I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) Nº 1214/2011 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 novembre 2011

sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 133,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis de la Banque centrale européenne [1],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) L'introduction de l'euro a fortement accru les besoins de transport transfrontalier d'espèces par la route. Dans la zone euro, les banques, le secteur de la grande distribution et les autres professionnels appelés à manipuler des espèces devraient pouvoir conclure des contrats avec l'entreprise de transport de fonds qui offre le meilleur prix et/ou le meilleur service et profiter des services fiduciaires de la succursale de la banque centrale nationale (BCN) la plus proche ou du centre fort le plus proche appartenant à un transporteur de fonds, même si cet endroit se situe dans un autre État membre. En outre, de nombreux États membres dont la monnaie est l'euro (ci-après dénommés «États membres participants») ont pris des dispositions pour la production de billets et de pièces en euro à l'étranger, ou pourraient vouloir le faire. Le principe même de monnaie unique implique la possibilité de faire circuler les espèces librement entre les États membres participants.

(2) En raison des fortes différences entre les droits nationaux des États membres, il est généralement très difficile de réaliser des opérations de transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre les États membres participants. Cette situation est en contradiction avec le principe de libre circulation de l'euro et nuit à l'application du principe de libre prestation de services qui fait partie des principes fondamentaux de l'Union européenne.

(3) Le présent règlement fait écho à l'article 38, point b), de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur [3], qui prévoit la possibilité de présenter des instruments d'harmonisation en ce qui concerne le transport de fonds.

(4) En vue d'améliorer la sécurité du transport de fonds, tant pour les convoyeurs de fonds que pour la population, le recours au système intelligent de neutralisation de billets (IBNS) devrait être encouragé et, après une analyse détaillée des impacts potentiels par la Commission, devrait pouvoir se développer de manière harmonisée entre les États membres participants, sans préjudice des règles énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne les modalités de transport applicables.

(5) Vu les dangers particuliers que l'activité de transport de fonds comporte pour la santé et la vie des convoyeurs de fonds comme de la population, il convient que l'exercice des activités de transport transfrontalier d'euros en espèces soit subordonné à la détention d'une licence spécifique pour le transport de fonds transfrontalier. Cette licence devrait être détenue en plus de la licence de transport de fonds nationale qui est obligatoire dans la plupart des États membres participants et dont le présent règlement n'harmonise pas la forme. Par ailleurs, il convient que les entreprises de transport de fonds établies dans les États membres participants qui n'ont pas de procédure d'agrément spécifique pour les transporteurs de fonds, mis à part leur réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, justifient d'une expérience minimale de vingt-quatre mois dans une activité régulière de transport d'espèces dans l'État membre d'établissement, sans infraction au droit national, avant de pouvoir se voir octroyer une licence de transport de fonds transfrontalier par ledit État membre. Une telle approche permettrait d'accroître la confiance mutuelle entre les États membres.

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

[2] Position du Parlement européen du 27 septembre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 octobre 2011.

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

(6) Afin d'éviter des obligations redondantes et l'introduction d'une procédure inutilement lourde, il y a lieu également de prévoir que le titulaire d'une licence de transport de fonds transfrontalier n'est pas tenu de détenir aussi une licence communautaire pour le transport international de marchandises par route, telle qu'elle est prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route [1].

(7) Le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre les États membres participants devrait se faire dans le respect total du présent règlement ou du droit de l'État membre d'origine, de l'État membre d'accueil et, le cas échéant, de l'État membre de transit.

(8) Le présent règlement vise à permettre le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre les États membres participants dans des conditions permettant de garantir à la fois la sécurité de l'opération, la sécurité des convoyeurs de fonds et de la population et la libre circulation d'euros en espèces. Il convient également, selon la pratique habituelle du marché, d'autoriser le transport dans le même véhicule de transport de fonds d'un montant déterminé en espèces d'autres devises que l'euro.

(9) Il convient, au vu des exigences spécifiques applicables aux convoyeurs transfrontaliers de fonds, que ceux-ci suivent un programme spécial de formation transfrontalière suivant les détails exposés à l'annexe VI. Afin d'éviter d'inutiles doublons, ce programme de formation transfrontalière ne devrait pas comprendre d'éléments déjà couverts par la formation obligatoire pour exercer l'activité de transport de fonds à l'échelon national.

(10) Étant donné les particularités du secteur du transport de fonds, il est difficile d'organiser de manière sécurisée des livraisons d'euros en espèces qui durent plusieurs jours. Il convient donc qu'un véhicule de transport de fonds qui effectue un transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route retourne dans son État membre d'origine le jour même.

(11) Il y a lieu que la Commission dépose une proposition visant à modifier la définition du terme «journée» et/ou la durée minimale obligatoire de la formation initiale ad hoc qui figurent dans le présent règlement si les partenaires sociaux au niveau de l'Union conviennent qu'une autre définition est plus appropriée.

(12) Selon le règlement (CE) n° 1072/2009, le nombre d'opérations de transport pouvant être effectuées dans l'État membre d'accueil immédiatement après un transport international en provenance d'un autre État membre est limité à trois opérations de cabotage dans un délai de sept jours. Toutefois, vu les caractéristiques spécifiques du secteur du transport de fonds, il est habituel qu'un véhicule de transport de fonds effectue un nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces bien plus important chaque jour. Il convient donc de déroger au règlement (CE) n° 1072/2009 en n'imposant pas de limite au nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces qu'un véhicule de transport de fonds peut effectuer en un seul jour dans un État membre d'accueil.

(13) Les règles nationales régissant la conduite des convoyeurs de fonds hors d'un véhicule de transport de fonds et la sécurité des lieux de livraison/collecte d'euros en espèces ne devrait pas couvrir l'utilisation éventuelle de systèmes de neutralisation de billets en combinaison avec le transport de billets dans un véhicule de transport de fonds entièrement blindé non équipé d'IBNS.

(14) L'article 1er, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services [2] s'applique aux situations de détachement dans lesquelles une entreprise fournit des services sur une base transnationale pour son propre compte et sous sa direction, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise et le destinataire de la prestation de services.

(15) Considérant la nature spécifique des services de transport de fonds, il est nécessaire de prévoir l'application par analogie de la directive 96/71/CE à tous les services transfrontaliers de transport d'euros en espèces afin d'apporter une sécurité juridique aux opérateurs et d'assurer l'applicabilité concrète de la directive dans ce secteur.

(16) En raison de la spécificité des activités de transport concernées et du caractère occasionnel de certaines d'entre elles, l'application par analogie des règles de protection minimale visées dans la directive 96/71/CE devrait être limitée aux taux de salaire minimal, y compris pour les heures supplémentaires, visés à l'article 3, paragraphe 1, point c), de ladite directive et ces taux devraient être garantis pour toute la durée du jour de travail afin de ne pas imposer de charges administratives inutiles aux opérateurs. Comme prévu par la directive 96/71/CE, et dans les limites reconnues par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, la notion de taux de salaire minimal est définie par le droit national ou la pratique nationale de l'État membre dans lequel le travailleur est détaché. Lorsque, en raison de contrats, de dispositions réglementaires ou administratives ou de modalités pratiques, un convoyeur de fonds effectue des transports transfrontaliers à raison de plus de cent jours de travail par année civile dans un autre État membre, il convient que les règles de protection minimale prévues dans la directive 96/71/CE s'appliquent, mutatis mutandis, à ce travailleur.

