

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 316



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 54
29 noiembrie 2011

Cuprins

I *Acte legislative*

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 1214/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro** 1

Preț: 3 EUR

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 1214/2011 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 16 noiembrie 2011

privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 133,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea propunerii de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Băncii Centrale Europene ⁽¹⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Introducerea monedei euro a crescut considerabil necesitatea transportului rutier transfrontalier de numerar. În cadrul zonei euro, băncile, sectorul mării distribuții și alți profesioniști care manipulează numerar ar trebui să poată încheia contracte cu societatea de transport de numerar (CIT) care oferă cel mai bun preț și/sau serviciu și să profite de serviciile de numerar ale celei mai apropiate sucursale a băncii centrale naționale (BCN) sau ale celui mai apropiat centru de numerar al unei CIT, chiar dacă acestea sunt situate în alt stat membru. În plus, un mare număr de state membre a căror monedă este euro (denumite în continuare „state membre participante”) au încheiat sau este posibil să dorească să încheie acorduri pentru producerea bancnotelor și monedelor în străinătate. Însuși principiul monedei unice presupune libertatea de circulație a numerarului între statele membre participante.
- (2) Din cauza diferențelor semnificative dintre legislațiile naționale ale statelor membre, efectuarea transporturilor rutiere transfrontaliere profesionale de numerar în euro între statele membre participante este în general foarte

diffică. Această situație contravine principiului liberei circulații a monedei unice și este în detrimentul principiului libertății de a furniza servicii, care constituie unul dintre principiile fundamentale ale Uniunii Europene.

- (3) Prezentul regulament reprezintă răspunsul la posibilitatea de a prezenta instrumente de armonizare pentru transportul de numerar, prevăzută la articolul 38 litera (b) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne ⁽³⁾.
- (4) Pentru a îmbunătăți condițiile de securitate aferente CIT, atât pentru personalul de securitate CIT, cât și pentru populație, ar trebui încurajată utilizarea sistemului inteligent de neutralizare a bancnotelor (IBNS) și, în urma unei analize detaliate a impactului potențial, efectuată de Comisie, ar trebui să fie posibilă dezvoltarea acestuia într-un mod care să atragă după sine armonizarea IBNS în statele membre participante, fără a aduce atingere normelor stabilite în prezentul regulament privind modalitățile de transport aplicabile.
- (5) Având în vedere pericolele deosebite la adresa sănătății și vieții personalului de securitate CIT, precum și a publicului larg, aferente activității de transport de numerar, este necesar ca transportul transfrontalier de numerar în euro să facă obiectul unei licențe specifice CIT. Licența respectivă ar trebui să fie suplimentară față de licența națională CIT care este necesară în majoritatea statelor membre participante și pe care prezentul regulament nu o armonizează. Mai mult decât atât, este oportun ca societățile CIT care sunt stabilite în statele membre participante care nu au o procedură specifică de autorizare a societăților CIT în plus față de normele lor generale aplicabile domeniilor securității sau transportului, să dovedească o experiență minimă de 24 de luni de transport periodic de numerar în statul membru în care sunt stabilite, fără a fi încălcat legislația națională înainte ca statul membru respectiv să le acorde o licență CIT de transport transfrontalier. O asemenea abordare ar crește încrederea reciprocă între statele membre.

⁽¹⁾ JO C 278, 15.10.2010, p. 1.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 27 septembrie 2011 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 27 octombrie 2011.

⁽³⁾ JO L 376, 27.12.2006, p. 36.

- (6) Pentru a evita suprapunerea obligațiilor și crearea unei proceduri nejustificat de greoaie, este necesar totodată să se prevadă că titularul unei licențe CIT de transport transfrontalier nu este obligat să dețină în același timp o licență comunitară pentru transportul rutier internațional de mărfuri, prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri ⁽¹⁾.
- (7) Transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre participante ar trebui să respecte pe deplin prezentul regulament sau legislația statului membru de origine, a statului membru gazdă și, dacă este cazul, a statului membru de tranzit.
- (8) Prezentul regulament are obiectivul de a permite transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre participante în condiții care garantează securitatea tranzacției, siguranța personalului de securitate CIT implicat și a publicului, precum și libera circulație a numerarului în euro. În concordanță cu practicile normale de pe piață, este de asemenea oportun să se permită transportul în același vehicul CIT a unei sume limitate în alt numerar decât în moneda euro.
- (9) Având în vedere cerințele specifice cu care se confruntă transportatorii transfrontalieri CIT, este oportun ca aceștia să urmeze un modul specific de formare transfrontalieră, astfel cum este prezentat în Anexa VI. Pentru evitarea unor repetări inutile, modulul de formare transfrontalieră nu ar trebui să includă elementele abordate deja în cadrul formării obligatorii necesare pentru exercitarea activității de transport CIT la nivel național.
- (10) Din cauza condițiilor specifice din sectorul CIT, este dificilă organizarea de livrări sigure de numerar în euro pe durata mai multor zile. Prin urmare, este necesar ca un vehicul CIT care desfășoară activități de transport rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro să se întoarcă în statul membru de origine în aceeași zi.
- (11) Comisia ar trebui să înainteze o propunere de modificare a definiției termenului „durata zilei” și/sau a duratei minime necesare a formării inițiale ad-hoc prevăzute în prezentul regulament în cazul în care partenerii sociali de la nivelul Uniunii convin că o altă definiție este mai potrivită.
- (12) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, numărul operațiunilor care pot fi efectuate în statul membru gazdă după un transport internațional dintr-un alt stat membru este limitat la trei operațiuni de cabotaj în șapte zile. Cu toate acestea, datorită caracteristicilor specifice ale sectorului CIT, o practică obișnuită este ca un vehicul CIT să efectueze un număr mult mai mare de livrări/colectări de numerar în euro pe zi. Prin urmare, este necesar să se deroge de la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și să nu se impună o limită a numărului de livrări/colectări de numerar în euro pe care le poate efectua un vehicul CIT într-un stat membru gazdă pe parcursul unei singure zile.
- (13) Normele naționale care reglementează comportamentul personalului de securitate CIT în afara vehiculului CIT și securitatea locațiilor de livrare/colectare de numerar în euro nu ar trebui să reglementeze eventuala utilizare a sistemelor de neutralizare a bancnotelor în combinație cu transportul de bancnote într-un vehicul blindat integral care nu este echipat cu IBNS.
- (14) Articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii ⁽²⁾ reglementează situațiile de detașare în care o întreprindere prestează servicii transnaționale în nume propriu și sub conducerea sa, în temeiul unui contract încheiat între întreprindere și beneficiarul prestării de servicii.
- (15) Având în vedere natura specifică a serviciilor de transport CIT, este necesar să se prevadă aplicarea analogă a Directivei 96/71/CE în ceea ce privește toate serviciile transfrontaliere de transport de numerar în euro pentru a asigura securitatea juridică pentru operatori și aplicabilitatea practică a directivei în respectivul sector.
- (16) Având în vedere natura specifică a activităților de transport în cauză și caracterul ocazional al unora dintre aceste activități, aplicarea analogă a normelor minime de protecție prevăzute în Directiva 96/71/CE ar trebui să se limiteze la nivelurile minime de remunerație, inclusiv pentru ore suplimentare, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (c) din respectiva directivă, iar acestea ar trebui garantate pe durata întregii zile lucrătoare pentru a nu impune o povară administrativă inutilă asupra operatorilor. Astfel cum se menționează în Directiva 96/71/CE și în limitele jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, noțiunea de remunerație minimă este definită în legislația sau practica statului membru unde este detașat lucrătorul. În cazul în care în temeiul unor contracte sau al unor reglementări, dispoziții administrative sau modalități practice, un lucrător în domeniul CIT efectuează activități de transport transfrontalier timp de peste 100 de zile lucrătoare pe an calendaristic într-un alt stat membru, este necesar ca normele minime de protecție prevăzute în Directiva 96/71/CE să se aplice *mutatis mutandis* unui astfel de lucrător.

