

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.7.2010
COM(2010)377 final

2010/0204 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT (UE) n° .../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

SEC(2010)877
SEC(2010)878

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Les billets et les pièces en euros ont été introduits en 2002 et sont des moyens de paiement véritablement paneuropéens: ils permettent aux Européens de régler leurs dettes en euros dans l'ensemble de la zone euro, qui compte actuellement 16 États membres. À la suite de cette introduction, les besoins de transport transfrontalier d'espèces par la route ont fortement augmenté. 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 ou le meilleur service, même si celle-ci se situe de l'autre côté de la frontière, dans un autre État membre. Cela leur permettrait d'utiliser les itinéraires de collecte et de livraison de fonds les plus efficaces (et les plus courts) et d'avoir recours aux services fiduciaires de la succursale de banque centrale la plus proche ou du centre fort appartenant à un transporteur de fonds le plus proche. Par ailleurs, beaucoup d'États membres de la zone euro ont conclu des accords en vue de la production de billets et de pièces à l'étranger ou pourraient vouloir le faire. Le principe même de monnaie unique implique que les billets et pièces en euros devraient pouvoir circuler et être transportés aussi librement que possible entre les États membres qui ont adopté cette monnaie.

Cependant, en raison d'incompatibilités entre les législations nationales, il est généralement très difficile pour les transporteurs de fonds professionnels de faire circuler des euros en espèces entre les États membres de la zone euro, raison pour laquelle les activités de transport de fonds transfrontalier par la route sont très réduites. Les réglementations divergent sur un large éventail de questions: la détention et le port d'armes à feu par les convoyeurs de fonds, les modalités de transport autorisées, le blindage et l'équipement des véhicules de transport de fonds, le nombre de convoyeurs dans les véhicules, etc. De plus, les obstacles réglementaires actuels entraînent une fragmentation du marché unique dans ce secteur.

Ces contraintes qui pèsent sur le transport professionnel d'euros en espèces ont une incidence sur l'efficacité des circuits de traitement des espèces et, au final, sur les coûts de traitement des espèces pour les entreprises et les particuliers. Les banques et le secteur de la distribution devraient pouvoir s'approvisionner en espèces dans la zone euro de la façon la plus efficace possible, par-delà les frontières. L'amélioration du fonctionnement des circuits de traitement grâce à un approvisionnement en espèces efficace par-delà les frontières constitue un complément naturel et nécessaire à la feuille de route de la Banque centrale européenne pour davantage de convergence des services fiduciaires des banques centrales nationales. Or, les initiatives de l'Eurosystème telles que l'accès à distance aux services fiduciaires des banques centrales nationales, c'est-à-dire la possibilité, pour un établissement de crédit d'un État membre participant, de recourir aux services fiduciaires de la Banque centrale d'un autre État membre participant, ne peuvent pas sortir tous leurs effets bénéfiques tant que la situation actuelle persiste. La réalisation de la feuille de route de la BCE et la création d'une zone unique de l'euro fiduciaire (*single euro cash area*) sont, elles, complémentaires de l'espace unique de paiement en euros (SEPA), dont l'objectif est que les paiements électroniques transfrontaliers en euros soient aussi faciles à effectuer que des paiements nationaux.

Le marché du transport de fonds est organisé autour de centres forts, où les véhicules de transport de fonds peuvent être chargés ou déchargés de manière sûre. En général, le véhicule de transport de fonds retourne à son centre fort d'origine en fin de journée afin de stationner

en lieu sûr pour la nuit; la zone géographique qui peut être desservie au départ d'un centre dépend ainsi de la distance qu'un véhicule de transport de fonds peut parcourir en un jour. Le marché du transport de fonds est donc principalement de nature locale; le marché transfrontalier potentiel concerne avant tout les régions frontalières communes à des États membres de la zone euro. Cela signifie qu'une action au niveau de l'UE ne doit pas forcément inclure les activités purement nationales.

La Banque centrale européenne, le secteur bancaire et le secteur de la grande distribution ont à plusieurs reprises appelé de leurs vœux le lancement d'une initiative visant à lever les obstacles au transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route en Europe. Les élargissements passés et futurs de la zone euro plaident également en faveur d'une initiative de ce type.

Dans ce contexte, en mai 2008, la Commission a lancé des consultations destinées à relancer le travail visant à supprimer les obstacles réglementaires actuels au transport transfrontalier d'euros en espèces par la route et, par là même, à faciliter la libre circulation de l'euro.

2. RESULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTERESSEES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

Dans un premier temps, afin de tenir compte de l'expertise et des contributions de toutes les parties intéressées du secteur, un *groupe de travail sur le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route*, présidé par la Commission et constitué des organisations européennes regroupant tous les grands acteurs concernés¹, a été mis sur pied et consulté en 2008. Il a débattu de toutes les grandes questions, telles que les raisons d'agir à l'échelon de l'UE, les diverses possibilités juridiques pour faciliter le transport transfrontalier d'espèces, le champ d'application d'éventuelles règles communes, les différences entre législations nationales et les possibilités d'instaurer des règles transfrontalières harmonisées dans les domaines concernés.

Sur cette base, la Commission a adopté, le 18 mai 2009, un livre blanc sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États Membres dans la zone euro² qui a marqué le début d'un vaste processus de consultation sur un ensemble de règles communes envisagées en matière de transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro. Ce livre blanc et les réactions dont les parties intéressées ont accepté la publication sont disponibles sur le site web Europa de la Commission, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

À la suite de la publication du livre blanc, un *groupe d'experts sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro* a été

¹ Les organisations suivantes étaient représentées: le CEA (Comité européen des assurances et de la réassurance), la CoESS (Confédération européenne des services de sécurité), la FBE (Fédération bancaire européenne), l'Eurosysteme, le CEP (Conseil européen des paiements), l'ESTA (Association européenne du transport et convoyage de valeurs), EURICPA (association européenne de protection intelligente des valeurs), EuroCommerce, Europol (Office européen de police), le MDWG (groupe de travail des directeurs des monnaies) et UNI-Europa (Union Network International – Europa).

² COM(2009) 214 final.

mis sur pied et consulté en 2009. Ce groupe était constitué de représentants des administrations concernées des États membres de la zone euro. Il a discuté en détail des règles communes envisagées en matière de transport transfrontalier d'espèces et est arrivé à un degré élevé de consensus sur le texte définitif de la proposition de la Commission. La liste des participants à ce groupe accompagne la proposition.

Les partenaires sociaux ont été consultés tout au long du processus de préparation. Ils faisaient partie du groupe de travail et ont ensuite été consultés lors de réunions bilatérales et au moyen d'un questionnaire écrit.

Tous les acteurs du secteur admettent qu'actuellement, le marché du transport de fonds est organisé de manière nationale, en raison des différences de législation entre les États. En ce qui concerne le soutien à l'initiative, il convient toutefois d'opérer une distinction entre les acteurs du côté de l'offre (entreprises de transport de fonds) et les acteurs du côté de la demande (banques et détaillants).

Le secteur bancaire est très favorable à l'initiative et appelle de ses vœux une approche ambitieuse, qui permettrait la mise en place d'itinéraires de transport de fonds plus courts et plus efficaces, réduisant les risques et les coûts encourus et accroissant la concurrence dans le secteur. L'organisme professionnel des entreprises de transport de fonds accueille positivement le fait qu'une harmonisation complète du transport de fonds n'est pas envisagée, mais estime que la situation actuelle, caractérisée par un marché fragmenté, est satisfaisante étant donné que les entreprises se sont organisées en conséquence, à l'intérieur des frontières nationales.