[1] JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

[2] JO L 18 du 21.1.1997, p. 1.

(17) L'application de règles de protection minimale dans l'État membre d'accueil devrait s'entendre sans préjudice de l'application de conditions d'emploi plus favorables au travailleur prévues par la législation, la convention collective applicable ou le contrat de travail de l'État membre d'origine du travailleur.

(18) Pour déterminer quelles sont les règles de protection minimale qui s'appliquent, il convient que les dispositions sur la coopération en matière d'information énoncées à l'article 4 de la directive 96/71/CE s'appliquent mutatis mutandis. À cet égard, les États membres devraient pouvoir invoquer les dispositions de la directive 96/71/CE relatives à la coopération administrative et à l'échange d'informations.

(19) Le présent règlement s'entend sans préjudice de l'application du règlement (CE) n° 1889/2005 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relatif aux contrôles de l'argent liquide entrant ou sortant de la Communauté [1].

(20) Afin de tenir compte des progrès technologiques et de l'éventualité de nouvelles normes européennes, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour modifier les règles techniques concernant les normes IBNS, le blindage du véhicule de transport de fonds, les gilets pare-balles et les coffres-forts destinés aux armes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts et des partenaires sociaux. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(21) Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif, à savoir faciliter le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

SECTION 1

RÈGLES COMMUNES À L'ENSEMBLE DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT TRANSFRONTALIER D'EUROS EN ESPÈCES PAR LA ROUTE

Article premier

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «États membres participants»: les États membres dont la monnaie est l'euro;

b) «transport transfrontalier d'euros en espèces par la route»: le transport professionnel effectué soit contre rémunération pour le compte de tiers, soit au sein d'une entreprise de transport de fonds, au moyen d'un véhicule de transport de fonds par la route, d'euros en billets ou en pièces au départ d'un État membre participant afin d'assurer l'approvisionnement en euros sous la forme de billets ou de pièces, ou la collecte de tels fonds, en un ou plusieurs lieux situés dans un ou plusieurs États membres participants et dans l'État membre d'origine sans préjuger du transport en espèces d'autres devises que l'euro pour un montant maximal de 20 % de la somme totale d'espèces transportées dans le même véhicule de transport de fonds, lorsque la majorité des livraisons/collectes d'euros en espèces effectuées par un véhicule de transport de fonds le même jour a lieu sur le territoire de l'État membre d'accueil ou, dans le cas de transports de point à point, lorsque le transport a lieu entre deux États membres participants;

c) «licence de transport de fonds transfrontalier»: une licence qui est délivrée par l'autorité responsable de l'État membre d'origine et dont la détention autorise le titulaire à assurer le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres participants dans les conditions fixées dans le présent règlement;

d) «autorité responsable»: l'autorité de l'État membre d'origine chargée de la délivrance des licences de transport de fonds transfrontalier;

e) «État membre d'origine»: l'État membre participant sur le territoire duquel l'entreprise de transport de fonds est établie. L'entreprise de transport de fonds est réputée établie si elle exerce effectivement une activité économique, conformément à l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour une durée indéterminée et au moyen d'une infrastructure stable à partir de laquelle la fourniture de services est réellement assurée;

f) «État membre d'accueil»: un ou plusieurs États membres participants dans lesquels une entreprise de transport de fonds fournit des services de livraison/collecte d'euros en espèces et qui sont distincts de son État membre d'origine;

g) «État membre de transit»: un ou plusieurs États membres participants autres que l'État membre d'origine, que le véhicule de transport de fonds traverse pour se rendre dans l'État membre d'accueil ou retourner vers l'État membre d'origine;

h) «pendant la journée»: en parlant du transport, un transport effectué entre 6 heures et 22 heures;

i) «convoyeurs de fonds»: les salariés chargés de conduire le véhicule de transport de fonds transportant les euros en espèces ou de protéger son contenu;

j) «véhicule de transport de fonds»: un véhicule utilisé pour le transport professionnel d'euros en espèces par la route;

[1] JO L 309 du 25.11.2005, p. 9.

k) «véhicule banalisé»: un véhicule de transport de fonds d'apparence commune ne portant aucun signe distinctif de son appartenance à une entreprise de transport de fonds ou de son utilisation aux fins du transport d'euros en espèces;

l) «transport de point à point»: un transport d'un lieu sécurisé à un autre, sans arrêt intermédiaire;

m) «zone sécurisée»: un point de livraison/collecte d'euros en espèces situé à l'intérieur d'un bâtiment et protégé contre l'accès non autorisé au moyen d'infrastructures (systèmes anti-intrusion) et de procédures d'accès pour les personnes;

n) «lieu sécurisé»: un lieu au sein d'une zone sécurisée, qui est accessible aux véhicules de transport de fonds et dans lequel ceux-ci peuvent être chargés ou déchargés de manière sûre;

o) «neutraliser»: en parlant d'un billet, mutiler ou endommager en le maculant ou par d'autres moyens comme prévu à l'annexe II;

p) «système intelligent de neutralisation de billets» ou «IBNS»: un système qui remplit les conditions suivantes:

i) le conteneur de billets assure la protection ininterrompue des billets au moyen d'un dispositif de neutralisation des euros en espèces, depuis une zone sécurisée jusqu'au point de livraison des euros en espèces ou depuis le point de collecte des euros en espèces jusqu'à une zone sécurisée;

ii) dès lors que le transport d'euros en espèces a débuté, les convoyeurs de fonds ne sont pas en mesure d'ouvrir le conteneur en dehors des plages horaires et/ou des lieux préprogrammés, ni de modifier les plages horaires et/ou les lieux préprogrammés où le conteneur peut être ouvert;

iii) le conteneur est équipé d'un dispositif qui neutralise les billets de façon permanente en cas de tentative d'ouverture non autorisée; et

iv) les exigences énoncées à l'annexe II sont respectées;

q) «IBNS de bout en bout»: un IBNS qui est équipé pour une utilisation de bout en bout, c'est-à-dire que les billets restent inaccessibles aux convoyeurs de fonds à tout moment et sont protégés de manière ininterrompue par l'IBNS d'une zone sécurisée à l'autre ou, dans le cas des cassettes pour distributeurs automatiques de billets ou pour autres types de distributeur, d'une zone sécurisée jusqu'à l'intérieur des distributeurs;

r) «A1» et «B1»: en parlant des niveaux d'aptitude linguistique, les niveaux définis par le cadre européen commun de référence pour les langues établi par le Conseil de l'Europe, visé à l'annexe VII;

s) «langues officielles de l'Union»: les langues visées à l'article 1er du règlement nº 1 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne [1].

Article 2

Exclusions

1. Le transport d'euros en billets et en pièces est exclu du champ d'application du présent règlement lorsqu'il est:

a) réalisé pour le compte des BCN et entre elles, ou entre des imprimeries de billets de banque et/ou les instituts d'émission des monnaies des États membres participants et les BCN concernées; et

b) placé sous escorte militaire ou policière.

2. Le transport exclusif d'euros en pièces est exclu du champ d'application du présent règlement lorsqu'il est:

a) réalisé pour le compte des BCN et entre elles, ou entre les instituts d'émission des monnaies des États membres participants et les BCN concernées; et

b) placé sous escorte militaire ou policière, ou sous escorte de personnel de sociétés privées de sécurité à bord de véhicules distincts.