⁽¹⁾ JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

⁽²⁾ JO L 18, 21.1.1997, p. 1.

- (17) Aplicarea normelor minime de protecție în statul membru gazdă nu ar trebui să aducă atingere aplicării unor clauze și condiții de angajare care sunt mai favorabile lucrătorului în temeiul legii, al contractului colectiv sau al contractului de muncă în statul membru de origine al lucrătorului.
- (18) Pentru a stabili normele minime de protecție aplicabile, este necesar ca dispozițiile privind cooperarea în domeniul informării de la articolul 4 din Directiva 96/71/CE să se aplice *mutatis mutandis*. În acest sens, statele membre ar trebui să poată recurge la cooperarea administrativă și la schimbul de informații prevăzute în Directiva 96/71/CE.
- (19) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Regulamentului (CE) nr. 1889/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 octombrie 2005 privind controlul numerarului la intrarea sau ieșirea din Comunitate ⁽¹⁾.
- (20) Pentru a ține cont de progresul tehnologic și de eventualele noi standarde europene, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea normelor tehnice privind standardele legate de IBNS, vehiculele CIT blindate, vestele antiglonț și seifurile pentru arme. Este deosebit de important ca în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți și de parteneri sociali. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (21) În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru a-și atinge obiectivul, și anume facilitarea transportului rutier transfrontalier profesional de numerar în euro între statele membre din zona euro,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

SECȚIUNEA 1

NORME COMUNE APLICABILE TUTUROR TRANSPORTURILOR RUTIERE TRANSFRONTALIERE DE NUMERAR ÎN EURO

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

- (a) „State membre participante” înseamnă acele state membre a căror monedă este euro;
- (b) „Transport rutier transfrontalier de numerar în euro” înseamnă transportul rutier profesionist efectuat cu un

vehicul CIT, fie în schimbul unei remunerații în numele unor părți terțe, fie în cadrul unei societăți de transport de numerar (denumită în continuare „CIT”), de bancnote sau monede euro dintr-un stat membru participant, pentru a livra bancnote sau monede euro sau pentru a le colecta din una sau mai multe locații situate în unul sau mai multe state membre participante, precum și în statul membru de origine, fără a aduce atingere transportului de numerar non-euro de maximum 20 % din valoarea totală a numerarului transportat în respectivul vehicul CIT, în cazul în care majoritatea livrărilor/colectărilor de numerar în euro efectuate de un vehicul CIT pe parcursul aceleiași zile se desfășoară pe teritoriul statului membru gazdă sau, în cazul transportului de la un punct la altul, atunci când transportul are loc între două state membre participante diferite;

- (c) „Licență CIT de transport transfrontalier” înseamnă o licență acordată de autoritatea emitentă a statului membru de origine, care autorizează titularul să desfășoare transporturi rutiere transfrontaliere de numerar în euro între statele membre participante în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul regulament;
- (d) „Autoritate emitentă” înseamnă autoritatea din statul membru de origine responsabilă de acordarea licenței CIT de transport transfrontalier;
- (e) „Stat membru de origine” înseamnă statul membru participant pe teritoriul căruia este stabilită societatea CIT. Se consideră că societatea CIT este stabilită dacă aceasta desfășoară în mod concret o activitate economică în conformitate cu articolul 49 din TFUE pentru o perioadă nedeterminată și cu ajutorul unei infrastructuri stabile, de unde activitatea de prestare de servicii este asigurată în mod efectiv;
- (f) „Stat membru gazdă” înseamnă unul sau mai multe state membre participante, pe teritoriul cărora o societate CIT prestează serviciul de livrare/colectare de numerar în euro, stat/state care sunt diferite de statul membru de origine al societății;
- (g) „Stat membru de tranzit” înseamnă unul sau mai multe state membre participante, în afara statului membru de origine al societății, care sunt tranzitate de vehiculul CIT pentru a ajunge în statul membru gazdă sau pentru a se întoarce în statul membru de origine;
- (h) Transport „în timpul zilei” înseamnă un transport efectuat între orele 6:00 și 22:00;
- (i) „Personal de securitate CIT” înseamnă angajații însărcinați să conducă vehiculul CIT în care se transportă numerarul în euro sau să protejeze conținutul acestuia;
- (j) „Vehicul CIT” înseamnă un vehicul utilizat pentru transportul rutier profesionist de numerar în euro;

⁽¹⁾ JO L 309, 25.11.2005, p. 9.

- (k) „Vehicul cu aparență normală” înseamnă un vehicul care are o aparență normală și nu poartă niciun semn distinctiv care să indice că aparține unei societăți CIT sau că este utilizat în scopul transportului de numerar în euro;
- (l) „Transport de la punct la punct” înseamnă transportul dintr-o locație sigură la altă locație sigură, fără opriri intermediare;
- (m) „Zonă securizată” înseamnă un punct de livrare/colectare de numerar în euro situat într-o clădire și securizat împotriva accesului neautorizat atât prin echipamente (sisteme anti-efracție), cât și prin proceduri de acces pentru persoane;
- (n) „Locație sigură” înseamnă o locație într-o zonă securizată care este accesibilă pentru vehicule CIT și în care vehiculele CIT pot fi încărcate și descărcate în siguranță;
- (o) a „neutraliza” o bancnotă înseamnă degradarea sau alterarea acesteia prin pătare sau prin alte mijloace astfel cum se specifică în Anexa II;
- (p) „Sistem inteligent de neutralizare a bancnotelor” sau „IBNS” înseamnă un sistem care îndeplinește următoarele condiții:
- (i) containerul cu bancnote protejează continuu bancnotele prin intermediul unui sistem de neutralizare a numerarului în euro dintr-o zonă securizată până la punctul de livrare a numerarului în euro sau de la punctul de colectare a numerarului în euro până într-o zonă securizată;
 - (ii) odată ce a fost inițiată operațiunea de transport de numerar în euro, personalul de securitate CIT nu poate să deschidă containerul în afara perioadelor de timp și/sau a locațiilor pre-programate sau să modifice perioadele de timp și/sau locațiile pre-programate în care containerul poate fi deschis;
 - (iii) containerul este echipat cu un mecanism de neutralizare definitivă a bancnotelor în cazul unei tentative neautorizate de deschidere a containerului; și
 - (iv) cerințele prevăzute în anexa II sunt respectate;
- (q) „IBNS de la un capăt la altul” înseamnă un IBNS care este echipat pentru o utilizare de la un capăt la altul; ceea ce înseamnă că bancnotele rămân tot timpul inaccesibile personalului de securitate CIT și sunt protejate continuu de IBNS dintr-o zonă securizată până într-o altă zonă securizată sau, pentru casele bancomatelor (ATM) sau alte tipuri de distribuitori de numerar, dintr-o zonă securizată până în interiorul bancomatului sau al distribuitorului de numerar de alt tip;
- (r) Nivelurile „A1” și „B1” de cunoaștere a limbilor înseamnă nivelurile stabilite de Cadrul european comun de referință pentru limbi străine al Consiliului Europei, astfel cum se menționează în Anexa VII;

- (s) „Limbi oficiale ale UE” înseamnă limbile menționate la articolul 1 din Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene ⁽¹⁾.