Les employeurs du secteur des transports de fonds soulignent aussi qu'il est important d'éviter une concurrence déloyale due à des différences dans les salaires et dans les autres conditions d'emploi, étant donné notamment la part importante qu'occupent les salaires dans le total des coûts à supporter par les entreprises de transport de fonds. Du côté des salariés, la principale préoccupation des syndicats est que la future législation de l'UE dans ce domaine ne conduise pas à une dégradation des conditions sociales, mais plutôt à un nivellement par le haut des salaires et autres conditions de travail. Les partenaires sociaux sont par ailleurs d'accord pour considérer qu'en situation transfrontalière, c'est le salaire le plus élevé entre celui de l'État membre d'origine et celui de l'État membre d'accueil qui devrait s'appliquer.

La BCE et l'Eurosystème soutiennent pleinement l'initiative de la Commission, puisqu'elle s'inscrit dans le droit fil de leur objectif stratégique de réaliser un niveau élevé de convergence entre les services fiduciaires des banques centrales nationales. Par exemple, le principe de l'accès à distance (le fait qu'une banque devrait pouvoir retirer ou déposer des euros en espèces dans toute banque centrale nationale de la zone euro) a été adopté mais ne peut pas être mis en œuvre tant qu'il n'existe pas de possibilité de transporter facilement des espèces par la route d'un pays à l'autre.

L'objectif global de la présente proposition de la Commission est de faciliter la libre circulation des euros en espèces dans la zone euro en supprimant les obstacles à leur transport professionnel par la route entre États membres de la zone euro, tout en garantissant que ces transports ont lieu dans des conditions optimales de sécurité pour les convoyeurs de fonds et pour la population. Étant donné que le marché du transport de fonds est principalement de nature locale, l'objectif principal devrait être de faciliter le transport dans les zones frontalières concernées; les différences de réglementation en dehors de cet espace géographique ont en principe moins d'incidences sur la libre circulation de l'euro.

Dans l'analyse d'impact (AI), cinq grandes options visant à atteindre cet objectif ont été examinées: 1) un scénario de référence, le statu quo; 2) des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États membres qui sont potentiellement les plus concernés par les transports transfrontaliers; 3) un ensemble de règles communes applicables uniquement aux transports transfrontaliers; 4) une reconnaissance mutuelle complète; et 5) une harmonisation complète de la réglementation de tous les transports de fonds. Selon l'analyse d'impact, les options 1 et 2 ne permettraient pas d'atteindre l'objectif de faciliter la libre circulation des euros en espèces, car il semble très improbable que de tels accords se concrétisent spontanément à grande échelle. D'autre part, la reconnaissance mutuelle complète ou l'harmonisation complète de tous les transports de fonds seraient disproportionnées par rapport à l'objectif défini, et la première de ces hypothèses créerait aussi des risques importants en matière de sécurité.

L'analyse d'impact détaillée concerne l'option 3: un ensemble de règles communes applicables aux transports transfrontaliers. Cette option répondrait à l'objectif de faciliter la libre circulation des euros en espèces. De plus, puisqu'elle est limitée aux transports transfrontaliers, elle n'excéderait pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs.

De plus, trois sous-options sont envisagées: a) étendre le champ d'application de la réglementation aux États membres qui ne font pas partie actuellement de la zone euro; b) étendre le champ d'application aux autres devises et aux valeurs; et c) restreindre le champ d'application aux seules opérations de transport de point à point³.

Les incidences des règles communes dépendent en grande partie de la taille du marché potentiel et de la mesure dans laquelle il peut se réaliser. Afin de recueillir des informations sur le marché actuel du transport de fonds et d'estimer la taille du marché potentiel du transport transfrontalier d'espèces par la route dans l'hypothèse où les obstacles réglementaires qui empêchent actuellement ces transports seraient supprimés, une étude a été confiée à un contractant. Elle est disponible sur le site web de la Commission⁴.

Cette étude montre que si le marché transfrontalier est par définition limité, il existe cependant un potentiel important d'augmentation du transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route, que ce soit à court ou à long terme, à condition que les obstacles réglementaires soient supprimés grâce à l'introduction d'une réglementation transfrontalière commune⁵.

³ Il s'agit de transports de grandes quantités d'espèces entre centres fiduciaires qui sont réalisées directement d'un point à un autre sans arrêt intermédiaire (par exemple d'une succursale de banque centrale nationale à un centre fort appartenant à un transporteur de fonds). Ces opérations de transport ne desservent pas les clients finaux et concernent généralement de grandes quantités d'espèces.

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

⁵ Selon l'étude, le marché potentiel à long terme, dans l'hypothèse où tous les obstacles au transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route seraient supprimés, équivaldrait à environ 2,6 % du marché total (défini comme la valeur totale des euros en espèces commandés aux entreprises de transport de fonds), ce qui signifie qu'environ 77 000 transports transfrontaliers (un transport signifiant que le véhicule de transport de fonds traverse la frontière deux fois, une fois lors du trajet aller et une fois lors du trajet retour vers son point d'origine) pourraient être réalisés chaque année dans les 11 pays de la zone euro qui ont des frontières terrestres avec d'autres pays de la zone euro.

Il est aussi probable que la facilitation des transports transfrontaliers d'espèces débouche sur certains avantages environnementaux en raison du raccourcissement global des distances à parcourir.

Une augmentation importante des transports transfrontaliers pourrait cependant aussi avoir des effets négatifs au niveau social dans les États membres d'accueil. Il s'agit notamment d'un effet possible sur le niveau des salaires et/ou de l'emploi dans le secteur du transport de fonds dans un État membre d'accueil donné, dans le cas où il existe des différences de salaire sensibles par rapport aux États membres voisins. L'analyse d'impact montre que de telles différences semblent exister dans certains cas entre certains États membres voisins appartenant à la zone euro. De plus, les différences sont très importantes entre certains États membres qui n'ont pas encore adopté l'euro et leurs voisins qui l'ont déjà adopté. De façon générale, les États membres ne doivent pas être empêchés d'utiliser leurs avantages comparatifs, néanmoins il semble justifié d'atténuer l'impact social potentiel pour l'État membre d'accueil en assurant une protection minimale des travailleurs conformément aux principes de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs. Cette directive prévoit une protection minimale à assurer dans l'État membre d'accueil par les employeurs qui y détachent des travailleurs en vue d'effectuer un travail à titre temporaire.

Cependant, étant donné la nature particulière des services de transport de fonds, notamment la fréquence élevée et la courte durée des périodes potentielles de travail à l'étranger et les différences de situations contractuelles, il est nécessaire de prévoir une application par analogie de la directive à tous les services transfrontaliers de transport de fonds. La proposition comprend donc des dispositions visant spécifiquement à créer une sécurité juridique pour les opérateurs concernés et à assurer l'applicabilité pratique de la directive dans le secteur du transport de fonds. Ces dispositions prévoient notamment que les travailleurs du secteur du transport de fonds transfrontalier se voient garantir une protection minimale limitée aux taux de salaire minimal, y compris ceux pour les heures supplémentaires, de l'État membre d'accueil conformément à la directive. Afin d'éviter des calculs au prorata compliqués, ces taux devraient être garantis pour la totalité du jour de travail, même si le travailleur n'en passe qu'une partie à l'étranger. Dans le cas où il peut être estimé, sur la base des contrats existants, des dispositions administratives ou réglementaires et des modalités pratiques, que le travailleur réalisera des opérations de transport vers un autre État membre à raison de plus de 100 jours de travail par année civile, la protection minimale devrait cependant couvrir aussi les autres points prévus par la directive.