Article 3

Lieu de départ, durée maximale et nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces

1. Le transport transfrontalier d'euros en espèces réalisé conformément au présent règlement a lieu pendant la journée.

2. Un véhicule de transport de fonds qui effectue le transport transfrontalier d'euros en espèces commence son trajet dans son État membre d'origine et y retourne le même jour.

3. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, il est permis d'effectuer des transports de point à point sous vingt-quatre heures, à condition que la réglementation nationale de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil autorise le transport d'euros en espèces la nuit.

4. Par dérogation au règlement (CE) nº 1072/2009, aucune limite n'est imposée au nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces qu'un véhicule de transport de fonds peut effectuer le même jour dans l'État membre d'accueil.

Article 4

Licence de transport de fonds transfrontalier

1. Une entreprise qui souhaite exercer une activité de transport transfrontalier d'euros en espèces par la route sollicite auprès de l'autorité responsable de son État membre d'origine la délivrance d'une licence de transport de fonds transfrontalier.

[1] JO 17 du 6.10.1958, p. 385.

2. La licence de transport de fonds transfrontalier est octroyée pour une durée de cinq ans par l'autorité nationale responsable si l'entreprise qui fait la demande remplit les conditions suivantes:

a) elle est agréée pour le transport de fonds dans son État membre d'origine ou, si l'État membre ne dispose pas d'une procédure d'agrément spécifique pour les entreprises de transport de fonds, autre que la réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, elle est en mesure de justifier d'une activité régulière de transport de fonds dans son État membre d'origine durant les vingt-quatre mois au moins précédant la demande, sans infraction constatée au droit national dudit État membre en ce qui concerne ce type d'activité;

b) ses dirigeants et les membres de son conseil d'administration ont un casier judiciaire vierge d'infractions en rapport avec l'activité et sont réputés honorables et intègres, par exemple d'après les renseignements recueillis par la police;

c) elle dispose d'une assurance en responsabilité civile en cours de validité couvrant, au minimum, les dommages à la vie et aux biens de tierces parties, indépendamment du fait de savoir si les fonds transportés sont assurés à ce titre;

d) l'entreprise qui fait la demande, ses convoyeurs de fonds, ses véhicules et les procédures de sécurité utilisées ou appliquées pour effectuer le transport transfrontalier d'euros en espèces respectent le présent règlement ou, lorsque le présent règlement y fait expressément référence, le droit national dans le domaine particulier du transport de fonds.

3. La licence de transport de fonds transfrontalier est établie conformément au modèle et aux caractéristiques matérielles définis à l'annexe I. Les convoyeurs de fonds à bord des véhicules de transport de fonds qui réalisent le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route sont à tout moment en mesure de présenter aux autorités de contrôle l'original ou une copie conforme d'une licence de transport de fonds transfrontalier en cours de validité.

4. La licence de transport de fonds transfrontalier permet à l'entreprise d'effectuer le transport transfrontalier d'euros en espèces au sens du présent règlement. Par dérogation au règlement (CE) n° 1072/2009, le titulaire d'une licence de ce type n'est pas tenu de posséder une licence communautaire pour le transport international de marchandises par route.

Article 5

Convoyeurs de fonds

1. Tous les convoyeurs de fonds satisfont aux conditions suivantes:

a) leur casier judiciaire est vierge d'infractions en rapport avec l'activité et ils sont réputés honorables et intègres, par exemple d'après les renseignements recueillis par la police;

b) ils possèdent un certificat médical attestant que leur santé physique et mentale leur permet d'assurer les tâches en question;

c) ils ont suivi avec succès une formation initiale ad hoc d'au moins deux cents heures, formation éventuelle au maniement des armes à feu non comprise.

Les conditions minimales pour la formation initiale ad hoc visée au point c) figurent à l'annexe VI. Les convoyeurs de fonds suivent également des formations dans les domaines énoncés à l'annexe VI, point 3), au moins tous les trois ans.

2. Parmi les convoyeurs de fonds présents dans le véhicule de transport de fonds, l'un au moins a des connaissances linguistiques d'un niveau équivalant au minimum à A1 dans les langues usitées par les autorités et la population locales dans les régions concernées de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil. De plus, le véhicule de transport de fonds, par l'intermédiaire du centre de contrôle de l'entreprise de transport de fonds, est en contact radio permanent avec une personne ayant des connaissances linguistiques d'un niveau équivalant au minimum à B1 dans les langues usitées par les autorités et la population locales dans les régions concernées de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil afin qu'une communication efficace avec les autorités nationales soit possible à tout moment.

Article 6

Port d'armes

1. Les convoyeurs de fonds se conforment au droit de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil, en matière de port d'armes et de limite de calibre des armes autorisées.

2. Lors de l'entrée sur le territoire d'un État membre dont le droit n'autorise pas les convoyeurs de fonds à être armés, les armes éventuellement en possession de ce personnel sont enfermées dans un coffre-fort destiné aux armes placé dans le véhicule et répondant à la norme européenne EN 1143-1. Ces armes demeurent inaccessibles aux convoyeurs de fonds durant tout le trajet sur le territoire dudit État membre. Elles peuvent être extraites du coffre-fort destiné aux armes lors de l'entrée sur le territoire d'un État membre dont le droit autorise les convoyeurs de fonds à être armés; elles sont impérativement extraites du coffre-fort lors de l'entrée sur le territoire d'un État membre dont le droit impose que les convoyeurs de fonds soient armés. L'ouverture du coffre-fort destiné aux armes nécessite l'intervention à distance du centre de contrôle du véhicule de transport de fonds et est subordonnée à la vérification par ce centre de la géolocalisation exacte du véhicule.

Les exigences énoncées au premier alinéa s'appliquent également si le type ou le calibre de l'arme n'est pas autorisé par le droit de l'État membre de transit ou de l'État membre d'accueil.

3. Lorsqu'un véhicule de transport de fonds dont l'État membre d'origine n'autorise pas les convoyeurs de fonds à être armés entre sur le territoire d'un État membre dont le droit impose aux convoyeurs de fonds d'être armés, l'entreprise de transport de fonds s'assure que les convoyeurs de fonds disposent à bord des armes requises et remplissent les exigences minimales en matière de formation imposées par l'État membre d'accueil.

4. Les convoyeurs de fonds qui sont armés ou qui circulent dans un véhicule de transport de fonds contenant des armes, sont titulaires d'un permis ou d'une autorisation de port d'armes à titre professionnel délivré par les autorités nationales de l'État membre de transit et/ou de l'État membre d'accueil, lorsque ces États membres autorisent les convoyeurs de fonds à être armés, et remplissent toutes les exigences nationales relatives audit permis ou à ladite autorisation de port d'armes à titre professionnel. Les États membres peuvent, à cette fin, reconnaître les permis ou autorisations de port d'armes à titre professionnel d'autres États membres.

5. Les États membres établissent un seul point de contact central auprès duquel les entreprises de transport de fonds établies dans d'autres États membres peuvent solliciter, pour leurs convoyeurs de fonds, un permis ou une autorisation de port d'armes à titre professionnel. Les États membres de structure fédérale gardent la latitude d'établir des points de contact au niveau de chaque État. Les États membres informent le demandeur de l'issue réservée à sa demande dans un délai de trois mois à compter de la soumission d'un dossier de demande complet.