Articolul 2

Excluderi

- (1) Transporturile de bancnote și monede euro sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament în cazul în care:
- (a) se desfășoară între băncile centrale naționale (BCN) și în numele acestora sau între imprimeriile de bancnote și/sau monetăriile din statele membre participante și BCN relevante; și
 - (b) sunt escortate de armată sau de poliție.
- (2) Transporturile exclusive de monede euro sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament în cazul în care:
- (a) se desfășoară între băncile centrale naționale (BCN) și în numele acestora sau între monetăriile din statele membre participante și BCN relevante; și
 - (b) sunt escortate de armată, poliție sau de un personal de securitate privat, în vehicule separate.

Articolul 3

Locul de plecare, durata maximă și numărul livrărilor/colectărilor de numerar în euro

- (1) Transporturile transfrontaliere de numerar în euro efectuate în conformitate cu prezentul regulament se desfășoară în timpul zilei.
- (2) Un vehicul CIT care desfășoară activități de transport transfrontalier de numerar în euro pleacă din statul său membru de origine și se întoarce în același stat membru în aceeași zi.
- (3) Prin derogare de la alineatele (1) și (2), transporturile de la un punct la altul pot să se desfășoare într-o perioadă de timp de 24 de ore, cu condiția ca transportul de numerar în euro pe timp de noapte să fie permis de normele naționale din statul membru de origine, din statul membru de tranzit și din statul membru gazdă.
- (4) Prin derogare de la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, nu se impune nicio limită în privința numărului de colectări/livrări de numerar în euro pe care un vehicul CIT le poate realiza într-un stat membru gazdă pe parcursul aceleiași zile.

Articolul 4

Licența CIT de transport transfrontalier

- (1) O societate care dorește să efectueze transport rutier transfrontalier de numerar în euro solicită autorității emitente din statul său membru de origine eliberarea unei licențe CIT de transport transfrontalier.

⁽¹⁾ JO L 7, 6.10.1958, p. 385.

(2) Licența CIT de transport transfrontalier se acordă de către autoritatea națională emitentă pe o perioadă de cinci ani, dacă societatea solicitantă îndeplinește următoarele condiții:

- (a) este autorizată pentru transportul de fonduri în cadrul statului membru de origine sau, dacă statul membru nu are o procedură specifică de autorizare a societăților CIT diferită de normele generale aplicabile sectorului securității sau transporturilor, societatea trebuie să facă dovada că efectuează transporturi regulate de numerar în statul membru de origine de cel puțin 24 de luni înainte de depunerea cererii, fără încălcarea legislației statului membru respectiv în vigoare aplicabile acestui tip de activități;
- (b) managerii și membrii consiliului său de administrație nu au o mențiune relevantă în cazierul lor judiciar, au o bună reputație și sunt integri, în conformitate, de exemplu, cu registrele pertinente ale poliției;
- (c) deține o asigurare de răspundere civilă valabilă, care să acopere cel puțin prejudiciile cauzate terților la adresa vieții și proprietății acestora, indiferent dacă numerarul transportat face obiectul respectivei asigurări;
- (d) societatea care depune cererea, personalul său de securitate CIT, vehiculele utilizate și procedurile sale de securitate aplicate trebuie să respecte prezentul regulament sau, în cazul în care prezentul regulament menționează în mod explicit acest lucru, legislația națională referitoare la transportul de numerar.

(3) Licența CIT de transport transfrontalier se întocmește în conformitate cu modelul și caracteristicile fizice definite în anexa I. Personalul de securitate CIT din vehiculele CIT care efectuează transporturi rutiere transfrontaliere profesionale de numerar în euro trebuie să fie în orice moment în măsură să prezinte autorităților de control originalul sau o copie legalizată a unei licențe CIT de transport transfrontalier valabile.

(4) Licența CIT de transport transfrontalier îi permite societății să efectueze transporturi transfrontaliere de numerar în euro în condițiile stabilite de prezentul regulament. Prin derogare de la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, titularul unei astfel de licențe nu este obligat să dețină și o licență comunitară pentru transportul rutier internațional de mărfuri.

Articolul 5

Personalul de securitate CIT

(1) Toți membrii personalului de securitate CIT trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) nu au o mențiune relevantă în cazierul lor judiciar, au o bună reputație și sunt integri, în conformitate, de exemplu, cu registrele pertinente ale poliției;
- (b) dețin un certificat medical care să ateste că sănătatea lor fizică și mentală este corespunzătoare pentru efectuarea sarcinilor;

(c) au urmat cel puțin 200 de ore de formare inițială ad hoc, în afara formării pentru utilizarea armelor de foc.

Cerințele minime pentru formarea inițială ad hoc menționată la litera (c) sunt prevăzute în anexa VI. Personalul de securitate CIT trebuie să urmeze și alte activități de formare în domeniile prevăzute la punctul 3 din anexa VI cel puțin o dată la trei ani.

(2) Cel puțin unul dintre membrii personalului de securitate CIT prezenți la bordul vehiculului CIT trebuie să aibă cunoștințe lingvistice cel puțin la nivelul A1, în limbile utilizate de către autoritățile locale și de către populație în zonele relevante din statul membru de tranzit și din statul membru gazdă. În plus, vehiculul trebuie să fie în contact radio permanent, prin intermediul centrului de control al societății CIT, cu o persoană care cunoaște limba utilizată de către autoritățile locale și de către populație în zonele relevante din statul membru de tranzit și din statul membru gazdă la un nivel cel puțin egal cu B1, astfel încât comunicarea efectivă cu autoritățile naționale să fie posibilă în orice moment.

Articolul 6

Portul de armă

(1) Personalul de securitate CIT trebuie să respecte normele în vigoare în statul membru de origine, în statul sau statele membre de tranzit și în statul membru gazdă referitoare la portul de armă și la calibrul maxim autorizat.

(2) Atunci când intră pe teritoriul unui stat membru a cărui lege nu permite portul de armă pentru personalul de securitate CIT, armele aflate în posesia acestuia trebuie închise, în interiorul vehiculului, într-un seif pentru arme care respectă standardul european EN 1143-1. Armele trebuie să rămână inaccesibile personalului de securitate CIT pe toată durata transportului pe teritoriul respectivului stat membru. Armele pot fi scoase din seif la intrarea pe teritoriul unui stat membru a cărui lege permite portul de armă pentru personalul de securitate CIT și trebuie scoase din acesta la intrarea pe teritoriul unui stat membru a cărui lege prevede ca personalul de securitate CIT să fie înarmat. Deschiderea seifului în care se găsesc armele trebuie să necesite intervenția de la distanță a centrului de control al vehiculului CIT și trebuie să fie condiționată de verificarea, de către centrul de control, a poziției geografice exacte a vehiculului.

Cerințele prevăzute în primul paragraf se aplică și în cazul în care tipul sau calibrul armei nu este permis de legea statului membru de tranzit sau a statului membru gazdă.

(3) Atunci când un vehicul CIT, al cărui stat membru de origine nu permite portul de armă pentru personalul de securitate CIT, intră pe teritoriul unui stat membru a cărui lege prevede obligația ca personalul de securitate CIT să fie înarmat, societatea CIT se asigură că personalul de securitate CIT de la bordul vehiculului este echipat cu armele necesare și că îndeplinește cerințele minime de formare ale statului membru gazdă.

(4) Personalul de securitate CIT înarmat sau care călătorește într-un vehicul la bordul căruia există arme trebuie să aibă un permis de port-armă profesional sau o autorizație eliberată de autoritățile naționale ale statului membru de tranzit și/sau ale statului membru gazdă, atunci când respectivele state membre permit ca personalul de securitate CIT să fie înarmat și să îndeplinească toate cerințele naționale impuse pentru respectivul permis de port-armă profesional sau respectiva autorizație. În acest scop, statele membre pot recunoaște permisele de port-armă profesionale sau autorizațiile celorlalte state membre.

