

## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) N. 1214/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 novembre 2011

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere della Banca centrale europea <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'introduzione dell'euro ha notevolmente aumentato l'esigenza di trasporto transfrontaliero su strada di contante. All'interno dell'area dell'euro, le banche, il settore della grande distribuzione e altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale dovrebbero poter interagire con l'impresa di trasporto di contante («CIT») che offre il miglior prezzo e/o servizio, e potersi avvantaggiare dei servizi relativi al contante offerti dalla succursale della banca centrale nazionale (BCN) più vicina o del deposito CIT più vicino, anche se ubicati in un altro Stato membro. Inoltre, molti degli Stati membri la cui moneta è l'euro «Stati membri partecipanti») hanno stipulato, o potrebbero voler stipulare, degli accordi per la produzione all'estero di banconote e monete metalliche in euro. Il principio stesso della moneta unica implica la libertà di circolazione di contante fra gli Stati membri partecipanti.
- (2) In ragione delle notevoli differenze esistenti fra le normative nazionali degli Stati membri, è in generale molto difficile effettuare il trasporto professionale transfrontaliero su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti. Questa situazione contrasta con il principio

della libera circolazione dell'euro e va a detrimento del principio della libera prestazione dei servizi, che sono tra i principi fondamentali dell'Unione europea.

- (3) Il presente regolamento è la risposta alla possibilità di presentare strumenti di armonizzazione per il trasporto di contante, sancita dall'articolo 38, lettera b), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno <sup>(3)</sup>.
- (4) Per migliorare le condizioni di sicurezza del CIT sia per il personale di sicurezza CIT coinvolto sia per il pubblico, è opportuno incoraggiare e, dopo un'approfondita valutazione dell'impatto potenziale da parte della Commissione, sviluppare il ricorso al sistema intelligente di neutralizzazione delle banconote (IBNS) in modo armonico tra gli Stati membri partecipanti, ferme restando le disposizioni stabilite dal presente regolamento sulle modalità applicabili al trasporto.
- (5) Alla luce dei particolari pericoli per la salute e la vita del personale di sicurezza CIT e del pubblico, legati all'attività di trasporto di contante, è opportuno che il trasporto transfrontaliero di contante in euro sia subordinato al possesso di una specifica licenza per il CIT transfrontaliero. Si dovrebbe possedere tale licenza in aggiunta alla licenza CIT nazionale che è richiesta nella maggior parte degli Stati membri partecipanti e la cui forma non è oggetto di armonizzazione da parte del presente regolamento. È opportuno, inoltre, che le imprese CIT, stabilite negli Stati membri partecipanti privi di una procedura specifica di approvazione per le imprese CIT in aggiunta alle loro norme generali per il settore della sicurezza o del trasporto, dimostrino di aver esercitato regolarmente l'attività di trasporto di contante per almeno ventiquattro mesi nello Stato membro di stabilimento senza aver commesso alcuna violazione della normativa nazionale prima della concessione di una licenza per il CIT transfrontaliero da parte di tale Stato membro. Tale approccio contribuirebbe a migliorare la reciproca fiducia tra gli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU C 278 del 15.10.2010, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 27 ottobre 2011.

<sup>(3)</sup> GU L 376 del 27.12.2006, pag. 36.

- (6) Per evitare una duplicazione di obblighi e l'introduzione di appesantimenti inutili della procedura, è opportuno altresì prevedere che il detentore di una licenza per il CIT transfrontaliero non sia obbligato a possedere anche una licenza comunitaria per il trasporto internazionale di merci su strada conformemente al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada <sup>(1)</sup>.
- (7) Il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti dovrebbe conformarsi pienamente al presente regolamento, oppure alla legislazione dello Stato membro d'origine, dello Stato membro ospitante e, se del caso, dello Stato membro di transito.
- (8) Lo scopo del presente regolamento è di consentire il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti in condizioni che garantiscano la sicurezza della transazione, quella del personale di sicurezza CIT coinvolto e del pubblico, nonché la libera circolazione di contante in euro. Conformemente alla normale prassi di mercato, è altresì opportuno consentire importi limitati di contante in una valuta diversa dall'euro da trasportare nello stesso veicolo CIT.
- (9) Alla luce dei requisiti specifici previsti per gli addetti di CIT transfrontaliero, è opportuno che essi seguano un modulo specifico di formazione transfrontaliera quale precisata nell'allegato VI. Per evitare inutili ripetizioni, il modulo specifico di formazione transfrontaliera non dovrebbe comprendere elementi già rientranti nella formazione obbligatoria richiesta per l'esecuzione di attività CIT interne.
- (10) In ragione delle condizioni specifiche del settore CIT, è difficile organizzare consegne sicure di contante in euro ripartite su più giorni. È pertanto opportuno che il veicolo CIT che effettua il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro faccia ritorno al proprio Stato membro d'origine lo stesso giorno.
- (11) La Commissione dovrebbe formulare una proposta per modificare la definizione di «orario diurno» e/o della durata minima necessaria della formazione iniziale specifica prevista nel presente regolamento, qualora le parti sociali concordino a livello di Unione sull'opportunità di riformulare detta definizione.
- (12) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, il numero di trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati nello Stato membro ospitante a seguito del trasporto internazionale da un altro Stato membro è limitato a tre trasporti di cabotaggio in sette giorni. Tuttavia, in considerazione delle caratteristiche specifiche del settore CIT, è prassi corrente che un veicolo CIT effettui un numero giornaliero maggiore di consegne/prelievi di contante in euro. Occorre pertanto derogare al regolamento (CE) n. 1072/2009 non fissando alcun limite al numero di consegne/prelievi di contante in euro che un veicolo CIT può effettuare in uno Stato membro ospitante nel corso di una sola giornata.
- (13) Le norme nazionali che disciplinano la condotta del personale di sicurezza CIT al di fuori di un veicolo CIT, nonché la sicurezza dei luoghi di consegne/prelievi di contante in euro non dovrebbero applicarsi all'eventuale utilizzo di sistemi di neutralizzazione delle banconote in combinazione con il trasporto di banconote in un veicolo CIT interamente blindato non dotato di IBNS.
- (14) L'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi <sup>(2)</sup>, concerne situazioni in cui un'impresa distacca un lavoratore fornendo servizi transazionali per conto proprio e sotto la sua direzione, nell'ambito di un contratto concluso fra l'impresa che lo invia e il destinatario della prestazione.
- (15) Data la natura specifica dei servizi di trasporto CIT, è necessario disporre l'applicazione analoga della direttiva 96/71/CE a tutti i servizi di trasporto transfrontaliero di contante in euro, al fine di dare certezza giuridica agli operatori e garantire l'applicabilità pratica della direttiva in tale settore.
- (16) In ragione della specificità delle attività di trasporto interessate, e del carattere occasionale di talune di tali attività, l'applicazione analogica delle norme di tutela minime stabilite dalla direttiva 96/71/CE dovrebbe limitarsi alle tariffe minime salariali, incluse le tariffe maggiorate per il lavoro straordinario, come indicato all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), di tale direttiva, e queste dovrebbero essere garantite nell'arco dell'intera giornata lavorativa, al fine di non far gravare sugli operatori un onere amministrativo inutile. Come previsto nella direttiva 96/71/CE, ed entro i limiti della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, la definizione di tariffe salariali minime è stabilita dal diritto nazionale o dalle prassi dello Stato membro in cui è distaccato il lavoratore. Qualora, in conseguenza di contratti, di norme di legge, di disposizioni amministrative o di modalità pratiche, un addetto CIT effettui trasporti transfrontalieri per più di cento giorni lavorativi, nel corso di un anno solare, in un altro Stato membro, è opportuno che a tale addetto si applichino *mutatis mutandis* le norme di tutela minime di cui alla direttiva 96/71/CE.