6. Afin qu'il soit plus facile pour les convoyeurs de fonds qui sont employés par une entreprise établie dans un autre État membre de remplir les exigences nationales nécessaires à l'obtention d'un permis ou d'une autorisation de port d'armes à titre professionnel, les États membres prévoient la validation des formations équivalentes au port d'armes à titre professionnel suivies dans l'État membre où est établi l'employeur du demandeur. Si cela n'est pas possible, les États membres font en sorte que la formation nécessaire au port d'armes à titre professionnel soit donnée sur leur propre territoire dans une langue officielle de l'Union qui est une langue officielle de l'État membre où est établi l'employeur du demandeur.

Article 7

Équipement des véhicules de transport de fonds

1. Les véhicules de transport de fonds sont équipés d'un système mondial de navigation. Le centre de contrôle de l'entreprise de transport de fonds est en mesure de localiser à tout moment ses véhicules avec précision.

2. Les véhicules de transport de fonds sont équipés de dispositifs de communication appropriés permettant de contacter à tout moment le centre de contrôle de l'entreprise de transport de fonds qui les utilise et les autorités nationales compétentes. Les numéros d'appel d'urgence des autorités de police des États membres de transit ou de l'État membre d'accueil sont disponibles à bord du véhicule.

3. Les véhicules de transport de fonds sont équipés de façon à permettre l'enregistrement de l'heure et du lieu de toutes les livraisons/collectes d'euros en espèces afin que le contrôle de la proportion des livraisons/collectes d'euros en espèces visée à l'article 1er, point b), soit possible à tout moment.

4. Lorsque les véhicules de transport de fonds sont équipés d'IBNS, les IBNS utilisés sont conformes à l'annexe II et ont été homologués dans un État membre participant. Les entreprises qui exercent des activités de transport transfrontalier d'euros en espèces au moyen de véhicules de transport de fonds utilisant des IBNS présentent dans les quarante-huit heures, en réponse à une demande de contrôle formulée par les autorités de l'État membre d'origine, de l'État membre d'accueil ou de l'État membre de transit, une preuve écrite de l'homologation du modèle d'IBNS utilisé.

Article 8

Rôle des forces nationales de police

Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'application des règles nationales qui imposent:

a) de notifier à l'avance les opérations de transport de fonds à la police;

b) que les véhicules de transport de fonds soient équipés d'un dispositif permettant à la police de les repérer à distance;

c) que les opérations de transport de point à point portant sur un montant élevé soient effectuées sous la protection d'une escorte policière.

Article 9

Règles destinées à garantir la sécurité des lieux de livraison/collecte de fonds dans l'État membre d'accueil

Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'application des règles nationales qui régissent la conduite des convoyeurs de fonds en dehors d'un véhicule de transport de fonds et la sécurité des lieux où les fonds sont livrés/collectés dans l'État membre concerné.

Article 10

Retrait des billets neutralisés de la circulation

Les entreprises de transport de fonds qui opèrent conformément au présent règlement retirent de la circulation tous les billets ayant pu être neutralisés qu'elles rencontrent dans l'exercice de leurs activités. Elles remettent ces billets à la succursale compétente de la BCN de leur État membre d'origine et fournissent par écrit une déclaration sur la cause et la nature de la neutralisation. Si ces billets ont été collectés dans un État membre d'accueil, la BCN de l'État membre d'accueil en est informée par la BCN de l'État membre d'origine.

Article 11

Information mutuelle

1. Les États membres transmettent à la Commission les règles visées aux articles 8 et 9 ainsi que les informations relatives aux IBNS qu'ils ont homologués; ils informent immédiatement la Commission de toute modification concernant ces règles et homologations. La Commission veille à ce que ces règles ainsi qu'une liste des IBNS homologués soient publiées par les canaux appropriés dans toutes les langues officielles de l'Union qui sont les langues officielles des États membres participants concernés, en vue d'informer rapidement tous les acteurs concernés par les activités de transport de fonds transfrontalier.

2. Les États membres tiennent un registre de toutes les entreprises auxquelles ils ont délivré une licence de transport de fonds transfrontalier et informent la Commission de son contenu. Ils mettent à jour le registre, notamment en cas de décision de suspendre ou de retirer une licence en vertu de l'article 22, et informent la Commission sans délai de cette mise à jour. Pour faciliter l'échange d'informations, la

Commission met en place une base de données centrale et sécurisée contenant des données relatives aux licences délivrées, suspendues ou retirées, à laquelle ont accès les autorités compétentes des États membres participants.

3. Pour la mise en œuvre de l'article 5, paragraphe 1, point a), l'État membre d'origine tient dûment compte des informations concernant le casier judiciaire, l'honorabilité et l'intégrité des convoyeurs de fonds qui lui sont communiquées par l'État membre d'accueil.

4. Les États membres informent la Commission de leurs exigences particulières en matière de formation des convoyeurs de fonds pour les besoins de la formation initiale ad hoc visée à l'article 5, paragraphe 1, point c). La Commission veille à ce que ces informations soient publiées par les voies appropriées dans toutes les langues officielles de l'Union qui sont les langues officielles des États membres participants concernés, en vue d'informer tous les acteurs concernés par les activités de transport de fonds transfrontalier.

5. Les États membres informent la Commission des adresses et autres coordonnées des points de contact nationaux visés à l'article 6, paragraphe 5, ainsi que du droit national pertinent. La Commission veille à ce que ces informations soient publiées par les voies appropriées, en vue d'informer tous les acteurs concernés par les activités de transport de fonds transfrontalier.

6. Lorsqu'un État membre retire le permis ou l'autorisation de port d'armes à titre professionnel qu'il a octroyé à un convoyeur de fonds d'une entreprise établie dans un autre État membre, il en informe l'autorité responsable de l'État membre d'origine.

7. Les États membres informent la Commission des adresses et autres coordonnées pertinentes des autorités compétentes visées à l'article 12, paragraphe 2. La Commission veille à ce que ces informations soient publiées par les voies appropriées, en vue d'informer tous les acteurs concernés par les activités de transport de fonds transfrontalier.

Article 12

Informations préalables au début de l'activité de transport transfrontalier

1. Une entreprise titulaire d'une licence de transport de fonds transfrontalier ou ayant déposé une demande de licence communique au moins deux mois avant le début de son activité transfrontalière à l'autorité responsable le nom des États membres dans lesquels elle assurera des opérations de transport de fonds. L'État membre d'origine informe ensuite sans délai l'État membre concerné de l'imminence du début de l'activité transfrontalière.

2. Une entreprise qui a l'intention d'effectuer des opérations de transport transfrontalier d'espèces communique à l'avance à l'autorité ou aux autorités compétentes indiquées par l'État membre d'accueil, avec les informations sur le ou les types de transport auxquels elle aura recours, les noms des personnes susceptibles d'effectuer ces opérations ainsi que le type d'arme qu'elles pourraient porter.

SECTION 2

RÈGLES SPÉCIFIQUES À CHAQUE TYPE DE TRANSPORT

Article 13

Modalités de transport applicables

1. Pour les opérations de transport transfrontalier d'euros en billets par la route effectuées sur son territoire, chaque État membre autorise:

a) au moins l'une des options prévues aux articles 14, 15, 16, 17 ou 18; et

b) les options prévues aux articles 14, 15, 16, 17 et 18 qui sont analogues aux modalités de transport autorisées pour les transports de fonds nationaux.

L'article 17 s'applique à tous les États membres en ce qui concerne le transport de point à point.

2. Pour les opérations de transport transfrontalier d'euros en pièces par la route effectuées sur son territoire, chaque État membre autorise:

a) au moins l'une des options prévues aux articles 19 ou 20; et

b) les options prévues aux articles 19 et 20 qui sont analogues aux modalités de transport autorisées pour les transports de fonds nationaux.

3. Les opérations de transport qui incluent à la fois des billets et des pièces sont couvertes par les modalités de transport pour le transport transfrontalier d'euros en billets.

4. En ce qui concerne l'application des articles 14, 15, 16 et 18, un État membre peut décider d'autoriser uniquement les IBNS de bout en bout sur son territoire pour la desserte des distributeurs automatiques de billets ou autres types de distributeurs extérieurs, à condition que les mêmes règles s'appliquent aux opérations de transport de fonds nationales.

5. Les États membres participants notifient à la Commission les modalités de transport qui sont applicables conformément au présent article. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* un avis correspondant à cette notification. Les modalités de transport applicables prennent effet un mois après la publication de l'avis. Les États membres participants utilisent la même procédure lorsque de nouvelles modalités de transport deviennent applicables conformément au présent article.

6. Si un État membre d'accueil ou un État membre de transit constate qu'un IBNS comporte de graves insuffisances par rapport aux caractéristiques techniques normalement requises, à savoir que l'accès aux espèces est possible sans déclencher le mécanisme de neutralisation ou que l'IBNS a été modifié après son homologation de façon telle qu'il ne remplit plus les critères d'homologation, il en informe la Commission et l'État membre qui a délivré l'homologation et peut demander que l'IBNS en cause fasse l'objet de nouveaux tests. Dans l'attente des résultats de ces nouveaux tests, les États membres peuvent provisoirement interdire l'utilisation de cet IBNS sur leur territoire. Ils en informent immédiatement la Commission et les autres États membres participants.

Article 14

Transport de billets en véhicule de transport de fonds non blindé banalisé équipé d'IBNS

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en billets par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds non blindé équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

a) le véhicule est banalisé;

b) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule;

c) aucun des convoyeurs de fonds ne porte d'uniforme.

Article 15

Transport de billets en véhicule de transport de fonds non blindé portant un marquage clair indiquant qu'il est équipé d'IBNS

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en billets par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds non blindé équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

a) le véhicule et les conteneurs de billets sont munis d'un marquage très visible indiquant clairement qu'ils sont équipés d'IBNS et ce marquage correspond aux pictogrammes représentés à l'annexe III;

b) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule.

Article 16

Transport de billets en véhicule de transport de fonds semi-blindé (blindé au niveau de la cabine) équipé d'IBNS

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en billets par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds blindé au niveau de la cabine équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

a) la cabine du véhicule est blindée pour être en mesure de résister au moins à des tirs d'armes à feu, conformément aux spécifications énoncées à l'annexe V;

b) le véhicule et les conteneurs de billets sont munis d'un marquage très visible indiquant clairement qu'ils sont équipés d'IBNS et ce marquage correspond aux pictogrammes représentés à l'annexe III;

c) la cabine du véhicule est équipée, pour chacun des convoyeurs de fonds à bord, de gilets pare-balles qui sont conformes au moins à la norme VPAM classe 5, à la norme NIJ classe IIIA ou à une norme équivalente;

d) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule.

Les convoyeurs de fonds peuvent porter les gilets pare-balles visés au point c) au cours de l'opération de transport et ils les portent lorsque l'exige le droit de l'État membre où ils se trouvent.

Article 17

Transport de billets en véhicule de transport de fonds entièrement blindé non équipé d'IBNS

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en billets par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds entièrement blindé non équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

a) les parties du véhicule dans lesquelles se trouvent les convoyeurs de fonds sont protégées par un blindage capable de résister au moins à des tirs d'arme à feu, conformément aux spécifications énoncées à l'annexe V;

b) la cabine du véhicule est équipée, pour chacun des convoyeurs de fonds à bord, de gilets pare-balles qui sont conformes au moins à la norme VPAM classe 5, à la norme NIJ classe IIIA ou à une norme équivalente;

c) les convoyeurs de fonds sont au nombre de trois au minimum par véhicule.

Les convoyeurs de fonds peuvent porter les gilets pare-balles visés au point b) au cours de l'opération de transport et ils les portent lorsque l'exige le droit de l'État membre où ils se trouvent.

Article 18

Transport de billets en véhicule de transport de fonds entièrement blindé équipé d'IBNS

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en billets par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds entièrement blindé équipé d'IBNS, conformément à l'article 16, point b), et à l'article 17, points a) et b).

Les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule.

Article 19

Transport de pièces en véhicule de transport de fonds non blindé

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en pièces par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds non blindé transportant uniquement des pièces si les conditions suivantes sont remplies:

a) le véhicule est banalisé;

b) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule;

c) aucun des convoyeurs de fonds ne porte d'uniforme.

Article 20

Transport de pièces en véhicule de transport de fonds semi-blindé (blindé au niveau de la cabine)

Les entreprises titulaires d'une licence de transport de fonds transfrontalier peuvent assurer le transport transfrontalier d'euros en pièces par la route au moyen d'un véhicule de transport de fonds blindé au niveau de la cabine transportant uniquement des pièces si les conditions suivantes sont remplies:

a) la cabine du véhicule est blindée pour être en mesure de résister au moins à des tirs d'armes à feu, conformément aux spécifications énoncées à l'annexe V;

b) le véhicule est muni d'un marquage très visible indiquant clairement qu'il ne transporte que des pièces et ce marquage correspond au pictogramme représenté à l'annexe IV;

c) la cabine du véhicule est équipée, pour chacun des convoyeurs de fonds à bord, de gilets pare-balles qui sont conformes au moins à la norme VPAM classe 5, à la norme NIJ classe IIIA ou à une norme équivalente;

d) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule.

Les convoyeurs de fonds peuvent porter les gilets pare-balles visés au point c) au cours de l'opération de transport et ils les portent lorsque l'exige le droit de l'État membre où ils se trouvent.

SECTION 3

DISPOSITIONS FINALES

Article 21

Conformité

Les États membres d'origine, durant la période de validité d'une licence de transport de fonds transfrontalier, s'assurent du respect des règles établies par le présent règlement, notamment par des inspections aléatoires sans notification préalable à l'entreprise. De telles inspections peuvent aussi être effectuées par les États membres d'accueil.

Article 22

Sanctions

1. Lorsque les autorités nationales compétentes constatent qu'une des conditions d'octroi de la licence de transport de fonds transfrontalier n'est pas respectée, l'autorité responsable peut, en fonction de la nature ou de la gravité de l'infraction, envoyer un avertissement à l'entreprise concernée, lui infliger une amende, suspendre la licence pour une période allant de deux semaines à deux mois ou retirer complètement la licence. L'autorité responsable peut également interdire à l'entreprise concernée de solliciter une nouvelle licence pendant une durée maximale de cinq ans.

2. L'État membre de transit ou l'État membre d'accueil communique toute infraction au présent règlement, y compris les infractions aux règles nationales visées aux articles 8 et 9, aux autorités nationales compétentes de l'État membre d'origine, qui décident d'une sanction appropriée. L'État membre de transit ou l'État membre d'accueil peut également imposer une amende en cas d'infraction aux règles nationales visées aux articles 8 et 9 ou de non-respect des modalités de transport applicables visées à l'article 13. Il peut interdire aux convoyeurs de fonds qui ont commis ces infractions de réaliser des opérations de transport de fonds transfrontalier sur son territoire si l'infraction leur est imputable.

3. L'État membre de transit ou l'État membre d'accueil peut suspendre le droit d'une entreprise de transport de fonds à assurer le transport d'euros en espèces par la route sur son territoire pour une durée maximale de deux mois, dans l'attente d'une décision de l'autorité responsable de l'État membre d'origine, laquelle est tenue de prendre sa décision dans le même délai, lorsque l'entreprise de transport de fonds:

a) n'a pas respecté les dispositions du présent règlement relatives au nombre minimal de convoyeurs de fonds par véhicule de transport de fonds ou aux armes;

b) exerce son activité de transport d'une manière qui constitue un danger pour l'ordre public; ou

c) a commis des infractions répétées au présent règlement.

4. L'État membre qui a délivré le permis ou l'autorisation de port d'armes à titre professionnel peut imposer des sanctions aux convoyeurs de fonds conformément à ses règles nationales en cas d'infraction à son droit national en matière d'armes.

5. Les sanctions sont proportionnées à la gravité de l'infraction.

Article 23

Mesures de sécurité d'urgence

1. Un État membre peut décider d'introduire des mesures de sécurité provisoires plus strictes que celles prévues par le présent règlement en cas de problème urgent ayant une incidence significative sur la sécurité des transports de fonds. Ces mesures provisoires concernent toutes les opérations de transport de fonds sur tout ou partie du territoire national, s'appliquent pendant une durée maximale de quatre semaines et sont notifiées sans délai à la Commission. La Commission veille à ce qu'elles soient publiées rapidement par les canaux appropriés.

2. La prolongation des mesures provisoires prévues au paragraphe 1 au-delà d'une durée de quatre semaines est soumise à l'autorisation préalable de la Commission. La Commission décide d'octroyer ou non cette autorisation préalable dans un délai de soixante-douze heures à compter de la réception d'une demande.

Article 24

Rémunération des convoyeurs de fonds qui effectuent des opérations de transport transfrontalier

Les convoyeurs de fonds qui effectuent des opérations de transport transfrontalier conformément au présent règlement ont la garantie de percevoir les taux de salaire minimal applicables dans l'État membre d'accueil, y compris pour les heures supplémentaires, conformément à l'article 3, paragraphe 1, point c), de la directive 96/71/CE. Si les taux de salaire minimal applicables dans l'État membre d'accueil sont plus élevés que le salaire versé au salarié dans l'État membre d'origine, les taux de salaire minimal de l'État membre d'accueil, y compris pour les heures supplémentaires, s'appliquent pour toute la durée du jour de travail. Si le transport est effectué dans plusieurs États membres d'accueil au cours du même jour et que plusieurs de ces États membres ont des taux de salaire minimal applicables plus élevés que le salaire appliqué dans l'État membre d'origine, le plus élevé de ces taux de salaire minimal, y compris pour les heures supplémentaires, s'applique pour toute la durée du jour de travail.

Cependant, lorsque, en raison de contrats, de dispositions réglementaires ou administratives ou de modalités pratiques, un convoyeur de fonds effectue des opérations de transport transfrontalier à raison de plus de cent jours de travail, complets ou partiels, par année civile vers un autre État membre, l'ensemble des conditions d'emploi prévues par la directive 96/71/CE s'appliquent pour tous les jours de travail passés complètement ou partiellement dans ledit État membre d'accueil au cours de cette année civile.

Pour déterminer les conditions d'emploi qui s'appliquent, l'article 4 de la directive 96/71/CE s'applique mutatis mutandis.

Article 25

Comité du transport transfrontalier d'euros en espèces

1. Un comité du transport transfrontalier d'euros en espèces est institué. Il est présidé par la Commission et comprend deux représentants par État membre participant et deux représentants de la Banque centrale européenne.

2. Le comité se réunit au moins une fois par an afin de discuter de la mise en œuvre du présent règlement. À cette fin, il consulte les parties intéressées du secteur, y compris les partenaires sociaux, et prend dûment en considération leurs opinions. Le comité est consulté lors de la préparation du réexamen visé à l'article 26.

Article 26

Réexamen

Le 1er décembre 2016 au plus tard, puis tous les cinq ans, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du présent règlement. À cette fin, elle consulte les parties intéressées du secteur, y compris les partenaires sociaux, puis les États membres. Dans son rapport, elle examine, en particulier, la possibilité d'établir des exigences communes en matière de formation des convoyeurs de fonds sur le port d'armes et la possibilité de modifier l'article 24 à la lumière de la directive 96/71/CE, elle tient compte des progrès technologiques dans le domaine des IBNS, elle étudie la valeur ajoutée éventuelle que pourrait constituer l'octroi d'une licence de l'Union de transport de fonds par groupe et elle évalue si le présent règlement doit être révisé en conséquence.

Article 27

Modification des règles techniques

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 28, en ce qui concerne les modifications de l'annexe II et des règles techniques relatives aux normes applicables au blindage des véhicules de transport de fonds et aux gilets pare-balles, visés aux articles 16, 17, 18 et 20, et aux coffres-forts destinés aux armes visés à l'article 6, paragraphe 2, afin de tenir compte des progrès technologiques et, le cas échéant, de nouvelles normes européennes.

Article 28

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 27 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 30 novembre 2012.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 27 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 27 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de trois mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de trois mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 29

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur douze mois après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Strasbourg, le 16 novembre 2011.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
J. BUZEK	W. SZCZUKA

ANNEXE I

MODÈLE DE LICENCE DE TRANSPORT DE FONDS TRANSFRONTALIER

UNION EUROPÉENNE

(Papier cellulosique de couleur rose Pantone 176 au format DIN A4, 100 g/m^2 ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les, une ou des langues officielles de l'Union qui est ou sont la, les, une ou des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif ([1]) de l'État membre qui délivre la licence	Nom de l'autorité responsable

LICENCE N°

(ou)

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°

pour le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route

La présente licence autorise ([2]) .....
.....
.....

à exercer des activités de transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route, pour des trajets ou parties de trajet effectués sur le territoire de l'Union, conformément au règlement (UE) n° 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro ([3]) et au règlement (UE) n° …/2011 du Conseil du … portant extension du champ d'application du règlement (UE) n° 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil ([4]) et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières	.....
.....	
La présente licence est valable pour une durée de cinq ans, du	au .....
Délivrée à .....,	le .....
..... ([5])	

([1]) Les signes distinctifs des États membres sont: (BE) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (DE) Allemagne, (EE) Estonie, (IE) Irlande, (EL) Grèce, (ES) Espagne, (FR) France, (IT) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (LU) Luxembourg, (HU) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (AT) Autriche, (PL) Pologne, (PT) Portugal, (RO) Roumanie, (SI) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FI) Finlande, (SE) Suède, (UK) Royaume-Uni.
([2]) Nom ou raison sociale et adresse complète de l'entreprise de transport de fonds.
([3]) JO 316 du 29.11.2011, p. 1.
([4]) Non encore paru au Journal officiel.
([5]) Signature et cachet de l'autorité responsable.

(Deuxième page de la licence)

(Texte libellé dans la, les, une ou des langues officielles de l'Union qui est ou sont la, les, une ou des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente licence est délivrée conformément au règlement (UE) nº 1214/2011.

Elle autorise son titulaire à exercer des activités de transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route, comme définies par le règlement (UE) nº 1214/2011, pour des trajets ou parties de trajet effectués sur le territoire des États membres couverts par le règlement (UE) nº 1214/2011 et dans les conditions qui figurent dans la présente licence.

