I

(Actos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) N.º 1214/2011 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 16 de Novembro 2011

relativo ao transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro entre os Estados-Membros da área do euro

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 133.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Banco Central Europeu [1],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) A introdução do euro aumentou consideravelmente a necessidade de transporte transfronteiriço rodoviário de euros em numerário. Na área do euro, os bancos, o sector da grande distribuição e outros profissionais que operam com numerário devem poder celebrar contratos com a empresa de transporte de valores (ETV) que ofereça melhor preço e/ou serviço e usufruir dos serviços de disponibilização de numerário da sucursal mais próxima do banco central nacional (BCN) ou do centro de tratamento de numerário da ETV mais próxima, ainda que se situe noutro Estado-Membro. Além disso, um grande número de Estados-Membros cuja moeda é o euro (a seguir designados «Estados-Membros participantes») celebraram ou podem pretender celebrar contratos para a produção de notas e moedas no estrangeiro. O próprio princípio de uma moeda única implica a liberdade de circulação de numerário entre os Estados-Membros participantes.

(2) Devido às marcadas diferenças entre as legislações nacionais dos Estados-Membros, é, em geral, muito difícil proceder ao transporte profissional rodoviário transfronteiriço de euros em numerário entre Estados-Membros participantes. Esta situação é contrária ao princípio da livre circulação do euro e prejudica o princípio da liberdade de prestação de serviços, princípios fundamentais da União Europeia.

(3) O presente regulamento responde ao disposto no artigo 38.º, alínea b), da Directiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno [3], que prevê a possibilidade de apresentação de instrumentos de harmonização do transporte de numerário.

(4) Para melhorar as condições de segurança do transporte de valores na perspectiva, quer dos vigilantes transportadores envolvidos, quer do público em geral, deverá fomentar-se o recurso ao sistema inteligente de neutralização de notas de banco (IBNS) e, depois de um aprofundado estudo de impacto a realizar pela Comissão, deverá verificar-se se o sistema está em condições de ser desenvolvido de molde a permitir uma harmonização do IBNS entre os Estados-Membros participantes, sem prejuízo das normas definidas no presente regulamento sobre as regras de transporte aplicáveis.

(5) Dados os sérios perigos para a saúde e para a vida dos vigilantes transportadores das ETV e do público em geral associados à actividade de transporte de numerário, o transporte de numerário transfronteiriço deverá ser subordinado à detenção de um alvará específico. Este alvará deverá ser complementar ao alvará nacional de transporte de valores exigido na maior parte dos Estados-Membros participantes, cuja forma o presente regulamento não harmoniza. É igualmente adequado que as ETV estabelecidas nos Estados-Membros participantes que não tenham um procedimento específico de aprovação de ETV que vá além das suas regras gerais para os sectores da segurança ou dos transportes comprovem uma experiência mínima de 24 meses de transporte regular de numerário no seu Estado-Membro de estabelecimento sem que tenham cometido qualquer infracção à legislação nacional para poderem obter nesse Estado-Membro um alvará para o transporte transfronteiriço. Esta abordagem aumentará a confiança recíproca entre os Estados-Membros.

[1] JO C 278 de 15.10.2010, p. 1.

[2] Posição do Parlamento Europeu de 27 de Setembro de 2011 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 27 de Outubro de 2011.

[3] JO L 376 de 27.12.2006, p. 36.

(6) Para evitar a duplicação de obrigações e a introdução de um procedimento desnecessariamente pesado, é também necessário dispor que o titular de um alvará para o transporte de valores transfronteiriço não seja também obrigado a ser titular da licença comunitária para o transporte internacional rodoviário de mercadorias prevista no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias ([1]).

(7) O transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros entre Estados-Membros participantes deverá cumprir estritamente o disposto no presente regulamento ou nas legislações respectivas do Estado-Membro de origem, do Estado-Membro de acolhimento e, se for caso disso, do Estado-Membro de trânsito.

(8) O presente regulamento visa permitir o transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros entre Estados-Membros participantes em condições que garantam a segurança da transacção, a segurança dos vigilantes transportadores envolvidos e do público e a livre circulação de numerário em euros. De acordo com a prática de mercado normal, é igualmente adequado permitir que um valor limitado de numerário em moeda diferente do euro seja transportado no mesmo veículo de transporte de valores.

(9) Tendo em conta os requisitos específicos que os trabalhadores do transporte de valores transfronteiriço enfrentam, é conveniente que esses trabalhadores frequentem um módulo de formação adequado, pormenorizadamente descrito no anexo VI. A fim de evitar duplicações desnecessárias, o módulo de formação transfronteiriço não deverá incluir os elementos já cobertos pela formação obrigatória exigida para o exercício da actividade nacional de transporte de valores.

(10) Devido às condições específicas do sector do transporte de valores, é difícil organizar com segurança entregas de numerário em euros durante vários dias. Em consequência, é adequado que um veículo de transporte de valores que proceda ao transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros regresse ao seu Estado-Membro de origem no mesmo dia em que dele saia.

(11) A Comissão deverá apresentar uma proposta para alterar a definição de «transporte diurno» e/ou a duração mínima da formação inicial *ad hoc* prevista no presente regulamento no caso de os parceiros sociais ao nível da União acordarem que é mais adequada outra definição.

(12) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o número de operações que podem ser efectuadas no Estado-Membro de acolhimento após o transporte internacional com origem noutro Estado-Membro está limitado a três operações de cabotagem num período de sete dias. Contudo, devido às características específicas do sector do transporte de valores, é prática corrente que um veículo de transporte de valores possa proceder a um número muito superior de entregas/recolhas de numerário em euros por dia. Por conseguinte, é conveniente derrogar ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e não impor limite ao número de operações de entrega/recolha de numerário em euros que um veículo de transporte de valores de transporte de valores pode efectuar num Estado-Membro de acolhimento durante um só dia.

(13) As regras nacionais que regem o comportamento dos vigilantes transportadores fora do veículo de transporte de valores e a segurança dos locais de entrega/recolha de numerário em euros não deverão abranger a eventual utilização de sistemas de neutralização de notas de banco combinada com o transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores totalmente blindado não equipado com IBNS.

(14) O artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Directiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços ([2]) abrange situações de destacamento em que uma empresa oferece serviços transnacionais por sua conta e sob a sua direcção no âmbito de um contrato celebrado entre a empresa destacadora e o destinatário da prestação de serviços.

(15) Considerando a especificidade dos serviços de transporte de valores, importa prever a aplicação da Directiva 96/71/CE, com as necessárias adaptações, a todos os serviços de transporte transfronteiriço de numerário em euros a fim de garantir segurança jurídica aos operadores e assegurar a aplicação efectiva dessa directiva a este sector.

(16) Devido à especificidade das actividades de transporte em causa e ao carácter ocasional de algumas destas actividades, a aplicação homogénea das regras de protecção mínima previstas na Directiva 96/71/CE deverá limitar-se às taxas mínimas de remuneração, incluindo as bonificações relativas a horas extraordinárias, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea c), dessa directiva, devendo tais bonificações ser garantidas relativamente à totalidade do dia de trabalho, a fim de não impor aos operadores uma sobrecarga administrativa desnecessária. Como se refere na Directiva 96/71/CE, e nos limites da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, o conceito de taxa mínima de remuneração é definido pelo direito nacional ou pela prática do Estado-Membro em que o trabalhador esteja destacado. Se, em consequência dos contratos, dos regulamentos, das disposições administrativas ou das regras práticas aplicáveis, um trabalhador do sector do transporte de valores efectuar transporte transfronteiriço noutro Estado-Membro durante mais de 100 dias úteis num ano civil, as regras de protecção mínima previstas na Directiva 96/71/CE deverão aplicar-se a esse trabalhador, com as necessárias adaptações.