<sup>(1)</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

<sup>(2)</sup> GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1.

- (17) L'applicazione di norme di tutela minime nello Stato membro ospitante non dovrebbe pregiudicare l'applicazione di termini e condizioni di lavoro vigenti più favorevoli al lavoratore a norma della legge, del contratto collettivo o del contratto di lavoro nello Stato membro d'origine del lavoratore.
- (18) Al fine di fissare le relative norme di tutela minime, è opportuno applicare *mutatis mutandis* le disposizioni sulla cooperazione in materia di informazione di cui all'articolo 4 della direttiva 96/71/CE. A tale proposito, gli Stati membri dovrebbero potersi avvalere della cooperazione amministrativa e degli scambi di informazioni previsti dalla direttiva 96/71/CE.
- (19) Il presente regolamento fa salva l'applicazione del regolamento (CE) n. 1889/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativo ai controlli sul denaro contante in entrata nella Comunità o in uscita dalla stessa <sup>(1)</sup>.
- (20) Al fine di tenere conto del progresso tecnologico e di eventuali nuove norme europee, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), riguardo alla modifica delle norme tecniche sugli standard concernenti l'IBNS, la blindatura dei veicoli CIT, i giubbotti antiproiettile e le casaforti contenenti le armi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga le opportune consultazioni, anche a livello di esperti e partner sociali. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (21) Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire il suo obiettivo, vale a dire agevolare il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra Stati membri della zona euro, in ottemperanza al principio di proporzionalità sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea.
- b) «trasporto transfrontaliero su strada di contante in euro», il trasporto, da uno Stato membro partecipante, su strada tramite un veicolo CIT, di banconote o monete metalliche, effettuato in modo professionale, dietro remunerazione, per conto di terzi, o effettuato nell'ambito di un'impresa di trasporto di contante (cash-in-transit, «CIT») per la fornitura di banconote o monete metalliche in euro, o la raccolta delle stesse da uno o più luoghi in uno o più altri Stati membri partecipanti e nello Stato membro d'origine, fatto salvo il trasporto di non più del 20 % di contante in una valuta diversa dall'euro rispetto al valore totale del contante trasportato nello stesso veicolo CIT, qualora almeno la maggior parte delle consegne/prelievi di contante in euro effettuati da un veicolo CIT nell'arco della giornata stessa avvenga nel territorio dello Stato membro ospitante o, nel caso di trasporti da punto a punto, qualora il trasporto avvenga fra due diversi Stati membri partecipanti;
- c) «licenza per il CIT transfrontaliero», una licenza rilasciata dall'autorità preposta dello Stato membro d'origine che autorizza il titolare a effettuare trasporti transfrontalieri su strada di contante in euro fra gli Stati membri partecipanti, ai sensi di quando disposto dal presente regolamento;
- d) «autorità che ha rilasciato la licenza», l'autorità dello Stato membro d'origine preposta al rilascio della licenza per il CIT transfrontaliero;
- e) «Stato membro d'origine», lo Stato membro partecipante in cui è stabilita l'impresa CIT. L'impresa CIT si considera stabilita nel momento in cui esercita effettivamente, a tempo indeterminato, un'attività economica, conformemente all'articolo 49 TFUE, attraverso un'infrastruttura stabile a partire dalla quale svolge effettivamente l'attività di prestazione di servizi;
- f) «Stato membro ospitante», uno o più Stati membri partecipanti in cui un'impresa CIT fornisce il servizio di consegna/prelievo di contante in euro, diverso dal suo Stato membro d'origine;
- g) «Stato membro di transito», uno o più Stati membri partecipanti, diversi dallo Stato membro d'origine, che il veicolo CIT attraversa per poter raggiungere lo Stato membro ospitante o per ritornare allo Stato membro d'origine;
- h) «diurno», quando riferito al trasporto, il trasporto effettuato tra le ore 6.00 e le ore 22.00;
- i) «personale di sicurezza CIT», i dipendenti che hanno ricevuto istruzioni di guidare il veicolo CIT nel quale è trasportato il contante in euro o di proteggerne il contenuto;
- j) «veicolo CIT», un veicolo utilizzato per il trasporto professionale su strada di contante in euro;

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### SEZIONE 1

### NORME COMUNI APPLICABILI A OGNI TRASPORTO TRANSFRONTALIERO SU STRADA DI CONTANTE IN EURO

#### Articolo 1

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- a) «Stati membri partecipanti», gli Stati membri la cui moneta è l'euro;

<sup>(1)</sup> GU L 309 del 25.11.2005, pag. 9.

- k) «veicolo banalizzato», un veicolo CIT di apparenza normale, privato di qualsiasi indicazione della sua appartenenza a un'impresa CIT o del suo utilizzo per operazioni di trasporto di contante in euro;
- l) «trasporto da punto a punto», il trasporto da un posto sicuro a un altro, effettuato senza fermate intermedie;
- m) «area securizzata», un punto di consegna/prelievo di contante in euro situato all'interno di un edificio e securizzato contro l'accesso non autorizzato in termini di dotazioni (sistemi anti-intrusione) e procedure per l'accesso delle persone;
- n) «posto sicuro», un posto all'interno di un'area securizzata accessibile ai veicoli CIT e in cui questi ultimi possono essere caricati e scaricati in modo sicuro;
- o) «neutralizzare» una banconota, mutilare o danneggiare la banconota tramite macchie o altri metodi, come specificato all'allegato II;
- p) «sistema intelligente di neutralizzazione di banconote» o «IBNS», un sistema che soddisfa le seguenti condizioni:
- i) il contenitore di banconote protegge continuamente le banconote tramite un sistema di neutralizzazione del contante in euro, da un'area securizzata al punto di consegna del contante in euro o dal punto di prelievo del contante in euro a un'area securizzata,
  - ii) il personale di sicurezza CIT non è in grado di aprire il contenitore al di fuori degli orari e/o dei luoghi prestabiliti, ovvero di modificare gli orari e/o i luoghi prestabiliti dove il contenitore può essere aperto, una volta avviata l'operazione di trasporto di contante in euro,
  - iii) il contenitore è dotato di un sistema di neutralizzazione permanente delle banconote in caso di tentativo non autorizzato di effrazione del contenitore, e
  - iv) sono soddisfatti i requisiti di cui all'allegato II;
- q) «IBNS da punto a punto», un IBNS che è dotato di sistema da punto a punto, vale a dire che le banconote restano inaccessibili al personale di sicurezza CIT per tutto il tempo del trasporto e sono costantemente protette con un IBNS da un'area securizzata all'altra, oppure, per le cassette dei distributori automatici di contante (ATM) o dei distributori di contante di altro tipo, da un'area securizzata al punto all'interno dell'ATM o del distributore di contante di altro tipo;
- r) «A1» e «B1», quando riferiti al livello di conoscenze linguistiche, i livelli stabiliti dal quadro comune europeo di riferimento per le lingue del Consiglio d'Europa, di cui all'allegato VII;

- s) «lingue ufficiali dell'Unione» le lingue di cui all'articolo 1 del regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea <sup>(1)</sup>.