(5) Statele membre înființează un unic punct de contact central național unde societățile CIT stabilite în alte state membre pot depune cereri pentru un permis de port-armă profesional sau o autorizație pentru personalul lor de securitate CIT. Statele membre federale pot înființa puncte de contact la nivel de stat. Statele membre informează solicitantul cu privire la rezultatul cererii într-un interval de trei luni de la depunerea dosarului complet de cerere.

(6) Pentru a facilita îndeplinirea de către personalul de securitate CIT angajat de o societate stabilită în alt stat membru a cerințelor naționale pentru obținerea unui permis de port-armă profesional sau o autorizație, statele membre asigură validarea formării echivalente profesionale în domeniul armelor urmate în statul membru în care este stabilit angajatorul solicitantului. Dacă acest lucru nu este posibil, statele membre se asigură că formarea profesională în domeniul armelor necesară este oferită pe teritoriul lor într-o limbă oficială a UE care este o limbă oficială relevantă a statului membru în care este stabilit angajatorul solicitantului.

Articolul 7

Echipamentele vehiculului CIT

(1) Vehiculele CIT sunt echipate cu un sistem de navigație globală prin satelit. Centrul de control al societății CIT trebuie să poată localiza cu acuratețe vehiculele sale în orice moment.

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

(3) Vehiculele sunt echipate într-un mod care să permită înregistrarea orei și locului tuturor livrărilor/colectărilor de numerar în euro pentru a face posibilă, în orice moment, verificarea proporției de livrări/colectări de numerar în euro menționate la articolul 1 litera (b).

(4) În cazul în care vehiculele sunt echipate cu IBNS, acesta trebuie să respecte anexa II și trebuie să fi fost omologat într-un stat membru participant. Ca răspuns la orice cerere de verificare efectuată de autoritățile statului membru de origine, ale statului membru gazdă sau ale statului membru de tranzit, întreprinderile care efectuează transporturi transfrontaliere de numerar în

euro în vehicule CIT care utilizează IBNS furnizează dovezi scrise ale omologării modelului de IBNS utilizat într-un interval de 48 de ore.

Articolul 8

Rolul forțelor naționale de poliție

Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor naționale care prevăd:

- (a) notificarea anticipată a poliției cu privire la toate operațiunile de transport de numerar;
- (b) ca vehiculele CIT să fie echipate cu un dispozitiv care permite localizarea acestora la distanță de către poliție;
- (c) ca transporturile de mare valoare de la un punct la altul să fie escortate de poliție.

Articolul 9

Norme pentru garantarea securității locațiilor în care este livrat/colectat numerarul în statul membru gazdă

Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor naționale care reglementează comportamentul personalului de securitate CIT în afara unui vehicul CIT și securitatea locațiilor în care este livrat/colectat numerarul în statul membru în cauză.

Articolul 10

Scoaterea din circulație a bancnotelor neutralizate

Societățile CIT care își desfășoară activitatea în conformitate cu prezentul regulament scot din circulație toate bancnotele care este posibil să fi fost neutralizate, pe care le descoperă în timp ce își desfășoară activitatea. Acestea predau bancnotele respective sucursalei corespunzătoare a BCN din statul membru de origine și emit o declarație scrisă referitoare la cauza și natura neutralizării. În cazul în care bancnotele neutralizate sunt colectate într-un stat membru gazdă, BCN a statului membru gazdă este informată de BCN din statul membru de origine.

Articolul 11

Informarea reciprocă

(1) Statele membre transmit Comisiei normele menționate la articolele 8 și 9, precum și informații privind tipurile de IBNS pe care le-au omologat și informează de îndată Comisia cu privire la orice modificări ale acestora. Comisia se asigură că normele respective, precum și o listă cu IBNS omologate, sunt publicate în toate limbile oficiale ale UE care sunt limbi oficiale ale statelor membre participante relevante prin mijloacele corespunzătoare, în vederea informării prompte a tuturor celor implicați într-o activitate CIT de transport transfrontalier.

(2) Statele membre țin un registru al tuturor societăților cărora le-au acordat o licență CIT de transport transfrontalier și informează Comisia în legătură cu conținutul acesteia. Statele membre actualizează registrul, inclusiv în legătură cu deciziile de suspendare sau de retragere a unei licențe în conformitate cu articolul 22 și informează fără întârziere Comisia cu privire la actualizare. Pentru a facilita împărtășirea informațiilor, Comisia

institue o bază centrală securizată de date referitoare la permisele emise, suspendate sau retrase, accesibilă autorităților relevante din statele membre participante.

(3) Pentru punerea în aplicare a articolului 5 alineatul (1) litera (a), statul membru de origine ține cont în mod corespunzător de informațiile privind cazierul judiciar, reputația și integritatea personalului de securitate CIT care îi sunt comunicate de statul membru gazdă.

(4) Statele membre informează Comisia privind cerințele lor specifice de formare pentru personalul de securitate CIT în scopul formării inițiale ad-hoc menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (c). Comisia asigură publicarea acestor informații în toate limbile oficiale ale UE care sunt limbi oficiale ale statelor membre participante relevante prin canale corespunzătoare, în vederea informării tuturor celor implicați într-o activitate CIT de transport transfrontalier.

(5) Statele membre informează Comisia privind adresele și alte date de contact ale punctelor de contact naționale menționate la articolul 6 alineatul (5), precum și privind dispozițiile legale relevante. Comisia asigură publicarea acestor informații prin canale corespunzătoare, în vederea informării tuturor celor implicați într-o activitate CIT de transport transfrontalier.

(6) În cazul în care un stat membru retrage autorizația sau permisul profesionist de port-armă pe care le-a acordat unui membru al personalului de securitate CIT al unei societăți stabilite în alt stat membru, acesta va informa corespunzător autoritatea emitentă din statul membru de origine.

(7) Statele membre informează Comisia privind adresele și alte date de contact ale autorităților relevante menționate la articolul 12 alineatul (2). Comisia asigură publicarea acestor informații prin canale corespunzătoare, în vederea informării tuturor celor implicați într-o activitate CIT de transport transfrontalier.

Articolul 12

Informarea înainte de începerea activității de transport transfrontalier

(1) O societate care deține sau care a depus o cerere pentru o licență CIT de transport transfrontalier informează autoritatea emitentă cu privire la statele membre în care va desfășura activități CIT de transport cu cel puțin două luni înainte de începerea activității sale transfrontaliere. Statul membru de origine informează apoi imediat statele membre în cauză despre iminența începerii activității transfrontaliere.

(2) O societate care intenționează să efectueze transporturi transfrontaliere de numerar furnizează în avans autorității sau autorităților indicate de statul membru gazdă informații privind tipul sau tipurile de transport la care urmează să recurgă, numele persoanelor care pot efectua aceste transporturi și tipul armelor eventual transportate.

SECȚIUNEA 2

NORME SPECIFICE PENTRU FIECARE TIP DE TRANSPORT

Articolul 13

Modalități de transport aplicabile

(1) În ceea ce privește operațiunile de transport rutier transfrontalier de bancnote euro efectuate pe teritoriul său, fiecare stat membru autorizează:

- (a) cel puțin una dintre opțiunile prezentate la articolele 14, 15, 16, 17 sau 18; și
- (b) acele opțiuni prezentate la articolele 14, 15, 16, 17 și 18 care sunt comparabile cu modalitățile de transport autorizate pentru transporturile CIT interne.