([1]) JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

([2]) JO L 18 de 21.1.1997, p. 1.

(17) A aplicação de regras de protecção mínimas no Estado-Membro de acolhimento não deverá prejudicar a aplicação de termos e condições de emprego mais favoráveis para o trabalhador ao abrigo da legislação, de um acordo colectivo ou de um contrato de trabalho no Estado-Membro de origem do trabalhador.

(18) Para determinar as regras mínimas de protecção aplicáveis, é adequado que as disposições sobre cooperação em matéria de informação do artigo 4.º da Directiva 96/71/CE sejam aplicáveis com as necessárias adaptações. Neste contexto, os Estados-Membros poderão beneficiar da cooperação administrativa e do intercâmbio de informações previstos na Directiva 96/71/CE.

(19) O presente regulamento não prejudica a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1889/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativo ao controlo das somas em dinheiro líquido que entram ou saem da Comunidade ([1]).

(20) A fim de ter em conta o progresso tecnológico e possíveis novas normas europeias, o poder de adoptar actos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração de regras e de normas técnicas relativas ao IBNS, à blindagem dos veículos de transporte de valores, aos coletes à prova de bala e aos cofres de guarda de armas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos e de parceiros sociaisp. A Comissão, quando preparar e redigir actos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(21) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia, o presente regulamento não vai além do necessário para atingir o seu objectivo, a saber, facilitar o transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros entre Estados-Membros da área euro,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

SECÇÃO 1

REGRAS COMUNS PARA TODOS OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE NOTAS E MOEDAS DE EURO

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Estados-Membros participantes»: os Estados-Membros cuja moeda é o euro;

b) «Transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro»: o transporte rodoviário profissional de notas ou moedas de euro em veículo de transporte de valores, remunerado por conta de terceiros ou efectuado no seio de uma empresa de transporte de valores (a seguir designada «…»), de um «Estado-Membro participante» para um ou mais locais em um ou mais Estados-Membros participantes, e no Estado-Membro de origem, a fim de proceder ao aprovisionamento em notas ou moedas de euro ou de aí recolher tais valores, sem prejuízo do transporte de um máximo de 20 % de numerário em moeda diferente do euro relativamente ao valor total do numerário transportado no mesmo veículo de transporte de valores, caso a maioria das entregas ou recolhas de numerário em euros feitas por um veículo de transporte de valores durante um mesmo dia seja efectuada no território do Estado-Membro de acolhimento ou, no caso de transporte de ponto a ponto, caso ocorra entre dois Estados-Membros participantes;

c) «Alvará de transporte transfronteiriço de valores»: uma licença, emitida pela autoridade competente do Estado-Membro de origem, cuja posse habilita o titular a efectuar o transporte rodoviário transfronteiriço de notas e moedas de euro entre Estados-Membros participantes nas condições estabelecidas no presente regulamento;

d) «Autoridade emissora»: a autoridade do Estado-Membro de origem encarregada da emissão de alvarás de transporte transfronteiriço de valores;

e) «Estado-Membro de origem»: o Estado-Membro participante no território do qual a ETV está estabelecida. Consideram-se estabelecidas as ETV que exerçam de facto uma actividade económica, nos termos do artigo 49.º do TFUE, por um período indeterminado e através de uma infra-estrutura estável a partir da qual a prestação de serviços seja efectivamente assegurada;

f) «Estado-Membro de acolhimento»: o ou os Estados-Membros participantes, que não sejam o Estado-Membro de origem, no território dos quais uma ETV preste o serviço de entrega/recolha de numerário em euros;

g) «Estado-Membro de trânsito»: o ou os Estados-Membros participantes, que não sejam o Estado-Membro de origem, atravessados pelo veículo de transporte de valores para se deslocar ao Estado-Membro de acolhimento ou para regressar ao Estado-Membro de origem;

h) «Diurno», quando referido ao transporte: um transporte efectuado entre as 6 e as 22 horas;

i) «Vigilantes transportadores»: os trabalhadores responsáveis pela condução do veículo de transporte de valores e pela protecção dos valores nele transportados;

j) «Veículo de transporte de valores»: veículo utilizado para o transporte profissional rodoviário de numerário em euros;

([1]) JO L 309 de 25.11.2005, p. 9.

k) «Veículo descaracterizado»: veículo de transporte de valores de aparência vulgar, sem qualquer marca distintiva que indique que pertence a uma ETV ou que é utilizado para o transporte de numerário em euros;

l) «Transporte de ponto a ponto»: transporte efectuado entre dois pontos seguros, sem paragens intermédias;

m) «Área de segurança»: ponto de entrega e recolha de numerário em euros localizado no interior de um edifício e protegido contra o acesso não autorizado por equipamento (sistemas anti-intrusão) e por medidas de restrição do acesso de pessoas;

n) «Ponto seguro»: ponto no interior de uma área de segurança acessível a veículos de transporte de valores e onde estes podem ser carregados ou descarregados de forma segura;

o) «Neutralizar uma nota de banco»: inutilizar ou danificar uma nota através de coloração ou de outro meio indicado no anexo II;

p) «Sistema inteligente de neutralização de notas de banco» ou «IBNS»: um sistema que satisfaça as seguintes condições:

i) o contentor de notas assegurar a protecção ininterrupta das notas de banco, através de um sistema de neutralização de numerário em euros, entre duas áreas de segurança onde se situam os pontos de recolha e entrega de numerário em euros,

ii) os vigilantes transportadores não poderem abrir o contentor fora dos horários e localizações previamente programados, nem alterar os horários ou localizações previamente programados para a abertura do contentor uma vez iniciada a operação de transporte de numerário em euros,

iii) o contentor estar equipado com um sistema de neutralização permanente de notas de banco em caso de tentativa de abertura não autorizada, e

iv) estarem cumpridos os requisitos enunciados no anexo II;

q) «IBNS de ponto a ponto»: INBS equipado para utilização de ponto a ponto, ou seja, em que as notas de banco estão permanentemente inacessíveis aos vigilantes transportadores e sob protecção ininterrupta do IBNS entre áreas de segurança ou, no caso das cassetes para distribuidores automáticos (ATM) ou outros tipos de distribuidores de dinheiro, entre uma área de segurança e o interior de uma ATM ou de um distribuidor de dinheiro de outro tipo;

r) «A1»…«B1», quando referidos ao nível de conhecimentos linguísticos: os níveis definidos pelo Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas, estabelecido pelo Conselho da Europa, referido no anexo VII;

s) «Línguas oficiais da UE»: as línguas a que se refere o artigo 1.º do Regulamento n.º 1, que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia ([1]).

([1]) JO 17 de 6.10.1958, p. 385.

Artigo 2.º

Exclusões

1. São excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento as operações de transporte de notas e moedas de euro:

a) Efectuadas por conta de e entre BCNs ou entre oficinas de impressão de notas de banco e/ou moedas dos Estados-Membros participantes e os BCNs relevantes; e

b) Efectuadas sob escolta militar ou policial.

2. São excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento as operações de transporte somente de moedas de euro:

a) Efectuadas por conta de e entre BCNs ou entre oficinas de impressão de moedas dos Estados-Membros participantes e os BCNs relevantes; e

b) Efectuadas sob escolta militar ou policial ou por serviços de segurança privada a bordo de veículos de transporte de valores separados.

Artigo 3.º

Local de partida, duração máxima e número de entregas e recolhas de numerário em euros

1. O transporte transfronteiriço de notas e moedas de euro efectuado nos termos do presente regulamento deve ser diurno.

2. Os veículos de transporte de valores que efectuem operações de transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro devem iniciar e terminar o transporte no mesmo dia, com partida e chegada ao Estado-Membro de origem.