#### Articolo 2

##### Esclusioni

1. È escluso dall'ambito di applicazione del presente regolamento il trasporto di banconote e monete metalliche in euro nel caso in cui è:
  - a) effettuato per conto e tra le BCN, o tra le officine carte valori e/o le zecche degli Stati membri partecipanti e le BCN competenti; e
  - b) effettuato con scorta militare o della polizia.
2. È escluso dall'ambito di applicazione del presente regolamento il trasporto esclusivo di monete metalliche in euro nel caso in cui è:
  - a) effettuato per conto e tra le BCN, o tra le zecche degli Stati membri partecipanti e le BCN competenti; e
  - b) effettuato con scorta militare o della polizia o di imprese di sicurezza private, in veicoli separati.

#### Articolo 3

##### Luogo di partenza, durata massima e numero di consegne/prelievi di contante in euro

1. Il servizio di trasporto transfrontaliero di contante in euro prestato ai sensi del presente regolamento è effettuato durante l'orario diurno.
2. Un veicolo CIT che effettua un trasporto transfrontaliero di contante in euro parte dal proprio Stato membro d'origine e vi fa ritorno nello stesso giorno.
3. In deroga ai paragrafi 1 e 2, i trasporti da punto a punto possono essere tuttavia realizzati entro una fascia oraria di 24 ore, a condizione che il trasporto notturno di contante in euro sia autorizzato dalle norme nazionali dello Stato membro d'origine, dello Stato membro di transito e dello Stato membro ospitante.
4. In deroga al regolamento (CE) n. 1072/2009, non sussistono limiti al numero di consegne/prelievi di contante in euro che un veicolo CIT può effettuare in uno Stato membro ospitante durante lo stesso giorno.

#### Articolo 4

##### Licenza per il CIT transfrontaliero

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

<sup>(1)</sup> GU L 17 del 6.10.1958, pag. 385.

2. La licenza per il CIT transfrontaliero è concessa dalle autorità nazionali competenti per un periodo di cinque anni, purché l'impresa richiedente soddisfi le condizioni seguenti:

- a) essa è autorizzata ad effettuare trasporti CIT all'interno del proprio Stato membro d'origine o, se lo Stato membro non dispone di una procedura specifica di approvazione per le imprese CIT ulteriore rispetto alle norme generali per il settore della sicurezza o del trasporto, essa è in grado di dimostrare di aver esercitato regolarmente l'attività di trasporto di contante per almeno ventiquattro mesi nel proprio Stato membro d'origine prima della presentazione della domanda, senza aver commesso violazioni della legislazione nazionale di detto Stato membro relativa a tali attività;
- b) i suoi direttori e i membri del suo consiglio di amministrazione non hanno un precedente rilevante nel casellario giudiziale e rispondono a requisiti di rispettabilità e correttezza, secondo, ad esempio, i rapporti degli organi di polizia competenti;
- c) essa dispone di un'assicurazione di responsabilità civile in corso di validità, idonea a coprire almeno i danni alla vita e alla proprietà di terzi, a prescindere dall'assicurazione o meno del contante trasportato;
- d) l'impresa richiedente, il suo personale di sicurezza CIT, i suoi veicoli e le procedure di sicurezza utilizzati o applicati ai fini del trasporto transfrontaliero di contante in euro sono conformi al presente regolamento o, laddove esplicitamente indicato dal presente regolamento, alla legislazione nazionale relativa specificatamente al trasporto di contante.

3. La licenza per il CIT transfrontaliero è redatta conformemente al modello e alle caratteristiche fisiche definite all'allegato I. Il personale di sicurezza CIT a bordo dei veicoli CIT utilizzati nel trasporto professionale transfrontaliero di contante in euro su strada è in grado di esibire in qualunque momento alle autorità di controllo l'originale o una copia certificata di una licenza per il CIT transfrontaliero in corso di validità.

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

#### Articolo 5

##### Personale di sicurezza CIT

- 1. Tutti i membri del personale di sicurezza CIT soddisfano i seguenti requisiti:
  - a) non hanno precedenti rilevanti nel casellario giudiziale e risponde a requisiti di rispettabilità e correttezza, secondo, ad esempio, i rapporti degli organi di polizia competenti;
  - b) dispone di un certificato medico che attesti la salute fisica e mentale degli operatori e consenta al personale di esercitare la funzione assegnata;

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

I requisiti minimi della formazione iniziale ad hoc di cui alla lettera c) sono stabiliti all'allegato VI. Il personale di sicurezza CIT segue attività di formazione ulteriore nelle materie stabilite all'allegato VI, punto 3 almeno ogni tre anni.

2. Almeno un membro del personale di sicurezza CIT a bordo del veicolo CIT è in grado di dimostrare conoscenze linguistiche di livello A1 nelle lingue usate dalle autorità locali e dalla popolazione nelle aree pertinenti dello Stato membro di transito e dello Stato membro ospitante. Inoltre, il veicolo CIT è in contatto radio costante, tramite il centro di controllo dell'impresa CIT, con qualcuno che abbia conoscenze linguistiche almeno di livello B1 nelle lingue usate dalle autorità locali e dalla popolazione nelle aree pertinenti dello Stato membro di transito e dello Stato membro ospitante, in modo da garantire costantemente una comunicazione efficace con le autorità nazionali.

#### Articolo 6

##### Porto di armi da fuoco

1. Il personale di sicurezza CIT rispetta la legislazione dello Stato membro d'origine, dello Stato membro di transito e dello Stato membro ospitante per quanto attiene al porto d'armi da fuoco e al calibro massimo consentito.

2. In caso di ingresso nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione non consente al personale di sicurezza CIT di essere armato, qualsivoglia arma in possesso del personale di sicurezza CIT è riposta all'interno di una cassaforte contenente le armi a bordo del veicolo conforme alla norma europea EN 1143-1. Tali armi restano inaccessibili al personale di sicurezza CIT per tutto il tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro in questione. Le armi possono essere prelevate dalla cassaforte contenente le armi all'ingresso nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione consente al personale di sicurezza CIT di portare armi; esse sono prelevate da detta cassaforte all'ingresso nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione imponga che il personale di sicurezza CIT sia armato. L'apertura della cassaforte contenente le armi da fuoco è effettuata a distanza dal centro di controllo del veicolo CIT e solo dopo che quest'ultimo abbia verificato l'esatta posizione geografica del veicolo.

Gli obblighi di cui al primo comma si applicano anche quando la legislazione dello Stato membro di transito o dello Stato membro ospitante non consente l'uso di armi del tipo o del calibro di quelle detenute.

3. Qualora un veicolo CIT, il cui Stato membro d'origine non consenta al personale di sicurezza CIT di portare armi, entri nel territorio di uno Stato membro la cui legislazione imponga il porto di armi al personale di sicurezza CIT, l'impresa CIT assicura che il personale di sicurezza CIT a bordo sia dotato delle armi richieste e che soddisfi i requisiti minimi di formazione richiesti dallo Stato membro ospitante.

4. Il personale di sicurezza CIT, che opera armato o che viaggia in un veicolo CIT con armi a bordo, possiede una licenza o un'autorizzazione al porto d'armi a fini professionali, rilasciata dalle autorità nazionali dello Stato membro di transito o dello Stato membro ospitante, nel caso tali Stati membri consentano al personale di sicurezza CIT di essere armato, nonché soddisfa tutti i requisiti nazionali per tale licenza o autorizzazione al porto d'armi a fini professionali. A tal fine, gli Stati membri possono riconoscere la licenza o autorizzazione al porto d'armi a fini professionali di un altro Stato membro.

5. Gli Stati membri istituiscono un unico punto di contatto nazionale centrale cui le imprese CIT stabilite in altri Stati membri possono presentare la domanda di licenza o autorizzazione al porto d'armi a fini professionali per il proprio personale di sicurezza CIT. Gli Stati membri con struttura federale possono istituire punti di contatto a livello statale decentrato. Gli Stati membri informano il richiedente dell'esito della richiesta entro tre mesi dalla presentazione della domanda.

6. Al fine di rendere più agevole per il personale di sicurezza CIT dipendente da una società stabilita in un altro Stato membro e residente in un altro Stato membro soddisfare i requisiti nazionali per il rilascio di una licenza o autorizzazione al porto d'armi a fini professionali, gli Stati membri provvedono alla convalida della formazione equivalente per il porto d'armi a fini professionali seguita nello Stato membro in cui è stabilito il datore di lavoro del richiedente. Se ciò non è possibile, gli Stati membri assicurano che venga fornita la formazione necessaria per il porto d'armi a fini professionali sul proprio territorio, in una lingua ufficiale dell'Unione europea che sia lingua ufficiale dello Stato membro in cui è stabilito il datore di lavoro del richiedente.

#### Articolo 7

##### **Equipaggiamento dei veicoli CIT**

1. I veicoli CIT utilizzati sono dotati di un sistema di posizionamento globale via satellite. Il centro di controllo dell'impresa CIT è in grado di localizzare continuamente e con precisione i propri veicoli.

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

3. I veicoli CIT sono equipaggiati in modo che sia possibile registrare l'ora e il luogo in cui vengono effettuate le consegne e i prelievi di contante in euro, al fine di consentire che in ogni momento sia controllata la proporzione di consegne/prelievi di contante in euro di cui all'articolo 1, lettera b).

4. Per i veicoli CIT dotati di IBNS, l'IBNS utilizzato è conforme all'allegato II ed è omologato in uno Stato membro partecipante. In caso di richiesta di verifica avanzata dalle autorità dello Stato membro d'origine, dello Stato membro ospitante o dello Stato membro di transito, le imprese che effettuano il

trasporto transfrontaliero di contante in euro in veicoli CIT dotati di IBNS forniscono entro quarantotto ore la documentazione scritta comprovante l'avvenuta approvazione del modello IBNS.

#### Articolo 8

##### **Ruolo delle forze di polizia nazionali**

Il presente regolamento fa salva l'applicazione della norme nazionali che impongono:

- a) di notificare in anticipo alla polizia le operazioni di trasporto del contante;
- b) che i veicoli CIT siano dotati di un sistema che consenta la loro individuazione a distanza da parte della polizia;
- c) che il trasporto da punto a punto di notevoli somme di contante sia scortato dalla polizia.

#### Articolo 9

##### **Norme per garantire la sicurezza dei luoghi di consegna/prelievo di contante nello Stato membro ospitante**

Il presente regolamento fa salva l'applicazione delle norme nazionali che disciplinano la condotta del personale di sicurezza CIT al di fuori di un veicolo CIT e la sicurezza dei luoghi in cui il contante è consegnato/prelevato nello Stato membro interessato.

#### Articolo 10

##### **Ritiro dalla circolazione delle banconote neutralizzate**

Le imprese CIT che operano a norma del presente regolamento ritirano dalla circolazione tutte le banconote che potrebbero essere state neutralizzate rivenute nell'esercizio delle loro attività. Esse consegnano tali banconote alla succursale competente della BCN del proprio Stato membro d'origine e presentano una dichiarazione scritta sulla causa e sulla natura della neutralizzazione. Se tali banconote sono raccolte in uno Stato membro ospitante, la BCN dello Stato membro ospitante è informata dalla BCN dello Stato membro d'origine.

#### Articolo 11

##### **Informazione reciproca**

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

2. Gli Stati membri tengono un registro di tutte le imprese alle quali hanno rilasciato una licenza per il CIT transfrontaliero e informano la Commissione in merito al suo contenuto. Essi aggiornano il registro, anche in merito a qualsiasi decisione di sospendere o ritirare una licenza a norma dell'articolo 22, e informano immediatamente la Commissione in merito a tale aggiornamento. Per facilitare lo scambio di informazioni,

la Commissione istituisce una banca dati centrale protetta, contenente i dati sulle licenze rilasciate, sospese o revocate, la quale è accessibile alle competenti autorità degli Stati membri partecipanti.

3. Ai fini dell'attuazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), lo Stato membro d'origine tiene in debito conto le informazioni concernenti il casellario giudiziale e i requisiti di rispettabilità e correttezza del personale di sicurezza CIT che gli sono comunicate dallo Stato membro ospitante.

4. Gli Stati membri informano la Commissione sui rispettivi specifici requisiti di formazione per il personale di sicurezza CIT, ai fini della formazione iniziale ad hoc di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c). La Commissione provvede a che tali informazioni siano pubblicate in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea che siano lingue ufficiali dei pertinenti Stati membri partecipanti, tramite i canali appropriati, al fine di informare tutti i soggetti partecipanti all'attività CIT transfrontaliera.

5. Gli Stati membri pubblicano e informano la Commissione sugli indirizzi e gli altri dettagli di contatto relativi ai punti di contatto nazionali di cui all'articolo 6, paragrafo 5), e alla legislazione nazionale pertinente. La Commissione provvede a che tali informazioni siano pubblicate tramite i canali appropriati, al fine di informare tutti i soggetti partecipanti all'attività CIT transfrontaliera.