Articolul 17 se aplică tuturor statelor membre în ceea ce privește transportul de la un punct la altul.

(2) În ceea ce privește operațiunile de transport rutier transfrontalier de monede euro efectuate pe teritoriul său, fiecare stat membru autorizează:

- (a) cel puțin una dintre opțiunile prezentate la articolele 19 sau 20; și
- (b) acele opțiuni prezentate la articolele 19 și 20 care sunt comparabile cu modalitățile de transport autorizate pentru transporturile CIT interne.

(3) Transporturile care includ atât monede euro, cât și bancnote euro fac obiectul modalităților de transport pentru transportul transfrontalier de bancnote euro.

(4) În ceea ce privește aplicarea articolelor 14, 15, 16 și 18, un stat membru poate hotărî că numai IBNS de la un capăt la altul poate fi utilizat pe teritoriul său pentru deservirea bancomatelor exterioare sau a altor tipuri de distribuitoare de numerar exterioare, cu condiția ca aceleași norme să se aplice pentru transporturile CIT interne.

(5) Statele membre participante informează Comisia cu privire la modalitățile de transport aplicabile în conformitate cu prezentul articol. Comisia publică un avis corespunzător de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Modalitățile de transport aplicabile intră în vigoare la o lună de la publicarea avizului. Statele membre participante utilizează aceeași procedură atunci când devin aplicabile noi modalități de transport în conformitate cu prezentul articol.

(6) În cazul în care un stat membru gazdă sau un stat membru de tranzit constată că un IBNS prezintă deficiențe grave în ceea ce privește caracteristicile tehnice cerute în mod obișnuit, și anume numerarul poate fi accesat fără a declanșa mecanismul de neutralizare sau IBNS a fost modificat după omologare astfel încât nu mai îndeplinește criteriile de omologare, acesta informează Comisia și statul membru care a acordat omologarea și poate solicita să se efectueze noi teste ale respectivului IBNS. În așteptarea rezultatelor noilor teste, statele membre pot interzice provizoriu utilizarea respectivului IBNS pe teritoriul lor. Acestea informează imediat Comisia și celelalte state membre participante în legătură cu acest fapt.

*Articolul 14***Transportul de bancnote într-un vehicul CIT neblindat cu aspect normal echipat cu IBNS**

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

- (a) vehiculul trebuie să fie normal;
- (b) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT;
- (c) membrii personalului de securitate CIT nu poartă uniformă.

*Articolul 15***Transportul de bancnote într-un vehicul CIT neblindat pe care se indică în mod clar că este echipat cu IBNS**

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

- (a) vehiculul și containerele de bancnote trebuie să aibă un marcaj foarte clar care să indice că sunt echipate cu IBNS și marcajul trebuie să corespundă pictogramelor din anexa III;
- (b) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT.

*Articolul 16***Transportul de bancnote într-un vehicul CIT cu cabina blindată echipat cu IBNS**

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

- (a) cabina vehiculului trebuie să aibă un blindaj care să reziste cel puțin la tirurile trase cu arme de foc, în conformitate cu specificațiile din anexa V;
- (b) vehiculul și containerele de bancnote trebuie să aibă un marcaj foarte clar care să indice că sunt echipate cu IBNS și marcajul trebuie să corespundă pictogramelor din anexa III;
- (c) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonț pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT aflat la bord, care să respecte cel puțin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă.
- (d) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT.

Personalul de securitate CIT poate purta vestele antiglonț menționate la litera (c) în cursul transportului și trebuie să le poarte de fiecare dată când legea statului membru în care se află impune acest lucru.

*Articolul 17***Transportul de bancnote într-un vehicul CIT blindat integral care nu este echipat cu IBNS**

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

- (a) părțile vehiculului în care se află personalul de securitate CIT trebuie să aibă un blindaj care să reziste cel puțin la tirurile trase cu arme de foc, în conformitate cu specificațiile din anexa V.
- (b) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonț pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT de la bord, care să respecte cel puțin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă.
- (c) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin trei membri ai personalului de securitate CIT.

Personalul de securitate CIT poate purta vestele antiglonț menționate la litera (b) în cursul transportului și trebuie să le poarte de fiecare dată când legea statului membru în care se află impune acest lucru.

*Articolul 18***Transportul de bancnote într-un vehicul CIT blindat integral echipat cu IBNS**

Societățile care dețin o licență CIT de transport transfrontalier pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de bancnote în euro utilizând un vehicul CIT blindat integral echipat cu IBNS, în conformitate cu articolul 16 litera (b) și articolul 17 literele (a) și (b).

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

*Articolul 19***Transportul de monede într-un vehicul CIT neblindat**

Societățile care dețin o licență CIT de transport transfrontalier pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de monede în euro utilizând un vehicul CIT neblindat care transportă exclusiv monede, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) vehiculul trebuie să fie normal;
- (b) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT;
- (c) membrii personalului de securitate CIT nu poartă uniformă.

Articolul 20

Transportul de monede într-un vehicul CIT cu cabina blindată

Societățile care dețin o licență CIT de transport transfrontalier pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de monede în euro utilizând un vehicul CIT cu cabină blindată care transportă exclusiv monede, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (a) cabina vehiculului trebuie să aibă un blindaj care să reziste cel puțin la tirurile trase cu arme de foc, în conformitate cu specificațiile din anexa V;
- (b) pe vehicul trebuie să existe un marcaj foarte clar care să indice că acesta transportă doar monede și marcajele trebuie să corespundă pictogramei din anexa IV;
- (c) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonț pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT de la bord, care să respecte cel puțin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă.
- (d) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puțin doi membri ai personalului de securitate CIT.

Personalul de securitate CIT poate purta vestele antiglonț menționate la litera (c) în cursul transportului și trebuie să le poarte de fiecare dată când legea statului membru în care se află impune acest lucru.

SECȚIUNEA 3

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 21

Conformare

În cursul perioadei de valabilitate a licenței CIT de transport transfrontalier, statele membre de origine se asigură, inclusiv prin inspecții aleatorii fără notificarea prealabilă a societății, că normele prevăzute în prezentul regulament sunt respectate. Astfel de inspecții pot fi efectuate și de statele membre gazdă.

Articolul 22

Sancțiuni

(1) Atunci când autoritățile naționale competente constată că a fost încălcată una dintre condițiile de acordare a licenței CIT de transport transfrontalier, autoritatea emitentă poate, în funcție de natura și gravitatea încălcării, să trimită un avertisment societății în cauză, să îi impună o amendă, să îi suspende licența pentru o perioadă cuprinsă între două săptămâni și două luni sau să îi retragă licența. Autoritatea emitentă poate, de asemenea, să îi interzică societății în cauză să depună o cerere pentru obținerea unei noi licențe pentru o perioadă de până la cinci ani.

(2) Statul membru de tranzit sau statul membru gazdă comunică orice încălcare a prezentului regulament – inclusiv încălcările normelor naționale menționate la articolele 8 și 9 – autorităților naționale competente din statul membru de

origine, care stabilesc sancțiunea corespunzătoare. În plus, statul membru de tranzit sau statul membru gazdă poate să impună o amendă în cazul încălcării normelor naționale menționate la articolele 8 și 9 sau a modalităților de transport aplicabile menționate la articolul 13. Acesta poate interzice membrilor personalului de securitate CIT care au comis astfel de încălcări să efectueze transporturi transfrontaliere de numerar pe teritoriul său dacă încălcările li se pot imputa.