3. Não obstante o disposto nos n.ºs 1 e 2, é permitido efectuar operações de transporte de ponto a ponto num intervalo de 24 horas, desde que as regras nacionais do Estado-Membro de origem, dos Estados-Membros de trânsito e do Estado-Membro de acolhimento autorizem o transporte nocturno de notas e moedas de euro.

4. Não obstante o disposto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009, não há limite para o número de entregas e recolhas de numerário em euros que um veículo de transporte de valores pode efectuar durante o mesmo dia num Estado-Membro de acolhimento.

Artigo 4.º

Alvará para transporte transfronteiriço de valores

1. Uma empresa que pretenda realizar o transporte transfronteiriço de numerário em euros por via rodoviária deve requerer junto da autoridade emissora do seu Estado-Membro de origem um alvará para o transporte transfronteiriço de valores.

2. O alvará para o transporte transfronteiriço de valores é concedido por cinco anos pela autoridade nacional emissora desde que a empresa requerente preencha as seguintes condições:

a) Estar homologada para realizar transportes de valores dentro do seu Estado-Membro de origem ou, se nesse Estado-Membro não existir um procedimento de homologação específico para ETVs para além da regulamentação geral aplicável ao sector da segurança ou dos transportes, poder provar que exerceu regularmente a actividade de transporte de valores durante pelo menos 24 meses no seu Estado-Membro de origem antes da apresentação do pedido sem qualquer infracção à legislação nacional desse Estado-Membro que rege esse tipo de actividade;

b) Os dirigentes e os membros do conselho de administração da empresa terem um registo criminal limpo e gozarem de bom nome e reputação, de acordo, por exemplo, com os registos policiais relevantes;

c) Ser titular de um seguro de responsabilidade civil válido para cobrir no mínimo os danos causados à vida e aos bens de terceiros, independentemente de o numerário transportado estar coberto por esse seguro;

d) A empresa requerente, os seus vigilantes transportadores, os veículos utilizados e os procedimentos de segurança seguidos pela empresa no transporte transfronteiriço de numerário em euros ou para esse efeito cumprirem o disposto no presente regulamento ou, caso o presente regulamento o refira expressamente, na legislação nacional específica relativa aos transportes de numerário.

3. O alvará de transporte transfronteiriço de valores obedece ao modelo e características físicas definidos no anexo I. Os vigilantes transportadores que viajem em veículos de transporte de valores que efectuam transportes profissionais transfronteiriços de numerário por via rodoviária devem poder, em qualquer momento, apresentar às autoridades de inspecção o original ou uma cópia autenticada de um alvará válido de transporte transfronteiriço de valores.

4. O alvará de transporte transfronteiriço de valores permite à empresa efectuar o transporte transfronteiriço de numerário em euros nos termos do presente regulamento. Não obstante o disposto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009, os titulares do referido alvará não têm de ser titulares de uma licença comunitária de transporte internacional rodoviário de mercadorias.

Artigo 5.º

Vigilantes transportadores

1. Os vigilantes transportadores devem satisfazer os seguintes requisitos:

a) Possuir um registo criminal limpo e gozar de bom nome e reputação, de acordo, por exemplo, com os registos policiais relevantes;

b) Possuir um atestado médico que comprove um estado de saúde física e mental compatível com o exercício das funções;

c) Ter uma formação básica mínima de 200 horas, sem incluir a formação para utilização de armas de fogo.

Os requisitos mínimos da formação básica a que se refere a alínea c) constam do anexo VI. Pelo menos a cada três anos, os vigilantes transportadores devem frequentar actividades de formação adicional nas áreas previstas no ponto 3 do anexo VI.

2. Pelo menos um dos vigilantes transportadores presentes no veículo de transporte de valores deve possuir conhecimentos linguísticos mínimos de nível A1 das línguas utilizadas pelas autoridades locais e pela população das zonas relevantes do Estado-Membro de trânsito e do Estado-Membro de acolhimento. O veículo de transporte de valores deve, além disso, manter contacto permanente via rádio, através do centro de controlo da ETV, com uma pessoa que possua conhecimentos correspondentes no mínimo ao nível B1 das línguas utilizadas pelas autoridades locais e pela população das zonas relevantes do Estado-Membro de trânsito e do Estado-Membro de acolhimento, para que seja possível em qualquer momento estabelecer a comunicação com as autoridades nacionais.

Artigo 6.º

Porte de armas

1. Os vigilantes transportadores devem respeitar a legislação relativa ao porte de armas e ao calibre máximo permitido em vigor no Estado-Membro de trânsito e no Estado-Membro de acolhimento.

2. Aquando da entrada no território de um Estado-Membro cuja legislação não autoriza o porte de armas por vigilantes transportadores, as armas em poder de tais vigilantes devem ser colocadas num cofre de guarda de armas a bordo que cumpra a norma europeia EN 1143-1. As armas em questão devem permanecer fora do alcance dos vigilantes transportadores durante toda a permanência no território do Estado-Membro em causa. Podem ser retiradas do cofre de guarda de armas aquando da entrada no território de um Estado-Membro cuja legislação permita o porte de armas por vigilantes transportadores, e devem ser retiradas do cofre aquando da entrada no território de um Estado-Membro cuja legislação exija o porte de armas pelos vigilantes transportadores. A abertura do cofre onde foram depositadas as armas deve requerer a intervenção por controlo remoto do centro de controlo operacional do veículo de transporte de valores e está condicionada à verificação, por parte desse centro de controlo, da localização exacta do veículo.

Os requisitos previstos no primeiro parágrafo aplicam-se igualmente caso o tipo ou o calibre das armas não sejam autorizados pela legislação do Estado-Membro de trânsito ou do Estado-Membro de acolhimento.

3. Sempre que um veículo de transporte de valores cujo Estado-Membro de origem não permite o porte de armas por vigilantes transportadores entre no território de um Estado-Membro cuja legislação exige o porte de armas pelos vigilantes transportadores, a ETV deve assegurar que as armas necessárias sejam fornecidos aos vigilantes transportadores a bordo e que estes cumpram os requisitos mínimos do Estado-Membro de acolhimento em matéria de formação.

4. Os vigilantes transportadores que estejam armados ou viajem num veículo de transporte de valores com armas a bordo devem ter uma licença profissional ou autorização de porte de arma emitida pelas autoridades do Estado-Membro de trânsito e/ou do Estado-Membro de acolhimento, caso estes Estados-Membros permitam o porte de armas por vigilantes transportadores, e preencher todos os requisitos nacionais para essa licença profissional ou autorização de porte de arma. Para este efeito os Estados-Membros podem reconhecer a licença profissional ou autorização de porte de arma do outro Estado-Membro.

5. Os Estados-Membros devem estabelecer um único ponto de contacto nacional central junto do qual as ETV estabelecidas noutros Estados-Membros possam apresentar pedidos de licença profissional ou autorização de porte de arma para os seus vigilantes transportadores. Os Estados-Membros federais podem estabelecer pontos de contacto ao nível dos estados federados. Os Estados-Membros devem informar os requerentes do seguimento dado ao seu pedido no prazo de três meses a contar da data de apresentação de um processo de pedido completo.

6. Para facilitar o cumprimento dos requisitos nacionais para a obtenção de uma licença profissional ou autorização de porte de arma pelos vigilantes transportadores empregados por uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro, os Estados-Membros devem validar uma formação profissional de uso de armas equivalente à seguida no Estado-Membro em que o empregador do requerente se encontra estabelecido. Se tal não for possível, os Estados-Membros devem assegurar que a formação profissional de uso de armas necessária seja ministrada no seu próprio território, numa língua oficial da UE que seja língua oficial do Estado-Membro em que o empregador do requerente se encontra estabelecido.

Artigo 7.º

Equipamento dos veículos de transporte de valores

1. Os veículos de transporte de valores devem estar equipados com um sistema global de navegação por satélite. O centro de controlo operacional da ETV deve poder localizar permanentemente e com precisão os seus veículos.