6. Qualora uno Stato membro ritiri il porto d'armi a fini professionali o l'autorizzazione che ha rilasciato a un membro del personale di sicurezza CIT di un'impresa stabilita in un altro Stato membro, ne informa l'autorità preposta al rilascio delle licenze nello Stato membro d'origine.

7. Gli Stati membri comunicano alla Commissione gli indirizzi e gli altri dettagli di contatto delle autorità competenti di cui all'articolo 12, paragrafo 2. La Commissione provvede a che tali informazioni siano pubblicate tramite i canali appropriati, al fine di informare tutti i soggetti partecipanti all'attività CIT transfrontaliera.

#### Articolo 12

##### Informazioni da fornire prima dell'inizio del trasporto transfrontaliero

1. Un'impresa che possiede o che ha inoltrato la richiesta per una licenza per il CIT transfrontaliero comunica, almeno due mesi prima dell'inizio della sua attività transfrontaliera, all'autorità che l'ha rilasciata gli Stati membri in cui eseguirà il trasporto CIT. In seguito, lo Stato membro di origine comunica immediatamente agli Stati membri interessati l'imminente inizio dell'attività transfrontaliera.

2. Un'impresa che intenda eseguire un trasporto transfrontaliero di contante fornisce in anticipo all'autorità o alle autorità competente indicato dallo Stato membro ospitante le informazioni sul tipo o i tipi di trasporto che intende utilizzare, i nomi delle persone che possono effettuare tale trasporto e il tipo di armi che possono portare con sé.

#### SEZIONE 2

##### NORME SPECIFICHE PER CIASCUN TIPO DI TRASPORTO

###### Articolo 13

##### Modalità applicabili al trasporto

1. Per quanto concerne le operazioni di trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro effettuate sul suo territorio, ciascuno Stato membro autorizza:

- a) almeno una delle opzioni di cui agli articoli 14, 15, 16, 17 o 18; e
- b) le opzioni di cui agli articoli 14, 15, 16, 17 o 18 che sono analoghe alle modalità di trasporto autorizzate per il trasporto CIT nazionale.

L'articolo 17 si applica a tutti gli Stati membri per quanto concerne il trasporto da punto a punto.

2. Per quanto concerne le operazioni di trasporto transfrontaliero su strada di monete metalliche in euro effettuate sul suo territorio, ciascuno Stato membro autorizza:

- a) almeno una delle opzioni di cui all'articolo 19 o 20; e infine
- b) le opzioni di cui agli articoli 19 e 20 che sono analoghe alle modalità di trasporto autorizzate per il trasporto CIT nazionale.

3. I trasporti che prevedono sia monete metalliche sia banconote in euro sono coperti dalle modalità di trasporto relative al trasporto transfrontaliero di banconote in euro.

4. Per quanto concerne l'applicazione degli articoli 14, 15, 16 e 18, uno Stato membro può decidere di consentire l'utilizzo solo di IBNS per i trasporti da punto a punto sul suo territorio per il rifornimento di ATM o altri tipi di distributori di contante distaccati, purché le stesse regole si applichino al trasporto CIT nazionale.

5. Gli Stati membri partecipanti informano la Commissione in merito alle modalità di trasporto applicabili a norma del presente articolo. La Commissione pubblica una nota informativa in materia nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Le modalità di trasporto applicabili prendono effetto un mese dopo la pubblicazione dell'avviso. Gli Stati membri partecipanti utilizzano la stessa procedura allorché nuove modalità di trasporto divengono applicabili a norma del presente articolo.

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

*Articolo 14***Trasporto di banconote con un veicolo CIT non blindato banalizzato dotato di IBNS**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo CIT non blindato dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) il veicolo è banalizzato;
- b) sono presenti a bordo almeno due membri del personale di sicurezza CIT;
- c) nessun membro del personale di sicurezza CIT indossa un'uniforme.

*Articolo 15***Trasporto di banconote con un veicolo CIT non blindato con la chiara indicazione della dotazione di IBNS**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo CIT non blindato dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) il veicolo e i contenitori delle banconote provvisti di contrassegni ben visibili indicanti che sono dotati di IBNS e tali contrassegni corrispondono al pittogramma illustrato nell'allegato III;
- b) a bordo di ogni veicolo sono presenti almeno due membri del personale di sicurezza CIT.

*Articolo 16***Trasporto di banconote con veicolo CIT a cabina blindata dotato di IBNS**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo CIT a cabina blindata dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la cabina del veicolo è blindata per resistere per lo meno a colpi di arma da fuoco conformemente alle specifiche di cui all'allegato V;
- b) il veicolo e i contenitori delle banconote provvisti di contrassegni ben visibili indicanti che sono dotati di IBNS e tali contrassegni corrispondono al pittogramma illustrato nell'allegato III;
- c) la cabina del veicolo è dotata di un giubbotto antiproiettile per ogni membro del personale di sicurezza CIT, che risponda per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti;
- d) a bordo di ogni veicolo sono presenti almeno due membri del personale di sicurezza CIT.

Il personale di sicurezza CIT può indossare i giubbotti antiproiettile di cui alla lettera c), durante il trasporto e indossa tali giubbotti ove prescritto dalla legislazione dello Stato membro dove si trova.

*Articolo 17***Trasporto di banconote con veicolo CIT interamente blindato non dotato di IBNS**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo CIT interamente blindato non dotato di IBNS, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) le parti del veicolo occupato dal personale di sicurezza CIT sono blindate per resistere per lo meno a colpi di arma da fuoco conformemente alle specifiche di cui all'allegato V;
- b) nella cabina del veicolo è disponibile un giubbotto antiproiettile per ogni membro del personale di sicurezza CIT a bordo, che risponda per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti;
- c) a bordo di ogni veicolo sono presenti almeno tre membri del personale di sicurezza CIT.

Il personale di sicurezza CIT può indossare i giubbotti di cui alla lettera b), durante il trasporto e indossa tali giubbotti ove prescritto dalla legislazione dello Stato membro in cui si trova.

*Articolo 18***Trasporto di banconote con veicolo CIT interamente blindato dotato di IBNS**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro utilizzando un veicolo CIT interamente blindato dotato di IBNS ai sensi dell'articolo 16, lettera b), e dell'articolo 17, lettere a) e b).

A bordo di ogni veicolo sono presenti almeno due membri del personale di sicurezza CIT.

*Articolo 19***Trasporto di monete metalliche in un veicolo CIT non blindato**

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

- a) il veicolo è banalizzato;
- b) sono presenti a bordo almeno due membri del personale di sicurezza CIT;
- c) nessun membro del personale di sicurezza CIT indossa un'uniforme.

*Articolo 20***Trasporto di monete metalliche in un veicolo CT a cabina blindata**

Le imprese che possiedono una licenza per il CIT transfrontaliero possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di monete metalliche in euro utilizzando un veicolo CIT a cabina blindata per il trasporto del solo contante in monete metalliche, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la cabina del veicolo è blindata per resistere per lo meno a colpi di arma da fuoco conformemente alle specifiche di cui all'allegato V;
- b) il veicolo è provvisto di contrassegni ben visibili indicanti che sta trasportando solo monete metalliche e tali contrassegni corrispondono al pittogramma illustrato nell'allegato IV;
- c) nella cabina del veicolo è disponibile un giubbotto antiproiettile per ogni membro del personale di sicurezza CIT a bordo, che risponda per lo meno agli standard VPAM classe 5, NIJ IIIA o equivalenti;
- d) a bordo di ogni veicolo sono presenti almeno due membri del personale di sicurezza CIT.

Il personale di sicurezza CIT può indossare i giubbotti antiproiettile di cui alla lettera c), durante il trasporto e indossa tali giubbotti ove prescritto dalla legislazione dello Stato membro in cui si trova.

## SEZIONE 3

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 21***Conformità**

Nel corso del periodo di validità di una licenza per il CIT transfrontaliero, gli Stati membri d'origine ne garantiscono la conformità alle norme stabilite dal presente regolamento, anche tramite ispezioni casuali senza preavviso alle imprese. Dette ispezioni possono essere effettuate anche dagli Stati membri ospitanti.

*Articolo 22***Sanzioni**

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

2. Lo Stato membro di transito o lo Stato membro ospitante comunica ogni eventuale violazione del presente regolamento,

includendo le violazioni delle normative nazionali di cui agli articoli 8 e 9, alle competenti autorità nazionali dello Stato membro d'origine, le quali decidono in merito alla sanzione adeguata. Lo Stato membro di transito o lo Stato membro ospitante può inoltre infliggere un'ammenda in caso di violazione della normativa nazionale di cui agli articoli 8 e 9, ovvero delle modalità applicabili al trasporto di cui all'articolo 13. Esso può vietare il trasporto transfrontaliero di contante sul suo territorio da parte del personale di sicurezza CIT che ha commesso la violazione, laddove quest'ultima possa essere imputata a detto personale.

3. Lo Stato membro di transito o lo Stato membro ospitante ha la possibilità di sospendere il diritto dell'impresa CIT di effettuare sul suo territorio il trasporto su strada di contante in euro per un periodo non superiore a due mesi, in attesa della decisione dell'autorità dello Stato membro di origine che ha rilasciato la licenza — la quale prende la sua decisione entro lo stesso termine — nel caso in cui l'impresa CIT:

- a) non ha rispettato le disposizioni del presente regolamento relative al numero minimo di personale di sicurezza CIT per veicolo CIT o alle armi da fuoco;
- b) esegue la sua attività di trasporto in un modo da costituire un pericolo per l'ordine pubblico; o
- c) ha commesso ripetute violazioni del presente regolamento.

4. Lo Stato membro che ha rilasciato la licenza di porto d'armi a fini professionali o un'autorizzazione può infliggere una sanzione al personale di sicurezza CIT ai sensi della normativa nazionale, in caso di violazione della legislazione nazionale sulle armi.

5. Le sanzioni sono proporzionate alla gravità della violazione.

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

1. Uno Stato membro può decidere di introdurre delle misure di sicurezza temporanee più restrittive di quelle previste dal presente regolamento, da adottare in caso di emergenza qualora un problema urgente dovesse avere serie ripercussioni sulla sicurezza delle operazioni CIT. Tali misure temporanee riguardano ciascun trasporto CIT, in tutto o in parte del territorio nazionale, sono applicabili per un periodo massimo di quattro settimane e sono immediatamente notificate alla Commissione. La Commissione ne garantisce la pronta pubblicazione attraverso i canali appropriati.

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

#### Articolo 24

##### **Retribuzione del personale di sicurezza CIT che effettua il trasporto transfrontaliero**

Al personale di sicurezza CIT che effettua il trasporto transfrontaliero ai sensi del presente regolamento è garantita la tariffa salariale minima pertinente in vigore, incluse le tariffe per gli straordinari, nello Stato membro ospitante conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 96/71/CE. Qualora le tariffe salariali minime pertinenti in vigore nello Stato membro ospitante siano superiori al salario corrisposto all'addetto nello Stato membro d'origine, si applicano le tariffe minime pertinenti dello Stato membro ospitante, incluse le tariffe per gli straordinari, all'intera giornata lavorativa. Se il trasporto è effettuato nel corso della stessa giornata in più di uno Stato membro ospitante, e più di uno di tali Stati membri ha tariffe minime pertinenti superiori al salario dello Stato membro d'origine, si applica la tariffa più alta fra quelle minime considerate, incluse le tariffe per gli straordinari, all'intera giornata lavorativa.

Tuttavia, qualora, in conseguenza di contratti, di norme di legge, di disposizioni amministrative o di modalità pratiche, un addetto CIT effettui il trasporto transfrontaliero per più di cento giorni lavorativi, interamente o parzialmente trascorse, nel corso di un anno solare, in un altro Stato membro, i termini e le condizioni di lavoro di cui alla direttiva 96/71/CE si applicano a tutti i giorni lavorativi trascorsi in tutto o in parte in detto Stato membro ospitante in quell'anno solare.

Al fine di imporre i termini e le condizioni pertinenti di lavoro, si applica *mutatis mutandis* l'articolo 4 della direttiva 96/71/CE.

#### Articolo 25

##### **Comitato sul trasporto transfrontaliero di contante in euro**

1. È istituito un comitato sul trasporto transfrontaliero di contante in euro. Esso è presieduto dalla Commissione e composto da due rappresentanti di ciascuno Stato membro partecipante, nonché da due rappresentanti della Banca centrale europea.

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

#### Articolo 26

##### **Revisione**

Entro il 1° dicembre 2016 e, successivamente ogni cinque anni, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio

sull'applicazione del presente regolamento. A tal fine, essa consulta le parti interessate del settore, incluse le parti sociali, e successivamente gli Stati membri. In particolare, la relazione esamina la possibilità di definire dei requisiti di formazione comuni per il porto di armi da fuoco da parte del personale di sicurezza CIT e di modificare l'articolo 24 alla luce della direttiva 96/71/CE, tiene in debito conto il progresso tecnologico in materia di IBNS, considera il valore aggiunto potenziale del rilascio per gruppo di licenze CIT dell'Unione e valuta l'eventuale conseguente necessità di revisione del presente regolamento.

#### Articolo 27

##### **Modifica delle norme tecniche**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 28 in ordine alle modifiche dell'allegato II e delle norme tecniche sugli standard applicabili concernenti la blindatura dei veicoli CIT e i giubbotti antiproiettile di cui agli articoli 16, 17, 18 e 20, e le caseforti contenenti le armi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, al fine di tener conto del progresso tecnologico e di eventuali nuove norme europee.