Étant donné les caractéristiques particulières du secteur du transport de fonds, la proposition prévoit aussi des règles qui diffèrent de la réglementation générale applicable au secteur des transports en ce qui concerne le cabotage. La proposition prévoit que le véhicule de transport de fonds doit retourner à son État membre d'origine le jour même où il l'a quitté, mais ne prévoit pas de limitation du nombre de livraisons ou de collectes d'espèces, étant donné qu'un véhicule de transport de fonds qui fournit des services de ce type à des banques et des détaillants peut effectuer un grand nombre d'arrêts (par exemple, 20) en une journée.

La consultation des parties intéressées a par ailleurs montré qu'afin de prendre en compte les questions liées à la sécurité et d'autres questions sensibles, il était nécessaire de prévoir certaines restrictions au champ d'application des règles communes de l'UE ainsi que certaines possibilités pour les États d'instaurer des exceptions et des dérogations. Quatre points principaux sont concernés: i) les règles nationales relatives au port d'armes par les convoyeurs de fonds restent pleinement en vigueur; ii) plusieurs types de transport de fonds sont définis, avec des possibilités pour les États membres de ne pas tous les autoriser; iii) la restriction du

champ d'application du transport transfrontalier à un jour et à la journée, ce qui signifie que le véhicule de transport de fonds quittera son État membre d'origine et y reviendra le même jour et que le transport sera effectué pendant la journée; iv) la majorité des livraisons ou collectes d'espèces effectuées par un véhicule de transport de fonds pendant la journée doivent l'être sur le territoire du ou des États membres d'accueil.

L'analyse a montré que, bien que ces choix puissent entraîner une réduction de la taille du marché transfrontalier potentiel, ils ne devraient pas créer d'obstacles majeurs au transport transfrontalier. Dans tous les cas, la proposition prévoit des solutions qui permettent les transports transfrontaliers (présence dans le véhicule d'un coffre-fort pour les armes qui ne peut être ouvert qu'à distance par le centre de contrôle, normalisation des options de transport, reconnaissance des formations équivalentes en matière de maniement des armes, etc.).

En ce qui concerne ces sous-options, l'analyse conclut que les règles communes devraient s'appliquer aussi au territoire des États membres de l'UE qui sont sur le point d'adopter l'euro à partir de la date de la décision du Conseil d'abroger la dérogation dont ils font l'objet en ce qui concerne la participation à l'euro. En effet, il existe un besoin accru de transport d'euros en espèces durant la période précédant le passage à l'euro.

Étendre le champ d'application à d'autres devises ne contribue pas à l'objectif déclaré de l'initiative, mais s'inscrit dans le cadre des objectifs globaux de l'UE et peut être source d'efficacité en raison de la réduction des coûts. Cependant, une action en ce sens pourrait aussi compliquer le processus d'adoption des règles communes alors que la valeur ajoutée serait relativement faible. Réduire le champ d'application aux transports de point à point restreindrait beaucoup les avantages offerts par des règles communes, car cela exclurait la grande majorité des opérations de transport en termes de kilomètres parcourus, d'heures travaillées et de points desservis. Ces sous-options n'ont donc pas été retenues dans la proposition.

Enfin il est proposé de mettre en place un comité du transport transfrontalier d'euros en espèces afin de contrôler la mise en œuvre des règles communes applicables au transport transfrontalier. Un réexamen formel est par ailleurs prévu: la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur des règles communes.

3. PRINCIPAUX ELEMENTS DU SYSTEME ENVISAGE

La proposition de règlement établit un ensemble de règles communes applicables au transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces dans la zone euro. Elle se fonde sur le principe d'une licence spécifique pour le transport de fonds transfrontalier, qui serait octroyée par l'État membre d'origine aux entreprises de transport de fonds qui souhaitent transporter des euros en espèces vers d'autres pays. Sept types de transport autorisés sont prévus (cinq pour le transport de billets et deux pour le transport de pièces), mais les États membres auraient la possibilité de ne pas autoriser certaines options sur leur propre territoire.

Les principaux éléments définissant le champ d'application de la proposition sont les suivants:

- le règlement envisagé s'appliquerait au transport professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres de la zone euro. Il est également prévu que le territoire des États membres qui n'ont pas encore adopté l'euro soit couvert par le règlement à partir de la date de la décision du Conseil portant abrogation de leur

dérogation en ce qui concerne la participation à l'euro. Cette extension du champ d'application du règlement fait l'objet d'une proposition de règlement distincte;

- le règlement envisagé s'appliquerait à la fois aux transports dits de point à point (c'est-à-dire les transports d'un point sécurisé à un autre, sans arrêt intermédiaire) et aux transports d'espèces dits «de détail» (opérations de transport comportant plusieurs arrêts, desservant des clients finaux);
- pour les transports de détail, la majorité des arrêts doivent avoir lieu dans le ou les États membres d'accueil, mais il n'y a pas de limite au nombre d'arrêts qui peuvent être effectués dans l'État membre d'origine ou l'État membre d'accueil;
- les transports doivent en principe être réalisés pendant la journée; des exceptions sont prévues pour les transports de point à point;
- le véhicule de transport de fonds doit retourner à son État membre d'origine le jour même.

Licence de transport de fonds transfrontalier

Les entreprises de transport de fonds qui souhaitent se lancer dans le transport transfrontalier d'espèces au titre du règlement doivent demander une licence spécifique à l'autorité responsable de leur État membre d'origine. Pour obtenir cette licence, l'entreprise, sa direction et son personnel devront répondre à un certain nombre de conditions prévues par le règlement. En cas d'infraction aux règles, le pouvoir de sanction appartient à l'autorité qui a délivré la licence, c'est-à-dire l'autorité de l'État membre d'origine. Cependant, des pouvoirs de sauvegarde sont conférés à l'État membre traversé ou à l'État membre d'accueil, en cas d'urgence ou d'infraction manifeste aux règles (par exemple: non-respect du nombre minimal de convoyeurs, infraction aux règles en matière de port d'armes, etc.). Les États membres ont en outre un devoir d'information mutuelle sur tous ces aspects.

Types de transport autorisés

Pour le transport transfrontalier de billets, les cinq types de transport suivants seraient autorisés:

- transport de billets en véhicule non blindé banalisé équipé de systèmes intelligents de neutralisation de billets (IBNS);
- transport de billets en véhicule non blindé portant un marquage clair indiquant qu'il est équipé d'IBNS;
- transport de billets en véhicule semi-blindé équipé d'IBNS;
- transport de billets en véhicule blindé non équipé d'IBNS;
- transport de billets en véhicule blindé équipé d'IBNS.

Pour les pièces, les deux types de transport suivants sont prévus:

- transport de pièces en véhicule non blindé;
- transport de pièces en véhicule semi-blindé.