2. Os veículos de transporte de valores devem estar equipados com dispositivos de comunicação adequados que lhes permitam contactar em qualquer momento o centro de controlo da ETV que os utiliza e as autoridades nacionais competentes. Os números de emergência das autoridades policiais do Estado-Membro de trânsito e do Estado-Membro de acolhimento devem estar disponíveis no veículo.

3. Os veículos de transporte de valores devem estar equipados de forma que permita o registo da hora e do local de todas as entregas e recolhas de numerário em euros, a fim de permitir que, em qualquer momento, seja controlada a proporção de entregas/recolhas de numerário em euros referidas no artigo 1.º, alínea b).

4. Caso os veículos de transporte de valores estejam equipados com IBNS, este deve respeitar o disposto no anexo II e estar homologado num dos Estados-Membros participantes. Em resposta a um pedido de verificação apresentado pelas autoridades do Estado-Membro de origem, do Estado-Membro de acolhimento ou do Estado-Membro de trânsito, as empresas que procedem ao transporte transfronteiriço de numerário em euros em veículos de transporte de valores equipados com IBNS devem apresentar no prazo de 48 horas uma prova escrita da homologação do modelo de IBNS utilizado.

Artigo 8.º

Papel das forças policiais nacionais

O presente regulamento não obsta à aplicação de regulamentação nacional que imponha:

a) A notificação prévia das autoridades policiais relativamente às operações de transporte de valores;

b) O equipamento dos veículos de transporte de valores com um dispositivo que permita a sua localização e seguimento à distância pela polícia;

c) A escolta policial de transportes ponto a ponto de elevado valor.

Artigo 9.º

Regras destinadas a garantir a segurança dos locais de entrega e recolha de numerário no Estado-Membro de acolhimento

O presente regulamento não obsta à aplicação da regulamentação nacional que rege a conduta dos vigilantes transportadores fora dos veículos de transporte de valores e a segurança dos locais onde os valores são entregues/recolhidos no Estado-Membro em questão.

Artigo 10.º

Retirada de circulação das notas de banco neutralizadas

As ETV que operam ao abrigo do presente regulamento devem retirar da circulação todas as notas de banco que possam ter sido neutralizadas que encontrarem no exercício das suas actividades. Devem entregar essas notas de banco à sucursal relevante do BCN do seu Estado-Membro de origem e fornecer uma declaração escrita sobre a causa e natureza da neutralização. Se as referidas notas de banco forem recolhidas num Estado-Membro de acolhimento, o BCN desse Estado-Membro deve ser informado pelo BCN do Estado-Membro de origem.

Artigo 11.º

Informação mútua

1. Os Estados-Membros transmitem à Comissão as disposições a que se referem os artigos 8.º e 9.º, bem como informações sobre os IBNS por eles homologados, e informam sem demora a Comissão de quaisquer alterações a essas regras ou homologações. A Comissão garante a divulgação destas regras, bem como de uma lista dos IBNS homologados, em todas as línguas oficiais da UE que sejam línguas oficiais dos Estados-Membros participantes interessados através dos canais adequados, a fim de informar rapidamente todos os agentes envolvidos no transporte transfronteiriço de valores.

2. Os Estados-Membros mantêm um registo de todas as empresas para as quais sejam emitidos alvarás de transporte transfronteiriço de valores e informam a Comissão do respectivo conteúdo. Actualizam permanentemente o registo, designadamente no que se refira a suspender ou retirar um alvará nos termos do artigo 22.º, e informam imediatamente a Comissão dessa actualização. Para facilitar a partilha de informações, a

Comissão deve criar uma base de dados central segura, acessível às autoridades competentes dos Estados-Membros participantes, que contenha dados sobre os alvarás emitidos, suspensos e retirados.

3. Na aplicação do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), o Estado-Membro de origem deve ter na devida conta as informações relativas ao registo criminal, à reputação e à idoneidade dos vigilantes transportadores que lhe sejam comunicadas pelo Estado-Membro de acolhimento.

4. Os Estados-Membros informam a Comissão dos respectivos requisitos específicos em matéria de formação de vigilantes transportadores tendo em vista a formação inicial *ad hoc* referida no artigo 5.º, n.º 1, alínea c). A Comissão assegura a divulgação dessas informações em todas as línguas oficiais da UE que sejam línguas oficiais dos Estados-Membros participantes interessados através dos canais adequados, a fim de informar todos os agentes envolvidos no transporte transfronteiriço de valores.

5. Os Estados-Membros informam a Comissão dos endereços e outros elementos de contacto dos pontos de contacto nacionais referidos no artigo 6.º, n.º 5 e na legislação nacional aplicável. A Comissão assegura a publicação dessas informações através dos canais adequados, a fim de informar todos os agentes envolvidos no transporte transfronteiriço de valores.

6. Caso um Estado-Membro decida retirar a licença profissional ou autorização de porte de arma que tenha concedido a um vigilante transportador de uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro, deve informar do facto a autoridade emissora do Estado-Membro de origem.

7. Os Estados-Membros informam a Comissão do endereço e outros elementos de contacto das autoridades competentes referidas no artigo 12.º, n.º 2. A Comissão assegura a publicação dessas informações através dos canais adequados, a fim de informar todos os agentes envolvidos no transporte transfronteiriço de valores.

Artigo 12.º

Informações a prestar antes do início de um transporte transfronteiriço

1. As empresas titulares ou que tenham requerido um alvará de transporte transfronteiriço de valores devem comunicar à autoridade emissora, com a antecedência mínima de dois meses em relação ao início da sua actividade transfronteiriça, quais os Estados-Membros onde irão efectuar transportes de valores. O Estado-Membro de origem notifica sem demora os Estados-Membros em questão do início da actividade transfronteiriça.

2. As empresas que pretendam proceder ao transporte transfronteiriço de numerário devem fornecer previamente à autoridade ou autoridades competentes indicadas pelo Estado-Membro de acolhimento informações sobre o tipo ou tipos de transporte que utilizarão, os nomes das pessoas susceptíveis de assegurar esse transporte e o tipo de armas de que eventualmente sejam portadoras.

SECÇÃO 2

REGRAS ESPECÍFICAS PARA CADA TIPO DE TRANSPORTE

Artigo 13.º

Regras de transporte aplicáveis

1. Cabe a cada Estado-Membro autorizar, no que respeita às operações de transporte rodoviário transfronteiriço de notas de euro efectuadas no seu território:

a) Pelo menos uma das opções constantes dos artigos 14.º, 15.º, 16.º, 17.º e 18.º; e

b) As opções constantes dos artigos 14.º, 15.º, 16.º, 17.º e 18.º que sejam comparáveis às regras de transporte autorizadas para os transportes internos de valores.

O artigo 17.º é aplicável a todos os Estados-Membros no que respeita aos transportes de ponto a ponto.

2. Cabe a cada Estado-Membro autorizar, no que respeita às operações de transporte rodoviário transfronteiriço de moedas de euro efectuadas no seu território:

a) Pelo menos uma das opções constantes dos artigos 19.º e 20.º; e

b) As opções constantes dos artigos 19.º e 20.º que sejam comparáveis às regras de transporte autorizadas para os transportes internos de valores.

3. As operações de transporte que incluam simultaneamente notas de banco e moedas de euro são abrangidas pelas regras de transporte aplicáveis ao transporte transfronteiriço de notas de euro.

4. No que respeita à aplicação dos artigos 14.º, 15.º, 16.º e 18.º, os Estados-Membros podem decidir que apenas possam ser utilizados no seu território IBNS de ponto a ponto para a manutenção de máquinas ATM exteriores ou outros tipos de distribuidor de dinheiro, desde que se apliquem as mesmas regras aos transportes internos de valores.

