

¹ Au fost reprezentate următoarele organizații: CEA (*European Insurance and Reinsurance Federation*), CoESS (*Confederation of European Security Services*), EBF (*European Banking Federation*), the Eurosystem, EPC (*European Payments Council*), ESTA (*European Security Transport Association*), EURICPA (*European Intelligent Cash Protection Association*), EuroCommerce, Europol (*European Police Office*), MDWG (*Mint Directors Working Group*) și UNI-Europa (*Union Network International – Europa*).

opțiune ar putea avea drept rezultat transporturi de numerar desfășurate în condiții care nu asigură sau sunt percepute ca neasigurând o protecție adecvată a angajaților și/sau a publicului larg. Prin urmare, în grupul de lucru s-a conturat în mod clar preferința pentru un set de norme comune care să se aplice transporturilor transfrontaliere și care ar exista în paralel cu normele naționale în vigoare pentru transporturile interne de numerar.

În cadrul opțiunii referitoare la un set de norme comune aplicabile transporturilor rutiere transfrontaliere de numerar, grupul de lucru a discutat următoarele opțiuni strategice principale privind domeniul de aplicare al posibilelor norme comune:

- Domeniul de aplicare geografic. Acesta ar putea include întreaga Uniune Europeană sau ar putea fi limitat la zona euro.
- Tipul de mărfuri transportate. Pe lângă numerarul în euro, mărfurile ar putea include alte valute și alte valori.
- Definiția transportului transfrontalier. Transportul transfrontalier ar putea fi limitat la transportul de la un punct la altul sau ar putea, de asemenea, să includă operațiuni în țara de origine înaintea operațiunii internaționale și/sau operațiuni în țara de destinație după derularea acesteia (aceste din urmă operațiuni sunt cunoscute sub denumirea de „cabotaj”).

În grupul de lucru au existat puncte de vedere diferite cu privire la aceste probleme.

Obiectivul principal al unor eventuale norme comune ar fi facilitarea liberei circulații a monedei unice în zona euro. Acest lucru nu exclude însă posibilitatea includerii teritoriului unui alt stat membru. Independent de domeniul de aplicare geografic, poate fi luată în considerare și posibilitatea includerii monedelor altor state membre și ale statelor nemembre, precum și a altor tipuri de valori (cum ar fi bijuterii, aur, opere de artă și documente de valoare). Extinderea domeniului de aplicare la statele membre neparticipante și la alte mărfuri ar putea întârzia în mod serios sau chiar împiedica adoptarea de norme comune devinând discuția de la principalele probleme.

Transportul transfrontalier poate fi interpretat în sens restrâns ca însemnând transportul de numerar dintr-un punct securizat în țara A în alt punct securizat din țara B fără opriri intermediare („de la un punct la altul”). Transportul de la un punct la altul ar însemna că centrele individuale de numerar și alte puncte securizate ar putea fi deservite transfrontalier cu respectarea normelor comune, excluzând însă sucursalele băncilor, bancomatele și micii comercianți (în cazul în care nu dispun de o zonă securizată pentru încărcarea/descărcarea vehiculului). În orice moment va fi posibilă efectuarea unei singure operațiuni dintr-un punct securizat spre alt punct securizat.

Transportul de la un punct la altul corespunde însă doar unei părți din transporturile de numerar efectuate în mod regulat de societățile de transport de fonduri. Un domeniu de aplicare mai larg ar include și anumite operațiuni de transport înainte și după partea transfrontalieră a transportului. Acest lucru ar permite organizarea rutelor de transport transfrontalier în același mod optimal din punct de vedere logistic ca și a rutelor interne de transport, prin deservirea mai multor puncte de-a lungul drumului, inclusiv sucursalele băncilor, bancomatele și micii comercianți. Prin urmare, în vederea facilitării circulației transfrontaliere a numerarului în euro, se sugerează că ar trebui să fie posibilă, pe lângă operațiunea transfrontalieră principală, efectuarea de operațiuni de transport cu mai multe opriri în țara de origine, precum și în țara/țările de destinație. Conform explicațiilor furnizate

mai jos, în secțiunea 3.2, durata totală a operațiunilor din țara de origine și țara/țările de destinație trebuie să fie limitată la o zi.

În cadrul normelor comune privind transportul transfrontalier, serviciile de transport de numerar ar intra sub incidența altor sisteme juridice, în special în ceea ce privește respectarea legislației muncii, convențiile colective aplicabile sau alte norme legale referitoare la aspecte sociale și/sau de siguranță. Acest fapt ar putea avea drept rezultat apariția unor probleme importante de natură practică pentru a stabili ce salariu și ce condiții sociale se aplică, în special în cazurile în care un vehicul securizat operează în mai mult de două țări.

În acest context, clarificarea modului de aplicare a *Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii*² în cazul transporturilor transfrontaliere de numerar ar prezenta o importanță deosebită.

Obiectivul acestei directive este de a concilia exercitarea de către întreprinderi a libertății lor fundamentale de a presta servicii transfrontaliere, conform articolului 49 din Tratatul CE cu asigurarea protecției adecvate a drepturilor lucrătorilor detașați temporar în străinătate pentru a presta aceste servicii. Astfel, aceasta încearcă să găsească un echilibru între libertățile economice stabilite prin Tratatul CE și drepturile angajaților pe perioada detașării lor. Prin urmare, directiva identifică normele obligatorii de interes general la nivel comunitar care trebuie aplicate în țara gazdă muncitorilor detașați și stabilește un nucleu de termeni și condiții de lucru și angajare clar definite în vederea asigurării unei protecții minime a muncitorilor care trebuie respectate de către prestatorul de servicii în țara gazdă. În funcție de circumstanțele speciale în care se desfășoară transporturile transfrontaliere, în conformitate cu definițiile de la articolul 1 alineatul (3) al directivei, aceasta se poate aplica operațiunilor de transport transfrontalier care fac obiectul prezentei cărți albe.