Dans tous les cas, deux convoyeurs de fonds au moins doivent être présents à bord du véhicule, voire trois convoyeurs pour le transport en véhicule blindé non équipé d'IBNS.

Les États membres peuvent décider d'empêcher l'utilisation sur leur territoire de certaines des options énumérées ci-dessus du moment qu'ils autorisent l'utilisation d'au moins une option pour le transport de billets et une pour le transport de pièces et qu'ils ne permettent pas le recours à des modalités de transport comparables pour les transports de fonds nationaux.

Application des règles nationales

Sur les points particulièrement sensibles du point de vue de la sécurité, les règles nationales continueraient à s'appliquer. Ces domaines sont le port et l'utilisation d'armes, les relations avec les forces de police et les règles régissant la conduite des convoyeurs hors du véhicule de transport de fonds ainsi que la sécurité des lieux où les espèces sont livrées ou collectées.

4. ASPECTS JURIDIQUES

L'article 133 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne précise que «[...] le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, établissent les mesures nécessaires à l'usage de l'euro en tant que monnaie unique [...]». Il découle de cet article que l'UE a le droit, et en fait le devoir, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la circulation libre et efficace des euros en espèces, étant donné que la situation actuelle est source d'obstacles au transport transfrontalier de l'euro, donc à son usage.

L'action au niveau de l'UE pourrait être remplacée par la conclusion d'accords volontaires bilatéraux, voire multilatéraux, entre États membres. Cependant, une action au niveau de l'UE permet d'importantes économies d'échelle par rapport à une action au niveau bilatéral ou multilatéral. Seule l'action au niveau de l'UE permet de tenir compte de l'élargissement futur de la zone euro, puisque les règles de l'UE sur le transport transfrontalier pourront être utilisées par tout nouvel État membre participant, ce qui n'est pas le cas des accords bilatéraux ou multilatéraux.

En outre, bien qu'une demande existe, notamment de la part du secteur bancaire, les États membres n'ont toujours conclu aucun accord destiné à faciliter le transport transfrontalier professionnel d'espèces et ce, plus de huit ans après l'introduction de l'euro fiduciaire. Pour ces raisons, il semble qu'en pratique, une action au niveau de l'UE soit la seule façon possible de concilier des régimes réglementaires divergents (actuellement au nombre de 16) en couvrant une large gamme de questions complexes où se mêlent notamment enjeux de sécurité et aspects liés au marché du travail.

Par conséquent, une action au niveau de l'UE est conforme au principe de subsidiarité.

La proposition est limitée aux opérations de transport transfrontalier d'espèces, c'est-à-dire celles qui pâtissent des différences entre les réglementations nationales, et ne couvre pas les transports purement nationaux. Elle respecte donc le principe de proportionnalité. Le recours à un règlement est nécessaire pour que les différentes réglementations nationales soient remplacées par un ensemble de règles véritablement communes applicables au transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route dans la zone euro.

Proposition de

RÈGLEMENT (UE) n° .../... DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 européenne⁶,

vu l'avis de la Banque centrale européenne⁷,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

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 doivent pouvoir conclure des contrats avec l'entreprise de transport de fonds qui offre le meilleur prix ou le meilleur service et profiter des services fiduciaires de la succursale de 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, beaucoup d'États membres qui participent à la troisième phase de l'Union économique et monétaire (ci-après «États membres participants») ont pris des dispositions pour la production de billets et de pièces 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 législations nationales, 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 la monnaie unique et nuit à

⁶ JO C ..., p ...

⁷ JO C ..., p ...

l'application de l'un des principes fondamentaux de l'Union européenne, celui de la libre prestation de services.

- (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, qui prévoit la possibilité de présenter des instruments d'harmonisation en ce qui concerne le transport de fonds.
- (4) Vu les dangers particuliers que l'activité de transport de fonds comporte pour la santé et la vie des convoyeurs comme de la population, il convient que l'exercice des activités de transport de fonds transfrontalier soit subordonné à une licence spécifique. Cette licence doit s'ajouter à la licence de transport de fonds nationale qui est obligatoire dans la plupart des États membres participants et que le présent règlement n'harmonise pas. Par ailleurs, dans le but d'accroître la confiance entre les États membres, il est approprié que les entreprises de transport de fonds établies dans les quelques États membres qui n'ont pas de procédure d'agrément spécifique pour les transporteurs de fonds, mis à part la réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, doivent justifier d'une expérience minimale de douze mois dans une activité régulière de transport de fonds dans l'État membre dans lequel elles sont établies, sans infraction à la législation nationale, pour pouvoir se voir octroyer une licence de transport transfrontalier par cet État membre.
- (5) Afin de ne pas créer d'obligations redondantes et d'éviter que la procédure ne soit 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 route⁸.
- (6) Le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre les États membres participants doit se faire dans le respect total des dispositions du présent règlement ou des législations respectives de l'État membre d'origine, de l'État membre d'accueil et, le cas échéant, de l'État membre traversé.
- (7) Le présent règlement vise à permettre des opérations transfrontalières de transport 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 du personnel concerné et de la population et la libre circulation de la monnaie.
- (8) Étant donné les particularités du secteur du transport de fonds, il est difficile d'organiser des livraisons de fonds qui durent plusieurs jours dans de bonnes conditions de sécurité. Il convient donc qu'un véhicule qui effectue un transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route retourne dans son État membre d'origine le jour même où il l'a quitté.

⁸ JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

- (9) 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 entre eux qu'une autre définition est plus appropriée.
- (10) Selon le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, le nombre de transports pouvant être effectués dans l'État membre d'accueil immédiatement après un transport international en provenance d'un autre État membre est limité à trois transports 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 et collectes de fonds 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 collectes et livraisons de fonds qu'un véhicule de transport de fonds peut effectuer en un jour dans un pays d'accueil.
- (11) L'application des règles nationales régissant la conduite des convoyeurs de fonds hors du véhicule et la sécurité des lieux de livraison et de collecte de fonds n'est pas destinée à couvrir l'utilisation éventuelle de systèmes de neutralisation de billets en combinaison avec le transport de billets dans un véhicule entièrement blindé non équipé d'IBNS.
- (12) Rappelant que l'article 1^{er}, 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 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.
- (13) 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 de transport de fonds transfrontaliers afin d'apporter une sécurité juridique aux opérateurs et d'assurer l'applicabilité concrète de la directive dans ce secteur.
- (14) 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 à l'article 3, paragraphe 1, de la directive doit être limitée aux taux de salaire minimal, y compris pour les heures supplémentaires, visés à l'article 3, paragraphe 1, point c), et ces taux doivent être garantis pour toute la durée du jour de travail afin de ne pas imposer de charges administratives inutiles aux opérateurs. S'il ressort du contrat, des dispositions réglementaires ou administratives et des modalités pratiques applicables à un convoyeur de fonds qu'il effectuera des transports transfrontaliers à raison de plus de 100 jours de travail par année civile dans un autre État membre, il convient que les règles de protection minimale prévues dans la directive s'appliquent entièrement, par analogie, à ce travailleur.
- (15) L'application de règles de protection minimale dans l'État membre d'accueil doit 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.