#### Articolo 28

##### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 27 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dal 30 novembre 2012.

3. La delega di potere di cui all'articolo 27 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificato. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 27 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di tre mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 29***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore dodici mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Strasburgo, il 16 novembre 2011

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

J. BUZEK

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

W. SZCZUKA

---

## ALLEGATO I

## MODELLO DI LICENZA PER IL CIT TRANSFRONTALIERO

## UNIONE EUROPEA

(Carta di cellulosa di colore rosa Pantone 176, formato DIN A4 da 100 g/m<sup>2</sup> o superiore)

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto in una o più lingue ufficiali dell'UE che sia o siano lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia la licenza)

Sigla distintiva <sup>(1)</sup> dello Stato membro che rilascia la licenza
----------------------------------------------------------------------------

Nome dell'autorità che rilascia la licenza
--------------------------------------------

LICENZA N.

(ovvero)

COPIA CERTIFICATA CONFORME N.

per il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro

La presente licenza autorizza <sup>(2)</sup> .....

.....

.....

ad eseguire il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro, per percorsi o parti di percorso entro il territorio dell'Unione, come definito dal regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, sul trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro<sup>(3)</sup> e dal regolamento (UE) n. .../2011 del Consiglio, del ..., sull'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1214/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, <sup>(4)</sup> e conformemente con le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari:	.....	
.....		
La presente licenza è valida per cinque anni, .....		dal .....
Rilasciata a .....	il .....	
..... <sup>(5)</sup>		

<sup>(1)</sup> Le sigle distintive degli Stati membri sono: (BE) Belgio, (BG) Bulgaria, (CZ) Repubblica ceca, (DK) Danimarca, (DE) Germania, (EE) Estonia, (IE) Irlanda, (EL) Grecia, (ES) Spagna, (FR) Francia, (IT) Italia, (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, (LU) Lussemburgo, (HU) Ungheria, (MT) Malta, (NL) Paesi Bassi, (AT) Austria, (PL) Polonia, (PT) Portogallo, (RO) Romania, (SI) Slovenia, (SK) Slovacchia, (FI) Finlandia, (SE) Svezia, (UK) Regno Unito.

<sup>(2)</sup> Nome o ragione sociale e indirizzo completo dell'impresa di trasporto di contante.

<sup>(3)</sup> GU L 316 del 29.11.2011, pag. 1.

<sup>(4)</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>(5)</sup> Firma e timbro dell'autorità che rilascia la licenza.

(Seconda pagina della licenza)

(Testo redatto in una o più lingue ufficiali dell'UE che sia o siano lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia la licenza)

#### DISPOSIZIONI GENERALI

La presente licenza è rilasciata a norma del regolamento (UE) n. 1214/2011.

Essa autorizza il titolare a effettuare il trasporto transfrontaliero professionale su strada di contante in euro, come definito dal regolamento (UE) n. 1214/2011, per i percorsi o le parti di percorso effettuati entro il territorio degli Stati membri nei quali è applicabile il regolamento (UE) n. 1214/2011 e soggetti alle condizioni specificate nella presente licenza.

La presente licenza è valida unicamente per il titolare e non è cedibile.

L'originale della presente licenza deve essere conservato dall'impresa di trasporto di contante.

Una copia certificata della presente licenza deve accompagnare il veicolo di trasporto di contante.

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

Fermo restando quanto disposto dal regolamento (UE) n. 1214/2011, in ogni Stato membro il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ivi in vigore, in particolare le norme in materia di trasporto e circolazione.

---

## ALLEGATO II

**SISTEMA INTELLIGENTE DI NEUTRALIZZAZIONE DELLE BANCONOTE (IBNS)****I. Definizioni e disposizioni generali**

Un IBNS può contenere banconote (in mazzette o sciolte) o una o più cassette per gli ATM o per altri tipi di distributori di contante.

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

**II. Procedura di approvazione dell'IBNS**

- a) Per essere omologato, l'IBNS deve aver superato varie prove di laboratorio in un laboratorio approvato o riconosciuto da uno Stato membro partecipante. Esso deve inoltre essere corredato di istruzioni sul suo uso, in cui sono indicate le procedure e le condizioni operative che assicurano l'efficacia della distruzione o della neutralizzazione delle banconote.

Tali prove devono permettere di accertare il livello soddisfacente delle seguenti caratteristiche tecniche dell'IBNS:

- i) funzioni principali richieste del sistema di monitoraggio

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

- ii) luogo in cui è possibile programmare il sistema di monitoraggio e possibilità che il personale di sicurezza CIT influisca sulle modalità di funzionamento dell'IBNS

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

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

- iii) Posti dove è possibile aprire l'IBNS (per sistemi da punto a punto)

Un IBNS deve essere aperto solo nelle destinazioni prestabilite.

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

- c) Per il superamento delle prove, è necessario conseguire uno dei seguenti risultati in fase di prova:

- non è stato possibile avere accesso alle banconote e non si è prodotto alcun danno all'IBNS, il cui meccanismo è rimasto funzionante,
- l'IBNS è stato danneggiato ma non è stato possibile avere accesso alle banconote senza innescare il sistema di neutralizzazione.

**III. Procedure di collaudo**

Il presente allegato illustra il metodo utilizzato per effettuare i collaudi e gli standard che definiscono i risultati che il sistema sottoposto a collaudo deve conseguire. Tuttavia, è possibile apportare adeguamenti a livello nazionale per allineare detti metodi e standard con i protocolli di verifica adottati dai laboratori di ciascuno Stato membro. Per far omologare il proprio IBNS, il produttore deve assicurare che i risultati delle procedure di collaudo di cui al presente allegato sono state trasmesse all'autorità di omologazione.

## a) Prova di resistenza dell'IBNS a vari tipi di attacco.

Gli Stati membri devono eseguire sei delle varie prove che simulano diversi tipi di attacco, mentre le altre prove possono essere eseguite conformemente alla normativa nazionale applicabile.

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

— Verifiche obbligatorie:

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

— Ulteriori verifiche raccomandate:

7. resistenza alle armi da fuoco (ad esempio con cartucce calibro 12);
8. uso di sostanze chimiche;
9. caduta libera;
10. esposizione a picchi elettromagnetici significativi;
11. esposizione a picchi elettrostatici significativi.

## b) Efficacia della neutralizzazione delle banconote

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

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

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

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

## c) Contenuto delle prove della resistenza delle banconote alla pulizia — nel caso de IBNS che utilizza la macchiatura delle banconote

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

- la pulizia deve essere effettuata immediatamente dopo la macchiatura; e
- la pulizia la pulizia deve essere effettuata 24 ore dopo la macchiatura.

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

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

- la pulizia comporta la distruzione delle banconote,
- a seguito della pulizia permane inchiostro visibile su almeno il 10 % della superficie di ciascuna banconota (verifica sulla densità dell'inchiostro utilizzato),
- la pulizia comporta il danneggiamento della colorazione originale e degli elementi di sicurezza delle banconote.