5. Os Estados-Membros participantes notificam a Comissão das regras de transporte aplicáveis ao abrigo do presente artigo. A Comissão publica uma nota informativa sobre o assunto no *Jornal Oficial da União Europeia*. As regras de transporte aplicáveis entram em vigor um mês após a publicação da nota informativa. Os Estados-Membros participantes devem utilizar o mesmo procedimento caso entrem em vigor novas regras de transporte ao abrigo do presente artigo.

6. Se um Estado-Membro de acolhimento ou um Estado-Membro de trânsito constatar que um IBNS apresenta deficiências graves no que respeita às características técnicas normalmente exigidas, a saber, que é possível aceder ao numerário sem desencadear o mecanismo de neutralização ou que, após a homologação, o IBNS foi alterado de tal forma que deixou de satisfazer os critérios de homologação, deve informar do facto a Comissão e o Estado-Membro que concedeu a homologação e pode solicitar que o IBNS volte a ser ensaiado. Na pendência do resultado desses novos ensaios, os Estados-Membros podem proibir, provisoriamente, a utilização desse IBNS no seu território. Do facto devem informar sem demora a Comissão e os outros Estados-Membros participantes.

Artigo 14.º

Transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores não blindado descaracterizado equipado com IBNS

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de notas de euro em veículos de transporte de valores não blindados equipados com IBNS desde que cumpram as seguintes condições:

a) O veículo ter uma aparência vulgar;

b) Haver em cada veículo pelo menos dois vigilantes transportadores;

c) Nenhum dos vigilantes transportadores estar fardado.

Artigo 15.º

Transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores não blindado ostentando indicações claras de que está equipado com IBNS

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de notas de euro em veículos de transporte de valores não blindados equipados com IBNS desde que cumpram as seguintes condições:

a) O veículo e os contentores de notas de banco ostentarem indicações muito claras de que estão equipados com IBNS e essas indicações corresponderem aos pictogramas representados no anexo III;

b) Haver em cada veículo pelo menos dois vigilantes transportadores.

Artigo 16.º

Transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores com cabina blindada equipado com IBNS

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de notas de euro em veículos de transporte de valores com cabina blindada equipados com IBNS desde que cumpram as seguintes condições:

a) A cabina do veículo estar protegida por blindagem capaz de resistir pelo menos a impactos de disparos de armas de fogo conforme às especificações do anexo V;

b) O veículo e os contentores de notas de banco ostentarem indicações muito claras de que estão equipados com IBNS e essas indicações corresponderem aos pictogramas representados no anexo III;

c) A cabina do veículo estar equipada com coletes à prova de bala para todos os membros da tripulação de vigilantes transportadores que, no mínimo, cumpram a norma VPAM classe 5, NIJ IIIA ou uma norma equivalente;

d) Haver em cada veículo pelo menos dois vigilantes transportadores.

Os vigilantes transportadores podem vestir os coletes à prova de bala a que se refere a alínea c) durante o transporte e devem vesti-los sempre que tal seja exigido pela legislação do Estado-Membro em que se encontrem.

Artigo 17.º

Transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores totalmente blindado não equipado com IBNS

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de notas de euro em veículos de transporte de valores totalmente blindados não equipados com IBNS desde que cumpram as seguintes condições:

a) As partes do veículo onde se encontram os vigilantes transportadores estarem protegidas por blindagem capaz de resistir pelo menos a impactos de disparos de armas de fogo conforme às especificações do anexo V;

b) A cabina do veículo estar equipada com coletes à prova de bala para todos os membros da tripulação de vigilantes transportadores que, no mínimo, cumpram a norma VPAM classe 5, NIJ IIIA ou uma norma equivalente;

c) Haver em cada veículo pelo menos três vigilantes transportadores.

Os vigilantes transportadores podem vestir os coletes à prova de bala a que se refere a alínea b) durante o transporte e devem vesti-los sempre que tal seja exigido pela legislação do Estado-Membro em que se encontrem.

Artigo 18.º

Transporte de notas de banco em veículo de transporte de valores totalmente blindado equipado com IBNS

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de notas de euros em veículos de transporte de valores totalmente blindados equipados com IBNS, nos termos dos artigos 16.º, alínea b), e 17.º, alíneas a) e b).

Em cada veículo deve haver pelo menos dois vigilantes transportadores.

Artigo 19.º

Transporte de moedas em veículo de transporte de valores não blindado

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de moedas de euro em veículos de transporte de valores não blindados que transportem apenas moedas desde que cumpram as seguintes condições:

a) O veículo ter uma aparência vulgar;

b) Haver em cada veículo pelo menos dois vigilantes transportadores;

c) Nenhum dos vigilantes transportadores estar fardado.

Artigo 20.º

Transporte de moedas em veículo de transporte de valores com cabina blindada

As empresas titulares de alvará de transporte transfronteiriço de valores podem efectuar transportes rodoviários transfronteiriços de moedas de euro em veículos de transporte de valores com cabina blindada que transportem apenas moedas desde que cumpram as seguintes condições:

a) A cabina do veículo estar protegida por blindagem capaz de resistir pelo menos a impactos de disparos de armas de fogo conforme às especificações do anexo V;

b) O veículo ostentar indicações muito claras de que transporta exclusivamente moedas e essas indicações corresponderem ao pictograma representado no anexo IV;

c) A cabina do veículo estar equipada com coletes à prova de bala para todos os membros da tripulação de vigilantes transportadores que, no mínimo, cumpram a norma VPAM classe 5, NIJ IIIA ou uma norma equivalente;

d) Haver em cada veículo pelo menos dois vigilantes transportadores.

Os vigilantes transportadores podem vestir os coletes à prova de bala a que se refere a alínea c) durante o transporte e devem vesti-los sempre que tal seja exigido pela legislação do Estado-Membro em que se encontrem.

SECÇÃO 3

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 21.º

Cumprimento

Durante o período de validade de um alvará de transporte transfronteiriço de valores, os Estados-Membros de origem devem assegurar o cumprimento das regras estabelecidas pelo presente regulamento, designadamente através de inspecções aleatórias sem notificação prévia da empresa. Estas inspecções podem ser efectuadas também pelos Estados-Membros de acolhimento.

Artigo 22.º

Sanções

1. Caso as autoridades nacionais competentes constatem o incumprimento de uma das condições de concessão de um alvará de transporte transfronteiriço de valores, a autoridade emissora pode dirigir uma advertência à empresa em questão, aplicar-lhe uma multa, suspender o alvará por um período entre duas semanas e dois meses ou retirá-lo, em função da natureza e da gravidade da infracção. A autoridade emissora pode também proibir a empresa em questão de requerer novo alvará por um período que pode ir até 5 anos.

2. Os Estados-Membros de trânsito e os Estados-Membros de acolhimento devem comunicar qualquer infracção ao presente regulamento – incluindo infracções às regras nacionais referidas nos artigos 8.º e 9.º – às autoridades nacionais competentes do Estado-Membro de origem, que decidirá da sanção adequada. Os Estados-Membros de trânsito e os Estados-Membros de acolhimento podem, além disso, aplicar uma multa em caso de infracção às regras nacionais referidas nos artigos 8.º e 9.º ou às regras de transporte aplicáveis referidas no artigo 13.º. Podem igualmente proibir os vigilantes transportadores que tenham cometido a infracção de efectuar transportes transfronteiriços de numerário no seu território, caso a infracção lhes possa ser imputada.

3. Os Estados-Membros de trânsito e os Estados-Membros de acolhimento podem suspender o direito de uma ETV efectuar transportes de notas e moedas de euro no seu território durante um período máximo de dois meses, na pendência de decisão da autoridade emissora do Estado-Membro de origem, que deverá ser tomada no mesmo prazo, caso a ETV:

a) Não cumpra as disposições do presente regulamento relativas ao número mínimo de vigilantes transportadores por veículo de transporte de valores ou relativas a armas;

b) Exerça a sua actividade de transportes de forma que represente um risco para a ordem pública;

c) Tenha violado repetidamente o disposto no presente regulamento.