- (16) 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 par analogie. À cet égard, les États membres peuvent invoquer les dispositions de la directive 96/71/CE relatives à la coopération en matière d'information entre les administrations.
- (17) Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'application de la réglementation de l'UE relative à l'argent liquide qui y entre ou en sort⁹.
- (18) Le présent règlement renvoie à des règles et à des normes techniques en ce qui concerne les IBNS, le blindage du véhicule, les coffres-forts et les gilets pare-balles. Il convient de prévoir une procédure de délégation de pouvoirs du Parlement européen et du Conseil à la Commission pour que ces règles puissent être modifiées afin de prendre en considération le progrès technologique et, le cas échéant, les nouvelles normes européennes,

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

a) Par «transport transfrontalier d'euros en espèces par la route», on entend 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 et par la route, de billets et/ou de pièces en euros au départ d'un «État membre participant» au sens du règlement (CE) n° 974/98 du Conseil du 3 mai 1998 concernant l'introduction de l'euro¹⁰ afin d'assurer l'approvisionnement en euros sous la forme de billets et/ou de pièces, ou la collecte de tels fonds, en un ou plusieurs lieux situés dans un ou plusieurs États membres participants, ainsi que dans l'État membre d'origine. En outre, pour que le transport soit considéré comme transfrontalier au sens du présent règlement, la majorité des livraisons et collectes de fonds effectuées par un véhicule de transport de fonds sur une journée doivent l'être sur le territoire d'un ou plusieurs États membres d'accueil. Les transports de point à point sont considérés comme transfrontaliers si le transport a lieu entre deux États membres participants.

b) Par «licence de transport de fonds transfrontalier», on entend une licence qui est délivrée par l'autorité responsable de l'État membre d'origine et dont la possession autorise le titulaire à assurer le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres participants dans les conditions fixées par le présent règlement.

c) Par «autorité responsable», on entend l'autorité de l'État membre d'origine chargée de la délivrance des licences de transport de fonds transfrontalier.

⁹ 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, JO L 309 du 25.11.2005, p. 9.

¹⁰ JO L 139 du 11.5.1998, p. 1.

d) Par «État membre d'origine», on entend 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 visée à l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'UE pour une durée indéterminée et au moyen d'une infrastructure stable à partir de laquelle la fourniture de services est réellement assurée.

e) Par «État membre d'accueil», on entend un État membre participant dans lequel une entreprise de transport de fonds fournit des services de livraison et/ou de collecte de fonds et qui est distinct de l'État membre d'origine de l'entreprise.

f) Par «État membre traversé», on entend un État membre participant autre que l'État membre d'origine de l'entreprise, que le véhicule de transport de fonds doit traverser pour se rendre dans le ou les États membres d'accueil ou revenir vers l'État membre d'origine.

g) Par transport «pendant la journée», on entend un transport effectué entre 6 heures et 22 heures.

h) Par «convoyeurs de fonds», on entend les salariés chargés de conduire le véhicule transportant les fonds ou de protéger son contenu.

i) Par «véhicule de transport de fonds», on entend un véhicule utilisé pour le transport professionnel d'espèces par la route.

j) Par «véhicule banalisé», on entend 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 de fonds.

k) Par «transport de point à point», on entend un transport d'un point sécurisé à un autre, sans arrêt intermédiaire.

l) Par «zone sécurisée», on entend un lieu de collecte et/ou de livraison d'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.

m) Par «point sécurisé», on entend un lieu au sein d'une zone sécurisée, qui est accessible aux véhicules et dans lequel ceux-ci peuvent être chargés ou déchargés de manière sûre.

n) Par «système intelligent de neutralisation de billets» ou «IBNS», on entend un système qui répond aux conditions suivantes:

- le conteneur de billets assure la protection ininterrompue des billets par un dispositif de dégradation, depuis une zone sécurisée jusqu'au point de livraison des fonds ou depuis le point de collecte des fonds jusqu'à une zone sécurisée;
- dès lors que le transport de fonds a débuté, les convoyeurs de fonds ne sont pas en mesure d'ouvrir le conteneur en dehors des plages horaires et/ou des lieux programmés, ni de modifier les plages horaires et/ou les lieux programmés où le conteneur peut être ouvert;
- le conteneur est équipé d'un dispositif qui neutralise les billets de façon permanente en cas de tentative d'ouverture non autorisée;

– l'IBNS satisfait aux exigences énoncées à l'annexe III du présent règlement. Un billet est neutralisé lorsqu'il est mutilé, maculé ou endommagé par d'autres moyens comme prévu à l'annexe III.

o) Par «IBNS de bout en bout», on entend un IBNS qui est en outre équipé pour une utilisation de bout en bout, c'est-à-dire que les billets restent inaccessibles aux convoyeurs de fonds en tous temps et sont protégés de manière ininterrompue par un dispositif de dégradation des billets durant le transport d'une zone sécurisée à l'autre ou, dans le cas des cassettes pour distributeurs automatiques de billets, d'une zone sécurisée jusqu'à l'intérieur du distributeur.

p) Par niveaux de langue «A1» et «B1», on entend les niveaux définis par le cadre européen commun de référence pour les langues établi par le Conseil de l'Europe.

q) Par «langue usitée», on entend la ou les langues utilisées par les autorités locales et la population des zones dans lesquelles le transport de fonds s'effectue.

r) Par «langues officielles de l'UE», on entend les langues visées par le règlement n° 1 portant fixation du régime linguistique de la Communauté Économique Européenne¹¹.

Article 2 – Exclusions

1. Les opérations de transport de billets et de pièces en euros réalisées pour le compte de et entre banques centrales, imprimeries de billets de banque et/ou Monnaies d'États membres participants et sous escorte militaire ou policière sont exclues du champ d'application du présent règlement.

2. Les opérations de transport exclusif de pièces en euros réalisées pour le compte de et entre banques centrales ou Monnaies d'États membres participants et sous escorte militaire ou policière, ou sous escorte de personnel de sociétés privées de sécurité à bord de véhicules distincts, sont exclues du champ d'application du présent règlement.

Article 3 – Lieu de départ, durée maximale et nombre de livraisons et collectes de fonds

1. Les opérations de transport transfrontalier d'euros en espèces réalisés conformément au présent règlement ont 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 24 heures, à condition que la réglementation nationale de l'État membre d'origine, du ou des États membres traversés et du ou des États membres d'accueil autorise déjà le transport de fonds la nuit.

¹¹ JO L 17 du 6.10.1958, p. 385, tel que modifié.

4. Par dérogation au règlement (CE) n° 1072/2009, aucune limite n'est imposée au nombre de collectes et livraisons de fonds qu'un véhicule de transport de fonds peut effectuer en un jour dans un ou plusieurs pays d'accueil.

Article 4 – Licence de transport de fonds transfrontalier

1. L'entreprise qui souhaite se lancer dans le 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.

2. Cette licence de transport de fonds transfrontalier est octroyée pour une durée de cinq ans par l'autorité nationale responsable si les conditions suivantes sont remplies:

a) l'entreprise qui fait la demande est agréée pour le transport de fonds dans son État membre d'origine. Si l'État membre ne dispose pas d'une procédure d'agrément spécifique pour les transporteurs de fonds, autre que la réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, l'entreprise est en mesure de justifier d'une activité régulière de transport de fonds dans son État membre d'origine durant les douze mois au moins précédant la demande, sans infraction constatée à la réglementation nationale existante encadrant 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;

c) l'entreprise qui fait la demande dispose d'une assurance en responsabilité civile en cours de validité;

d) l'entreprise qui fait la demande, le personnel qu'elle emploie, les véhicules qu'elle utilise et les procédures de sécurité qu'elle met en œuvre pour effectuer le transport transfrontalier d'euros en espèces respectent les règles prévues par le présent règlement ou, lorsque le présent règlement y fait expressément référence, par la réglementation nationale en vigueur 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 définies aux annexes I et II. Les convoyeurs de fonds à bord des véhicules 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 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. 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;

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 200 heures, formation éventuelle au maniement des armes à feu non comprise.