La présente licence n'est valide que pour son titulaire et ne peut être transférée à un tiers.

L'original de la présente licence doit être conservé par l'entreprise de transport de fonds.

Une copie certifiée conforme de la présente licence doit être conservée à bord du véhicule de transport de fonds.

L'original ou une copie certifiée conforme de la présente licence doit être présentée sur demande des agents chargés du contrôle.

Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) nº 1214/2011, le titulaire est tenu de respecter les dispositions légales, réglementaires et administratives en vigueur sur le territoire de chaque État membre, notamment en matière de transport et de circulation.

ANNEXE II

SYSTÈME INTELLIGENT DE NEUTRALISATION DE BILLETS (IBNS)

I. Définitions et dispositions générales

Un IBNS peut contenir soit des billets (avec ou sans emballages), soit une ou plusieurs cassettes pour distributeur automatique de billets ou autres types de distributeur.

Un IBNS doit avoir été homologué dans un État membre participant pour pouvoir être utilisé aux fins du transport transfrontalier d'euros en espèces aux termes du présent règlement. L'homologation doit être réalisée selon une norme européenne spécifique existante. Tant qu'il n'existe pas de norme de ce type, l'homologation doit être réalisée conformément à la présente annexe.

II. Procédure d'homologation des IBNS

a) Pour être homologué, un IBNS doit avoir subi avec succès divers tests dans un laboratoire d'essais agréé ou reconnu par un État membre participant. Il doit, en outre, être accompagné d'un mode d'emploi qui indique les procédures d'utilisation et les conditions garantissant l'efficacité de la destruction ou de la neutralisation des billets.

Ces tests doivent permettre de vérifier que les caractéristiques techniques suivantes de l'IBNS sont satisfaisantes:

i) Fonctions principales obligatoires du système de contrôle:

— contrôler et enregistrer en permanence les instructions relatives aux conditions d'accès à l'IBNS et d'utilisation de celui-ci,

— vérifier de façon continue le respect de ces instructions et détecter les situations anormales,

— neutraliser automatiquement et immédiatement les billets contenus en cas de non-respect des instructions, de détection de situations anormales ou d'ouverture du conteneur en dehors des plages horaires et/ou des lieux d'arrêt préprogrammés.

ii) Lieu de programmation du système de contrôle et influence des convoyeurs de fonds sur le comportement de l'IBNS

La programmation d'un IBNS ne doit être effectuée que dans une zone sécurisée. La programmation d'un IBNS de bout en bout ne doit être effectuée que dans un lieu sécurisé.

Les convoyeurs ne doivent en aucun cas disposer de moyens d'influencer le fonctionnement de l'IBNS en dehors des plages horaires et/ou des lieux préprogrammés. Cependant, s'il existe un système de temporisation du déclenchement de la neutralisation, les convoyeurs peuvent le relancer une fois.

iii) Lieu d'ouverture de l'IBNS (pour les systèmes de bout en bout)

L'IBNS ne doit être ouvert que dans les lieux de destination préprogrammés.

b) L'IBNS doit être testé à nouveau tous les cinq ans, même si l'homologation nationale est délivrée pour une durée indéterminée. Si les nouveaux tests ne sont pas concluants, l'homologation cesse d'être valable pour le transport transfrontalier aux termes du présent règlement.

c) Pour que les tests soient réussis, l'un des résultats suivants doit être obtenu lors de la réalisation des tests:

— l'accès aux billets n'a pas été possible et l'IBNS n'a pas été détérioré, son mécanisme restant opérationnel, ou

— l'IBNS a été détérioré mais il n'a pas été possible d'accéder aux billets sans déclencher le système de neutralisation.

III. Procédures de test

La méthode utilisée pour la réalisation des tests et les normes déterminant le résultat que doivent obtenir les systèmes testés sont établies par la présente annexe. Toutefois, des adaptations nationales peuvent être effectuées dans un but de conformité aux protocoles de tests existants suivis par les laboratoires de chaque État membre. Le fabricant d'IBNS, pour que l'IBNS soit homologué, doit veiller à ce que les résultats des procédures de test de la présente annexe soient transmis à l'autorité chargée de l'homologation.

a) Test de résistance des IBNS à différents scénarios d'attaque

Les États membres doivent procéder à six des différents tests simulant un scénario d'attaque, les autres tests pouvant être réalisés également selon les règles nationales applicables.

Pour chacun des tests effectués, le résultat doit être la réussite au sens du point II c).

— Tests obligatoires:

1) coupure de l'alimentation électrique;

2) ouverture du conteneur par effraction;

3) ouverture du conteneur par destruction (par exemple, à l'aide d'une masse);

4) découpage rapide («guillotinage»);

5) immersion dans un liquide;

6) exposition progressive et immédiate à des températures extrêmes (chaudes et froides): par exemple, refroidissement à l'azote liquide et réchauffage dans un four préchauffé.

— Tests recommandés pouvant aussi être réalisés:

7) résistance aux armes à feu (par exemple avec des cartouches de calibre 12);

8) utilisation de produits chimiques;

9) chute libre;

10) exposition à des pics électromagnétiques importants;

11) exposition à des pics électrostatiques importants.

b) Efficacité de la neutralisation des billets

Les procédés de neutralisation utilisés actuellement sont le maculage, la destruction chimique et la destruction pyrotechnique. Des évolutions technologiques pouvant intervenir, la liste des procédés utilisés est non exhaustive et purement indicative.

Lors de toute tentative non autorisée d'accéder aux billets selon les différents modes d'attaque, les billets doivent être soit détruits, soit maculés. Trois tests au minimum doivent être réalisés.

100 % des billets doivent être neutralisés de manière irréversible. De plus, cette neutralisation doit être visible pour toute personne en possession des billets.

L'encre doit maculer au minimum 10 % de la superficie des deux faces de chaque billet si les billets se trouvent dans des sacs sécurisés. S'ils ne le sont pas, l'encre doit maculer au minimum 20 % de la superficie des deux faces de chaque billet. Pour les systèmes de destruction, 20 % de la superficie de chaque billet au minimum doit être détruite dans les deux cas.

c) Contenu des tests de résistance au nettoyage des billets, pour les IBNS qui utilisent un procédé de maculage

Pour ce «nettoyage» il doit être fait usage de différents produits ou combinaisons de produits. Différents scénarios doivent être prévus, de sorte que les températures et les durées de nettoyage varient. Ces tests de nettoyage doivent impérativement être réalisés selon deux procédures:

— le nettoyage est effectué immédiatement après le maculage, et

— le nettoyage est effectué vingt-quatre heures après le maculage.

Ces tests doivent être effectués sur un échantillon représentatif de vrais billets utilisés dans la zone euro.

L'un des résultats suivants doit être atteint au terme de ces tests:

— le nettoyage entraîne la destruction des billets,

— le nettoyage laisse l'encre visible sur une surface d'au moins 10 % de chaque billet (test de densité de l'encre utilisée),

— le nettoyage entraîne l'altération des couleurs d'origine du billet et de ses éléments de sécurité.

IV. **Garanties de sécurité pour les systèmes utilisés**

Les substances chimiques libérées par l'IBNS afin de neutraliser les billets peuvent être soumises au règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques [1]. Ledit règlement aborde les risques pour la santé humaine et l'environnement posés par les substances fabriquées, importées ou utilisées telles quelles, dans un mélange ou dans un article.