#### IV. Garanzie relative alla sicurezza dei sistemi utilizzati

Le sostanze chimiche rilasciate dall'IBNS per neutralizzare le banconote sono soggette al regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche<sup>(1)</sup>. Detto regolamento contempla i rischi per la salute umana e l'ambiente delle sostanze prodotte, importate o utilizzate singolarmente, miscelate o presenti in un articolo.

Affinché l'IBNS possa essere omologato, il produttore deve verificare se sia necessario registrare o notificare la presenza di sostanze contenute nei prodotti presenti nel sistema, o se sia necessario comunicare precauzioni d'uso ai suoi utilizzatori. Il produttore può anche essere soggetto a obblighi di legge derivanti dall'inclusione di queste sostanze nell'elenco delle sostanze candidate estremamente problematiche o nell'elenco delle sostanze soggette a richiesta di autorizzazione come previsto nel regolamento (CE) n. 1907/2006. Questi obblighi riguardano le sostanze elencate non solo singolarmente prese o in miscele, ma anche presenti in articoli.

L'autorità di omologazione dello Stato membro riceve dal fabbricante dell'IBNS un certificato che riporta i risultati di questa verifica, in cui sono elencate le sostanze o gli elementi utilizzati per garantire la distruzione o la neutralizzazione delle banconote e si attesta che gli stessi non comportano un serio rischio per la salute in caso di inalazione o contatto accidentale con la pelle da parte del personale di sicurezza CIT o del personale della BCN. Il certificato deve inoltre precisare le eventuali misure precauzionali da adottare. L'autorità di omologazione deve trasmettere il certificato alle BCN degli Stati membri partecipanti per quanto concerne l'IBNS da essa omologato.

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

---

<sup>(1)</sup> GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1.

## ALLEGATO III

## PITTOGRAMMI IBNS

Pittogramma da apporre sul veicolo CIT dotato di IBNS



Pittogramma da apporre sui contenitori delle banconote dotato di IBNS



—

## ALLEGATO IV

**PITTOGRAMMA DA APPORRE SU VEICOLI CIT ADDETTI AL TRASPORTO ESCLUSIVO DI MONETE METALLICHE**

## ALLEGATO V

**SPECIFICHE DELLA BLINDATURA**

Le specifiche minime riguardanti la blindatura di cui alla sezione 2 del presente regolamento prescrivono che la blindatura del veicolo CIT è in grado resistere a colpi di arma da fuoco di tipo Kalashnikov, calibro 7,62 mm × 39 mm, con l'uso di pallottole incamiciate in acciaio (placcato) con nucleo in ferro, massa 7,97 g (+/- 0,1 g), a velocità di almeno 70 m/s, da una distanza 10 m (+/- 0,5 m).

## ALLEGATO VI

**REQUISITI MINIMI DELLA FORMAZIONE INIZIALE PER IL PERSONALE DI SICUREZZA CIT CHE EFFETTUA IL TRASPORTO TRANSFRONTALIERO DI CONTANTE IN EURO**

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

- 1) frequentare per intero e completare almeno la formazione iniziale mirata come disposto dalla normativa nazionale di riferimento e/o dai contratti collettivi di lavoro pertinenti o — in mancanza di ciò — i corsi delle associazioni nazionali di categoria o i corsi interni dell'impresa;
- 2) superare con successo gli esami di verifica della formazione iniziale o qualsivoglia procedura volta a verificare l'esito della formazione;
- 3) frequentare per intero e completare il modulo di formazione aggiuntivo obbligatorio, come previsto nel presente allegato, composto almeno dai seguenti elementi:
  - le procedure per il CIT transfrontaliero,
  - la legislazione CIT dell'Unione,
  - la legislazione CIT nazionale vigenti negli Stati membri di transito e negli Stati membri ospitanti,
  - le norme CIT del codice della strada negli Stati membri di transito e negli Stati membri ospitanti (incluso il diritto di passaggio nelle corsie preferenziali da parte dei veicoli CIT),
  - i protocolli di sicurezza nazionale nel caso di attacco negli Stati membri di transito e negli Stati membri ospitanti,
  - le procedure organizzative e di effettuazione del trasporto CIT protetto da tecnologia IBNS vigenti negli Stati membri di transito e negli Stati membri ospitanti,
  - i protocolli, le norme e i regolamenti operativi nazionali vigenti negli Stati membri di transito e negli Stati membri ospitanti,
  - i protocolli d'emergenza nazionali degli Stati membri di transito e degli Stati membri ospitanti in caso di guasto all'automezzo, incidente stradale, nonché qualsivoglia guasto tecnico o meccanico al veicolo CIT o alla dotazione dello stesso,
  - le procedure amministrative nazionali e le norme dell'impresa all'interno degli Stati membri di transito e degli Stati membri ospitanti in merito alla comunicazione con il punto di controllo ecc., di tutti gli Stati membri attraversati e di tutti gli Stati membri ospitanti,
  - l'informazione e la formazione concernenti la cooperazione e gli opportuni protocolli con le forze di polizia nazionali, regionali e locali, inclusi i controlli effettuati sui veicoli CIT e sul personale di sicurezza CIT,
  - la legislazione nazionale e dell'Unione vigente e/o i contratti collettivi applicabili concernenti gli orari di lavoro, il numero di pause necessarie, le condizioni di lavoro e i livelli salariali applicabili,
  - la legislazione nazionale e dell'Unione vigente e/o i contratti collettivi applicabili concernenti i periodi di riposo del personale di sicurezza CIT — la loro tempistica, frequenza, la durata di ciascuna pausa, i luoghi sicuri, la comunicazione con i centri di controllo, ecc.,
  - le norme di sicurezza vigenti per consegne/prelievi (posto sicuro, gestione dei rischi su strada ecc.),
  - la legislazione nazionale di riferimento sull'uso delle armi e relativa custodia,
  - le tecniche di guida offensiva e difensiva,
  - la formazione mirata sull'uso dei sistemi di rilevamento satellitare, del telefono e di altri equipaggiamenti/sistemi tecnici utilizzati nel trasporto transfrontaliero CIT,

- la normativa nazionale in materia di salute e sicurezza degli Stati membri di transito e degli Stati membri destinatari del servizio applicabile agli addetti al trasporto valori che viaggiano su strada con grossi veicoli e i protocolli da seguire in caso di ferimento o malore dei dipendenti,
- addestramento al pronto soccorso.

L'addestramento deve inoltre comprendere i seguenti argomenti:

- misure preventive e riparatorie nel settore della gestione dello stress e della violenza da parte di terzi,
- valutazione dei rischi sul posto di lavoro,
- ove necessario, la formazione linguistica volta a soddisfare i requisiti di conoscenza della lingua stabiliti all'articolo 5, paragrafo 2.

---

#### ALLEGATO VII

#### **QUADRO COMUNE EUROPEO DI RIFERIMENTO PER LE LINGUE DEL CONSIGLIO D'EUROPA: LIVELLI**

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

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

---