Le contenu de la formation initiale ad hoc correspond au minimum aux prescriptions de l'annexe VI. Une formation régulière dans ces matières est également requise au moins une fois tous les trois ans.

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

Article 6 – Port d'armes

1. Les convoyeurs de fonds se conforment à la législation existante en matière de port d'armes et de limite de calibre des armes autorisées dans l'État membre d'origine, dans le ou les États membres traversés et dans le ou les États membres d'accueil.

2. Lors de l'entrée sur le territoire d'un État membre dont la législation n'autorise pas les convoyeurs de fonds à être armés, les armes éventuellement en possession de ce personnel sont enfermées dans un coffre-fort 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 lors de l'entrée sur le territoire d'un État membre dont la législation 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 la législation impose que les convoyeurs de fonds soient armés. L'ouverture du coffre de rangement des armes nécessite l'intervention à distance du centre de contrôle du véhicule et est subordonnée à la vérification par ce centre de la géolocalisation exacte du véhicule.

Les mêmes obligations s'appliquent si le type ou le calibre de l'arme n'est pas autorisé par la législation de l'État membre traversé 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 la législation impose aux convoyeurs de fonds d'être armés, l'entreprise de transport de fonds s'assure que l'équipage du véhicule dispose des armes requises et remplit les exigences minimales en matière de formation imposées par l'État membre d'accueil.

4. Les convoyeurs de fonds qui sont porteurs d'une arme sollicitent une autorisation de port d'armes auprès des autorités nationales du ou des États membres traversés et/ou de l'État membre d'accueil lorsque ces États autorisent les convoyeurs de fonds à être armés.

5. Les États membres établissent un point de contact central unique à l'échelon auprès duquel les convoyeurs de fonds d'autres États membres peuvent solliciter une autorisation nationale de port d'armes. Les États membres informent le demandeur de l'issue réservée à sa demande dans un délai de 3 mois à compter de la soumission d'un dossier de demande complet.

6. Afin que les convoyeurs de fonds qui sont employés par une entreprise établie dans un autre État membre et ont leur résidence permanente dans un autre État membre puissent remplir les conditions nationales nécessaires à l'obtention d'une autorisation de port d'armes, les États membres prévoient la validation des formations équivalentes 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 soit donnée sur leur propre territoire dans la langue officielle de l'UE usitée dans l'État membre où est établi l'employeur du demandeur.

Article 7 – Équipement des véhicules

1. Les véhicules utilisés sont tous équipés d'un système de navigation par satellite. 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 sont équipés de dispositifs de communication appropriés permettant de contacter à tout moment le centre de contrôle de l'entreprise qui les utilise et les autorités nationales compétentes. Les numéros d'appel d'urgence des autorités de police des États membres traversés ou du ou des États membres d'accueil sont disponibles à bord du véhicule.

3. Les véhicules sont équipés de façon à permettre l'enregistrement de l'heure et du lieu de toutes les livraisons ou collectes de fonds afin que le contrôle de la proportion des livraisons et collectes de fonds visée à l'article 1^{er}, point a), soit possible à tout moment.

4. Lorsque les véhicules sont équipés d'IBNS, ces systèmes sont conformes aux principes établis à l'annexe III du présent règlement et ont été homologués dans un État membre participant. L'entreprise qui exerce des activités de transport de fonds transfrontalier au moyen de véhicules utilisant des IBNS présente dans les 48 heures, en réponse à toute demande de contrôle formulée par les autorités de l'État membre d'origine, de l'État membre d'accueil ou de l'État membre traversé, 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:

- de notifier à l'avance les opérations de transport de fonds à la police;
- que les véhicules de transport de fonds soient équipés d'un dispositif permettant à la police de les repérer à distance;
- 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 et de collecte de fonds dans le ou les États membres 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 du véhicule de transport de fonds et la sécurité des lieux où les fonds sont livrés et/ou 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 maculés qu'elles rencontrent dans l'exercice de leurs activités et qui sont susceptibles d'avoir été maculés ou neutralisés d'une autre manière par un IBNS. Elles remettent ces billets à la succursale compétente de la Banque centrale de leur État membre d'origine. Si les billets neutralisés ont été collectés dans un État membre d'accueil, sa Banque centrale en est informée par la Banque centrale de l'État membre d'origine de l'entreprise de transport de fonds.

Article 11 – Information mutuelle

1. Les États membres transmettent à la Commission leurs 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 réglementations 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'UE usitées dans les États membres participants, en vue d'informer rapidement tous les acteurs exerçant une activité 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 s'informent mutuellement de son contenu. Ils mettent à jour le registre lors de tout changement pertinent, notamment en cas de décision de suspendre ou de retirer une licence en vertu de l'article 22, et s'informent mutuellement et sans délai de la mise à jour effectuée.

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 voisins s'informent mutuellement 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).

5. Les États membres publient les adresses et autres coordonnées des points de contact nationaux visés à l'article 6, paragraphe 5, ainsi que les autres dispositions législatives nationales pertinentes, et s'en informent mutuellement.

6. Si un État membre décide de retirer l'autorisation de port d'armes qu'il a octroyée à un membre du personnel d'une entreprise de transport de fonds établie dans un autre État membre, il en informe l'autorité responsable de l'État membre d'origine.

Article 12 – Information préalable au début de l'activité de transport transfrontalier

1. Une entreprise titulaire d'une licence de transport de fonds transfrontalier communique suffisamment à l'avance à l'autorité responsable le nom du ou des États membres dans lesquels elle assurera des opérations de transport de fonds. L'État membre d'origine informe ensuite sans délai le ou les États membres concernés 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 aux autorités indiquées par le ou les États membres d'accueil les noms des personnes susceptibles d'effectuer ces opérations sur son/leur territoire.

SECTION 2: RÈGLES SPÉCIFIQUES À CHAQUE TYPE DE TRANSPORT

Article 13 – Transport de billets en véhicule 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 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 et ne peuvent pas porter d'uniforme.

Article 14 – Transport de billets en véhicule 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 non blindé équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

- a) le véhicule est muni d'un marquage très visible indiquant clairement qu'il est équipé d'IBNS. Ce marquage correspond au pictogramme représenté à l'annexe IV;
- b) les convoyeurs de fonds sont au nombre de deux au minimum par véhicule.

Article 15 – Transport de billets en véhicule semi-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 semi-blindé équipé d'IBNS si les conditions suivantes sont remplies:

- a) la cabine blindée du véhicule est en mesure de résister à tout le moins à des tirs d'armes à feu de type kalachnikov, calibre 7,62 mm;

- b) le véhicule est muni d'un marquage très visible indiquant clairement qu'il est équipé d'IBNS. Ce marquage correspond au pictogramme représenté à l'annexe IV;
- c) les convoyeurs de fonds portent des 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.

Article 16 – Transport de billets en véhicule 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 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 à tout le moins de résister à des tirs d'arme à feu de type kalachnikov, calibre 7,62 mm;
- b) les convoyeurs de fonds portent des gilets pare-balles qui correspondent 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.

Article 17 – Transport de billets en véhicule 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 blindé équipé d'IBNS si les conditions énoncées à l'article 15, point b), et à l'article 16, points a) et b), du présent règlement sont remplies.

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

Article 18 – Transport de pièces en véhicule 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 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 et ne peuvent pas porter d'uniforme.

Les transports mixtes de pièces et de billets relèvent des articles 13 à 17, sans préjudice de l'application de l'article 20, selon le type de véhicule et d'équipement utilisés.

Article 19 – Transport de pièces en véhicule semi-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 transportant uniquement des pièces si les conditions suivantes sont remplies:

- a) la cabine du véhicule est blindée et le véhicule est muni d'un marquage très visible indiquant clairement qu'il ne transporte que des pièces. Ce marquage correspond au pictogramme représenté à l'annexe V;
- b) le blindage de la cabine du véhicule est en mesure de résister à tout le moins à des tirs d'armes à feu de type kalachnikov, de calibre 7,62 mm;
- c) les convoyeurs de fonds portent des 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 transports mixtes de pièces et de billets relèvent des articles 13 à 17, sans préjudice de l'application de l'article 20, selon le type de véhicule et d'équipement utilisés.

Article 20 – Dérogations nationales

- a) Un État membre peut décider que les articles 13, 14, 15, 16 ou 17 ne s'applique(nt) pas aux opérations de transport transfrontalier de billets par la route effectuées sur son territoire, à condition qu'il n'autorise pas de modalités de transport analogues pour les transports de fonds nationaux et qu'au moins un de ces articles s'applique sur son territoire. S'il est fait usage d'une dérogation à l'article 16, elle ne peut pas s'appliquer au transport de point à point.
- b) Un État membre peut décider que l'article 18 ou l'article 19 ne s'applique pas au transport transfrontalier d'euros en pièces par la route sur son territoire, à condition qu'il n'autorise pas de modalités de transport analogues pour les opérations de transport de fonds national.
- c) En ce qui concerne l'application des articles 13, 14, 15 et 17, 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 extérieurs, à condition que les mêmes règles s'appliquent aux opérations de transport de fonds national.
- d) L'État membre qui décide de faire usage d'une ou plusieurs dérogations visées au présent article en informe la Commission, qui veille à la publication d'un avis à ce sujet au *Journal officiel de l'Union européenne*. La dérogation prend effet un mois après la publication de l'avis. Les États membres peuvent lever une dérogation selon la même procédure.
- e) Si un État membre d'accueil ou un État membre traversé 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 du système 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 la Commission et les autres États membres auxquels ce règlement s'applique dans les plus brefs délais.

SECTION 3: DISPOSITIONS FINALES

Article 21 - Contrôle

Les États membres d'origine et d'accueil s'assurent du respect des règles établies par le présent règlement, notamment par des inspections aléatoires sans notification préalable à l'entreprise. Ces contrôles ont lieu au moins une fois par an.

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 décide, en fonction de la nature ou de la gravité de l'infraction, d'envoyer un avertissement à l'entreprise concernée, de lui infliger une amende, de suspendre la licence pour une période allant de deux semaines à deux mois ou de retirer la licence. L'autorité responsable peut également interdire à l'entreprise concernée de solliciter une nouvelle licence pendant une durée maximale de 5 ans.

2. L'État membre traversé et l'État membre d'accueil communiquent 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 traversé 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 dérogations nationales visées à l'article 20 du présent règlement. Il peut en outre décider de ne pas autoriser les convoyeurs de fonds qui ont commis ces infractions à réaliser des opérations de transport de fonds transfrontalier sur son territoire si l'infraction leur est imputable.

3. L'État membre traversé 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, dans les cas suivants:

- a) les dispositions du présent règlement relatives au nombre minimal de convoyeurs de fonds par véhicule ou aux armes n'ont pas été respectées;
- b) l'entreprise de transport de fonds exerce son activité de transport d'une manière qui compromet l'ordre public;
- c) en cas d'infractions répétées au présent règlement.

4. L'État membre qui a délivré l'autorisation de port d'armes peut en outre décider de sanctionner les convoyeurs de fonds en vertu de ses règles nationales en cas d'infraction à sa législation nationale sur les armes.

5. Ces sanctions doivent toujours être proportionnelles à la gravité de l'infraction.

Article 23 – Mesures d'urgence

1. Par dérogation à la règle générale, un État membre peut décider d'introduire des mesures de sécurité provisoires plus strictes que celles prévues par les présentes règles 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 prorogation 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 son autorisation dans un délai de 72 heures après réception d'une demande en ce sens.

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 au sens du 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, par analogie avec les dispositions de 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 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, s'il découle des contrats existants, des dispositions réglementaires ou administratives et des modalités pratiques qu'un travailleur réalisera des opérations de transport transfrontalier à raison de plus de 100 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 cet État membre d'accueil au cours de cette année civile.

Pour déterminer les conditions d'emploi qui s'appliquent, il y a lieu d'appliquer l'article 4 de la directive 96/71/CE par analogie.

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 de chaque État membre couvert par le présent règlement 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 acteurs du secteur, y compris les partenaires sociaux, et prend dûment en considération leurs opinions. Le comité est consulté lors de la préparation du réexamen prévu à l’article 26.

Article 26 – Réexamen

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du présent règlement au plus tard deux ans après sa prise d’effet, puis une fois tous les cinq ans. À cette fin, elle consulte les acteurs du secteur, y compris les partenaires sociaux. Dans son rapport, elle examine notamment la possibilité d’établir des exigences communes en matière de formation des convoyeurs de fonds sur le port d’armes et tient compte des progrès technologiques dans le domaine des IBNS; elle évalue si le règlement doit être révisé en conséquence.

Article 27 – Modification des règles techniques

La Commission peut adopter, au moyen d’actes délégués conformément aux articles 28, 29 et 30, des modifications des règles techniques relatives aux normes applicables au blindage du véhicule, aux coffres-forts à utiliser et aux gilets pare-balles, ainsi que de l’annexe III, afin de tenir compte des progrès technologiques et, le cas échéant, de nouvelles normes européennes.

Article 28 – Exercice de la délégation

1. La Commission est habilitée à adopter les actes délégués visés à l’article 27 pour une période indéterminée.

2. Dès qu’elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d’adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux dispositions prévues aux articles 29 et 30.

Article 29 – Révocation de la délégation de pouvoirs

1. La délégation de pouvoirs visée à l’article 27 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L’institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoirs informe l’autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision définitive, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l’objet d’une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs qui y sont spécifiés. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 30 – Objection aux actes délégués

1. Le Parlement européen et le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de trois mois à compter de sa date de notification. À l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé d'un mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date prévue dans ses dispositions.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil émet des objections à l'encontre de l'acte délégué adopté, ce dernier n'entre pas en vigueur. L'institution qui fait objection indique les raisons de son opposition à l'acte délégué.