4. O Estado-Membro que emitiu a licença profissional ou autorização de porte de arma pode ainda aplicar sanções aos vigilantes transportadores ao abrigo das suas regras nacionais em caso de infracção à sua legislação nacional em matéria de armas.

5. As sanções devem ser proporcionais à gravidade da infracção.

Artigo 23.º

Medidas de segurança de emergência

1. Os Estados-Membros podem decidir introduzir medidas de segurança provisórias mais rigorosas do que as previstas no presente regulamento em caso de problema grave com incidência significativa na segurança das operações de transporte de valores. Essas medidas provisórias dizem respeito a todos os transportes de valores efectuados em parte ou na totalidade do território nacional, aplicam-se durante um período máximo de quatro semanas e são imediatamente notificadas à Comissão. A Comissão assegura a sua rápida publicação através dos canais adequados.

2. A prorrogação das medidas provisórias previstas no n.º 1 para além de quatro semanas carece de autorização prévia da Comissão. A Comissão decide se dá provimento a esse pedido de autorização no prazo de 72 horas a contar da sua recepção.

Artigo 24.º

Remuneração dos vigilantes transportadores que efectuam transportes transfronteiriços

Aos vigilantes transportadores que efectuam transportes transfronteiriços ao abrigo do presente regulamento devem ser garantidas as taxas mínimas de remuneração, incluindo as bonificações relativas a horas extraordinárias, aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento, de acordo com o disposto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), da Directiva 96/71/CE. Se as taxas mínimas de remuneração aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento forem superiores ao salário pago ao empregado no Estado-Membro de origem, aplica-se à totalidade do dia de trabalho a taxa mínima de remuneração, incluindo as bonificações relativas a horas extraordinárias, em vigor no Estado-Membro de acolhimento. Se o transporte for efectuado em mais do que um Estado-Membro de acolhimento durante um mesmo dia e mais de um desses Estados-Membros tiver taxas mínimas de remuneração aplicáveis superiores ao salário praticado no Estado-Membro de origem, aplica-se à totalidade do dia de trabalho a mais elevada das referidas taxas mínimas de remuneração, incluindo as bonificações relativas a horas extraordinárias.

Todavia, se, em consequência dos contratos, dos regulamentos, das disposições administrativas ou das regras práticas aplicáveis, um trabalhador do sector do transporte de valores efectuar transportes transfronteiriços noutro Estado-Membro durante mais de 100 dias úteis, total ou parcialmente, num ano civil, os termos e condições de emprego constantes da Directiva 96/71/CE aplicam-se plenamente a todos os dias úteis total ou parcialmente passados nesse Estado-Membro de acolhimento nesse ano civil.

Para determinar os termos e condições de emprego pertinentes, aplica-se, com as necessárias adaptações, o artigo 4.º da Directiva 96/71/CE.

Artigo 25.º

Comité para o transporte transfronteiriço de notas e moedas de euro

1. Será criado um Comité para o transporte transfronteiriço de notas e moedas de euro. Este comité será presidido pela Comissão e constituído por dois representantes por Estado-Membro participante e dois representantes do Banco Central Europeu.

2. O comité deve reunir pelo menos uma vez por ano para troca de opiniões sobre a aplicação do presente regulamento. Para este efeito, o comité deve consultar os interessados do sector, incluindo os parceiros sociais, e, se for caso disso, ter em conta os seus pontos de vista. O comité é consultado para a elaboração da análise referida no artigo 26.º.

Artigo 26.º

Análise

Até 1 de Dezembro de 2016 e, em seguida, de cinco em cinco anos, Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento. Para esse efeito, deve consultar os interessados do sector, incluindo os parceiros sociais, seguindo-se os Estados-Membros. O relatório examinará, em especial, a possibilidade de estabelecer requisitos de formação comuns para o porte de armas pelos vigilantes transportadores e de alterar o artigo 24.º à luz da Directiva 96/71/CE, terá na devida conta o progresso tecnológico no domínio dos IBNS, considerará o potencial valor acrescentado de conceder alvarás da União para o transporte de valores numa base de grupo e avaliará se o presente regulamento necessita de ser revisto.

Artigo 27.º

Alteração das regras técnicas

A Comissão fica habilitada a adoptar actos delegados, nos termos do artigo 28.º, no que diz respeito a alterações ao anexo II e às regras técnicas sobre normas aplicáveis à blindagem dos veículos de transporte de valores e aos coletes à prova de bala a que se referem os artigos 16.º, 17.º, 18.º e 20.º, bem como aos cofres de guarda de armas a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, a fim de ter em conta o progresso tecnológico e eventuais novas normas europeias.

Artigo 28.º

Exercício da delegação

1. O poder de adoptar actos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adoptar actos delegados a que se refere o artigo 27.º é conferido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de 30 de Novembro de 2012.

3. A delegação de poderes referida no artigo 27.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela fixada. A decisão de revogação não afecta os actos delegados já em vigor.

4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os actos delegados adoptados nos termos do artigo 27.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objecções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de três meses a contar da notificação desse acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objecções a formular. O referido prazo é prorrogado por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 29.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 12 meses após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável nos Estados-Membros, nos termos dos Tratados.

Feito em Estrasburgo, em 16 de Novembro de 2011.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*
J. BUZEK	W. SZCZUKA

ANEXO I

MODELO DO ALVARÁ DE TRANSPORTE TRANSFRONTEIRIÇO DE VALORES

UNIÃO EUROPEIA

(Papel cor Pantone rosa 176, formato DIN A4, celulósico ≥ 100g/m^2)

(Primeira página do alvará)

[Texto redigido na(s) ou numa das línguas oficiais da UE que seja(m) língua(s) oficial (oficiais) do Estado-Membro que emite o alvará]

Sigla distintiva do Estado-Membro que emite o alvará ([1])	Nome da autoridade emissora do alvará

ALVARÁ N.º ...

(ou)

CÓPIA AUTENTICADA N.º

para o transporte transfronteiriço de notas e moedas de euro

O presente alvará autoriza ([2]) .....
.....
.....

a proceder ao transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros, em trajectos ou partes de trajectos realizados no território da União, de acordo com o disposto no Regulamento (UE) n.º 1214/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Novembro de 2011, relativo ao transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro entre os Estados-Membros da área do euro ([3]), e n.º Regulamento (UE) n.º .../2011 do Conselho, de ..., sobre o alargamento do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1214/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) relativo ao transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro entre os Estados-Membros da área do euro, e de acordo com as disposições gerais do presente alvará.

Observações especiais:	.....
.....	
Este alvará é válido por um período de cinco anos, de	a .....
Emitido em .....,	em .....
..... ([5])	

([1]) As siglas distintivas dos Estados-Membros são: (BE) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (DE) Alemanha, (EE) Estónia, (IE) Irlanda, (EL) Grécia, (ES) Espanha, (FR) França, (IT) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (LU) Luxemburgo, (HU) Hungria, (MT) Malta, (NL) Países Baixos, (AT) Áustria, (PL) Polónia, (PT) Portugal, (RO) Roménia, (SI) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FI) Finlândia, (SE) Suécia, (UK) Reino Unido.
([2]) Nome ou firma e endereço completo da empresa de transporte de valores.
([3]) JO L 316, 29.11.2011, p. 1.
([4]) JO L ...
([5]) Assinatura e carimbo da autoridade emissora.