Trebuie însă recunoscut faptul că durata extrem de scurtă a detașării în cazul transporturilor transfrontaliere de numerar creează dificultăți în ceea ce privește aplicarea practică și executarea dispozițiilor directivei. De exemplu, aplicarea directivei ar putea cere angajatorilor din sectorul transporturilor de fonduri să măsoare timpul petrecut de angajații lor în fiecare țară pentru a putea calcula pro rata ratele minime aplicabile.

Prin urmare, aplicarea practică a Directivei 96/71 în acest domeniu va trebui examinată cu atenție împreună cu statele membre, alți experți pertinenti³ și partenerii sociali înainte de adoptarea formală a unor norme comune privind transportul transfrontalier de numerar. Mai precis, ar fi important să se garanteze că aplicarea acquis-ului comunitar sau a legislației naționale nu impune operatorilor o sarcină administrativă disproporționată și inutilă, care în practică ar avea drept rezultat afectarea gravă a posibilității de a efectua operațiuni transfrontaliere. Clarificarea acestor aspecte va face parte integrantă din evaluarea impactului social al opțiunilor strategice.

Pe această bază, Comisia lansează prin prezentul document un amplu proces de consultare cu privire la un set preconizat de norme comune, anexat prezentei Cărți albe. Comisia subliniază natura provizorie a acestor eventuale norme. Scopul este de a facilita formularea de comentarii orientate din partea tuturor părților interesate prin prezentarea deja în acest stadiu a

² JO L 18, 21.1.1997, p. 1-6.

³ Decizia 2009/17/CE a Comisiei a instituit Comitetul de experți privind detașarea lucrătorilor (JO L 8, 13.1.2009, p. 26-28).

principalelor elemente ale unor posibile norme comune. Aceste norme avute în vedere nu aduc atingere propunerii care ar putea fi prezentată ulterior de Comisie.

Toate părțile interesate sunt invitate să își transmită comentariile până la 30 iunie 2009 la adresa indicată la sfârșitul secțiunii 4.

3. PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE UNOR EVENTUALE NORME COMUNE

Acest proiect de norme comune s-ar aplica transportului *transfrontalier de numerar în euro* între *statele membre participante*. Prin urmare, transporturile de numerar care au loc exclusiv pe teritoriul unui stat membru nu vor fi afectate.

Pentru a se concentra asupra aspectului principal, și anume libera circulație în zona euro a numerarului în euro, statele membre care nu au adoptat încă moneda euro și monedele lor nu vor intra sub incidența normelor comune. Posibilitatea includerii statelor membre și a monedelor neparticipante printr-o clauză facultativă ar trebui însă examinată.

În cele din urmă, datorită caracterului lor specific, se sugerează ca transporturile de mare valoare de bancnote și monede euro între băncile centrale din zona euro să nu fie acoperite de text, cu condiția să fie escortate de armată și/sau poliție.

3.1. Temeiul juridic

Se are în vedere bazarea eventualelor norme comune pe articolul 123 alineatul (4) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în măsura în care acest lucru pare necesar pentru a facilita utilizarea monedei euro ca monedă unică. În acest caz, este necesară adoptarea cu majoritatea calificată a statelor membre participante, după consultarea Băncii Centrale Europene. Este, de asemenea, avută în vedere posibilitatea utilizării regulamentului.

3.2. Transport pe durata unei zile și în timpul zilei

Din cauza caracteristicilor specifice ale activității de transport de fonduri și pentru a ține cont de dificultățile legate de organizarea în condiții de securitate a livrării de fonduri în mai multe zile, vehiculele securizate care trec frontiera ar trebui să părăsească statul membru de origine și să se întoarcă în acest stat în aceeași zi, iar transportul ar trebui să se efectueze în totalitate în timpul zilei (se propune ca prin „zi” să se înțeleagă perioada de timp cuprinsă între orele 6:00 și 22:00). Se pot însă efectua transporturi de fonduri și noaptea, în cazul în care acest lucru este deja permis de normele naționale din țara unde are loc transportul. Colectarea și/sau livrarea de numerar în statul membru de origine înainte de efectuarea părții transfrontaliere a transportului sau în statul membru de destinație după efectuarea părții transfrontaliere a transportului ar fi posibilă, însă vehiculul securizat ar trebui să se întoarcă în statul său membru de origine în aceeași zi (sau în decurs de 24 de ore, în cazul în care transportul pe timpul nopții este permis).

3.3. Licență pentru transportul transfrontalier de fonduri

Autoritățile naționale de control ar trebui să aibă posibilitatea de a verifica dacă un vehicul securizat îndeplinește condițiile pentru a efectua transport de numerar pe teritoriul lor. Prin urmare, o societate care dorește să efectueze transport rutier transfrontalier de numerar în euro ar trebui să solicite autorităților competente din statul său membru de origine eliberarea unei

licențe speciale de transport transfrontalier de fonduri. Originalul acesteia sau o copie legalizată trebuie să însoțească în permanență vehiculul.

Caracteristicile exacte ale acestei licențe vor trebui definite și aceasta ar trebui să fie valabilă pe o perioadă limitată (se sugerează trei ani). Pentru a obține licența, societatea care o solicită trebuie să respecte normele comune avute în vedere, alte norme comunitare aplicabile sau, în cazurile precizate în mod explicit, legislația națională în vigoare în domeniul transporturilor de fonduri. O asemenea (eventuală) trimitere la legislația națională s-ar face în două cazuri: i) notificarea prealabilă a forțelor naționale de poliție și ii) procedurile pentru manipularea numerarului în afara vehiculului de transport de fonduri. Primul caz se referă la competențele și organizarea forțelor naționale de poliție atunci când nu par să existe motive imperioase de armonizare a practicilor. Al doilea caz se referă la situațiile în care membrii personalului care efectuează transportul de fonduri pot intra în contact direct cu publicul larg, pe care îl pot astfel expune pericolelor inerente ale activității exersate. Prin urmare, pare oportună respectarea eventualelor norme naționale.

Însă, trebuie în primul rând ca societatea să fie autorizată de către statul său membru de origine să transporte fonduri. Dacă statul membru nu are proceduri specifice de autorizare a societăților de transport de fonduri, societatea respectivă trebuie să fie în măsură să demonstreze că efectuează de un anumit timp (se sugerează 12 luni) transporturi regulate de numerar fără încălcarea legislației naționale în vigoare. Scopul acestei norme este de a garanta că societățile de transport de fonduri care efectuează transporturi transfrontaliere au suficientă experiență pentru a putea efectua transporturi de numerar și pe teritoriul altui stat membru.

Pentru a se asigura că statele membre dispun de suficiente informații cu privire la societățile stabilite în alte state membre care doresc să efectueze transporturi de numerar pe teritoriul lor, se prevede, de asemenea, ca statele membre să facă schimb de informații cu privire la licențele pentru transport transfrontalier emise și la eventualele decizii de suspendare sau retragere a unei asemenea licențe și să se informeze reciproc și în avans cu privire la denumirile societăților care doresc să efectueze transporturi pe teritoriul unui alt stat membru.

3.4. Tipuri de transport de numerar permise

Tipurile de transport de fonduri autorizate și condițiile conexe (normele referitoare la blindajul vehiculelor, utilizarea sistemelor inteligente de neutralizare a bancnotelor, portul de arme, numărul membrilor echipajului etc.) diferă foarte mult de la un stat membru la altul. Acest lucru este în special valabil atunci când este vorba despre deținerea și portul de arme. Unele state membre interzic portul de arme membrilor personalului care efectuează transportul de fonduri, în timp ce în anumite state membre portul de arme este obligatoriu iar în altele portul de arme nu este nici interzis, nici obligatoriu, ci permis. Având în vedere diferențele existente, propunerea unui anumit tip de transport care să convină tuturor nu pare realistă. Mai precis, nu trebuie puse sub semnul întrebării normele naționale cu privire la interzicerea, obligația sau autorizarea portului de arme de către membrii personalului care efectuează transportul de fonduri.

Pe baza practicilor actuale din statele membre, se are în vedere autorizarea a patru tipuri de transporturi, care ar trebui toate să garanteze un nivel ridicat de securitate pentru angajați și pentru publicul larg. Există trei posibilități diferite pentru bancnote (sau bancnote în combinație cu monede), iar ultimul tip de transport se referă exclusiv la transportul de monede. Ar trebui ca operatorii să poată alege tipul de transport pe care îl preferă dintre cele trei posibilități disponibile pentru bancnote. Se propune însă ca un stat membru, după

informarea Comisiei Europene, să poată hotărî că opțiunea de a transporta numerar într-un vehicul neblindat sau cu cabina blindată echipat cu IBNS [opțiunea a) de mai jos] nu se aplică pe teritoriul său, cu condiția ca acesta să nu permită modalități comparabile de transport pentru transportul intern de fonduri. Se propune ca vehiculul să fie însoțit de cel puțin trei persoane din personalul de securitate, cu excepția cazurilor în care numerarul este protejat cu IBNS de la un capăt la altul sau se transportă exclusiv monede. Deoarece în primul caz numerarul este protejat cu tehnologia IBNS, iar în al doilea monedele sunt mai puțin atractive pentru hoți, se are în vedere ca în aceste cazuri [opțiunile a), c) și d) de mai jos], numărul minim de personal de securitate să fie redus la două persoane.

a) Transportul de bancnote într-un vehicul neblindat sau cu cabina blindată echipat cu un sistem inteligent de neutralizare a bancnotelor (IBNS) de la un capăt la altul

În cadrul acestei opțiuni vehiculul trebuie să fie banalizat (mai exact să nu poarte niciun semn care să indice că aparține unei societăți de transport de fonduri sau că este utilizat în scopul transportării de numerar) sau cabina acestuia trebuie să fie blindată și să fie prevăzut cu un marcaj vizibil care să indice că vehiculul este echipat cu IBNS de la un capăt la altul. IBNS va trebui să respecte anumite criterii care urmează a fi stabilite (care ar trebui să includă, printre altele, cerința de a fi omologat cel puțin într-un stat membru participant).

b) Transportul de bancnote într-un vehicul blindat integral care nu este echipat cu IBNS

În cadrul acestei opțiuni vehiculul trebuie să fie blindat în întregime pentru a putea rezista tirurilor trase cu arme de foc. Personalul de securitate trebuie să poarte veste antiglonț și să respecte normele în vigoare din statele membre unde are loc transportul referitoare la interzicerea, obligația sau autorizarea portului de arme și la calibrul maxim permis.

În ceea ce privește deținerea și portul de arme, au fost avansate două posibilități care se exclud reciproc, și anume: i) crearea unui „permis european special port-armă pentru personalul de securitate al transporturilor de fonduri”, ale cărui caracteristici ar urma să fie precizate. Permisul ar fi emis de statul membru care a acordat licența pentru transportul transfrontalier de fonduri și ar putea fi acordat doar personalului de securitate care deține deja un permis național de port-armă angajat într-o firmă care deține o licență pentru transportul transfrontalier de fonduri sau ii) personalul care transportă fonduri va trebui să solicite autorităților naționale ale statului membru în cauză un permis de port-armă (cu condiția ca acestea să permită personalului de securitate să fie înarmat).

Mai mult decât atât, pentru a respecta legislația națională în vigoare, trebuie prevăzută o procedură pentru cazurile în care vehiculul de securitate trece dintr-un stat membru în care armele de foc sunt obligatorii într-un stat membru în care armele de foc sunt interzise. În aceste cazuri, înainte de a intra pe teritoriul acestui din urmă stat membru, armele de foc ar trebui închise într-un seif în interiorul vehiculului și să fie inaccesibile personalului de securitate până în momentul în care vehiculul intră pe teritoriul unui stat membru care permite portul de arme personalului de securitate. Odată închis, seiful care conține armele de foc nu ar trebui să mai poată fi deschis decât de la distanță, de către centru de control al vehiculului.

c) Transportul de bancnote într-un vehicul blindat integral echipat cu IBNS

Această opțiune combină măsurile de protecție prevăzute la opțiunile a) și b), altfel spus atât IBNS de la un capăt la altul cât și blindarea întregului vehicul. Ar trebui să se aplice aceleași

norme ca și în cadrul opțiunii b), însă vehiculul ar trebui să fie echipat în plus cu IBNS în conformitate cu opțiunea a) și să poarte un marcaj clar care să indice acest lucru.

d) Transportul exclusiv de monede

Acesta este singurul tip de transport care ar trebui să se utilizeze doar în cazul transporturilor transfrontaliere de monede. Monedele sunt grele raportat la valoarea lor și, prin urmare, ocupă loc mai mult și sunt mai puțin atractive pentru hoți. Acest lucru este confirmat și de faptul că în Comunitate, în trecut, nu s-a înregistrat aproape niciun atac asupra vehiculelor care transportau exclusiv monede. Prin urmare, se are în vedere opțiunea ca pe vehicul să fie indicat clar că transportă doar monede. Pentru a proteja personalul de securitate, cabina vehiculului ar trebui să fie blindată. Faptul că personalul de securitate ar trebui sau nu să fie înarmat mai trebuie discutat.

3.5. Sancțiuni

Garantarea faptului că prevederile sunt aplicate prezintă o importanță deosebită. Prin urmare, este indispensabil să se prevadă sancțiuni adecvate în cazul în care prevederile nu sunt respectate. În același timp este important ca sancțiunea să fie proporțională cu gravitatea infracțiunii.

Prin urmare, în condițiile în care se încalcă condițiile de acordare a licenței de transport transfrontalier de fonduri, se are în vedere posibilitatea ca autoritatea care a acordat licența să poată emite un avertisment, să poată suspenda licența pe o perioadă limitată de timp sau să o poată retrage definitiv. Pentru a prevedea un mecanism de siguranță pentru statul membru de destinație, se sugerează ca statul membru traversat sau statul membru unde se prestează serviciul să aibă dreptul de a suspenda temporar licența în cazul unei încălcări grave a normelor, mai precis încălcări referitoare la numărul minim de personal de securitate sau la armele de foc, în așteptarea unei decizii a autorității emitente din statul membru de origine. În cele din urmă, este prevăzut ca statele membre să se informeze reciproc cu privire la încălcări și sancțiunile aferente acestora.

3.6. Alte dispoziții

Pentru a face față amenințărilor serioase la adresa securității, ar trebui prevăzută a clauză specială referitoare la măsurile care trebuie luate în situații de urgență. Ar putea fi vorba, de exemplu, despre un număr de atacuri violente care pot face necesară escortarea temporară de către poliție a tuturor transporturilor de fonduri de pe teritoriul unui stat membru. Pentru a evita aplicarea unui tratament diferit operatorilor naționali și celor străini, asemenea măsuri în cazuri de urgență ar trebui să se refere la toate transporturile de fonduri din statul membru implicat. Mai mult, acestea ar trebui să fie limitate în timp și ar trebui notificate Comisiei. O autorizare formală prealabilă a Comisiei ar trebui să fie necesară pentru orice prelungire a măsurilor de urgență.

Se au în vedere și o serie de cerințe minime pentru personalul de securitate din cadrul transporturilor de fonduri referitoare la cazierul juridic, sănătatea fizică și mentală, formarea și cunoașterea de limbi străine.

Normele comune nu trebuie să aducă atingere aplicării legislației comunitare în vigoare, în special în domeniul social și în cel al transporturilor.

În cele din urmă, se sugerează realizarea unei evaluări a implementării normelor comune la doi ani de la intrarea lor în vigoare și apoi la intervale regulate.

4. URMĂTOARELE ETAPE

Setul de măsuri preconizate anexat va fi discutat cu administrațiile statelor membre în cadrul unui grup *ad-hoc* de experți creat special în acest scop. Rezultatul acestor discuții și contribuțiile primite de la părțile interesate și alți actori interesați vor fi luate în considerare în evaluarea impactului unor eventuale norme comune, inclusiv în evaluarea diferitelor opțiuni discutate anterior în secțiunea 2, pe care Comisia le va efectua înainte de adoptarea unei propuneri formale.

Comisia invită părțile interesate să își exprime punctul de vedere cu privire la prezenta Carte albă. Contribuțiile pot fi trimise până la data de 30 iunie 2009, fie prin e-mail, la adresa: ECFIN-E3@ec.europa.eu fie prin poștă, la următoarea adresă:
European Commission
Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Unit E.3

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

Anexă: Norme comune preconizate pentru transportul rutier transfrontalier de numerar în euro între statele membre din zona euro.

ANEXĂ

Norme comune preconizate pentru transportul rutier transfrontalier de numerar în euro între statele membre din zona euro

Termenul [regulament] este utilizat mai jos ca referință internă, regulamentul fiind instrumentul avut în vedere pentru stabilirea unor posibile norme comune viitoare.

SECȚIUNEA 1. NORME COMUNE PENTRU ANSAMBLUL ACTIVITĂȚILOR DE TRANSPORT RUTIER TRANSFRONTALIER DE NUMERAR ÎN EURO

A. Domeniu de aplicare

Conform prevederilor prezentului [regulament] transportul transfrontalier de numerar în euro se desfășoară în timpul zilei, iar vehiculul securizat pleacă din țara sa de origine și se întoarce în această țară în aceeași zi.

Transporturile de la un punct la altul pot însă să se desfășoare într-o perioadă de timp de 24 de ore, cu condiția ca transportul de numerar pe timp de noapte să fie permis deja de către normele naționale din statul membru de origine, statele membre traversate și statul sau statele membre în care se prestează serviciul.

Transportul de bancnote și monede în euro cu o valoare nominală mai mare de 15 milioane de EUR care (i) se desfășoară între bănci centrale din statele membre participante și (ii) sunt escortate de armată și/sau de poliție nu intră sub incidența prezentului [regulament].

B. Licență pentru transportul transfrontalier de fonduri

(a) O societate care dorește să efectueze transport rutier transfrontalier de numerar în euro solicită autorităților competente din statul său membru de origine eliberarea unei licențe de transport transfrontalier de fonduri.

(b) Licența de transport transfrontalier de fonduri se acordă de către autoritățile naționale competente pe o perioadă de [trei] ani societăților de pe teritoriul lor, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- societatea care depune cererea trebuie să fie autorizată pentru transportul transfrontalier de fonduri de către statul membru în care se depune cererea de licență de transport transfrontalier de fonduri. Dacă statul membru nu are o procedură specifică de autorizare a societăților care efectuează transport de fonduri, diferită de normele generale aplicabile sectorului securității sau transporturilor, la depunerea cererii societatea trebuie să facă dovada că efectuează transporturi regulate de numerar de cel puțin [douăsprezece] luni fără încălcarea legislației naționale în domeniu în vigoare. În plus, managerii și membrii consiliului de administrație nu trebuie să aibă înscrise în cazierul judiciar infracțiuni care au un raport cu activitatea respectivă.

- societatea care depune cererea, personalul acesteia, vehiculele utilizate și procedurile de securitate implementate pentru transportul transfrontalier de numerar în euro trebuie să respecte normele stabilite prin prezentul [regulament] și prin alte dispoziții aplicabile din legislația UE sau, în cazul în care prezentul [regulament] menționează în mod explicit acest lucru, cu legislația națională în vigoare referitoare la transportul de numerar.

(c) Licența de transport transfrontalier de fonduri se întocmește în conformitate cu modelul [de definit]. Vehiculele care efectuează transporturi rutiere transfrontaliere profesionale de numerar în euro trebuie să fie în orice moment în măsură să prezinte autorităților de control originalul sau o copie legalizată a unei licențe valabile.

(d) Statele membre controlează în mod regulat dacă normele stabilite prin prezentul [regulament] sunt respectate, inclusiv prin controale aleatoare, fără notificarea prealabilă a societății. Aceste controale trebuie să aibă loc cel puțin o dată pe an.

C. Personalul de securitate CIT

(a) Personalul de securitate CIT trebuie să respecte următoarele cerințe:

(i) să nu aibă înscrise în cazierul judiciar infracțiuni care au un raport cu activitatea respectivă;

(ii) să dețină un certificat medical care să ateste că sănătatea lor fizică și mentală este corespunzătoare pentru efectuarea sarcinilor;

(iii) să fi urmat cel puțin [200 de ore] de formare inițială *ad hoc*, în afara formării pentru utilizarea armelor de foc.

Formarea inițială *ad hoc* menționată la punctul (iii) trebuie să acopere cel puțin [procedurile privind transportul transfrontalier de fonduri, legislația referitoare la transportul de fonduri, normele de conduită în caz de atac, utilizarea echipamentelor CIT și normele de lucru în echipă]. O formare regulată în aceste domenii este, de asemenea, necesară.

(b) Cel puțin unul din membrii personalului de securitate CIT prezent la bordul vehiculului face dovada cunoașterii la un nivel cel puțin egal cu A2 a limbii (limbilor) oficiale utilizate în statul sau statele membre traversate și în statul sau statele membre în care se prestează serviciul.

(c) Dacă niciunul din membrii personalului de securitate CIT nu stăpânește limba (limbile) oficiale utilizate în statul sau statele membre traversate sau în statul sau statele membre în care se prestează serviciul, vehiculul trebuie să fie în contact radio permanent, prin intermediul centrului de control al societății, cu o persoană care face dovada cunoașterii limbilor în cauză la un nivel cel puțin egal cu B1, astfel încât comunicarea efectivă cu autoritățile naționale să fie posibilă în orice moment.

D. Echipamentele vehiculului

(a) Vehiculele utilizate sunt echipate cu un sistem de poziționare globală prin satelit. Centrul de control al societății de transport de fonduri poate localiza cu acuratețe vehiculele sale în orice moment.

(b) Vehiculele sunt echipate cu instrumente corespunzătoare de comunicare care să permită contactarea în orice moment a centrului de control al societății care le operează și a autorităților naționale competente. Numerele de urgență pentru contactarea autorităților polițienești din statele membre traversate sau din statul sau statele membre în care se prestează serviciul sunt disponibile la bordul vehiculului.

(c) În cazul în care vehiculele sunt echipate cu sisteme inteligente de neutralizare a bancnotelor (IBNS), acestea trebuie să respecte cerințele specificate în anexa [...].

E. Notificarea anticipată a forțelor naționale de poliție

Prezentele norme nu aduc atingere aplicării normelor naționale care cer notificarea anticipată a poliției cu privire la toate operațiunile de transport de numerar.

F. Proceduri de manipulare a numerarului în afara vehiculului de transport de fonduri în statul sau statele membre în care se prestează serviciul

Prezentele norme nu aduc atingere aplicării normelor naționale care guvernează manipularea numerarului în afara vehiculului de transport de fonduri în statul membru în cauză.

G. Informare reciprocă

(a) Statele membre transmit Comisiei normele menționate la punctele E și F și informează de îndată Comisia cu privire la orice schimbări ale acestora. Comisia se asigură că respectivele norme sunt publicate în toate limbile oficiale ale statelor membre participante prin mijloacele corespunzătoare, în vederea informării prompte a tuturor celor implicați într-o activitate de transport transfrontalier de fonduri.

(b) Statele membre țin un registru al tuturor societăților cărora le-au acordat o licență pentru transportul transfrontalier de fonduri și se informează reciproc în legătură cu conținutul acestuia. Statele membre actualizează registrul cu schimbările survenite, inclusiv cu deciziile de suspendare sau de retragere a unei licențe în conformitate cu articolul [...] și se informează reciproc și fără întârziere cu privire la actualizare.

(c) O societate care deține o licență de transport transfrontalier de fonduri informează cu suficient timp înainte autoritatea care a acordat licența cu privire la numele statului sau statelor membre în care va desfășura activități de transport de fonduri. Statul membru de origine informează apoi imediat statul sau statele membre în cauză despre iminența începerii activității transfrontaliere.

SECȚIUNEA 2. NORME SPECIFICE PRECONIZATE PENTRU CELE PATRU TIPURI DE TRANSPORT AUTORIZATE

A. Transportul de bancnote într-un vehicul neblindat sau cu cabina blindată echipat cu IBNS

Societățile care dețin o licență de transport transfrontalier de fonduri pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de bancnote în euro în timpul zilei utilizând un vehicul echipat cu IBNS, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) vehiculul trebuie fie să fie banalizat, fie cabina acestuia trebuie să fie blindată iar pe vehicul să fie indicat în mod clar în limba sau limbile oficiale ale statului sau statelor membre traversate și a statului sau statelor membre în care se prestează serviciul, că acesta este echipat cu IBNS.

(b) sistemul inteligent de neutralizare a bancnotelor utilizat trebuie să respecte principiile enunțate în anexa [...] și să fie omologat în cel puțin unul din statele membre participante.

(c) la bordul fiecărui vehicul trebuie să fie cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT și aceștia nu trebuie să fie înarmați. Dacă vehiculul este banalizat ei nu trebuie să poarte uniformă.

(d) un stat membru poate hotărî că prezentul [articol] nu se aplică transportului rutier transfrontalier de numerar în euro efectuat pe teritoriul său, cu condiția de a nu permite modalități comparabile de transport pentru transportul intern de fonduri. Statul membru în cauză notifică Comisiei decizia sa de a nu aplica prezentul [articol], care se va asigura că se publică un aviz în acest sens în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Decizia va intra în vigoare la o lună de la publicare.

B. Transportul de bancnote într-un vehicul blindat integral care nu este echipat cu IBNS

Societățile care dețin o licență de transport transfrontalier de fonduri pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de bancnote în euro în timpul zilei utilizând un vehicul blindat integral care nu este echipat cu IBNS, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) personalul de securitate CIT trebuie să respecte normele în vigoare în statul sau statele membre traversate și în statul sau statele membre în care se prestează serviciul referitoare la portul de armă de foc și la calibrul maxim autorizat. Atunci când intră pe teritoriul unui stat membru care nu autorizează portul de armă pentru personalul de securitate CIT, armele aflate în posesia acestuia trebuie închise, în interiorul vehiculului, într-un seif care respectă standardul European [EN 1143-1]. Aceste arme trebuie să rămână inaccesibile personalului de securitate CIT pe toată durata transportului pe teritoriul respectivului stat membru. Armele pot fi scoase din seif la intrarea pe teritoriul unui stat membru care autorizează portul de armă pentru personalul de securitate CIT. Deschiderea seifului în care se găsesc armele trebuie să necesite intervenția de la distanță a centrului de control a vehiculului și trebuie să fie condiționată de verificarea, de către centrul de control, a poziției geografice exacte a vehiculului.