Pour que l'IBNS puisse être homologué, le fabricant doit vérifier s'il est tenu d'enregistrer ou de notifier des substances contenues dans ses produits ou de communiquer aux clients les informations nécessaires à une utilisation sûre du produit. Le fabricant peut aussi avoir des obligations légales dues à la présence de ces substances sur le projet de liste de substances très préoccupantes ou sur la liste des substances soumises à autorisation instaurée par le règlement (CE) nº 1907/2006. Ces obligations concernent non seulement les substances qui figurent sur la liste, telles quelles ou dans des mélanges, mais aussi leur présence dans des articles.

Le fabricant de l'IBNS doit fournir à l'autorité chargée de l'homologation de l'État membre un certificat indiquant les résultats de cette vérification et dressant la liste des substances ou éléments utilisés pour assurer la destruction ou la neutralisation des billets et atteste que ceux-ci ne représentent pas un risque grave pour la santé des convoyeurs de fonds ou du personnel de la BCN en cas d'inhalation ou de contact avec la peau. Le certificat doit également indiquer, le cas échéant, les mesures de précaution à prendre. L'autorité chargée de l'homologation doit transmettre le certificat aux BCN des États membres participants, en ce qui concerne l'IBNS qu'elle a homologué.

À cette fin, le certificat peut comporter une analyse des risques liés à l'exposition aux produits chimiques, c'est-à-dire indiquer la durée maximale admissible d'exposition pour une quantité donnée.

---

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

ANNEXE III

PICTOGRAMMES INDIQUANT LA PRÉSENCE D'IBNS

Pictogramme indiquant qu'un véhicule de transport de fonds est équipé d'IBNS



Pictogramme indiquant qu'un conteneur de billets est équipé d'IBNS



ANNEXE IV

PICTOGRAMME POUR VÉHICULES DE TRANSPORT DE FONDS TRANSPORTANT UNIQUEMENT DES PIÈCES



ANNEXE V

SPÉCIFICATIONS APPLICABLES AU BLINDAGE

Les exigences minimales de blindage visées à la section 2 du présent règlement signifient que le blindage du véhicule de transport de fonds peut résister à des tirs d'armes à feu de type Kalachnikov, de calibre 7,62 millimètres sur 39 millimètres, utilisant des balles à noyau de fer entièrement chemisé d'acier d'une masse de 7,97 grammes (+/– 0,1 gramme), d'une vitesse d'au moins 700 mètres par seconde, à une distance de 10 mètres (+/– 0,5 mètre).

ANNEXE VI

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE FORMATION INITIALE DES CONVOYEURS DE FONDS QUI EFFECTUENT DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT TRANSFRONTALIER D'EUROS EN ESPÈCES

Les convoyeurs de fonds qui participent à des opérations de transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro doivent:

1) avoir suivi entièrement et achevé au moins la formation initiale appropriée prévue par leur réglementation nationale de référence et/ou les conventions collectives de travail applicables ou, à défaut, les cours de formation donnés par l'organisation nationale professionnelle du transport de fonds/de la sécurité ou les cours de formation internes à l'entreprise;

2) avoir réussi les examens qui font suite à cette formation initiale, ou toute procédure visant à tester le résultat de l'apprentissage;

3) avoir suivi entièrement et achevé le module de formation supplémentaire et obligatoire prévu par la présente annexe, qui concerne au moins:

— les procédures pour le transport de fonds transfrontalier,

— le droit de l'Union en matière de transport de fonds,

— le droit national applicable au transport de fonds des États membres de transit et des États membres d'accueil,

— les règles en matière de conduite de véhicules applicables au transport de fonds dans les États membres de transit et les États membres d'accueil (notamment en ce qui concerne le droit pour les véhicules de transport de fonds d'utiliser certaines bandes de circulation),

— les protocoles de sécurité nationaux applicables en cas d'attaque dans les États membres de transit ou les États membres d'accueil,

— l'organisation du transport de fonds protégé par IBNS et les procédures opérationnelles y afférentes, dans les États membres de transit ou les États membres d'accueil,

— les protocoles, règles et réglementations opérationnels nationaux applicables dans les États membres de transit et les États membres d'accueil,

— les protocoles nationaux en cas d'urgence applicables dans les États membres de transit et les États membres d'accueil en cas de panne, d'accident de la route et de défaillance technique et mécanique d'un équipement ou véhicule de transport de fonds,

— les procédures administratives nationales et les règles de l'entreprise dans les États membres de transit et les États membres d'accueil en ce qui concerne la communication avec le centre de contrôle, etc. de tous les États membres de transit et de tous les États membres d'accueil,

— des informations et une formation en ce qui concerne la coopération avec les forces de police nationales, régionales et locales et les protocoles y afférents, y compris en ce qui concerne les contrôles effectués sur les véhicules de transport de fonds et les convoyeurs de fonds,

— le droit national et le droit de l'Union applicables et/ou les conventions collectives applicables en ce qui concerne le temps de travail, le nombre de pauses nécessaires, les conditions de travail, les salaires applicables,

— le droit national et le droit de l'Union applicables et/ou les dispositions des conventions collectives applicables concernant les périodes de repos des convoyeurs de fonds (moment où elles sont nécessaires, fréquence, durée, lieu sécurisé, communication avec les centres de contrôle, etc.),

— les règles de sécurité applicables aux livraisons/collectes (lieu sécurisé, gestion du risque trottoir, etc.),

— le droit national de référence en matière d'utilisation et d'entreposage des armes,

— les techniques de conduite offensive et défensive,

— une formation appropriée sur l'utilisation du GPS, du téléphone et des autres équipements/systèmes techniques utilisés dans le transport de fonds transfrontalier,

— la réglementation nationale en matière de santé et de sûreté dans les États membres de transit et les États membres d'accueil, applicable aux travailleurs qui transportent des valeurs et à ceux qui se déplacent par la route en véhicules de grande taille, et protocoles en cas de blessure ou de maladie des salariés,

— une formation aux premiers secours.

La formation doit, en outre, comprendre les éléments suivants:

— mesures préventives et correctives en ce qui concerne la gestion du stress et la violence émanant de tiers,

— évaluation des risques au travail,

— formation en langues dans la mesure où elle est nécessaire pour remplir les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 2.

ANNEXE VII

CADRE EUROPÉEN COMMUN DE RÉFÉRENCE POUR LES LANGUES ÉTABLI PAR LE CONSEIL DE L'EUROPE: NIVEAUX

Utilisateur B1: Peut comprendre les points essentiels quand un langage clair et standard est utilisé et s'il s'agit de choses familières dans le travail, à l'école, dans les loisirs, etc. Peut se débrouiller dans la plupart des situations rencontrées en voyage dans une région où la langue cible est parlée. Peut produire un discours simple et cohérent sur des sujets familiers et dans ses domaines d'intérêt. Peut raconter un événement, une expérience ou un rêve, décrire un espoir ou un but et exposer brièvement des raisons ou explications pour un projet ou une idée.

Utilisateur A1: Peut comprendre et utiliser des expressions familières et quotidiennes ainsi que des énoncés très simples qui visent à satisfaire des besoins concrets. Peut se présenter ou présenter quelqu'un et poser à une personne des questions la concernant (lieu d'habitation, relations, ce qui lui appartient…). Il peut répondre au même type de questions. Il peut communiquer de façon simple si l'interlocuteur parle lentement et distinctement et se montre coopératif.