(Segunda página do alvará)

[Texto redigido na(s) ou numa das línguas oficiais da UE que seja(m) língua(s) oficial (oficiais) do Estado-Membro que emite o alvará]

DISPOSIÇÕES GERAIS

O presente alvará é passado nos termos do Regulamento (UE) n.º 1214/2011.

O presente alvará confere ao seu titular o direito de proceder ao transporte profissional rodoviário transfronteiriço de numerário em euros, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1214/2011, em trajectos ou partes de trajectos realizados no território dos Estados-Membros abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 1214/2011 e nas condições enunciadas no presente alvará.

O presente alvará é válido apenas para o seu titular e intransmissível.

O original do presente alvará deve ser conservado pela empresa de transporte de valores.

Deve existir a bordo do veículo de transporte de valores uma cópia autenticada do presente alvará.

A pedido de qualquer inspector autorizado devem ser apresentados o original ou uma cópia autenticada do presente alvará.

Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º1214/2011, o titular deve cumprir as disposições legais, regulamentares e administrativas em vigor no território de cada Estado-Membro, nomeadamente as relativas ao transporte e ao tráfego.

ANEXO II

SISTEMA INTELIGENTE DE NEUTRALIZAÇÃO DE NOTAS DE BANCO (IBNS)

I. Definições e disposições gerais

Um IBNS pode conter notas de banco (em maços ou não) ou uma ou mais cassetes para ATMs ou outros tipos de distribuidores de dinheiro.

Para ser utilizado no transporte rodoviário profissional transfronteiriço de notas e moedas de euro ao abrigo do presente regulamento, o IBNS deve ter sido homologado num Estado-Membro participante. A homologação deve ser feita nos termos de uma norma específica europeia existente. Enquanto tal norma não existir, a homologação deve ser feita nos termos do presente anexo.

II. Processo de homologação de IBNS

a) Para ser homologado, o IBNS deve ter sido submetido a diversos ensaios num laboratório de ensaio aprovado ou reconhecido por um Estado-Membro participante. Deve também ser acompanhado por instruções para a sua utilização que indiquem os processos de funcionamento e as condições que asseguram a destruição ou neutralização das notas.

Os referidos ensaios devem permitir determinar se as seguintes características técnicas do IBNS são satisfatórias:

i) Principais funções requeridas do sistema de controlo

— controlar e registar permanentemente as instruções relativas às condições de acesso ao IBNS e à sua utilização,

— verificar continuamente a conformidade com as mesmas instruções e detectar situações anómalas,

— neutralizar automática e imediatamente as notas de banco em caso de incumprimento das instruções, detecção de situações anómalas ou abertura do contentor fora dos horários e/ou das localizações previamente programados.

ii) Locais em que o sistema de controlo pode ser programado e influência dos vigilantes transportadores no funcionamento do IBNS.

Um IBNS apenas pode ser programado numa área de segurança. Um IBNS de ponto a ponto apenas pode ser programado num local seguro.

Os vigilantes transportadores não podem dispor de quaisquer meios para influenciar o funcionamento do IBNS fora dos horários e/ou das localizações previamente programados. Contudo, no caso de existir um temporizador para desencadear a neutralização, os vigilantes transportadores podem reiniciar o temporizador uma vez.

iii) Locais em que o IBNS pode ser aberto (para sistemas de ponto a ponto)

O IBNS apenas pode ser aberto nos destinos previamente programados;

b) O IBNS tem de voltar a ser ensaiado de cinco em cinco anos, mesmo que a homologação nacional tenha sido concedida por período ilimitado. Se os novos ensaios não forem conclusivos, a homologação deixa de ser válida para o transporte transfronteiriço ao abrigo do presente regulamento;

c) Para ser aprovado nos ensaios, deve obter-se um dos seguintes resultados durante a realização dos ensaios:

— não foi possível aceder às notas de banco e o IBNS não sofreu danos, tendo o seu mecanismo permanecido operacional,

— o IBNS sofreu danos mas não foi possível aceder às notas de banco sem desencadear o sistema de neutralização.

III. Procedimentos de ensaio

O método utilizado para realizar os ensaios e as normas que determinam o resultado que os sistemas ensaiados devem obter constam do presente anexo. Contudo, poderão ser efectuados ajustamentos a nível nacional, a fim de os tornar conformes com os protocolos de ensaio seguidos pelos laboratórios de cada Estado-Membro. Para que o IBNS seja homologado, o seu fabricante tem de assegurar que os resultados dos procedimentos de ensaio constantes do presente anexo sejam transmitidos à autoridade homologante.

a) Ensaio de resistência do IBNS em diferentes cenários de ataque.

Os Estados-Membros têm de realizar seis dos diferentes ensaios que simulam cenários de ataque, embora possam realizar igualmente os restantes ensaios de acordo com as regras nacionais aplicáveis.

Para cada um dos ensaios realizados, o resultado deve ser a aprovação, na acepção do ponto II, alínea c).

— Ensaios obrigatórios:

1. corte da alimentação eléctrica;
2. violação do contentor;
3. abertura do contentor por meios destrutivos (por exemplo, marreta);
4. corte rápido («guilhotinagem»);
5. imersão em líquido;
6. exposição gradual e imediata a temperaturas extremas (altas e baixas): por exemplo, arrefecimento em azoto líquido e aquecimento num forno pré-aquecido;

— Ensaios recomendados que podem igualmente ser realizados:

7. resistência a impactos de disparos de armas de fogo (por exemplo, com cartuchos de calibre 12);
8. utilização de produtos químicos;
9. queda livre;
10. exposição a vibrações electromagnéticas significativas;
11. exposição a vibrações electrostáticas significativas;

b) Eficácia da neutralização de notas de banco

Os processos de neutralização utilizados actualmente são a coloração, a destruição química e a destruição pirotécnica. Dado que se podem registar progressos tecnológicos, a lista de processos utilizada é não exaustiva e puramente indicativa.

Após uma tentativa não autorizada de acesso às notas de banco através de uma das diferentes formas de ataque, as notas de banco devem ser destruídas ou manchadas. Deve ser realizado um mínimo de três ensaios.

Devem ficar irreversivelmente neutralizadas 100 % das notas de banco. Deve, além disso, ser evidente para qualquer portador das notas de banco que as mesmas foram objecto de neutralização.

Pelo menos 10 % da superfície total de ambos os lados de cada nota de banco deve ficar manchada, se as notas estiverem em sacos de segurança. Se as notas de banco não estiverem em sacos de segurança, pelo menos 20 % da superfície total de ambos os lados de cada nota de banco deve ficar manchada. Com sistemas de destruição, pelo menos 20 % da superfície total de cada nota de banco deve ser destruída em ambos os casos;

c) Teor dos ensaios de resistência das notas de banco à limpeza – para IBNS que utilizam a coloração

Para a «limpeza», devem ser utilizados diferentes produtos ou combinações de produtos. Devem ser previstos diferentes cenários, de modo a variar a temperatura e a duração da limpeza. Nestes ensaios de limpeza devem ser utilizados dois procedimentos:

— a limpeza deve ser efectuada imediatamente após a coloração, e

— a limpeza deve ser efectuada 24 horas após a coloração.

Estes ensaios devem ser realizados numa amostra representativa de notas de banco verdadeiras utilizadas na área do euro.

No final dos ensaios, deve ser obtido um dos seguintes resultados:

— a limpeza destrói as notas de banco,

— a limpeza deixa tinta visível numa superfície de, pelo menos, 10 % de cada nota de banco (ensaio de densidade da tinta utilizada),

— a limpeza leva à inutilização tanto das cores originais das notas de banco como dos seus elementos de segurança.

IV. **Garantias de segurança do sistema utilizado**

As substâncias químicas libertadas do IBNS para neutralizar as notas de banco podem estar sujeitas ao Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição de produtos químicos (REACH), que cria a Agência Europeia dos Produtos Químicos [1]. Esse regulamento incide nos riscos para a saúde humana e para o ambiente de substâncias fabricadas, importadas ou utilizadas isoladamente, numa mistura ou num artigo.