Article 31 – Entrée en vigueur

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

Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE I
ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ DE LA LICENCE DE TRANSPORT DE FONDS
TRANSFRONTALIER

La licence de transport de fonds transfrontalier doit comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants:

- un hologramme,
- des fibres spéciales dans le papier qui deviennent visibles sous exposition aux UV,
- au moins une ligne en micro-impression (impression visible uniquement avec une loupe et non reproduite par les photocopieuses),
- des caractères, symboles ou motifs tactiles,
- une double numérotation: le numéro de série de la licence de transport de fonds transfrontalier, de la copie certifiée conforme de celle-ci ou de l'attestation de conducteur ainsi que, dans chaque cas, le numéro de délivrance,
- un fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

ANNEXE II
MODÈLE DE LICENCE DE TRANSPORT DE FONDS TRANSFRONTALIER

UNION EUROPÉENNE

(Papier cellulosique de couleur rose Pantone 176 au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

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

Signe distinctif¹² de l'État membre qui délivre la licence Nom de l'autorité qui délivre la licence

LICENCE N°

(ou)

COPIE CERTIFIÉE CONFORME N°

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

La présente licence
autorise¹³

.....

à exercer des activités de transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route selon tout itinéraire, pour des trajets ou parties de trajet effectués sur le territoire de l'Union, conformément au règlement (UE) n° .../20xx du Parlement européen et du Conseil du ... sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro et au règlement (UE) n° .../20xx du Conseil portant extension du champ d'application du règlement (UE) n° 20xx et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

Observations particulières:
------------------------------------	-------

¹² 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.

¹³ Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

La présente licence est valable pour une durée de cinq ans, du.....	au.....
Délivré à.....,	le.....

¹⁴

¹⁴ Signature et cachet de l'autorité qui délivre la licence.

(Deuxième page de la licence)

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

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La présente licence est délivrée conformément au règlement (UE) n° .../20xx sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro

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) n° .../20xx, selon tout itinéraire, pour des trajets ou parties de trajet effectués sur le territoire des États membres couverts par le règlement (UE) n° 20/xx et dans les conditions qui figurent dans la présent licence.

Elle est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

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

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

L'original ou une copie certifiée conforme de la licence doit être présenté(e) sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n° .../20xx, 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 III
SYSTEME INTELLIGENT DE NEUTRALISATION DE BILLETS (IBNS)

I. Définitions et dispositions générales

Pour la définition de «zone sécurisée», «point sécurisé», «système intelligent de neutralisation de billets» («IBNS») et «IBNS de bout en bout»: voir l'article 1^{er} du présent règlement, respectivement les points l), m), n) et o).

Un IBNS contient soit des billets (avec ou sans emballages), soit une cassette pour distributeur automatique de billets.

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

Ces tests permettent 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 ou des lieux d'arrêt programmés.

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

Les convoyeurs ne peuvent en aucun cas disposer de moyens d'influencer le fonctionnement de l'IBNS en dehors des plages horaires et/ou des lieux programmés. 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 peut être ouvert que dans les lieux de destination programmés.

b) L'IBNS est testé à nouveau tous les cinq ans, même si l'homologation nationale est délivrée pour une durée indéterminée; Si les nouveaux tests ne sont plus concluants, l'homologation cesse d'être valable pour les transports transfrontaliers 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;
- lors de la réalisation des tests, 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.

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

Parmi les différents tests simulant un scénario d'attaque, six sont obligatoirement menés par les États membres, les autres tests pouvant être réalisés également selon les règles nationales applicables.

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

- Tests obligatoires:
 - 1 – coupure de l'alimentation électrique;
 - 2 – ouverture du conteneur par effraction;
 - 3 – ouverture du conteneur par destruction (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 par combustion. 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 fonds selon les différents modes d'attaque, les billets doivent être soit détruits soit maculés. Trois tests au minimum doivent être réalisés.

La totalité 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 sont emballés. 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, que les billets soient emballés ou non.

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, afin 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 24 h 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 ne préserve pas suffisamment les couleurs d'origine du billet.

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) n° 1907/2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH)¹⁵. Ce 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 objet.

Pour que l'IBNS puisse être homologué, le fabricant vérifie s'il doit enregistrer ou notifier des substances contenues dans ses produits ou 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 REACH. Ces obligations concernent non seulement les substances qui figurent sur la liste, telles quelles ou dans des mélanges, mais aussi leur présence dans des objets.

Le fabricant de l'IBNS doit fournir à l'autorité de l'État membre chargée de l'homologation un certificat indiquant les résultats de cette vérification et attestant que les substances ou éléments utilisés pour assurer la destruction ou la neutralisation des fonds ne représentent pas un risque grave pour la santé des convoyeurs de fonds en cas d'inhalation ou de contact avec la peau.

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

¹⁵ Règlement (CE) n° 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), JO L 396 du 30.1.2006.

ANNEXE IV
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 V
PICTOGRAMME POUR VÉHICULE DE TRANSPORT DE FONDS
TRANSPORTANT UNIQUEMENT DES PIÈCES



ANNEXE VI
CONTENU DE LA FORMATION INITIALE DES CONVOYEURS DE FOND
QUI EFFECTUENT DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT
TRANSFRONTALIER

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:

- (1) ont 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 donnés par l'organisation nationale professionnelle du transport de fonds/de la sécurité ou les cours internes à l'entreprise;
- (2) ont réussi les examens qui font suite à cette formation initiale, ou toute procédure visant à tester le résultat de l'apprentissage;
- (3) ont 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,
 - la législation européenne en matière de transport de fonds,
 - la législation nationale applicable au transport de fonds du ou des États membres traversés et du ou des États membres desservis,
 - les règles en matière de conduite de véhicules applicables au transport de fonds dans le ou les États membres traversés et le ou les États membres desservis (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 le ou les États membres traversés ou le ou les États membres desservis,
 - l'organisation du transport de fonds protégé par IBNS¹⁶ et les procédures opérationnelles y afférentes, dans le ou les États membres traversés ou le ou les États membres desservis,
 - les protocoles, règles et réglementations opérationnels nationaux applicables dans le ou les États membres traversés et le ou les États membres desservis,
 - les protocoles nationaux en cas d'urgence applicables dans le ou les États membres traversés et le ou les États membres desservis en cas de panne, d'accident de la

¹⁶ Au sens de l'article 1^{er}, point n), du présent règlement.

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 le ou les États membres traversés et le ou les États membres desservis en ce qui concerne la communication avec le centre de contrôle, etc. de tous ces États,
- information et 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,
- législation nationale et européenne applicable et/ou conventions collectives applicables en ce qui concerne le temps de travail, le nombre de pauses nécessaires, les conditions de travail, les salaires applicables,
- législation nationale et européenne applicable et/ou dispositions des conventions collectives applicables concernant les périodes de repos des convoyeurs de fonds (moment où elles sont nécessaires, fréquence, durée, point sécurisé, communication avec les centres de contrôle, etc.),
- règles de sécurité applicables aux livraisons/collectes (point sécurisé, gestion du risque trottoir, etc.),
- législation nationale de référence en matière d'utilisation et d'entreposage des armes,
- techniques de conduite offensive et défensive,
- formation appropriée sur l'utilisation du GPS, du téléphone et des autres équipements/systèmes techniques utilisés dans le transport de fonds transfrontalier,
- réglementation nationale en matière de santé et de sûreté dans le ou les États membres traversés et le ou les États membres desservis, 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,
- 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 imposées par le présent règlement (article 5, paragraphe 2).

ANNEXE VII
NIVEAUX DE REFERENCE COMMUNS DU CONSEIL DE L'EUROPE

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.