(b) personalul de securitate CIT înarmat trebuie:

[Opțiunea 1: să dețină un „permis european de port-armă pentru personalul de securitate CIT”. Acordarea permisului se efectuează eliberând societății documentele conforme cu modelul din anexa [...]. Acest permis se acordă, la cerere, personalului de securitate CIT care deține un permis de port-armă eliberat în conformitate cu legislația națională aplicabilă și este angajat de către o societate care are o licență de transport transfrontalier de fonduri și trebuie să fie emis de către statul membru care a acordat licența de transport transfrontalier de fonduri.

În cazul efectuării unei verificări legate de transportul rutier transfrontalier de numerar în euro, personalul de securitate CIT trebuie să fie în măsură să prezinte forțelor de poliție permisul european de port-armă. Personalul de securitate CIT înarmat trebuie să fi urmat un curs de formare de minimum [30] de ore referitor la utilizarea armelor de foc, după care trebuie să beneficieze de formare în acest domeniu cel puțin [o dată pe an].

[Opțiunea 2: solicitarea unui permis de port-armă de la autoritățile naționale ale statului sau statelor membre traversate și/sau ale statului sau statelor membre în care se prestează serviciul, atunci când respectivele state membre permit ca personalul de securitate CIT să fie înarmat.]

(c) la bordul fiecărui vehicul trebuie să fie cel puțin trei membri ai personalului de securitate CIT. Aceștia trebuie să poarte veste antiglonț care să reziste cel puțin unui proiectil de tipul 44 Magnum și să respecte norma [NIJIIIA] sau o normă echivalentă.

(d) părțile vehiculului în care se află personalul de securitate CIT trebuie să fie blindate, să reziste cel puțin la tirurile de armă trase cu arme de foc de tip Kalachnikov/AK47 și să respecte standardul [EN 1522, clasa FB4+] sau un standard echivalent.

C. Transportul de bancnote într-un vehicul blindat integral echipat cu IBNS

Societățile care dețin o licență de transport transfrontalier de fonduri pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de bancnote în euro pe timpul zilei utilizând un vehicul blindat integral echipat cu IBNS, dacă îndeplinesc condițiile menționate în secțiunea 2 punctele B și A b. În plus, pe vehicul se indică în mod clar în limba sau limbile oficiale ale statului sau statelor membre traversate și a statului sau statelor membre în care se prestează serviciul, că acesta este echipat cu IBNS.

La bordul fiecărui vehicul trebuie să fie cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT.

D. Transportul de monede

Societățile care dețin o licență de transport transfrontalier de fonduri pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de monede în euro în timpul zilei utilizând un vehicul care transportă doar monede, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) cabina vehiculului trebuie să fie blindată, iar pe vehicul trebuie să fie indicat în mod clar, în limba sau limbile oficiale ale statului sau statelor membre traversate și a statului sau statelor membre în care se prestează serviciul, că acesta transportă doar monede.

(b) la bordul fiecărui vehicul trebuie să fie cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT [și aceștia nu trebuie să fie înarmați].

Transporturile care includ atât monede, cât și bancnote intră sub incidența articolelor 8, 9 sau 10, în funcție de tipul de vehicul utilizat.

SECȚIUNEA 3. DIVERSE

A. DEFINIȚII

(a) „Transport rutier transfrontalier de numerar în euro” înseamnă transportul profesionist, cu vehicule, a bancnotelor și/sau monedelor dintr-un stat membru participant care a acordat o licență de transport transfrontalier de fonduri, conform definiției din prezentul [regulament], pentru aprovizionarea cu bancnote și/sau monede în euro, sau colectarea acestora de la unul sau mai mulți clienți aflați pe teritoriul unuia sau al mai multor state membre participante, precum și în statul membru de origine.

(b) „Sistem inteligent de neutralizare a bancnotelor (IBNS)” înseamnă containere cu bancnote pentru utilizare de la un capăt la altul (mai precis, protecția continuă a bancnotelor dintr-o zonă securizată până la altă zonă securizată printr-un sistem de deteriorare a numerarului) echipate cu un mecanism de neutralizare definitivă a bancnotelor în cazul unei tentative neautorizate de deschidere a containerului.

(c) „Stat membru de origine” înseamnă statul membru pe teritoriul căruia este stabilită societatea de transport de fonduri și care reprezintă punctul de plecare și de întoarcere al itinerariului vehiculului care transportă numerarul. Se consideră că societatea de transport de

fonduri este stabilită dacă această desfășoară în mod concret o activitate economică, astfel cum se specifică la articolul 43 din tratat, pentru o perioadă nedeterminată și cu ajutorul unei infrastructuri stabile, de unde activitatea de prestare de servicii este asigurată în mod efectiv.

(d) „Licență de transport transfrontalier de fonduri” înseamnă o licență care are caracteristicile fizice stabilite în anexa [...] la prezentul [regulament] și care autorizează titularul să desfășoare transporturi rutiere transfrontaliere de numerar între statele membre participante în conformitate cu condițiile stabilite de prezentul [regulament].

(e) „Vehicul banalizat” înseamnă un vehicul care are o aparență normală și nu poartă niciun semn distinctiv care să indice că aparține unei societăți de transport de fonduri sau că este utilizat în scopul transportului de numerar.

(f) „Personal de securitate CIT” înseamnă angajații care conduc vehiculul în care se transportă numerarul sau protejează conținutul acestuia.

(g) „Stat membru traversat” înseamnă unul sau mai multe state membre, în afara statului membru de origine al societății, care trebuie traversate de vehiculul de transport de fonduri pentru a ajunge în statul sau statele membre în care se prestează serviciul.

(h) Nivelurile „A2” și „B1” de cunoaștere a limbilor înseamnă nivelurile stabilite în Cadrul comun european de referință pentru limbi al Consiliului Europei.

(i) Transport „în timpul zilei” înseamnă un transport efectuat între orele [6:00] și [22:00].

(j) „Transport de la punct la punct” înseamnă transportul dintr-o locație sigură în altă locație sigură, fără opriri intermediare.

(k) „Limba oficială” înseamnă limba sau limbile comunitare oficiale utilizate de autoritățile locale și populația din zonele în care are loc transportul de fonduri.

B. Sancțiuni

Când autoritățile naționale competente constată că au fost încălcate condițiile în care s-a acordat licența de transport transfrontalier de fonduri, autoritatea care a acordat licența decide, în funcție de natura și gravitatea încălcării, trimiterea unui avertisment societății în cauză, suspendarea licenței pentru o perioadă cuprinsă între [două săptămâni și două luni] sau retragerea acesteia. Autoritatea care a acordat licența poate, de asemenea, interzice societății în cauză să depună cerere pentru obținerea unei noi licențe pentru o perioadă de până la [cinci ani].

Statele membre traversate sau în care se prestează serviciul comunică orice încălcare a prezentului [regulament] autorităților naționale competente din statul membru de origine. Statul membru traversat sau statul membru în care se prestează serviciul poate suspenda dreptul societății de a efectua transporturi rutiere transfrontaliere de numerar pe teritoriul său pentru o perioadă maximă de [o lună] în cazul în care dispozițiile prezentului regulament referitoare la numărul minim de personal de securitate CIT din fiecare vehicul sau la armele de foc nu au fost respectate, în așteptarea unei decizii a autorității care a acordat licența din statul membru de origine.

C. Examinare

La cel târziu [doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia înaintează Consiliului un raport cu privire la implementarea acestuia, după care prezintă un raport o dată la cinci ani.

D. Măsuri de securitate pentru situații de urgență

(a) În cazul unor evenimente care afectează în mod semnificativ securitatea operațiunilor de transport de fonduri, un stat membru poate decide introducerea unor măsuri temporare de securitate mai stricte decât cele prevăzute de prezentele norme, prin derogare de la norma standard. Aceste măsuri temporare afectează toate transporturile de fonduri, se aplică pentru o perioadă maximă de patru săptămâni și sunt notificate fără întârziere Comisiei. Comisia asigură publicarea rapidă a acestora.

(b) Prelungirea măsurilor temporare menționate la litera (a) peste perioada de patru săptămâni face obiectul autorizării prealabile din partea Comisiei.

E. Alte dispoziții comunitare

Prezentul [regulament] nu aduce atingere aplicării legislației comunitare în vigoare, în special în domeniul condițiilor de muncă, al sănătății și securității la locul de muncă și al transportului.

F. Sistem inteligent de neutralizare a bancnotelor (IBNS)

Atâta timp cât nu există un standard european specific, IBNS-ul trebuie să fie omologat într-un stat membru participant. În plus, acesta trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Trebuie să fie echipat cu un dispozitiv capabil să supravegheze în permanență dacă sunt respectate instrucțiunile pre-programate și să detecteze anomaliile. Personalul de securitate CIT nu trebuie să fie în măsură să deschidă IBNS-ul în afara perioadelor de timp și/sau a locațiilor pre-programate.
- În cazul unei tentative neautorizate de deschidere a containerului, IBNS-ul trebuie să fie capabil să neutralizeze definitiv cel puțin 20% din suprafața ambelor fețe a tuturor bancnotelor (mai precis să o facă improprie pentru operațiuni cu numerar) cu o cerneală indelebilă opacă sau prin alte metode. Dacă se utilizează cerneală, aceasta nu trebuie să se degradeze în mod considerabil în timp sau prin expunerea la o sursă de lumină sau de căldură.

G. Nivelurile comune de referință ale Consiliului Europei

Utilizator B1: Poate să înțeleagă punctele esențiale în vorbirea standard clară pe teme familiare referitoare la activitatea profesională, școală, petrecerea timpului liber etc. Poate să facă față majorității situațiilor care pot apărea în cursul unei călătorii printr-o regiune unde este vorbită limba. Poate să scrie un text simplu și coerent pe teme familiare sau de interes personal. Poate să descrie experiențe și evenimente, visuri, speranțe și ambiții și să expună pe scurt motive și explicații pentru păreri și planuri.

Utilizator A2: Poate să înțeleagă expresii și cuvinte uzuale frecvent întâlnite pe teme ce au relevanță imediată (de exemplu, informații simple personale și legate de familie, cumpărături, geografia locală, locul de muncă). Poate comunica în cursul sarcinilor simple și uzuale care

presupun un schimb simplu și direct de informații pe teme familiare și de rutină. Poate descrie în termeni simpli pregătirea sa, mediul său apropiat și aspecte legate de necesitățile imediate.