Para que o IBNS seja homologado, o fabricante tem de verificar se deve registar ou notificar substâncias contidas nos seus produtos ou transmitir aos seus clientes informações relativas à utilização segura dos mesmos. O fabricante poderá igualmente ter obrigações legais resultantes da inclusão dessas substâncias na lista de substâncias candidatas que suscitam elevada preocupação ou na lista de substâncias sujeitas a autorização estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1907/2006. Estas obrigações dizem respeito não só às substâncias constantes das listas, isoladas ou em misturas, mas também à sua presença em artigos.

O fabricante do IBNS deve fornecer à autoridade homologante do Estado-Membro um certificado que inclua os resultados desta verificação e enumere as substâncias ou elementos utilizados para assegurar a destruição ou a neutralização das notas de banco, atestando que não representam um risco grave para a saúde dos vigilantes transportadores ou do pessoal do BCN em caso de inalação ou contacto com a pele. O certificado tem, além disso, de indicar eventuais medidas de precaução a tomar. A autoridade homologante transmite o certificado aos BCNs dos Estados-Membros participantes no que respeita aos IBNS por si homologados.

Para o efeito, o certificado pode incluir uma análise dos riscos de exposição às substâncias químicas, ou seja, a duração máxima permissível da exposição a uma quantidade a determinar.

---

[1] JO L 396 de 30.12.2006, p. 1.

ANEXO III

PICTOGRAMAS DO IBNS

Pictograma para veículos de transporte de valores equipados com IBNS



Pictograma para contentores de transporte de notas de banco equipados com IBNS



ANEXO IV

PICTOGRAMA PARA VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE VALORES QUE TRANSPORTEM EXCLUSIVAMENTE MOEDAS



ANEXO V

ESPECIFICAÇÕES DE BLINDAGEM

Os requisitos mínimos de blindagem a que se refere a Secção 2 do presente regulamento significam que a blindagem do veículo de transporte de valores é capaz de resistir a impactos de disparos de arma de fogo do tipo Kalashnikov com um calibre de 7,62 mm × 39 mm utilizando munições com revestimento completo de aço e núcleo de ferro com uma massa de 7,97 gramas (+/– 0,1 gramas), com uma velocidade de pelo menos 700 metros/segundo, a uma distância de tiro de 10 metros (+/– 0,5 metros).

ANEXO VI

REQUISITOS MÍNIMOS DA FORMAÇÃO INICIAL DOS VIGILANTES TRANSPORTADORES QUE EFECTUAM TRANSPORTES TRANSFRONTEIRIÇOS DE NUMERÁRIO

Os vigilantes transportadores que procedem ao transporte rodoviário profissional transfronteiriço de numerário em euros entre Estados-Membros da área do euro têm de:

1) Ter frequentado integralmente e completado pelo menos a formação inicial adequada prevista na respectiva legislação nacional de referência e/ou nas convenções colectivas de trabalho aplicáveis ou, na sua falta, os cursos de formação da associação nacional de empresas de transporte de valores ou de segurança ou da empresa em que trabalham.

2) Ter sido aprovados nos exames subsequentes à formação inicial ou em qualquer procedimento destinado a avaliar os resultados da aprendizagem.

3) Ter frequentado integralmente e completado o módulo de formação complementar e obrigatório previsto no presente anexo e que incide, no mínimo:

— nos procedimentos de transporte transfronteiriço de valores,

— na legislação da União em matéria de transporte de valores,

— na legislação nacional aplicável ao transporte de valores dos Estados-Membros de trânsito e dos Estados-Membros de acolhimento,

— nas regras de condução aplicáveis aos veículos de transporte de valores nos Estados-Membros de trânsito e nos Estados-Membros de acolhimento (incluindo o direito de os veículos de transporte de valores utilizarem vias de circulação específicas),

— nos protocolos de segurança nacionais aplicáveis em caso de ataque nos Estados-Membros de trânsito e nos Estados-Membros de acolhimento,

— na organização e nos procedimentos operacionais do transporte de valores protegido por tecnologia IBNS dos Estados-Membros de trânsito e dos Estados-Membros de acolhimento,

— nos protocolos, regras e regulamentos operacionais nacionais aplicáveis dos Estados-Membros de trânsito e dos Estados-Membros de acolhimento,

— nos protocolos nacionais de emergência dos Estados-Membros de trânsito e dos Estados-Membros de acolhimento aplicáveis em caso de avaria, acidente de viação e falha técnica ou mecânica de qualquer equipamento e do veículo de transporte de valores,

— nos procedimentos administrativos nacionais e nas regras aplicáveis às empresas nos Estados-Membros de trânsito e nos Estados-Membros de acolhimento em matéria de comunicação com o ponto de controlo, etc., de todos os Estados-Membros de trânsito e de todos os Estados-Membros de acolhimento,

— na informação e formação em matéria de cooperação e nos protocolos adequados com forças policiais nacionais, regionais e locais, nomeadamente no que respeita aos controlos dos veículos de transporte de valores e dos vigilantes transportadores,

— na legislação nacional e da União aplicável e/ou nas convenções colectivas aplicáveis em matéria de horário de trabalho, número de pausas necessárias, condições de trabalho e salário aplicável,

— na legislação nacional e da União aplicável e/ou nas disposições das convenções colectivas aplicáveis relativas aos períodos de repouso dos vigilantes transportadores – quando são necessários, com que frequência, duração de cada pausa, localização segura, comunicação com os centros de controlo, etc.,

— nas regras de segurança aplicáveis nas entregas e recolhas (localização segura, gestão de riscos no exterior, etc.),

— na legislação nacional de referência relativa à utilização e armazenamento de armas,

— nas técnicas de condução ofensiva e defensiva,

— na formação relevante em matéria de utilização de GPS, telefone e outros equipamentos e sistemas técnicos utilizados no transporte transfronteiriço de valores,

— na legislação nacional em matéria de saúde e segurança dos Estados-Membros de trânsito e dos Estados-Membros de acolhimento aplicável aos trabalhadores que transportam valores e que viajam por estrada com veículos grandes, e nos protocolos em caso de lesão ou doença dos empregados,

— na formação em primeiros socorros.

A formação tem de incidir igualmente nos seguintes aspectos:

— medidas preventivas e correctivas no domínio da gestão do stresse e da violência de terceiros,

— avaliação de riscos no trabalho,

— formação linguística necessária para satisfazer os requisitos linguísticos previstos no artigo 5.º, n.º 2.

ANEXO VII

NÍVEIS DEFINIDOS PELO QUADRO EUROPEU COMUM DE REFERÊNCIA PARA AS LÍNGUAS DO CONSELHO DA EUROPA

Utilizador B1: Capaz de compreender as questões principais, quando é usada uma linguagem clara e estandardizada e os assuntos lhe são familiares (temas abordados no trabalho, na escola, nos momentos de lazer, etc.). Capaz de lidar com a maioria das situações susceptíveis de ser encontradas na região onde se fala a língua-alvo. Capaz de produzir um discurso simples e coerente sobre assuntos que lhe são familiares ou de interesse pessoal. Capaz de descrever experiências e eventos, sonhos, esperanças e ambições, bem como de expor brevemente razões e explicações para uma opinião ou um projecto.

Utilizador A1: Capaz de compreender e utilizar expressões correntes familiares e frases muito básicas destinadas a satisfazer necessidades concretas. Capaz de se apresentar a si próprio/a e a outros e capaz de formular perguntas e de responder a perguntas sobre informações pessoais, como, por exemplo, onde vive, que pessoas conhece e que objectos possui. Capaz de comunicar de forma simples, desde que a outra pessoa fale pausadamente e com clareza e esteja preparada para ajudar.