(3) Statul membru de tranzit sau statul membru gazdă poate suspenda dreptul unei societăți CIT de a efectua transporturi rutiere de numerar în euro pe teritoriul său pentru o perioadă maximă de două luni, până la emiterea unei decizii de către autoritatea emitentă din statul membru de origine, care trebuie emisă în același termen, în cazul în care societatea CIT:

- (a) nu a respectat dispozițiile prezentului regulament privind numărul minim de membri ai personalului de securitate CIT aflați la bordul vehiculului CIT sau privind armele;
- (b) își desfășoară activitatea de transport într-un mod care constituie un pericol pentru ordinea publică; sau
- (c) a comis încălcări repetate ale prezentului regulament.

(4) În plus, statul membru care a eliberat autorizația sau permisul profesionist de port-armă poate să sancționeze personalul de securitate CIT în conformitate cu normele sale naționale, în cazul încălcării legislației sale naționale privind armele.

(5) Sancțiunile trebuie să fie proporționale cu gravitatea infracțiunii.

Articolul 23

Măsuri de securitate pentru situații de urgență

(1) Un stat membru poate decide introducerea unor măsuri temporare de securitate mai stricte decât cele prevăzute de prezentul regulament, în cazul apariției unei probleme urgente care afectează în mod semnificativ securitatea operațiunilor CIT. Măsurile temporare respective afectează toate transporturile CIT pe întreg teritoriul național sau pe o porțiune a acestuia, se aplică pentru o perioadă maximă de patru săptămâni și sunt notificate fără întârziere Comisiei. Comisia asigură publicarea rapidă a acestora prin canale corespunzătoare.

(2) Prelungirea măsurilor temporare prevăzute la alineatul (1) după perioada de patru săptămâni face obiectul autorizării prealabile din partea Comisiei. Comisia hotărăște dacă să acorde o asemenea autorizație prealabilă în termen de 72 de ore de la primirea unei cereri în acest sens.

Articolul 24

Remunerarea personalului de securitate CIT care efectuează transporturi transfrontaliere

Personalului de securitate CIT care efectuează transporturi transfrontaliere în conformitate cu prezentul regulament i se garantează nivelurile minime de remunerație aplicabile, inclusiv pentru ore suplimentare, în statul membru gazdă, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (c) din Directiva 96/71/CE. În cazul în care nivelurile minime de remunerație aplicabile în statul membru gazdă sunt mai ridicate decât salariul primit de angajat în statul membru de origine, se aplică nivelurile minime de remunerație, inclusiv pentru ore suplimentare, din statul membru gazdă pentru întreaga zi lucrătoare. În cazul în care transportul se desfășoară în mai multe state membre gazdă pe parcursul aceleași zile și mai multe dintre aceste state au niveluri de remunerație minime relevante mai ridicate decât salariul primit în statul membru de origine, se aplică nivelul cel mai ridicat de remunerație, inclusiv pentru ore suplimentare, pentru întreaga zi lucrătoare.

Cu toate acestea, în cazul în care în temeiul unor contracte sau al unor reglementări, dispoziții administrative sau modalități practice un lucrător CIT efectuează transporturi transfrontaliere timp de peste 100 de zile lucrătoare, întregi sau parțiale, într-un an calendaristic în alt stat membru, se aplică integral condițiile de muncă prevăzute în Directiva 96/71/CE pentru toate zilele lucrătoare petrecute în întregime sau parțial în statul membru gazdă respectiv în anul calendaristic respectiv.

În vederea stabilirii condițiilor de muncă aplicabile, articolul 4 din Directiva 96/71/CE se aplică *mutatis mutandis*.

Articolul 25

Comitetul pentru transportul transfrontalier de numerar în euro

(1) Se înființează un comitet pentru transportul transfrontalier de numerar în euro. Acesta este prezidat de Comisie și cuprinde doi reprezentanți din fiecare stat membru participant, alături de doi reprezentanți ai Băncii Centrale Europene.

(2) Comitetul se reunește cel puțin o dată pe an pentru a face schimb de opinii privind punerea în aplicare a prezentului regulament. În acest scop, comitetul consultă părțile interesate din sector, inclusiv partenerii sociali și ține cont de opiniile acestora în mod corespunzător. Comitetul este consultat cu privire la pregătirea reexaminării menționate la articolul 26.

Articolul 26

Reexaminarea

Până la 1 decembrie 2016 și ulterior la fiecare cinci ani, Comisia înaintează Parlamentului European și Consiliului un

raport cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. În acest scop, Comisia consultă părțile interesate din sector, inclusiv partenerii sociali, urmate de statele membre. Raportul examinează în special posibilitatea de a stabili cerințe comune de formare pentru portul de armă de către personalul de securitate CIT și de a modifica articolul 24 în lumina Directivei 96/71/CE și ține cont în mod corespunzător de progresele tehnologice în domeniul IBNS, ia în considerare valoarea adăugată potențială rezultată din acordarea unor licențe CIT la nivelul Uniunii pe bază de grup și evaluează dacă prezentul regulament necesită o revizuire în consecință.

Articolul 27

Modificarea normelor tehnice

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 în ceea ce privește modificarea anexei II și a normelor tehnice privind standardele aplicabile blindajului vehiculelor CIT, vestelor antiglonț menționate la articolele 16, 17, 18 și 20 și seifurilor pentru arme menționate la articolul 6 alineatul (2), pentru a ține cont de progresele tehnologice și de eventualele noi standarde europene.

Articolul 28

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 27 se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată, începând de la 30 noiembrie 2012.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 27 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 27 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de trei luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

*Articolul 29***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare la 12 luni de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre în conformitate cu tratatele.

Adoptat la Strasbourg, 16 noiembrie 2011.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
W. SZCZUKA

ANEXA I

MODELUL DE LICENȚĂ CIT DE TRANSPORT TRANSFRONTALIER

UNIUNEA EUROPEANĂ

(Culoare Pantone roz 176, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m² sau mai mult)

(Prima pagină a licenței)

(Text în limba, limbile sau una dintre limbile oficiale ale UE care este o limbă sau sunt limbi oficiale ale statului membru care emite licența)

Semnul distinctiv ⁽¹⁾ al statului membru care emite licența

Denumirea autorității emitente

LICENȚA NR.

(sau)

COPIE CONFORMĂ NR.

pentru transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro

Prezenta licență autorizează ⁽²⁾

.....

.....

să efectueze transporturi rutiere transfrontaliere profesionale de numerar în euro, pentru călătorii sau părți ale călătoriilor desfășurate pe teritoriul Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1214/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro ⁽³⁾ și cu Regulamentul (UE) nr. .../2011 al Consiliului din ... privind extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 1214/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ și în conformitate cu dispozițiile generale din prezenta licență.

Observații speciale:		
.....		
Licența este valabilă pe o perioadă de cinci ani de la		până la
Emisă la	la	
..... ⁽⁵⁾		

⁽¹⁾ Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (BE) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (DE) Germania, (EE) Estonia, (IE) Irlanda, (EL) Grecia, (ES) Spania, (FR) Franța, (IT) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (LU) Luxemburg, (HU) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (AT) Austria, (PL) Polonia, (PT) Portugalia, (RO) România, (SI) Slovenia, (SK) Slovacia, (FI) Finlanda, (SE) Suedia, (UK) Regatul Unit.

⁽²⁾ Numele sau denumirea comercială și adresa completă a societății de transport de numerar.

⁽³⁾ JO L 316, 29.11.2011, p. 1.

⁽⁴⁾ Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

⁽⁵⁾ Semnătura și ștampila autorității emitente.

(A doua pagină a licenței)

(Text în limba, limbile sau una dintre limbile oficiale ale UE care este o limbă sau sunt
limbi oficiale ale statului membru care emite licența)

DISPOZIȚII GENERALE

Prezenta licență este emisă în temeiul Regulamentului (UE) nr 1214/2011.

