

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 14.7.2010
COM(2010)377 final

2010/0204 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO (UE) N° .../... DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre
los Estados miembros de la zona del euro**

SEC(2010)877
SEC(2010)878

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Los billetes y monedas de euro se introdujeron en 2002 y constituyen un medio de pago verdaderamente paneuropeo, que permite a los ciudadanos europeos pagar sus deudas en euros en toda la zona del euro, integrada actualmente por 16 Estados miembros. Por consiguiente, la necesidad de proceder al transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros ha aumentado considerablemente. Dentro de la zona del euro, los bancos, el sector de la gran distribución y otros profesionales que manejan efectivo deben poder contratar a la empresa de transporte de fondos que ofrezca el mejor precio o servicio, aunque esté situada en otro Estado miembro. Ello les permitiría utilizar los itinerarios de recogida y entrega de efectivo más eficientes (y más cortos) y los servicios de efectivo de la sucursal del banco central nacional o el centro de transporte de efectivo más cercanos. Por otra parte, muchos de los Estados miembros de la zona del euro han previsto la producción de billetes y monedas en el extranjero o pueden desear hacerlo. El principio mismo de la moneda única implica que los billetes y monedas de euro puedan circular y ser transportados con toda la libertad posible entre los Estados miembros que hayan adoptado el euro.

No obstante, debido a las incompatibilidades que existen entre las legislaciones nacionales, en la mayoría de los casos a los transportistas profesionales de fondos les resulta sumamente difícil transportar efectivo en euros entre los Estados miembros de la zona del euro, por lo que el transporte transfronterizo terrestre es muy limitado. Las diferencias normativas afectan a gran variedad de cuestiones, como la tenencia y el porte de armas de fuego por parte de los transportistas de fondos, las modalidades de transporte autorizadas, el blindaje y equipamiento de los vehículos de transporte de fondos, el número de miembros del personal en los vehículos, etc. Además, los obstáculos reglamentarios actuales provocan una fragmentación del mercado único en este sector.

Estas dificultades para el transporte profesional de fondos en euros repercuten en la eficiencia del ciclo de efectivo y, en última instancia, en el coste del efectivo para las empresas y los ciudadanos. Los bancos y el sector minorista deberían poder obtener su efectivo en cualquier país de la zona del euro con la máxima eficiencia. La mejora del funcionamiento del ciclo del efectivo, gracias a un suministro eficaz a través de las fronteras, es un complemento natural y necesario del Plan de trabajo del Banco Central Europeo (BCE) para conseguir una mayor convergencia de los servicios de efectivo de los bancos centrales nacionales. A este respecto, mientras no cambie la situación actual no podrán aprovecharse plenamente las ventajas de iniciativas del Eurosistema como el acceso a distancia a los servicios de efectivo de los bancos centrales nacionales, que permite a una entidad de crédito de los Estados miembros participantes recurrir a los servicios de efectivo del banco central de otro Estado miembro participante. La realización del plan de trabajo del BCE y la creación de un espacio único de efectivo en euros es, a su vez, complementaria de la SEPA –zona única de pagos en euros– cuyo objetivo es que los pagos transfronterizos electrónicos en euros sean tan sencillos de realizar como los pagos nacionales.

El mercado del transporte de fondos se organiza en torno a centros de efectivo, en los que los vehículos de transporte de fondos pueden cargarse y descargarse de manera segura. En general, estos vehículos vuelven a su centro de efectivo de origen al final del día, a fin de pasar la noche en un lugar seguro; el área geográfica que puede ser atendida a partir de un centro de efectivo depende de la distancia que un vehículo de transporte de fondos puede

recorrer en un día. Así pues, el mercado del transporte de fondos tiene un carácter predominantemente local y el mercado transfronterizo potencial afecta sobre todo a las regiones fronterizas entre los Estados miembros de la zona del euro. Esto significa que una respuesta a nivel de la UE no debe incluir necesariamente las operaciones puramente nacionales.

El Banco Central Europeo, el sector bancario y el sector de la gran distribución han reclamado repetidas veces el lanzamiento de una iniciativa destinada a eliminar los obstáculos para el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros en Europa. Las ampliaciones pasadas y futuras de la zona del euro son argumentos que refuerzan la necesidad de una iniciativa de este tipo.

En este contexto, la Comisión inició una serie de consultas en mayo de 2008 con el fin de relanzar los trabajos encaminados a eliminar los actuales obstáculos reglamentarios que entorpecen el transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros y facilitar así la libre circulación de la moneda europea.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS DE LAS PARTES INTERESADAS Y DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

Como primer paso y con el fin de aprovechar los conocimientos especializados y las aportaciones de todas las partes interesadas del sector, en 2008 se creó un *grupo de trabajo sobre transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros*, presidido por la Comisión e integrado por las organizaciones europeas de todas las principales partes interesadas; las consultas se dirigieron a dicho grupo¹. Se debatieron todas las cuestiones clave, como la justificación de una actuación a nivel de la UE, las diferentes posibilidades jurídicas para facilitar el transporte transfronterizo de fondos, el ámbito de las posibles futuras normas comunes, las diferencias entre las legislaciones nacionales y las posibilidades de una normativa transfronteriza armonizada en los campos pertinentes.

Sobre esta base, la Comisión adoptó el 18 de mayo de 2009 un Libro Blanco sobre el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro², con el objetivo de poner en marcha un amplio proceso de consultas en relación con un conjunto de normas comunes previstas para el transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. El Libro Blanco y las respuestas que las partes interesadas aceptaron publicar están disponibles en el sitio web Europa de la Comisión en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

Tras la publicación del Libro Blanco, se creó en 2009 un *grupo de expertos sobre el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados*

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

² COM(2009) 214 final.

miembros de la zona del euro, al que se dirigieron las consultas. El grupo estaba integrado por representantes de las administraciones pertinentes de los Estados miembros de la zona del euro. Este grupo debatió en profundidad las normas comunes previstas para el transporte transfronterizo de fondos y alcanzó un alto grado de consenso en torno al texto definitivo de la propuesta de la Comisión. La lista de los participantes en este grupo se adjunta a la propuesta como anexo.

A lo largo de todo el proceso preparatorio, se ha pedido la opinión de los interlocutores sociales, que formaban parte del grupo de trabajo y han sido consultados en reuniones bilaterales y a través de un cuestionario escrito.

Todos los agentes del sector reconocen que el mercado del transporte de fondos se organiza actualmente a escala nacional, debido a las diferencias existentes entre las legislaciones nacionales. Por lo que se refiere al apoyo a la iniciativa, es preciso distinguir, no obstante, entre el lado de la oferta (es decir, las empresas de transporte de fondos) y el lado de la demanda (es decir, los bancos y minoristas).

El sector bancario se muestra muy favorable a la iniciativa y pide un enfoque ambicioso, que permita acortar y mejorar la eficiencia de los itinerarios de transporte, lo que significaría reducir riesgos y costes y aumentar la competencia en el sector. La organización profesional de empresas de transporte de fondos considera positivo que no se contemple una armonización completa de esta actividad, pero opina que la situación actual, caracterizada por un mercado fragmentado, es satisfactoria, ya que las empresas de este sector se han organizado en consecuencia, dentro de las fronteras nacionales.

La patronal del sector también subraya la importancia de evitar una competencia desleal basada en la diferencia de salarios y de otras condiciones de trabajo y empleo, habida cuenta en particular de la importante proporción que representan los salarios en el total de los costes de las empresas de transporte de fondos. En cuanto a los asalariados del sector, la principal preocupación de los sindicatos es que la futura legislación de la UE en este ámbito no signifique un empeoramiento de las condiciones sociales, sino un avance hacia una nivelación al alza de los salarios y otras condiciones laborales. Por otra parte, los interlocutores sociales están de acuerdo en que, en una situación transfronteriza, se aplique el salario más alto (el del Estado miembro de origen o el del Estado miembro de acogida).

El BCE y el Eurosistema respaldan plenamente la iniciativa de la Comisión, puesto que coincide con su objetivo estratégico de lograr un alto grado de convergencia entre los servicios de efectivo de los bancos centrales nacionales. Por ejemplo, el principio adoptado de acceso a distancia (es decir, el hecho de que un banco debe poder retirar o ingresar efectivo en euros en cualquier banco central nacional de la zona del euro) no podrá aplicarse mientras no sea posible transportar con facilidad el efectivo por carretera de unos países a otros.

El objetivo general de la presente propuesta de la Comisión es facilitar la libre circulación de fondos en euros dentro de la zona del euro, eliminando los obstáculos para su transporte profesional por carretera entre los Estados miembros de la zona del euro y garantizando al mismo tiempo que las operaciones de transporte se realicen en condiciones de máxima seguridad para los transportistas de fondos y el público en general. Dado que el mercado del transporte de fondos es de carácter básicamente local, el objetivo principal debe ser facilitar el transporte en las zonas fronterizas pertinentes, ya que las diferencias de la normativa fuera de este espacio geográfico repercuten en principio en menor medida en la libre circulación del euro.

En la evaluación de impacto se han examinado cinco opciones generales para lograr este objetivo: 1) un escenario de referencia, basado en el mantenimiento de la situación actual; 2) acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros potencialmente más afectados por los transportes transfronterizos; 3) un conjunto de normas comunes aplicables a los transportes transfronterizos exclusivamente; 4) pleno reconocimiento mutuo; 5) una armonización completa de la reglamentación sobre el transporte de fondos. En la evaluación de impacto se llega a la conclusión de que las opciones 1 y 2 no permitirían alcanzar el objetivo de facilitar la libre circulación del efectivo en euros, puesto que parece altamente improbable que dichos acuerdos se materialicen de manera espontánea a gran escala, mientras que el pleno reconocimiento mutuo y la armonización completa de todos los transportes de fondos serían medidas desproporcionadas con respecto al objetivo declarado; en el caso del pleno reconocimiento mutuo podrían generarse riesgos importantes en materia de seguridad.

El análisis de impacto detallado se refiere a la opción 3: un conjunto de normas comunes aplicables al transporte transfronterizo. Esta opción permitiría alcanzar el objetivo de facilitar la libre circulación del efectivo en euros, y, al limitarse a los transportes transfronterizos, no iría más allá de lo que es necesario para el logro del mismo.

Se examinan además tres subopciones: a) ampliación del ámbito de aplicación de las normas a los Estados miembros de la UE no pertenecientes a la zona del euro actual; b) ampliación del ámbito de aplicación a otras monedas y objetos de valor; y c) restricción del ámbito de aplicación a los transportes de punto a punto exclusivamente³.

Los efectos de las normas comunes dependen en gran medida del tamaño del mercado potencial y del grado en que pueda realizarse. A fin de recoger información sobre el mercado actual del transporte de fondos y calcular el tamaño del mercado potencial del transporte transfronterizo de efectivo por carretera, en caso de que se eliminen los obstáculos reglamentarios actuales que dificultan este tipo de transportes, se encargó un estudio externo, que está disponible en el sitio web de la Comisión⁴.

El estudio muestra que, aunque el mercado transfronterizo es limitado por definición, hay margen para aumentar de forma significativa el transporte profesional transfronterizo de fondos en euros por carretera, tanto a largo como a corto plazo, si se retiran dichos obstáculos introduciendo un conjunto de normas transfronterizas comunes⁵.

También es probable que el hecho de facilitar los transportes transfronterizos de efectivo beneficiará de alguna manera al medio ambiente, al reducirse globalmente los trayectos.

³ Se trata de transportes de grandes cantidades de efectivo entre centros de efectivo que se llevan a cabo directamente de un punto a otro sin paradas intermedias (por ejemplo, de una sucursal de un banco central nacional a un centro de transporte de efectivo). Estos transportes no van destinados a clientes finales y manejan cantidades generalmente elevadas.

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

⁵ Según estimaciones del estudio, el mercado potencial a largo plazo, en el supuesto de que se eliminen todos los obstáculos al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros, representaría en torno al 2,6 % del mercado total (definido como el valor de todo el efectivo en euros encargado a las empresas de transporte de fondos), lo que significa que podrían realizarse unos 77 000 transportes transfronterizos cada año en los 11 países de la zona del euro que tienen fronteras terrestres con otros países de dicha zona (un transporte significa que un vehículo de transporte de fondos cruza dos veces la frontera, una vez a la ida y otra a la vuelta a su lugar de origen).

Sin embargo, un aumento significativo de los transportes transfronterizos también podría tener efectos sociales negativos en los Estados miembros de acogida, concretamente en los niveles salariales y/o el empleo del sector en un determinado Estado miembro de acogida, si existen diferencias importantes en los salarios con respecto a los Estados miembros vecinos. La evaluación de impacto muestra que estas diferencias parecen existir en algunos casos entre Estados miembros vecinos pertenecientes a la zona del euro. Las diferencias salariales son además muy sustanciales entre algunos de los Estados miembros que todavía no han adoptado el euro y sus vecinos de la zona del euro. Si bien no debe impedirse en general que los Estados miembros utilicen sus ventajas comparativas, parece justificado atenuar el impacto social potencial para el Estado miembro de acogida asegurando una protección mínima de los trabajadores con arreglo a los principios de la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores. Esta Directiva establece una protección mínima que deberán garantizar, en el país de acogida, los empresarios que desplacen allí a trabajadores para la realización de un trabajo temporal.

Con todo, teniendo en cuenta el carácter específico de los servicios de transporte de fondos y, en particular, la elevada frecuencia y la brevedad de los períodos potenciales de trabajo en el extranjero, así como las diferentes situaciones contractuales, es necesario prever una aplicación por analogía de la Directiva a todos los servicios de transporte transfronterizo de efectivo. Por tanto, la propuesta incluye algunas disposiciones específicas destinadas a generar seguridad jurídica entre los operadores en cuestión y a garantizar la aplicabilidad práctica de la Directiva en el sector del transporte de fondos. Estas disposiciones establecen concretamente la obligación de garantizar a los transportistas transfronterizos una protección mínima limitada a las cuantías de salario mínimo, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, del Estado miembro de acogida con arreglo a la Directiva. Para evitar complicados cálculos de prorrateo, estas cuantías deben además garantizarse el día laborable completo, aunque el trabajador solamente pase una parte de la jornada en el extranjero. No obstante, en caso de que, sobre la base de contratos vigentes, de disposiciones reglamentarias o administrativas o de modalidades prácticas, pueda preverse que el trabajador llevará a cabo transportes transfronterizos a otro Estado miembro más de 100 días laborables de un año civil, la protección mínima debe cubrir también los demás aspectos contemplados en la Directiva.

Debido a las características específicas del sector, la propuesta también prevé normas que difieren de las normas generales del sector en lo que respecta al cabotaje. Aunque con arreglo a la propuesta el vehículo de transporte de fondos debe volver a su Estado miembro de origen el mismo día de partida, no se fija ningún límite para el número de entregas o recogidas de efectivo, puesto que un vehículo de transporte de fondos que presta servicios de este tipo a bancos y a minoristas puede hacer numerosas paradas (por ejemplo, 20) en un día.

Por otra parte, la consulta a las partes interesadas ha puesto de manifiesto que, para tener en cuenta las cuestiones relacionadas con la seguridad u otras cuestiones sensibles, es necesario prever algunas restricciones en el ámbito de aplicación de las normas comunes de la UE, así como la posibilidad de aplicar excepciones y exenciones a nivel nacional. Se trata en particular de cuatro aspectos importantes: i) las normas nacionales relativas al porte de armas por los transportistas de fondos siguen plenamente en vigor; ii) se establecen varios tipos de transporte de fondos, y los Estados miembros pueden decidir no aplicar alguno de ellos; iii) la limitación del ámbito de aplicación del transporte transfronterizo a un solo día y en horas diurnas, lo que significa que el vehículo de transporte de fondos deberá salir de su Estado miembro de origen y regresar al mismo en el mismo día y que el transporte se realizará en horas diurnas; iv) la mayoría de las entregas o recogidas de efectivo realizadas por un

vehículo de transporte de fondos durante el día deben tener lugar en el territorio del Estado o Estados miembros de acogida.

El análisis ha mostrado que, aunque estas opciones pueden significar una reducción del mercado transfronterizo potencial, no deberían generar obstáculos importantes para las operaciones de transporte transfronterizo. La propuesta prevé en todos los casos soluciones que permiten los transportes transfronterizos (caja fuerte para las armas en el vehículo que solo pueda abrirse mediante control remoto desde el centro de control, opciones de transporte normalizadas, reconocimiento de las formaciones equivalentes en el manejo de armas, etc.).

Por lo que respecta a las subopciones, la conclusión es que las normas comunes deberían aplicarse también al territorio de los Estados miembros de la UE que están a punto de adoptar el euro, a partir de la fecha de la decisión del Consejo por la que se derogue la excepción relativa a la participación en el euro. Ello se justifica por el hecho de que hay una necesidad mayor de transporte de efectivo en euros en el período previo al cambio.

Ampliar el ámbito de aplicación a otras monedas no contribuye al objetivo declarado de la iniciativa, pero es acorde con los objetivos generales de la UE y puede aumentar la eficiencia al reducir los costes. No obstante, esta medida podría también complicar el proceso de adopción de las normas comunes y su valor añadido sería relativamente pequeño. Limitar el ámbito de aplicación a los transportes de punto a punto reduciría notablemente las ventajas de las normas comunes, ya que quedaría excluida la inmensa mayoría de los transportes en términos de kilómetros recorridos, horas trabajadas y puntos de efectivo atendidos. Por estas razones, estas subopciones no se incluyen en la propuesta.

Por último, se propone la creación de un comité sobre el transporte transfronterizo de fondos en euros, a fin de controlar la aplicación de las normas transfronterizas comunes. Asimismo, está previsto realizar una revisión formal: la Comisión preparará un informe dirigido al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar dos años después de la entrada en vigor de las normas comunes.

3. EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS DEL SISTEMA PROPUESTO

La propuesta de Reglamento establece un conjunto de normas comunes aplicables al transporte transfronterizo profesional de fondos en euros en la zona del euro. Se basa en el principio de una licencia transfronteriza específica para el transporte de fondos que concedería el Estado miembro de origen a las empresas que deseen llevar a cabo transporte transfronterizo de euros en efectivo. Están previstos siete tipos diferentes de transporte autorizado –cinco para el transporte de billetes y dos para el transporte de monedas– con la posibilidad de que un Estado miembro decida no aplicar alguna opción específica en su territorio.

En cuanto al ámbito de aplicación, cabe destacar los siguientes elementos:

- El Reglamento propuesto se aplicaría al transporte profesional por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. También se prevé que el Reglamento sea aplicable al territorio de los Estados miembros que todavía no han adoptado el euro a partir de la fecha de la decisión del Consejo por la que se derogue la excepción relativa a la participación en el euro. La ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento es objeto de otra propuesta de Reglamento.

- El Reglamento propuesto se aplicaría tanto a los transportes denominados «de punto a punto» (es decir, los transportes desde un lugar seguro hasta otro lugar seguro, sin paradas intermedias) como a los denominados transportes de efectivo «minoristas» (transportes con múltiples paradas para atender a los clientes finales).
- Para los transportes minoristas, la mayoría de las paradas deberá tener lugar en el Estado o Estados miembros de acogida, pero no se fija un número máximo de paradas en el Estado miembro de origen o en el Estado miembro de acogida.
- Por regla general, los transportes deberán llevarse a cabo en horas diurnas, aunque se contemplan excepciones para los transportes de punto a punto.
- El vehículo de transporte de fondos deberá regresar a su Estado miembro de origen el mismo día.

Licencia de transporte de fondos transfronteriza

Las empresas que deseen realizar transporte transfronterizo de fondos de conformidad con el Reglamento deberán solicitar una licencia específica a la autoridad competente de su Estado miembro de origen. Para obtener esta licencia, la empresa, sus directivos y su personal deberán cumplir una serie de condiciones establecidas en el Reglamento. En caso de infracción de las normas, el poder sancionador corresponde a la autoridad que expidió la licencia, es decir, la autoridad del Estado miembro de origen. Sin embargo, se otorga al Estado miembro transitado o al Estado miembro de acogida poderes de salvaguardia en caso de emergencia o de infracciones manifiestas de las normas (por ejemplo, si no se respeta el número mínimo de efectivos, si se infringen las normas relativas al porte de armas, etc.). Por otra parte, los Estados miembros tienen la obligación de informarse mutuamente sobre todos estos aspectos.

Tipos de transporte autorizados

Para el transporte de billetes, se autorizarán los cinco tipos de transporte siguientes:

- transporte de billetes en un vehículo no blindado de aspecto ordinario, equipado con un sistema de neutralización inteligente de billetes (IBNS);
- transporte de billetes en un vehículo no blindado con un distintivo claramente visible que indique que va equipado con IBNS;
- transporte de billetes en un vehículo con cabina blindada y equipado con IBNS;
- transporte de billetes en un vehículo completamente blindado, no equipado con IBNS;
- transporte de billetes en un vehículo completamente blindado y equipado con IBNS.

En el caso de las monedas, están previstos los dos siguientes tipos de transporte:

- transporte de monedas en un vehículo no blindado;

- transporte de monedas en un vehículo con cabina blindada.

En todos los casos, debe haber al menos dos miembros del personal de seguridad en el vehículo, a excepción del transporte en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS, en que se requieren tres miembros del personal de seguridad.

Los Estados miembros podrán decidir no autorizar el uso de determinadas opciones en su territorio, siempre y cuando acepten al menos una de las opciones citadas para los billetes y una de las opciones citadas para las monedas y no permitan modalidades de transporte comparables para transportes de fondos nacionales.

Aplicación de las normas nacionales

En ámbitos especialmente sensibles desde el punto de vista de la seguridad, seguirán siendo aplicables las normas nacionales. Estos ámbitos se refieren al porte y el uso de armas, la relación con las fuerzas policiales y las normas que rigen el comportamiento del personal de seguridad fuera del vehículo de transporte de fondos, así como la seguridad de los lugares de entrega o recogida de efectivo.

4. ASPECTOS JURÍDICOS

Según el artículo 133 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, «... el Parlamento Europeo y el Consejo establecerán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, las medidas necesarias para la utilización del euro como moneda única». De este artículo se infiere que la UE tiene el derecho, y de hecho la obligación, de tomar las medidas necesarias para garantizar la circulación libre y eficiente de efectivo en euros, habida cuenta de que la situación actual genera obstáculos para el transporte transfronterizo de euros y, por tanto, para su uso.

La alternativa a una intervención a nivel de la UE sería la celebración de acuerdos bilaterales voluntarios entre los Estados miembros o incluso acuerdos multilaterales. No obstante, la actuación a nivel de la UE aporta economías de escala importantes en comparación con los acuerdos bilaterales o multilaterales. Solamente la actuación a nivel de la UE permite tener en cuenta la futura ampliación de la zona del euro, ya que las normas de la UE relativas al transporte transfronterizo podrán ser utilizadas por cualquier nuevo Estado miembro participante, lo que no es posible en el caso de los acuerdos bilaterales o multilaterales.

Además, aunque existe una demanda, expresada en particular por el sector bancario, más de ocho años después de la introducción del euro los Estados miembros todavía no han suscrito ningún acuerdo para facilitar el transporte transfronterizo profesional de efectivo. Esto parece indicar que la acción de la UE es, en la práctica, la única manera posible de conciliar los regímenes normativos divergentes (actualmente, 16), que abarcan un amplio espectro de cuestiones complejas y en los que interactúan cuestiones de seguridad y consideraciones del mercado laboral.

La acción a nivel de la UE se ajusta, por tanto, al principio de subsidiariedad.

La propuesta se limita a los transportes transfronterizos de efectivo, que son los que se ven afectados por las diferencias en las normativas nacionales, mientras que quedan excluidos de su ámbito de aplicación los transportes puramente nacionales. Se respeta así el principio de proporcionalidad. El instrumento elegido es un reglamento, a fin de que las diversas

normativas nacionales sean sustituidas por un conjunto de normas verdaderamente comunes aplicables al transporte profesional transfronterizo de fondos en euros en la zona del euro.

Propuesta de

REGLAMENTO (UE) N° .../... DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre
los Estados miembros de la zona del euro

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 133,

Vista la propuesta de la Comisión Europea⁶,

Visto el dictamen del Banco Central Europeo⁷,

Una vez transmitido el proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Con arreglo al procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La introducción del euro ha incrementado considerablemente la necesidad del transporte transfronterizo de fondos por carretera. Dentro de la zona del euro, los bancos, el sector de la gran distribución y otros profesionales que manejan efectivo deben poder contratar a la empresa de transporte de fondos que ofrezca el mejor precio o servicio, y aprovechar los servicios de efectivo de la sucursal del banco central nacional o del centro de transporte de efectivo más cercanos, aunque estén situados en otro Estado miembro. Por otro lado, muchos de los Estados miembros que participan en la tercera fase de la unión económica y monetaria (en lo sucesivo, «Estados miembros participantes») han previsto la producción de billetes y monedas en el extranjero o pueden desear hacerlo. El principio mismo de la moneda única implica la libertad de circulación del efectivo entre los Estados miembros participantes.
- (2) Debido a las importantes diferencias existentes entre las legislaciones nacionales, es generalmente muy difícil llevar a cabo el transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes. Esta situación es incompatible con el principio de la libre circulación de la moneda única y va en detrimento del principio de la libre prestación de servicios, que es uno de los principios fundamentales de la Unión Europea.

⁶ DO C..., p...

⁷ DO C..., p...

- (3) El presente Reglamento responde a la posibilidad de presentar instrumentos de armonización en relación con el transporte de fondos, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, letra b), de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.
- (4) Teniendo en cuenta los peligros concretos que conlleva la actividad de transporte de fondos para la salud y la vida tanto de los transportistas de fondos como del público en general, es preciso que el transporte transfronterizo de fondos esté sujeto a una licencia específica. Esta licencia debe añadirse a la licencia de transporte de fondos nacional, que es obligatoria en la mayor parte de los Estados miembros participantes y que el presente Reglamento no armoniza. A fin de aumentar la confianza mutua entre los Estados miembros, conviene que las empresas de transporte de fondos establecidas en los pocos Estados miembros que no disponen de un procedimiento de autorización específico para dichas empresas, aparte de las normas generales aplicables al sector de la seguridad o del transporte, acrediten una experiencia mínima de doce meses en materia de transporte regular de efectivo en el Estado miembro en que están establecidas, sin infracciones de la legislación nacional, antes de que dicho Estado miembro les otorgue una licencia transfronteriza.
- (5) Con objeto de evitar el solapamiento de obligaciones y la instauración de un procedimiento demasiado oneroso, conviene, además, no imponer al titular de una licencia de transporte de fondos transfronteriza la obligación de poseer una licencia comunitaria para el transporte internacional de mercancías por carretera, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera ⁸.
- (6) El transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes debe cumplir plenamente lo dispuesto en el presente Reglamento o en las legislaciones respectivas del Estado miembro de origen, del Estado miembro de acogida y, si procede, del Estado miembro transitado.
- (7) El presente Reglamento se ha concebido para permitir el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes en condiciones que garanticen la protección de la operación, la seguridad del personal implicado y la del público en general y la libre circulación de efectivo.
- (8) Debido a las condiciones específicas del sector, es difícil organizar entregas de efectivo en el curso de varios días de forma segura. Por consiguiente, conviene que el vehículo que realice el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros regrese a su Estado miembro de origen el mismo día en que haya salido del mismo.
- (9) La Comisión debería presentar una propuesta de modificación de la definición del término «en horas diurnas» y/o la duración mínima requerida de la formación inicial *ad hoc* que figuran en el presente Reglamento, en caso de que los interlocutores

⁸ DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

sociales a nivel de la Unión consideren de común acuerdo que otra definición es más adecuada.

- (10) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el número de operaciones de transporte que pueden llevarse a cabo en el Estado miembro de acogida consecutivas a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro está limitado a tres transportes de cabotaje en el plazo de siete días. Sin embargo, debido a las características específicas del sector, es práctica habitual que un vehículo de transporte de fondos lleve a cabo un número mucho mayor de entregas o recogidas de efectivo al día. Así pues, procede establecer excepciones a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1072/2009 no imponiendo ningún límite al número de recogidas o entregas de efectivo que un vehículo de transporte de fondos puede llevar a cabo en un país de acogida durante un día.
- (11) La aplicación de las normas nacionales que regulan el comportamiento del personal de seguridad fuera del vehículo y la protección de los lugares de entrega o recogida de efectivo no está destinado a cubrir el posible uso de sistemas de neutralización de billetes en combinación con el transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS.
- (12) Cabe recordar que el artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, se aplica a los desplazamientos en los que una empresa presta servicios transnacionales por su cuenta y bajo su dirección, en el marco de un contrato celebrado entre la empresa y el destinatario de la prestación de servicios.
- (13) Considerando la naturaleza específica de los servicios de transporte de fondos, es necesario prever la aplicación por analogía de la Directiva 96/71/CE a todos los servicios de transporte transfronterizo de fondos, a fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores y garantizar la aplicabilidad práctica de la Directiva en este sector.
- (14) Debido a la especificidad de las actividades de transporte en cuestión y al carácter ocasional de algunas de ellas, la aplicación por analogía de las normas mínimas de protección previstas en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva citada debe limitarse a las cuantías de salario mínimo, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, a que se refiere el artículo 3, apartado 1, letra c), debiendo garantizarse dichas cuantías a toda la jornada laboral, a fin de no imponer una carga administrativa innecesaria a los operadores. En caso de que, sobre la base de contratos vigentes, de disposiciones reglamentarias o administrativas o de modalidades prácticas aplicables a un transportista de fondos, pueda preverse que este llevará a cabo transportes transfronterizos a otro Estado miembro más de 100 días laborables de un año civil, las normas mínimas de protección establecidas en la Directiva deben aplicarse plenamente por analogía a dicho trabajador.
- (15) La aplicación de las normas mínimas de protección en el Estado miembro de acogida debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de las condiciones de trabajo y empleo que sean más favorables para el trabajador conforme a la legislación, al convenio colectivo o al contrato laboral del Estado miembro de origen del trabajador.

- (16) Con objeto de determinar las normas mínimas de protección pertinentes, conviene aplicar por analogía las disposiciones relativas a la cooperación en materia de información enunciadas en el artículo 4 de la Directiva 96/71/CE. A este respecto, los Estados miembros podrán remitirse a la cooperación administrativa y el intercambio de información previstos en dicha Directiva.
- (17) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de la normativa de la UE sobre la entrada o salida de dinero efectivo de la Comunidad⁹.
- (18) El presente Reglamento remite a las normas y reglamentaciones técnicas aplicables a los IBNS, el blindaje de vehículos, las cajas fuertes y los chalecos antibalas. Procede prever un procedimiento de delegación de poderes del Parlamento Europeo y el Consejo en la Comisión para modificar estas normas, a fin de tener en cuenta el progreso tecnológico y posibles nuevas normas europeas.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

SECCIÓN 1: NORMAS COMUNES QUE RIGEN TODAS LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS

Artículo 1- Definiciones

a) Por «transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros» se entiende el transporte profesional, a título oneroso por cuenta de terceros o realizado en una empresa de transporte de fondos, en un vehículo y por carretera, de billetes y/o monedas desde un «Estado miembro participante», tal como se define en el Reglamento (CE) n° 974/98 del Consejo, de 3 de mayo de 1998, sobre la introducción del euro¹⁰ a fin de entregar o recoger billetes y/o monedas de euro en uno o varios emplazamientos de uno o varios Estados miembros participantes, así como en el Estado miembro de origen. Además, para que el transporte se considere transfronterizo en el sentido del presente Reglamento, la mayoría del número de entregas o recogidas de efectivo realizadas por un vehículo de transporte de fondos durante el día deberá llevarse a cabo en el territorio del Estado o Estados miembros de acogida. Los transportes de punto a punto se considerarán transfronterizos si el transporte tiene lugar entre dos Estados miembros participantes diferentes.

b) Por «licencia de transporte de fondos transfronteriza» se entiende una licencia otorgada por la autoridad expedidora del Estado miembro de origen por la que se autoriza al titular a realizar transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes, de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Reglamento.

c) Por «autoridad expedidora» se entiende la autoridad del Estado miembro de origen responsable de la expedición de licencias de transporte de fondos transfronterizas.

⁹ Reglamento (CE) n° 1889/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativo a los controles de la entrada o salida de dinero efectivo de la Comunidad (DO L 309 de 25.11.2005, p. 9).

¹⁰ DO L 139 de 11.5.1998, p. 1.

d) Por «Estado miembro de origen» se entiende el Estado miembro participante en cuyo territorio está establecida la empresa de transporte de fondos. Se considera que la empresa de transporte de fondos está establecida en dicho Estado si está ejerciendo efectivamente una actividad económica descrita en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la UE durante un período de tiempo indefinido y mediante una infraestructura estable a partir de la cual se realiza efectivamente la prestación de servicios.

e) Por «Estado miembro de acogida» se entiende el Estado miembro participante en el que una empresa de transporte de fondos presta servicios de entrega y/o recogida de efectivo y que no es su Estado miembro de origen.

f) Por «Estado miembro transitado» se entiende el Estado o Estados miembros participantes, distintos del Estado miembro de origen de la empresa, que debe atravesar el vehículo de transporte de fondos para llegar al Estado o Estados miembros de acogida o para regresar al Estado miembro de origen.

g) Por transporte «en horas diurnas» se entiende el transporte realizado entre las 6.00 horas y las 22.00 horas.

h) Por «personal de seguridad» se entiende los asalariados encargados de conducir el vehículo en el que se van a transportar los fondos o de proteger su contenido.

i) Por «vehículo de transporte de fondos» se entiende un vehículo utilizado para el transporte profesional de fondos por carretera.

j) Por «vehículo ordinario» se entiende un vehículo de transporte de fondos de aspecto normal que no lleva distintivos que indiquen su pertenencia a una empresa de transporte de fondos o que se utiliza para fines de transporte de fondos.

k) Por «transporte de punto a punto» se entiende el transporte desde un lugar seguro hasta otro lugar seguro, sin paradas intermedias.

l) Por «zona de seguridad» se entiende un punto de recogida y/o entrega de efectivo situado en el interior de un edificio y protegido contra el acceso no autorizado mediante infraestructuras (sistemas de detección de intrusiones) y procedimientos de acceso para las personas.

m) Por «lugar seguro» se entiende un emplazamiento en una zona de seguridad, que es accesible a los vehículos y en el que estos pueden cargarse y descargarse de manera segura.

n) Por «sistema inteligente de neutralización de billetes (IBNS)» se entiende un sistema que cumple las siguientes condiciones:

- el contenedor de billetes protege de forma permanente los billetes mediante un sistema de degradación desde una zona de seguridad hasta el punto de entrega del efectivo o desde el punto de recogida del efectivo hasta la zona de seguridad;
- una vez que se ha iniciado la operación de transporte de fondos, el personal de seguridad no es capaz de abrir el contenedor fuera de los períodos y/o lugares preprogramados ni modificar los períodos y/o lugares preprogramados en los que el contenedor puede abrirse;

- el contenedor está equipado con un mecanismo de neutralización permanente de billetes en caso de producirse un intento no autorizado de apertura del contenedor;
- el IBNS cumple los requisitos expuestos en el anexo III del presente Reglamento; los billetes se neutralizan cuando se mutilan o se deterioran mediante manchas de tinta u otros medios que se especifican en el anexo III.

o) Por «IBNS de extremo a extremo» se entiende un IBNS que, además, está equipado para utilización de extremo a extremo, es decir, los billetes resultan inaccesibles para los transportistas de fondos en todo momento y están protegidos de forma permanente mediante un sistema de degradación desde una zona de seguridad a otra, o, en el caso de los contenedores de los cajeros automáticos, desde una zona de seguridad hasta el interior del cajero automático.

p) Por niveles lingüísticos «A1» y «B1» se entiende los niveles de competencia lingüística establecidos por el Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas del Consejo de Europa.

q) Por «lengua pertinente» se entiende la lengua o lenguas oficiales empleadas por las autoridades locales y la población de las zonas en las que se está desarrollando el transporte de fondos.

r) Por «lenguas oficiales de la UE» se entiende las lenguas definidas en el Reglamento n° 1 por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea¹¹.

Artículo 2 - Exclusiones

1. Las operaciones de transporte de billetes y monedas en euros que se lleven a cabo entre bancos centrales o fábricas de moneda de Estados miembros participantes, y por cuenta de ellos, y vayan escoltadas por la policía o las fuerzas armadas quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. Las operaciones de transporte de monedas de euro exclusivamente, que se lleven a cabo entre bancos centrales o fábricas de moneda de Estados miembros participantes, y por cuenta de ellos, y vayan escoltadas por la policía, las fuerzas armadas o por personal de empresas privadas de seguridad en vehículos independientes quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 3 - Lugar de partida, duración máxima y número de entregas y recogidas de efectivo

1. El servicio de transporte transfronterizo de fondos en euros prestado de conformidad con el presente Reglamento se llevará a cabo en horas diurnas.

2. El vehículo de transporte de fondos encargado del transporte transfronterizo de fondos en euros iniciará su itinerario en su Estado miembro de origen y regresará a éste el mismo día.

¹¹ DO L 17 de 6.10.1958, p. 385, en su versión modificada.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, podrán llevarse a cabo transportes de punto a punto en un periodo de tiempo de 24 horas, siempre y cuando la normativa del Estado miembro de origen, del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros de acogida ya autorice el transporte nocturno de fondos.

4. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1072/2009, no se impondrá ningún límite al número de recogidas y entregas de efectivo que un vehículo de transporte de fondos podrá llevar a cabo durante un día en uno o varios Estados miembros de acogida.

Artículo 4 – Licencia de transporte de fondos transfronteriza

1. Las empresas que deseen llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros deberán solicitar una licencia específica a la autoridad expedidora de su Estado miembro de origen.

2. La licencia de transporte de fondos transfronteriza será concedida por un período de cinco años por la autoridad expedidora nacional, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) La empresa solicitante debe estar autorizada a realizar operaciones de transporte de fondos en su Estado miembro de origen. Si el Estado miembro no cuenta con un procedimiento de aprobación específico para las empresas de transporte de fondos, aparte de las normas generales aplicables a los sectores de la seguridad o el transporte, la empresa deberá estar en condiciones de demostrar que ha desarrollado una actividad habitual de transporte de fondos en su Estado miembro de origen durante al menos doce meses antes de la solicitud sin haber infringido la legislación nacional en vigor que regule dichas actividades.

b) Sus directivos y miembros del consejo de administración deberán carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y serán personas íntegras y de buena reputación.

c) La empresa solicitante deberá disponer de un seguro válido de responsabilidad civil.

d) La empresa solicitante, su personal, los vehículos empleados y los procedimientos de seguridad aplicados al transporte transfronterizo de fondos en euros deberán cumplir las normas establecidas en el presente Reglamento o, si está expresamente mencionado en el presente Reglamento, la legislación nacional en vigor relacionada específicamente con el transporte de fondos.

3. La licencia de transporte de fondos transfronteriza deberá crearse de acuerdo con el modelo y las características físicas definidas en los anexos I y II. El personal de los vehículos dedicados al transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros debe estar en condiciones de mostrar en todo momento a las autoridades de control el original o una copia compulsada de una licencia válida.

4. La licencia de transporte de fondos transfronteriza permitirá a la empresa realizar el transporte transfronterizo de fondos en euros de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Reglamento. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1072/2009, el titular de dicha licencia no estará obligado a poseer una licencia comunitaria para el transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 5 - Personal de seguridad

1. El personal de seguridad deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y ser personas íntegras y de buena reputación;
- b) poseer un certificado médico que acredite que su salud física y mental es adecuada para su misión;
- c) haber superado con éxito al menos 200 horas de formación inicial *ad hoc*, sin incluir una formación eventual en el uso de armas de fuego.

El contenido de la formación inicial *ad hoc* corresponderá como mínimo a los requisitos del anexo VI. También será necesaria una formación regular en dichas materias, al menos una vez cada tres años.

2. Al menos uno de los miembros del personal de seguridad que viaje en el vehículo deberá tener conocimientos de nivel A1 como mínimo de la lengua o lenguas que se usen en las zonas pertinentes del Estado o Estados miembros transitados y en el Estado miembro de acogida. El vehículo, además, deberá estar en contacto permanente por radio, a través del centro de control de la empresa, con una persona que tenga conocimientos de nivel B1 como mínimo de la lengua en cuestión, de manera que se garantice una comunicación eficaz con las autoridades nacionales en todo momento.

Artículo 6 – Porte de armas

1. El personal de seguridad deberá cumplir la legislación en vigor en el Estado miembro de origen, en el Estado o Estados miembros transitados y en el Estado o Estados miembros de acogida en lo que respecta al porte de armas y al calibre máximo permitido.

2. Al entrar en el territorio de un Estado miembro cuya legislación no permita que el personal de seguridad vaya armado, todas las armas que posea el personal de seguridad deberán guardarse en una caja fuerte situada en el interior del vehículo que cumpla la norma europea EN 1143-1. Dichas armas deberán mantenerse inaccesibles para el personal de seguridad durante el viaje a través del territorio del Estado miembro en cuestión. Podrán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación permita que el personal de seguridad vaya armado y deberán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación obligue a este personal ir armado. La apertura de la caja fuerte con las armas deberá requerir la intervención a distancia del centro de control del vehículo y estará supeditada a la verificación, por parte de dicho centro, de la situación geográfica exacta del vehículo.

Las mismas obligaciones se aplicarán en caso de que el tipo o el calibre del arma no estén autorizados con arreglo a la legislación del Estado miembro transitado o del Estado miembro de acogida.

3. Cuando un vehículo de transporte de fondos cuyo Estado miembro de origen no permita que los transportistas de fondos vayan armado entre en el territorio de un Estado miembro

cuya legislación obligue a este personal a ir armado, la empresa de transporte de fondos se asegurará de que los ocupantes del vehículo disponen de las armas requeridas y cumplen los requisitos mínimos de formación del Estado miembro de acogida.

4. El personal de seguridad que porte un arma deberá solicitar una licencia de armas a las autoridades nacionales del Estado o Estados miembros transitados y/o del Estado miembro de acogida, si dichos Estados miembros permiten que el personal de seguridad vaya armado.

5. Los Estados miembros establecerán un punto de contacto nacional central al que el personal de seguridad de otros Estados miembros pueda presentar las solicitudes de licencia nacional de armas. Los Estados miembros informarán al solicitante del curso dado a su solicitud en el plazo de tres meses a partir de la presentación del expediente de solicitud completo.

6. A fin de que el personal empleado por una empresa de transporte de fondos establecida en otro Estado miembro y que tenga su residencia permanente en otro Estado miembro pueda cumplir los requisitos nacionales necesarios para la obtención de una licencia de armas, los Estados miembros deberán prever la convalidación de las formaciones equivalentes seguidas en el Estado miembro en el que esté establecido el empresario del solicitante. Si ello no fuera posible, los Estados miembros velarán por que se imparta en su territorio la formación necesaria, en la lengua oficial de la UE usada en el Estado miembro en que esté establecido el empresario del solicitante.

Artículo 7 - Equipamiento de los vehículos

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

2. Los vehículos estarán equipados con los instrumentos de comunicación apropiados para poder establecer contacto en cualquier momento con el centro de control de la empresa que los utiliza, así como con las autoridades nacionales competentes. Los números de emergencia para ponerse en contacto con las autoridades policiales de los Estados miembros transitados o del Estado o Estados miembros de acogida estarán disponibles en el vehículo.

3. Los vehículos estarán equipados de manera que pueda registrarse la hora y el lugar de todas las entregas o recogidas de efectivo, con objeto de poder controlar en cualquier momento la proporción de entregas o recogidas de efectivo mencionadas en el artículo 1, letra a).

4. Cuando los vehículos estén equipados con IBNS, dichos sistemas deberán cumplir los principios establecidos en el anexo III del presente Reglamento y haber sido homologados en un Estado miembro participante. En respuesta a cualquier petición de verificación formulada por las autoridades del Estado miembro de origen, del Estado miembro de acogida o del Estado miembro transitado, las empresas que lleven a cabo el transporte transfronterizo de fondos en vehículos que utilicen IBNS presentarán en el plazo de 48 horas una prueba escrita de la homologación del modelo de IBNS utilizado.

Artículo 8 - Función de las fuerzas policiales nacionales

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que dispongan:

- la obligación de notificar por anticipado a la policía todas las operaciones de transporte de fondos;
- que los vehículos de transporte de fondos vayan equipados de un dispositivo que permita su seguimiento a distancia por la policía;
- que las operaciones de transporte de punto a punto de fondos de valor elevado sean escoltadas por la policía.

Artículo 9 - Normas para garantizar la seguridad de los lugares de entrega y de recogida de fondos en el Estado o Estados miembros de acogida

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que regulan el comportamiento del personal de seguridad fuera del vehículo de transporte de fondos y la seguridad de los lugares de entrega o recogida de fondos en el Estado o Estados miembros en cuestión.

Artículo 10 – Retirada de la circulación de los billetes de banco neutralizados

Las empresas de transporte de fondos que operen con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento retirarán de la circulación todos los billetes de banco manchados que encuentren en el ejercicio de sus actividades que puedan haber sido manchados o neutralizados de otra forma por un sistema IBNS. Deberán entregar esos billetes a la sucursal adecuada del banco central de su Estado miembro de origen. Si los billetes neutralizados se recogen en un Estado miembro de acogida, su banco central será informado por el banco central del Estado miembro de origen de la empresa de transporte de fondos.

Artículo 11 - Información mutua

1. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión las normas mencionadas en los artículos 8 y 9, así como la información relativa a los IBNS que hayan homologado, y le comunicarán inmediatamente cualquier cambio que afecte a dichas normas y homologaciones. La Comisión garantizará que las normas y una lista de los IBNS homologados se publiquen en todas las lenguas oficiales de la UE utilizadas en los Estados miembros participantes a través de los canales apropiados, con objeto de informar rápidamente a todos los agentes implicados en una actividad de transporte de fondos transfronteriza.

2. Los Estados miembros llevarán un registro de todas las empresas a las que han concedido una licencia de transporte de fondos transfronteriza y se informarán mutuamente de su contenido. Deberán actualizar el registro cada vez que se produzca un cambio que le afecte, en particular cuando se adopte una decisión de suspender o de retirar una licencia de conformidad con el artículo 22, e informarán inmediatamente a los demás Estados miembros de tal actualización.

3. Al aplicar el artículo 5, apartado 1, letra a), el Estado miembro de origen tendrá debidamente en cuenta la información relativa a los antecedentes penales, la reputación y la integridad del transportista de fondos que le haya comunicado el Estado miembro de acogida.

4. Los Estados miembros vecinos se informarán mutuamente de sus requisitos de formación específicos aplicables a los transportistas de fondos a efectos de la formación inicial *ad hoc* mencionada en el artículo 5, apartado 1, letra c).

5. Cada Estado miembro publicará y notificará a los demás Estados miembros las direcciones y otros datos de contacto de los puntos de contacto nacionales mencionados en el artículo 6, apartado 5, y otras disposiciones legislativas nacionales pertinentes.

6. En caso de que un Estado miembro decida retirar la licencia de armas otorgada a un miembro del personal de una empresa de transporte de fondos establecida en otro Estado miembro, informará de ello a la autoridad expedidora del Estado miembro de origen.

Artículo 12 - Información previa al inicio del transporte transfronterizo

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

2. La empresa que se propone llevar a cabo el transporte transfronterizo de fondos deberá comunicar de antemano a la autoridad o autoridades pertinentes indicadas por el Estado o Estados miembros de acogida los nombres de las personas que pueden llevar a cabo este transporte en su territorio.

SECCIÓN 2: NORMAS ESPECÍFICAS APLICABLES A CADA TIPO DE TRANSPORTE

Artículo 13 - Transporte de billetes en un vehículo no blindado, de aspecto ordinario, equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo no blindado equipado con un sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) el vehículo deberá tener aspecto ordinario;

b) deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad en cada vehículo, no uniformados.

Artículo 14 - Transporte de billetes en un vehículo no blindado con distintivos claramente visibles que indiquen que está equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo no blindado equipado con un sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) el vehículo deberá llevar distintivos claramente visibles que indiquen que está equipado con IBNS. El distintivo corresponderá al pictograma representado en el anexo IV;
- b) deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad en cada vehículo.

Artículo 15 - Transporte de billetes en un vehículo con cabina blindada y equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo con cabina blindada y equipado con IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) la cabina blindada del vehículo deberá ser como mínimo capaz de resistir disparos de armas de fuego de tipo Kalashnikov, calibre 7,62 mm;
- b) el vehículo deberá llevar distintivos claramente visibles que indiquen que está equipado con IBNS. El distintivo corresponderá al pictograma representado en el anexo IV;
- c) el personal de seguridad deberá llevar chalecos antibalas que cumplan como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente;
- d) deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad en cada vehículo.

Artículo 16 - Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo completamente blindado y no equipado con sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) las partes del vehículo en las que se encuentre el personal de seguridad deberán como mínimo estar blindadas para resistir disparos de armas de fuego de tipo Kalashnikov, calibre 7,62 mm;
- b) el personal de seguridad deberá llevar chalecos antibalas que cumplan como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente;
- c) deberá haber al menos tres miembros del personal de seguridad en cada vehículo.

Artículo 17 - Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado y equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo completamente blindado y equipado con un sistema IBNS, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 15, letra b), y en el artículo 16, letras a) y b), del presente Reglamento.

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

Artículo 18 - Transporte de monedas en un vehículo no blindado

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de monedas de euro empleando un vehículo que transporte únicamente monedas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) El vehículo deberá tener aspecto ordinario.
- b) Deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad en cada vehículo, no uniformados.

Para los transportes que incluyan tanto monedas como billetes serán de aplicación los artículos 13 a 17, sin perjuicio de la aplicación del artículo 20, en función del tipo de vehículo y del equipamiento utilizados.

Artículo 19 - Transporte de monedas en un vehículo con cabina blindada

Las empresas que posean una licencia de transporte de fondos transfronteriza podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de monedas en euros empleando un vehículo que transporte únicamente monedas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) la cabina del vehículo deberá estar blindada y el vehículo deberá llevar distintivos claramente visibles que indiquen que transporta únicamente monedas; el distintivo corresponderá al pictograma representado en el anexo V;
- b) el blindaje de la cabina del vehículo deberá ser como mínimo capaz de resistir disparos de armas de fuego de tipo Kalashnikov, calibre 7,62 mm;
- c) el personal de seguridad deberá llevar chalecos antibalas que cumplan como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente;
- d) deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad en cada vehículo.

Para los transportes que incluyan tanto monedas como billetes serán de aplicación los artículos 13 a 17, sin perjuicio de la aplicación del artículo 20, en función del tipo de vehículo y del equipamiento utilizados.

Artículo 20 - Excepciones nacionales

a) Un Estado miembro podrá decidir que los artículos 13, 14, 15, 16 o 17 no sean aplicables al transporte transfronterizo de billetes por carretera realizado en su territorio, siempre que no permita modalidades de transporte comparables para operaciones nacionales de transporte de fondos y que al menos uno de estos artículos se aplique en su territorio. Las eventuales excepciones relativas al artículo 16 no podrán aplicarse a los transportes de punto a punto.

b) Un Estado miembro podrá decidir que el artículo 18 o el artículo 19 no sea aplicable al transporte transfronterizo de monedas por carretera realizado en su territorio, siempre que no permita modalidades de transporte comparables para operaciones nacionales de transporte de fondos.

c) Por lo que se refiere a la aplicación de los artículos 13, 14, 15 y 17, un Estado miembro podrá decidir autorizar únicamente los IBNS de extremo a extremo en su territorio para atender cajeros automáticos en el exterior, siempre que las mismas normas se apliquen a los transportes de fondos nacionales.

d) El Estado miembro en cuestión notificará a la Comisión su decisión de acogerse a una de las excepciones previstas en el presente artículo; la Comisión garantizará la publicación del correspondiente aviso en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La excepción surtirá efecto un mes después de la publicación del aviso. Los Estados miembros podrán suprimir una excepción utilizando el mismo procedimiento.

e) Si un Estado miembro de acogida o un Estado miembro transitado descubre que un IBNS presenta deficiencias graves respecto a las características técnicas requeridas normalmente, es decir, que es posible acceder a los fondos sin activar el mecanismo de neutralización o que el IBNS ha sido modificado después de su homologación de tal manera que ya no cumple los criterios de homologación, informará al respecto a la Comisión y al Estado miembro que haya otorgado la homologación del sistema y podrá solicitar que el IBNS en cuestión sea sometido a nuevas pruebas. Hasta que estén disponibles los resultados de estas nuevas pruebas, los Estados miembros podrán prohibir con carácter provisional el uso de ese IBNS en su territorio. Informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros a los que se aplique el presente Reglamento.

SECCIÓN 3: DISPOSICIONES FINALES

Artículo 21 – Control

Los Estados miembros de origen y de acogida velarán por el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, en particular procediendo a inspecciones aleatorias sin notificación previa a la empresa. Dichos controles tendrán lugar al menos una vez al año.

Artículo 22 – Sanciones

1. Si las autoridades nacionales competentes descubren que se ha producido una infracción de alguna de las condiciones bajo las que se concedió la licencia de transporte de fondos transfronteriza, la autoridad expedidora podrá enviar una advertencia a la empresa de que se

trate, imponer una multa, suspender la licencia durante un período que podrá oscilar entre dos semanas y dos meses o retirar la licencia definitivamente, dependiendo de la naturaleza o gravedad de la infracción. La autoridad expedidora podrá además prohibir a la empresa en cuestión solicitar una nueva licencia por un período de hasta cinco años.

2. El Estado miembro transitado o el Estado miembro de acogida comunicará cualquier infracción del presente Reglamento –incluidas las infracciones de las normas nacionales mencionadas en los artículos 8 y 9– a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de origen, que decidirá sobre la sanción adecuada. El Estado miembro transitado o el Estado miembro de acogida podrá, además, imponer una multa en caso de infracción de las normas nacionales mencionadas en los artículos 8 y 9 o de las excepciones nacionales mencionadas en el artículo 20 del presente Reglamento. Por otra parte, podrá decidir no autorizar a los transportistas de fondos que hayan cometido tales infracciones a llevar a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos en su territorio si la infracción es imputable a los mismos.

3. El Estado miembro transitado o el Estado miembro de acogida podrán suspender el derecho de una empresa de transporte de fondos a realizar transporte por carretera de fondos en euros dentro de su territorio durante un período máximo de dos meses, hasta que se pronuncie la autoridad expedidora del Estado miembro de origen, en los siguientes casos:

a) si no se han respetado las disposiciones del presente Reglamento relativas al número mínimo de miembros del personal de seguridad en cada vehículo o relativas a las armas;

b) si la empresa de transporte de fondos ejerce su actividad de una manera que representa un peligro para el orden público;

c) en caso de infracciones reiteradas del presente Reglamento.

4. El Estado miembro que haya expedido la licencia de armas podrá, además, decidir sancionar al personal de seguridad con arreglo a sus normas nacionales en caso de infracción de su legislación nacional en materia de armas.

5. Las sanciones deben ser siempre proporcionales a la gravedad de la infracción.

Artículo 23 - Medidas de seguridad de emergencia

1. No obstante lo dispuesto en la normativa, un Estado miembro podrá introducir medidas de seguridad temporales más estrictas de las previstas en caso de que surja un problema urgente que afecte significativamente a la seguridad de las operaciones de transporte de fondos. Dichas medidas temporales afectarán a todos los transportes de fondos en la totalidad o una parte del territorio nacional, serán aplicables durante un período máximo de cuatro semanas y serán inmediatamente notificadas a la Comisión, que garantizará su publicación sin demora a través de los canales apropiados.

2. La prolongación de las medidas temporales previstas en el apartado 1 por un período superior a cuatro semanas estará sujeta a la autorización previa de la Comisión. La Comisión decidirá si concede o no su autorización en el plazo de 72 horas tras la recepción de una solicitud en este sentido.

Artículo 24 - Remuneración del personal que lleva a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos

Deberán garantizarse al personal que lleve a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos en el sentido del presente Reglamento las cuantías de salario mínimo pertinentes en el Estado miembro de acogida, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, por analogía con lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra c), de la Directiva 96/71/CE. Si las cuantías de salario mínimo pertinentes aplicables en el Estado miembro de acogida son más elevadas que el salario que percibe el trabajador en el Estado miembro de origen, estas cuantías, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, del Estado miembro de acogida se aplicarán a toda la jornada laboral. Si el transporte se lleva a cabo en varios Estados miembros de acogida durante un mismo día y en varios de ellos las cuantías de salario mínimo pertinentes son más elevadas que el salario aplicado en el Estado miembro de origen, se aplicará a toda la jornada laboral la cuantía de salario mínimo más elevada, incluidas las horas extraordinarias.

No obstante, en caso de que, sobre la base de contratos vigentes, de disposiciones reglamentarias o administrativas o de modalidades prácticas, pueda preverse que el trabajador llevará a cabo transportes transfronterizos a otro Estado miembro más de 100 días laborables de un año civil, las condiciones de trabajo y empleo a que se refieren las disposiciones de la Directiva 96/71/CE se aplicarán plenamente a todos los días laborables pasados íntegra o parcialmente en este Estado miembro de acogida en ese año civil.

Con el fin de establecer las condiciones de trabajo y empleo, se aplicará por analogía lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 96/71/CE.

Artículo 25 - Comité sobre el transporte transfronterizo de fondos en euros

1. Se creará un comité sobre el transporte transfronterizo de fondos en euros. Será presidido por la Comisión y estará integrado por dos representantes de cada Estado miembro al que se aplique el presente Reglamento, así como por dos representantes del Banco Central Europeo.
2. El Comité se reunirá como mínimo una vez al año, a fin de intercambiar impresiones sobre la aplicación del presente Reglamento. Con este fin, consultará a las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales, y tendrá debidamente en cuenta sus opiniones. El Comité será consultado al preparar la revisión prevista en el artículo 26.

Artículo 26 - Revisión

La Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar dos años después de su entrada en vigor y, a partir de entonces, cada cinco años. Con este fin, consultará a las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales. El informe incluirá en particular un examen de la posibilidad de establecer requisitos de formación comunes para el porte de armas por parte del transportista de fondos y tendrá debidamente en cuenta el progreso tecnológico en el ámbito de los sistemas IBNS; asimismo, evaluará si debe revisarse el Reglamento en consecuencia.

Artículo 27 – Modificación de las normas técnicas

La Comisión podrá adoptar, mediante actos delegados de conformidad con los artículos 28, 29 y 30, modificaciones de las normas y reglamentaciones técnicas aplicables al blindaje de vehículos, a las cajas fuertes que se utilizarán y a los chalecos antibalas, así como del anexo III, con objeto de tener en cuenta el progreso técnico y posibles nuevas normas europeas.

Artículo 28 - Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 27 se otorgan a la Comisión por tiempo indefinido.
2. En cuanto la Comisión Europea adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
3. Los poderes para adoptar actos delegados que se otorguen a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas por los artículos 29 y 30.

Artículo 29 - Revocación de la delegación de poderes

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 27 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.
2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes informará a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar una decisión final, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de ésta.
3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 30 – Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará un mes.
2. Si, una vez expirado el plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, éste se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en él.

El acto delegado podrá publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrar en vigor antes de que expire dicho plazo si tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de que no tienen intención de formular objeciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones al acto delegado, éste no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones al acto delegado deberá exponer sus motivos.

Artículo 31 – Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor en un plazo de seis meses tras su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

ANEXO I
ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA LICENCIA DE TRANSPORTE DE
FONDOS TRANSFRONTERIZA

La licencia de transporte de fondos transfronteriza deberá tener al menos dos de los siguientes elementos de seguridad:

- un holograma,
- fibras especiales en el papel que serán visibles con luz ultravioleta,
- al menos una línea en microimpresión (impresión que solo es visible con lupa y que no reproducen las fotocopiadoras),
- caracteres, símbolos o motivos detectables al tacto,
- doble numeración: el número de serie de la licencia de transporte de fondos transfronteriza, de su copia compulsada o del certificado del conductor, así como, en cada caso, el número de expedición,
- un fondo con diseño de seguridad con motivos de guiloches finos e impresión en iris.

ANEXO II
MODELO DE LICENCIA DE TRANSPORTE DE FONDOS
TRANSFRONTERIZA

UNIÓN EUROPEA

(Papel de color rosa Pantone 176, formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m²)

(Primera página de la licencia)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

Signo distintivo¹² del Estado miembro que expide la licencia Denominación de la autoridad expedidora:

LICENCIA N°

(o)

COPIA AUTÉNTICA N°

para el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros

La presente licencia
autoriza a¹³

.....

a efectuar transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros por cualquier ruta, para trayectos o partes de trayectos realizados en el territorio de la Unión, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n°... /20xx del Parlamento Europeo y del Consejo, de... , relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro y en el Reglamento (UE) n°... /20xx del Consejo, de... , sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n°... /20xx del Parlamento Europeo y del Consejo, y de conformidad con las disposiciones generales de la presente licencia.

Observaciones particulares:
-----------------------------	-------

¹² Los signos distintivos de los Estados miembros son: (BE) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (DE) Alemania, (EE) Estonia, (IE) Irlanda, (EL) Grecia, (ES) España, (FR) Francia, (IT) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (LU) Luxemburgo, (HU) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (AT) Austria, (PL) Polonia, (PT) Portugal, (RO) Rumanía, (SI) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FI) Finlandia, (SE) Suecia, (UK) Reino Unido.

¹³ Nombre o razón social y dirección completa del transportista.

La presente licencia será válida durante un período de cinco años, desde el.....	hasta el.....
Expedida en,	el.....

¹⁴
.....

¹⁴ Firma y sello de la autoridad expedidora.

(Segunda página de la licencia)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

DISPOSICIONES GENERALES

La presente licencia se expide de conformidad con el Reglamento (UE) n° ... /20xx relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro.

Autoriza a su titular a efectuar transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros por cualquier ruta, para trayectos o partes de trayectos realizados en el territorio de los Estados miembros a los que se aplica el Reglamento (UE) n°... /20xx y con sujeción a las condiciones establecidas en la presente licencia.

La licencia es personal e intransferible.

La empresa de transportes deberá conservar el original de la licencia.

Una copia compulsada de la licencia deberá encontrarse a bordo del vehículo de transporte de fondos.

Deberá presentarse el original o una copia compulsada de la misma a instancia de los agentes encargados del control.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° ... /20xx, el titular estará obligado a cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el territorio de cada Estado miembro, especialmente en materia de transporte y de circulación.

ANEXO III

SISTEMA INTELIGENTE DE NEUTRALIZACIÓN DE BILLETES (IBNS)

I. Definiciones y disposiciones generales

Para la definición de «zona de seguridad», «lugar seguro», «sistema inteligente de neutralización de billetes (IBNS)» e «IBNS de extremo a extremo»: véase el artículo 1, letras l), m), n) y o), del presente Reglamento, respectivamente.

Un IBNS puede contener billetes (en paquetes o no) o un contenedor de cajero automático.

El IBNS deberá haberse homologado en un Estado miembro de la zona del euro para poder utilizarse en el transporte transfronterizo de fondos en euros conforme al presente Reglamento. La homologación se realizará de acuerdo con una norma específica europea vigente. Si no existiera dicha norma, la homologación se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el presente anexo.

II. Procedimiento de homologación de IBNS

a) Para ser homologado, el IBNS deberá haber superado con éxito diversas pruebas en un laboratorio de ensayo aprobado o reconocido por un Estado miembro de la zona del euro.

Estas pruebas deberán permitir determinar que las siguientes características técnicas del IBNS son satisfactorias:

i) Principales funciones obligatorias del sistema de control

- Controlar y registrar permanentemente las instrucciones relativas a las condiciones de acceso y utilización del IBNS.
- Verificar continuamente el cumplimiento de estas instrucciones y detectar situaciones anómalas.
- Neutralizar de forma automática e inmediata los billetes en caso de incumplimiento de las instrucciones, de detección de situaciones anómalas o de apertura del contenedor fuera de los períodos y/o lugares preprogramados.

ii) Lugar en que puede programarse el sistema de control e influencia del personal de seguridad en el funcionamiento del IBNS

Un IBNS solo podrá programarse en una zona de seguridad. Un IBNS de extremo a extremo solo podrá programarse en un lugar seguro.

El personal de seguridad no podrá influir por ningún medio en el funcionamiento del IBNS fuera de los períodos y/o lugares preprogramados. Sin embargo, en caso de que se disponga de un temporizador para activar la neutralización, el personal de seguridad podrá reiniciarlo una vez.

iii) Lugar donde puede abrirse el IBNS (para los sistemas de extremo a extremo)

Un IBNS solo podrá abrirse en los destinos preprogramados.

b) El IBNS volverá a someterse a pruebas cada cinco años, incluso en los casos en que la homologación nacional tenga validez ilimitada. Si las nuevas pruebas ya no son concluyentes, la homologación dejará de ser válida para los transportes transfronterizos contemplados en el presente Reglamento.

c) Para superar con éxito las pruebas, deberá obtenerse uno de los siguientes resultados:

- tras la realización de las pruebas, no ha sido posible acceder a los billetes y el IBNS no ha resultado dañado; su mecanismo ha seguido siendo operativo;
- tras la realización de las pruebas, el IBNS ha resultado dañado, pero no ha sido posible acceder a los billetes sin que se activara el sistema de neutralización.

III. Procedimientos de ensayo

En el presente anexo figura el método utilizado para la realización de las pruebas y los resultados que deben obtenerse. No obstante, pueden introducirse ajustes a nivel nacional a fin de adaptarlas a los protocolos de ensayo existentes seguidos por los laboratorios de cada Estado miembro.

a) Ensayo de resistencia de los IBNS ante diferentes hipótesis de ataque

De los diversos ensayos de simulación de hipótesis de ataque, los Estados miembros deberán llevar a cabo seis, mientras que los demás también podrán realizarse de conformidad con las normas nacionales aplicables.

En cada uno de los ensayos realizados, el resultado deberá ser el éxito en el sentido de la sección II, letra c), *supra*.

- Ensayos obligatorios:
 - 1 - corte del suministro eléctrico;
 - 2 - apertura forzada del contenedor;
 - 3 - apertura del contenedor por medios destructivos (martillazos);
 - 4 - corte rápido («guillotinado»);
 - 5 - inmersión en un líquido;
 - 6 - exposición gradual e inmediata a temperaturas extremas (calientes y frías): por ejemplo, enfriamiento en nitrógeno líquido y calentamiento en un horno precalentado.

- Ensayos recomendados que también pueden realizarse:
 - 7 - resistencia a las armas de fuego (por ejemplo, con cartuchos de calibre 12);
 - 8 - uso de sustancias químicas;
 - 9 - caída libre;
 - 10 - exposición a impulsos electromagnéticos significativos;
 - 11 - exposición a impulsos electrostáticos significativos.

b) Eficacia de la neutralización de los billetes

Los procesos de neutralización utilizados actualmente son el empleo de tinta, la destrucción química y la destrucción por combustión. Habida cuenta de los posibles progresos tecnológicos, la lista de procesos utilizados no es exhaustiva, sino meramente indicativa.

A raíz de cualquier intento no autorizado de acceder a los fondos mediante diversas formas de ataque, los billetes deberán destruirse o mancharse con tinta. Deberán efectuarse tres ensayos como mínimo.

Deberá neutralizarse la totalidad de los billetes de forma irreversible. Además, deberá ser evidente para cualquier persona que posea los billetes que han sido sometidos a un proceso de neutralización.

La tinta deberá manchar como mínimo el 10 % de la superficie de ambas caras de cada billete si los billetes van en bolsas de seguridad. Si no van en bolsas de seguridad, la tinta deberá manchar como mínimo el 20 % de la superficie de ambas caras de cada billete. En los sistemas de destrucción, deberá quedar destruido como mínimo el 20 % de la superficie de cada billete en ambos casos.

c) Contenido de los ensayos de resistencia de los billetes a la limpieza (para los IBNS que utilizan tinta)

Para esta «limpieza» deberán utilizarse diversos productos o combinaciones de productos. Deberán preverse diferentes hipótesis a fin de variar la temperatura y la duración de la limpieza. En estos ensayos de limpieza, deberán utilizarse dos procedimientos:

- la limpieza deberá realizarse inmediatamente después de manchar los billetes con tinta; y
- la limpieza deberá realizarse 24 horas después de manchar los billetes con tinta.

Estas pruebas deberán llevarse a cabo en una muestra representativa de billetes auténticos utilizados en la zona del euro.

Deberá obtenerse **uno** de los siguientes resultados al término de las pruebas:

- La limpieza provoca la destrucción de los billetes.
- La limpieza deja tinta visible en al menos el 10 % de la superficie de cada billete (ensayo de densidad de la tinta utilizada).
- La limpieza no conserva suficientemente los colores originales de los billetes.

IV. Garantías de seguridad de los sistemas utilizados

Las sustancias químicas liberadas por el IBNS para neutralizar los billetes podrán estar sujetas al Reglamento (CE) n° 1907/2006 relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH)¹⁵. Este Reglamento aborda los riesgos que presentan para la salud humana y el medio ambiente las sustancias fabricadas, importadas o utilizadas como tales, en forma de preparados o en artículos.

A fin de poder homologar el IBNS, el fabricante deberá verificar si tiene que registrar o notificar las sustancias contenidas en sus productos o comunicar a sus clientes información sobre una manipulación segura de los mismos. El fabricante puede también tener obligaciones legales derivadas de la inclusión de estas sustancias en el proyecto de lista de sustancias extremadamente preocupantes o en la lista de sustancias sujetas a autorización, establecida en el Reglamento REACH. Estas obligaciones no sólo afectan a las sustancias como tales o en forma de preparados, sino también a su presencia en artículos.

El fabricante de IBNS deberá facilitar a la autoridad del Estado miembro encargada de la homologación un certificado que contenga los resultados de esta verificación y que indique que las sustancias o los elementos utilizados para garantizar la destrucción o la neutralización de los fondos no representan un riesgo grave para la salud del personal de seguridad en caso de inhalación o de contacto con la piel.

Con este fin, el certificado podrá incluir un análisis de los riesgos de la exposición a las sustancias químicas, es decir, la duración máxima autorizada de la exposición a una cantidad que se determine.

¹⁵ Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), DO L 396 de 30.12.2006.

ANEXO IV
PICTOGRAMAS IBNS

Pictograma que indica que un vehículo de transporte de fondos está equipado con IBNS



Pictograma que indica que un contenedor de billetes está equipado con IBNS



ANEXO V
PICTOGRAMA PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE FONDOS QUE
TRANSPORTAN EXCLUSIVAMENTE MONEDAS



ANEXO VI
CONTENIDO DE LA FORMACIÓN INICIAL PARA EL PERSONAL QUE EFECTÚA OPERACIONES DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE EFECTIVO

Los trabajadores que participen en el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro deberán:

- (1) haber seguido totalmente y completado al menos la formación inicial adecuada prevista en sus normativas nacionales de referencia y/o los convenios colectivos laborales pertinentes, o, en ausencia de éstos, los cursos impartidos por la asociación nacional de transporte de fondos/seguridad o los cursos internos de la empresa;
- (2) haber superado con éxito los exámenes posteriores a esta formación inicial o cualquier procedimiento dirigido a comprobar el resultado del aprendizaje;
- (3) haber seguido totalmente y completado el módulo de formación adicional y obligatorio previsto en el presente anexo, consistente como mínimo en lo siguiente:
 - procedimientos de transporte transfronterizo de fondos;
 - legislación europea en materia de transporte de fondos;
 - legislación nacional aplicable en materia de transporte de fondos del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros donde se presta el servicio;
 - normas de conducción aplicables al transporte de fondos del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros donde se presta el servicio (incluido el derecho de los vehículos de transporte de fondos de utilizar carriles específicos);
 - protocolos nacionales de seguridad en caso de ataque en el Estado o Estados miembros transitados y en el Estado o Estados miembros donde se presta el servicio;
 - organización y procedimientos operativos del transporte de fondos protegido por tecnología IBNS¹⁶ del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros donde se presta el servicio;
 - protocolos, normas y reglamentos operativos nacionales aplicables en el Estado o Estados miembros transitados y en el Estado o Estados miembros donde se presta el servicio;

¹⁶ Tal como se define en el artículo 1, letra n), del presente Reglamento.

- protocolos nacionales de emergencia del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros donde se presta el servicio aplicables en caso de avería, accidente de tráfico o fallos técnicos y mecánicos de un equipamiento o vehículo de transporte de fondos;
- procedimientos administrativos nacionales y normas de la empresa en el Estado o Estados miembros transitados y en el Estado o Estados miembros donde se presta el servicio en materia de comunicación con el punto de control, etc. de todos estos países;
- información y formación relativa a la cooperación con las fuerzas policiales nacionales, regionales y locales, y a los protocolos correspondientes, en particular en relación con los controles de los vehículos y del personal de transporte de fondos;
- legislación nacional y europea aplicable y/o convenios colectivos aplicables en lo que respecta a la jornada laboral, el número de pausas necesarias, las condiciones laborales o los salarios;
- legislación nacional y europea aplicable y/o disposiciones de los convenios colectivos aplicables en lo que respecta a los periodos de descanso de los transportistas de fondos (momento en que son necesarios, frecuencia, duración de cada pausa, lugar seguro, comunicación con los centros de control, etc.);
- normas de seguridad aplicables a las entregas y recogidas (lugar seguro, gestión del «riesgo de acera», etc.);
- legislación nacional de referencia relativa al uso de armas y a su almacenamiento;
- técnicas de conducción ofensiva y defensiva;
- formación pertinente sobre el uso del GPS, del teléfono y de otros equipos y sistemas técnicos utilizados en el transporte de fondos transfronterizo;
- normativa nacional en materia de salud y seguridad del Estado o Estados miembros transitados y del Estado o Estados miembros donde se presta el servicio, aplicable a los trabajadores que transportan objetos de valor y que viajan con vehículos grandes por carretera, y protocolos en caso de lesión o enfermedad de los asalariados;
- formación en primeros auxilios.

La formación deberá incluir además los elementos siguientes:

- medidas preventivas y reparadoras en los ámbitos de la gestión del stress y de la violencia de terceros;
- evaluación de riesgos (en el trabajo);

- formación lingüística según sea necesario para cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento (véase el artículo 5, apartado 2).

ANEXO VII
NIVELES COMUNES DE REFERENCIA DEL CONSEJO DE EUROPA

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

Usuario A1: Es capaz de comprender y utilizar expresiones cotidianas de uso muy frecuente, así como frases sencillas destinadas a satisfacer necesidades de tipo inmediato.. Puede presentarse a sí mismo y a otros, pedir y dar información personal básica sobre su domicilio, sus pertenencias y las personas que conoce. Puede relacionarse de forma elemental siempre que su interlocutor hable despacio y con claridad y esté dispuesto a cooperar.