Aceasta autorizează titularul să desfășoare activități de transport rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro, în conformitate cu Regulamentului (UE) nr. 1214/2011, pentru călătorii sau părți ale călătoriilor desfășurate pe teritoriul statelor membre aflate sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1214/2011 și în condițiile prevăzute în prezenta licență.

Prezenta licență este exclusiv personală și netransmisibilă.

Originalul prezentei licențe trebuie păstrat de societatea de transport de numerar.

O copie certificată a prezentei licențe trebuie să se găsească la bordul vehiculului de transport de numerar.

Originalul sau o copie certificată a prezentei licențe trebuie prezentată la cerere oricărui agent autorizat de control.

Fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (UE) nr. 1214/2011, titularul trebuie să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare pe teritoriul fiecărui stat membru, în special în materie de transport și trafic.

ANEXA II

SISTEMUL INTELIGENT DE NEUTRALIZARE A BANCNOTELOR (IBNS)

I. Definiții și dispoziții generale

Un IBNS poate conține fie bancnote (ambalate sau neambalate), fie una sau mai multe casete de bancomat sau pentru alte tipuri de distribuitoare de numerar.

Un IBNS trebuie să fie omologat într-un stat membru participant pentru a fi utilizat pentru transportul transfrontalier de numerar în euro în temeiul prezentului regulament. Omologarea trebuie să se efectueze în conformitate cu un standard european specific în vigoare. Atâta timp cât nu există un astfel de standard, omologarea trebuie efectuată în conformitate cu prezenta anexă.

II. Procedura de omologare a IBNS

- (a) Pentru a fi omologat, un IBNS trebuie să fi trecut cu succes diferite teste într-un laborator de testare care a fost autorizat sau recunoscut de un stat membru participant. În plus, el trebuie să fie însoțit de instrucțiuni de utilizare, care să indice procedurile operaționale și condițiile care asigură eficacitatea distrugerii sau neutralizării bancnotelor.

Testele respective trebuie să permită stabilirea faptului că următoarele caracteristici tehnice ale IBNS sunt satisfăcătoare:

- (i) Funcții principale obligatorii ale sistemului de monitorizare:

- să monitorizeze și să înregistreze în permanență instrucțiunile privind condițiile de acces la IBNS și de utilizare a acestuia;
- să verifice în mod continuu respectarea acestor instrucțiuni și să detecteze anomaliile;
- să neutralizeze automat și imediat bancnotele în cazul nerespectării instrucțiunilor, al detectării de anomalii sau al deschiderii containerului în afara perioadelor și/sau locațiilor preprogramat.

- (ii) Locul în care sistemul de monitorizare poate fi programat și influența personalului de securitate CIT asupra modului de funcționare a IBNS

Un IBNS poate fi programat numai într-o zonă securizată. Un IBNS de la un capăt la altul poate fi programat numai într-o locație sigură.

Personalul de securitate CIT nu poate să dispună de mijloace de influențare a funcționării IBNS în afara perioadelor și/sau locațiilor pre-programate. Cu toate acestea, în cazul în care există un sistem de temporizare pentru declanșarea neutralizării, personalul de securitate CIT îl poate reiniția o dată.

- (iii) Locul în care IBNS poate fi deschis (pentru sisteme de la un capăt la altul)

Un IBNS poate fi deschis numai la destinațiile pre-programate.

- (b) IBNS trebuie retestat la fiecare cinci ani, chiar în cazul în care omologarea națională are valabilitate nelimitată. Dacă noile teste nu mai sunt concludente, omologarea încetează să mai fie validă pentru transporturile transfrontaliere în temeiul prezentului regulament.

- (c) Pentru a trece testele, trebuie obținut unul dintre următoarele rezultate în urma efectuării testelor:

- nu a fost posibil accesul la bancnote, iar IBNS nu a fost deteriorat, mecanismul său rămânând operațional; sau
- IBNS a fost deteriorat, însă nu a fost posibil accesul la bancnote fără declanșarea sistemului de neutralizare.

III. Proceduri de testare

Metoda utilizată pentru a efectua testele și standardele care stabilesc rezultatul pe care sistemele testate trebuie să îl obțină sunt prevăzute în prezenta anexă. Cu toate acestea, se pot efectua ajustări la nivel național pentru alinierea cu protocoalele de testare existente urmate de laboratoarele din fiecare stat membru. Pentru omologare, producătorul IBNS-ului trebuie să asigure transmiterea rezultatelor procedurilor de testare din prezenta anexă la autoritatea de omologare.

(a) Testarea rezistenței IBNS la diferite situații de atac

Statele membre trebuie să efectueze șase dintre diferitele teste care simulează situații de atac, celelalte teste putând fi efectuate și în conformitate cu normele naționale aplicabile.

Pentru fiecare test efectuat, rezultatul trebuie să fie unul de trecere în sensul prevăzut la punctul II litera (c).

— Teste obligatorii:

1. întreruperea alimentării cu energie;
2. deschiderea prin efracție a containerului;
3. deschiderea containerului prin mijloace distructive (de exemplu, cu barosul);
4. tăiere rapidă („ghilotinare”);
5. scufundare în lichid;
6. expunerea treptată și imediată la temperaturi extreme (fierbinte și rece): de exemplu răcire în nitrogen lichid și încălzire într-un cuptor preîncălzit.

— Alte teste recomandate care pot fi efectuate:

7. rezistența la arme de foc (de exemplu cu cartușe de calibrul 12);
8. utilizarea substanțelor chimice;
9. cădere liberă;
10. expunerea la supratensiuni electromagnetice semnificative;
11. expunerea la supratensiuni electrostatice semnificative.

(b) Eficiența neutralizării bancnotelor

Procesele de neutralizare utilizate în prezent sunt pătarea, distrugerea chimică și distrugerea prin combustie. Întrucât pot avea loc evoluții tehnologice, lista proceselor utilizate este neexhaustivă și pur indicativă.

În urma oricărei încercări neautorizate de acces la bancnote prin intermediul diferitelor forme de atac, bancnotele trebuie distruse sau pătate. Trebuie efectuate minimum trei teste.

Toate bancnotele trebuie să fie neutralizate în mod ireversibil. În plus, trebuie să fie evident pentru orice deținător al bancnotelor că acestea au fost supuse neutralizării.

Minimum 10 % din suprafața ambelor fețe ale fiecărei bancnote trebuie pătată dacă bancnotele sunt ambalate. Dacă bancnotele nu sunt ambalate, minimum 20 % din suprafața ambelor fețe ale fiecărei bancnote trebuie pătată. Pentru sistemele de distrugere, minimum 20 % din suprafața fiecărei bancnote trebuie distrusă în ambele cazuri.

(c) Conținutul testelor rezistenței bancnotelor la curățare – pentru IBNS care utilizează pătarea cu cerneală

Pentru o astfel de „curățare”, trebuie utilizate diferite produse sau combinații de produse. Trebuie realizate diferite scenarii pentru a varia temperatura și durata curățării. Pentru testele de curățare trebuie utilizate două proceduri:

- curățarea trebuie efectuată imediat după pătare; și
- curățarea trebuie efectuată la 24 de ore după pătare.

Testele trebuie efectuate pe un eșantion reprezentativ de bancnote reale utilizate în zona euro.

La finalizarea testelor trebuie să se obțină unul din următoarele rezultate:

- curățarea conduce la distrugerea bancnotelor;
- curățarea lasă cerneala vizibilă pe o suprafață de cel puțin 10 % din fiecare bancnotă (test de densitate a cernelii utilizate);
- curățarea conduce la degradarea atât a culorilor originale ale bancnotelor, cât și a elementelor lor de siguranță.

IV. Garanții de siguranță ale sistemelor utilizate

Substanțele chimice eliberate de IBNS în vederea neutralizării bancnotelor pot fi supuse Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice ⁽¹⁾. Regulamentul respectiv vizează riscurile la adresa sănătății umane și a mediului prezentate de substanțele fabricate, importate sau utilizate de ca atare, într-un amestec sau într-un produs.

Pentru ca IBNS să fie omologat, producătorul trebuie să verifice dacă trebuie să înregistreze sau să notifice substanțele cuprinse în produsele sale sau să comunice clienților informații privind utilizarea în siguranță a acestora. De asemenea, producătorul poate avea obligații legale care decurg din includerea substanțelor respective în proiectul de listă de substanțe care prezintă motive de îngrijorare deosebită sau în lista de substanțe supuse autorizării prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006. Aceste obligații se referă nu numai la substanțele enumerate ca atare sau în amestecuri, ci și la prezența acestora în produse.

Producătorul de IBNS trebuie să furnizeze autorității de omologare a statului membru un certificat care să cuprindă rezultatele acestei verificări și să arate că substanțele sau elementele utilizate pentru a asigura distrugerea sau neutralizarea bancnotelor și atestă că ele nu prezintă un risc grav la adresa sănătății personalului de securitate CIT sau a personalului BCN în caz de inhalare sau la contactul cu pielea. În plus, certificatul trebuie să indice eventualele măsuri de precauție de adoptat. Autoritatea de omologare trebuie să transmită certificatul BCN ale statelor membre participante, în ceea ce privește IBNS-ul pe care l-a omologat.

În acest scop, certificatul poate să cuprindă o analiză a riscurilor expunerii la substanțele chimice, și anume durata maximă autorizată a expunerii pentru o anumită cantitate.

⁽¹⁾ JO L 396, 30.12.2006, p. 1.

ANEXA III

PICTOGRAME IBNS

Pictogramă pentru vehicule CIT echipate cu IBNS



Pictogramă pentru containere de bancnote echipate cu IBNS



ANEXA IV

PICTOGRAMĂ PENTRU VEHICULE CIT CARE TRANSPORTĂ EXCLUSIV MONEDE



ANEXA V

SPECIFICAȚII REFERITOARE LA BLINDAJ

Cerința minimă privind blindajul menționată la secțiunea 2 din prezentul regulament presupune faptul că blindajul vehiculului CIT este capabil să reziste la tirurile provenind de la o armă de tip Kalașnikov de calibrul 7,62 mm × 39 mm, utilizând muniție cu miez de fier (placată) cu cămașă integrală din oțel cu masa de 7,97 grame ($\pm 0,1$ grame), cu o viteză de cel puțin 700 metri/secundă, de la o distanță de tragere de 10 metri ($\pm 0,5$ metri).

ANEXA VI

CERINȚE MINIME PENTRU FORMAREA ÎNȚREGIME A PERSONALULUI DE SECURITATE CIT CARE EFECTUEAZĂ TRANSPORTURI TRANSFRONTALIERE DE NUMERAR ÎN EURO

Angajații CIT care efectuează transporturi rutiere transfrontaliere profesionale de numerar în euro între statele membre din zona euro trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- (1) să fi urmat și finalizat în întregime cel puțin formarea inițială corespunzătoare prevăzută de reglementările naționale de referință și/sau de contractele colective de muncă relevante sau – în lipsa acestora – cursurile de formare ale asociației naționale CIT/de securitate sau cursurile de formare interne ale societății;
- (2) să fi susținut cu succes examenele în urma acestei formări inițiale sau orice procedură care urmărește testarea rezultatului învățării;
- (3) să fi urmat și finalizat în întregime modulul de formare suplimentar și obligatoriu prevăzut în prezenta anexă, care conține cel puțin:
 - procedurile pentru transportul transfrontalier de fonduri;
 - legislația Uniunii privind CIT;
 - legislațiile naționale aplicabile privind CIT ale statelor membre de tranzit și ale statelor membre gazdă;
 - norme de conducere pentru CIT în statele membre de tranzit și în statele membre gazdă (inclusiv dreptul vehiculelor CIT de a utiliza anumite benzi auto);
 - protocoalele naționale de securitate în caz de atac în statele membre de tranzit și în statele membre gazdă;
 - organizarea și procedurile operaționale pentru desfășurarea transportului CIT protejat prin tehnologia IBNS din statele membre de tranzit și din statele membre gazdă;
 - protocoalele operaționale, normele și reglementările naționale aplicabile ale statelor membre de tranzit și ale statelor membre gazdă;
 - protocoalele naționale în caz de urgență ale statelor membre de tranzit și ale statelor membre gazdă în caz de avarie, accidente rutiere și defecțiuni tehnice și mecanice ale oricărui echipament și vehicul CIT;
 - procedurile administrative naționale și regulamentele interne ale societăților din statele membre de tranzit și din statele membre gazdă în ceea ce privește comunicarea cu punctul de control etc. pentru toate statele membre de tranzit și pentru toate statele membre gazdă;
 - informare și cursuri de formare privind cooperarea și protocoalele corespunzătoare cu forțele de poliție naționale, regionale și locale, inclusiv privind verificările efectuate asupra vehiculelor și personalului de securitate CIT;
 - legislația națională și a Uniunii aplicabilă și/sau contractele colective aplicabile privind timpul de lucru, numărul de pauze necesare, condițiile de lucru, salariile aplicabile;
 - legislația națională și a Uniunii aplicabilă și/sau clauzele contractelor colective aplicabile privind perioadele de repaus ale personalului de securitate CIT – când sunt necesare, cât de frecvent, durata fiecărei pauze, locația sigură, comunicarea cu centrele de control etc.;
 - norme de securitate aplicabile pentru livrări/colectări (locație sigură, gestionarea riscului de trotuar etc.);
 - legislația națională de referință privind utilizarea și depozitarea armelor;
 - tehnici de conducere auto ofensivă și defensivă;
 - cursuri de formare corespunzătoare privind utilizarea GPS-ului, a telefonului și a altor echipamente/sisteme tehnice utilizate la transportul CIT transfrontalier;

- reglementările naționale privind sănătatea și siguranța din statele membre de tranzit și statele membre deservite care sunt relevante pentru angajații care transportă valori și care conduc vehicule rutiere mari, precum și protocoalele în caz de rănire sau îmbolnăvire a angajaților;
- curs de prim ajutor.

De asemenea, formarea trebuie să includă următoarele elemente:

- măsuri de prevenire și de remediere în domeniul gestionării stresului și al violenței din partea terților;
- evaluarea riscurilor la locul de muncă;
- cursuri de limbă necesare pentru îndeplinirea cerințelor lingvistice prevăzute la articolul 5 alineatul (2).

ANEXA VII

CADRUL COMUN EUROPEAN DE REFERINȚĂ AL CONSILIULUI EUROPEI PRIVIND LIMBILE: NIVELURI

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

Utilizator A1: Poate să înțeleagă și să utilizeze expresii familiare din viața de zi cu zi, precum și enunțuri foarte simple care vizează satisfacerea nevoilor concrete. Poate să se prezinte sau să prezinte o altă persoană, poate să formuleze și să răspundă la întrebări referitoare la detalii personale, ca de exemplu unde locuiește, persoane cunoscute, lucruri care-i aparțin etc. Poate să comunice, într-un mod simplu, cu condiția ca interlocutorul să vorbească rar și clar și să fie cooperant.

Prețul abonamentelor în 2011
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO