

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2010
COM(2010)377 окончателен

2010/0204 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../... НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе
между държавите-членки в еврозоната**

SEC(2010)877
SEC(2010)878

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Евро банкнотите и евро монетите бяха въведени през 2002 г. и представляват едно наистина паневропейско платежно средство, което позволява на европейските граждани да уреждат своите задължения в евро в цялата еврозона, състояща се към момента от 16 държави-членки. Вследствие на това силно нарасна нуждата от трансгранично транспортиране на пари в брой по шосе. В рамките на еврозоната банките, големите вериги за търговия на дребно и лицата, чиято професия включва работа с пари в брой, следва да могат да се договарят с дружеството за транспортиране на пари в брой (ТПБ), което предлага най-добрата цена и/или услуга, дори и ако то се намира зад граница в друга държава-членка. По този начин те ще могат да се възползват от най-ефективните (и най-кратки) маршрути за събиране и доставка, както и от свързаните с пари в брой услуги на най-близкия клон на национална централна банка (НЦБ) или център за транспортиране на пари в брой. Освен това редица държави-членки в еврозоната вече са договорили или евентуално искат да договорят производството на банкноти и монети зад граница. Принципът на единната парична единица сам по себе си предполага максимална свобода на циркулацията и транспортирането на евро банкноти и монети между приелите евро държави-членки.

Поради несъвместимост между националните законодателства обаче твърде често специализираните дружества за транспортиране на пари в брой срещат сериозни трудности при прехвърлянето на евро в брой между държавите-членки в еврозоната и поради това много рядко се осъществява трансгранично сухопътно транспортиране. Регулаторните различия засягат широк кръг от въпроси, като притежанието и носенето на огнестрелно оръжие от персонала на дружествата за транспортиране на пари в брой (ТПБ), разрешените условия на транспортиране, бронирането и оборудването на превозните средства за ТПБ, броя на служителите в превозните средства и т.н. Съществуващите понастоящем регулаторни пречки само допринасят за фрагментацията на единния пазар в този сектор.

Тези ограничения на транспортирането на евро в брой влияят на ефективността на паричното обращение и в крайна сметка на разходите на дружествата и гражданите, свързани с държането на пари в брой. В рамките на еврозоната банките и секторът за търговия на дребно трябва да могат по най-ефективния начин да получават своите пари в брой отвъд националните граници. Оптимизирането на паричното обращение посредством създаване на предпоставки за ефективно трансгранично предлагане на пари в брой е естествено и необходимо допълнение към Пътната карта на Европейската централна банка за по-голямо сближаване на свързаните с пари в брой услуги на НЦБ. В тази връзка, докато настоящата ситуация не се промени, няма да могат да бъдат изцяло извлечени ползите от инициативите на Евросистемата, като например достъп от разстояние до свързаните с пари в брой услуги на НЦБ, при който кредитна институция от една участваща държава-членка може да ползва свързаните с пари в брой услуги на НЦБ в друга участваща държава-членка. Реализирането на Пътната карта на ЕЦБ и създаването на единна зона за евро в брой представляват от своя страна допълнение към единната зона за плащания в евро (ЕЗПЕ), чиято цел е електронните трансгранични плащания в евро да станат толкова опростени, колкото вътрешните такива.

Пазарът на ТПБ е организиран около парични центрове, в които парите могат по безопасен начин да бъдат натоварени и разтоварени от превозните средства за ТПБ. За да бъдат на охранявано място по време на нощта, в края на деня превозните средства за ТПБ по принцип се завръщат в своя паричен център по произход, като обхватът на географския район, който може да бъде обслужван от един паричен център, зависи от разстоянието, което превозното средство за ТПБ може да измине в рамките на деня. Ето защо пазарът на ТПБ има предимно местен характер и потенциалният трансграничен пазар засяга най-вече граничните региони между държавите-членки в еврозоната. Това означава, че реакцията на политическо равнище на ЕС не трябва задължително да включва изцяло вътрешните операции.

Европейската централна банка, банковият сектор и големите вериги за търговия на дребно неколkokратно призоваха за започването на инициатива, насочена към премахване на пречките пред специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе в Европа. Ползите от тази инициатива се потвърждават допълнително от отминалите и бъдещите разширявания на еврозоната.

В този контекст и вследствие на това през май 2008 г. Комисията започна консултации с цел възобновяване на усилията за премахване на съществуващите регулаторни пречки пред трансграничното транспортиране на евро в брой по шосе и следователно за улесняване на свободното обращение на еврото.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Като първа стъпка и с цел използване на експертния опит и становище на всички заинтересовани страни от сектора през 2008 г. бе създадена и включена в консултациите *Работна група за трансграничното транспортиране на евро в брой по шосе*, която се председателства от Комисията и се състои от европейските организации на всички основни заинтересовани лица¹. Тя обсъди всички основни въпроси, в т.ч. основанията за действия на равнище ЕС, различните правни възможности за улесняване на трансграничното транспортиране на пари в брой, обхвата на евентуалните бъдещи общи правила, различията между националните законодателства и възможностите за хармонизиране на трансграничните правила в съответните области.

Въз основа на това на 18 май 2009 г. Комисията прие Бяла книга относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между

¹ В нея бяха представени следните организации: CEA (European insurance and reinsurance federation — Европейска застрахователна и презастрахователна федерация), CoESS (Confederation of European Security Services — Конфедерация на европейските дружества за услуги по сигурността), EBF (European Banking Federation — Европейска банкова федерация), Евросистемата, EPC (European Payments Council — Европейски съвет по плащанията), ESTA (European Security Transport Association — Европейска асоциация по сигурността на транспорта), EURICPA (European Intelligent Cash Protection Association — Европейска асоциация за интелигентни системи за защита на пари в брой), EuroCommerce (Представителство на сектора на търговията на дребно, търговията на едро и международната търговия към ЕС), Европол (Европейската полицейска служба), MDWG (Mint Directors Working Group — Работна група на директорите на монетни дворове) и UNI-Europa (Union Network International — Европа, международна мрежа на професионалните съюзи).

държавите-членки в еврозоната² с цел започване на широкообхватен консултационен процес по набора от предвиждани общи правила за трансграничното транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната. Бялата книга и отзивите, за които от страна на съответните лица бе получено разрешение за публикуване, се намират на уебсайта „Европа“ на Комисията на следния адрес: http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/article15105_en.htm

През 2009 г., след публикуването на Бялата книга, бе създадена и включена в консултацията *Експертна група за специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната*. В групата участваха представители на всички заинтересовани администрации на държавите-членки в еврозоната. Тя обсъди задълбочено предвидените общи правила за трансграничен транспорт на пари в брой и постигна висока степен на съгласие относно окончателния текст на предложението на Комисията. В придружителния документ е приложен списък с участниците в групата.

По време на целия подготвителен процес бяха извършвани консултации със социалните партньори. Те бяха част от работната група и впоследствие участваха в консултацията посредством двустранни срещи и писмени анкети.

Всички заинтересовани страни от сектора потвърдиха, че понастоящем пазарът на ТПБ е организиран на национална основа вследствие на различията между националните законодателства. Все пак по отношение на подкрепата за тази инициатива следва да се направи разграничение между доставчиците (дружества за ТПБ) и потребителите на услугата (банки и търговци на дребно).

Банковият сектор подкрепя силно инициативата и призовава за амбициозен подход, водещ до по-къси и по-ефективни транспортни маршрути, което означава по-нисък риск, по-ниски разходи и по-голяма конкуренция в сектора. Професионалната организация на дружества за ТПБ одобрява, че не е предвидено пълно хармонизиране на транспортирането на пари в брой, но счита, че настоящото положение, характеризиращо се с фрагментация на пазара, е задоволително, тъй като дружествата за ТПБ са постигнали подходящата организация в рамките на националните граници.

Работодателите в сектора на ТПБ подчертават също важността на предотвратяването на нелоялната конкуренция вследствие на различните възнаграждения и условия и ред на труд, особено на фона на високия дял на разходите за възнаграждение от общите разходи на дружествата за ТПБ. По отношение на служителите, за синдикатите е от основно значение бъдещото законодателство на ЕС в областта да води не към влошаване на социалните условия, а по-скоро към започването на процес на уеднаквяване на възнагражденията и условията на труд. Също така социалните партньори постигнаха съгласие, че при трансгранични операции следва да се изплаща по-високата заплата, прилагана съответно в държавата-членка на произход или получаващата държава-членка.

ЕЦБ и Евросистемата подкрепят изцяло инициативата на Комисията, тъй като тя съответства на тяхната стратегическа цел за постигане на висока степен на

² COM (2009) 214 окончателен.

конвергенция между свързаните с пари в брой услуги на националните централни банки. Докато не бъдат улеснени възможностите за трансгранично транспортиране на пари в брой, приетият принцип на достъп от разстояние (т.е. всяка банка да може да изтегля/депозира евро в брой от/във всяка НЦБ в еврозоната) не може да бъде прилаган.

Главната цел на настоящото предложение на Комисията е улесняване на свободното обращение на еврото в брой в рамките на еврозоната посредством премахване на пречките пред специализирания транспорт на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната, като същевременно се гарантира, че по време на транспортирането се съблюдават изискванията, осигуряващи висока степен на сигурност на персонала за ТПБ и на гражданите като цяло. Тъй като пазарът на ТПБ има предимно местен характер, основната цел трябва да бъде улесняването на транспорта в съответните погранични региони, докато регулаторните различия извън това географско пространство влияят по принцип по-слабо на свободното обращение на еврото.

За постигането на тази цел в оценката на въздействието бяха разгледани пет общи варианта: 1) базов сценарий, представляващ запазване на статуквото; 2) двустранни/многостранни споразумения между тези държави-членки, които евентуално участват най-активно в трансграничния транспорт; 3) набор от общи правила, засягащи единствено трансграничното транспортиране; 4) пълно взаимно признаване; както и 5) пълно хармонизиране на регулаторната рамка за всички видове транспортиране на пари в брой. В оценката на въздействието бе достигнато да заключението, че целта за улесняване на свободното обращение на евро в брой не би могла да се постигне при варианти 1 и 2, тъй като вероятността за спонтанно възникване на такива споразумения в по-голям мащаб е много слаба, докато пълното взаимно признаване и пълното хармонизиране на регулаторната рамка за всички видове ТПБ не биха били пропорционални на декларираната цел и в случай на пълно взаимно признаване биха могли да създадат значителни рискове за сигурността.

Подробният анализ на въздействието акцентира върху вариант 3: набор от общи правила за трансгранично транспортиране. Целта за улесняване на свободното обращение на евро в брой би била постигната при този вариант. Тъй като той обхваща единствено трансграничния транспорт, при него няма да бъде надхвърлено необходимото за постигане на целите.

Допълнително бяха разгледани три подварианта: а) разширяване на обхвата на правилата върху държавите-членки на ЕС, които понастоящем са извън еврозоната; б) разширяване на обхвата върху други парични единици в брой и други видове ценности; както и в) ограничаване на обхвата единствено върху транспортирането от точка до точка³.

В голяма степен въздействието на общите правила зависи от мащаба на потенциалния пазар и от степента, в която той може да бъде осъществен. За да бъде събрана

³ Това представлява транспорт на големи количества пари в брой между парични центрове, което се осъществява директно от точка до точка, без никакви междинни спирки (например от клон на НЦБ до паричен център). При този транспорт не се обслужват крайни клиенти и обемите са като цяло високи.

информация за текущото състояние на пазара за ТПБ и да се оцени мащабът на потенциалния пазар за трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, в случай че съществуващите понастоящем регулаторни пречки бъдат премахнати, бе започнато външно проучване, което е достъпно на уебсайта на Комисията⁴.

Проучването показва, че макар и по дефиниция трансграничният пазар да е ограничен, съществува потенциал за значително нарастване на специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе както в дългосрочна, така и в краткосрочна перспектива, ако бъдат премахнати регулаторните пречки чрез въвеждане на набор от общи трансгранични правила⁵.

Улесняването на трансграничния транспорт на пари в брой вероятно ще се отрази благоприятно и на околната среда вследствие на по-късите транспортни маршрути.

Значителното нарастване на трансграничния транспорт може обаче да предизвика и отрицателни социални последици в получаващите държави-членки. Това засяга най-вече евентуалните последици за равнището на заплащане и/или за заетостта в сектора на ТПБ в дадена получаваща държава-членка, когато по отношение на заплатите съществуват значителни различия в сравнение със съседните държави-членки. Оценката на въздействието сочи, че вероятно между някои съседни държави-членки в еврозоната съществуват големи различия. Значителни различия по отношение на заплатите са налице и между някои от държавите-членки, които още не са приели еврото, и техните съседи от еврозоната. Макар принципно държавите-членки да не трябва да бъдат възпрепятствани да използват сравнителни предимства, все пак се счита за оправдано потенциалното социално въздействие в получаващата държава-членка да бъде ограничено посредством гарантиране на минимална закрила на работещите в съответствие с принципите на съществуващата Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници. Тази директива цели осигуряване на минимална степен на закрила, която да бъде спазвана в получаващата държава-членка от работодателите, които командироваат там работници за временно извършване на работа.

С оглед на специфичните особености на услугите за ТПБ, особено честотата и краткосрочния характер на потенциалното работно време зад граница, както и различните договорни условия, се налага да бъде предвидено аналогичното прилагане на директивата за трансграничните услуги по транспортиране на пари в брой. Ето защо в предложението са включени някои специфични разпоредби, за да бъде постигната правна яснота за съответните оператори и да се осигури практическата приложимост на директивата в сектора на ТПБ. По-специално в тях се постановява, че на трансгранично работещите в сферата на ТПБ лица следва да бъде гарантирано минимално ниво на

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

⁵ В проучването се прогнозира, че при премахване на всички пречки пред специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе потенциалният пазар би възлязъл в дългосрочна перспектива на около 2,6 % от общия пазар (изразен като целия обем евро в брой, поръчан на дружествата за ТПБ), което би съответствало на около 77 000 операции на трансгранично транспортиране (т.е. на двустранно преминаване на границата от превозното средство за ТПБ — веднъж на излизане и веднъж на влизане в неговата страна), които потенциално ще се осъществяват годишно в 11-те държави-членки в еврозоната, имащи сухопътна граница с други държави-членки в еврозоната.

защита, обвързано със съответните минимални размери на възнаграждение, включително и за извънреден труд, на получаващата държава-членка в съответствие с директивата. За да бъдат избегнати сложните пропорционални изчисления, тези размери на възнаграждението следва освен това да бъдат гарантирани за целия работен ден, дори ако работещото лице прекарва само част от работния ден зад граница. Ако въз основа на съществуващи договори, наредби или административни разпоредби, а също и практически договорености може да бъде предвидено, че работещото лице ще извършва трансгранично транспортиране през повече от 100 работни дни в рамките на една календарна година в друга държава-членка, минималната защита следва въпреки това да обхваща и другите въпроси, изброени в директивата.

Поради специфичните особености на сектора на ТПБ в предложението са предвидени и правила относно каботажа, които се отличават от общоприетите в транспортния сектор. Макар и предложението да предвижда, че при ТПБ превозното средство следва да се завърне в своята държава-членка на произход в рамките на деня на напускане, не се предвижда ограничаване на броя на доставките/събиранията на пари в брой, тъй като превозното средство за ТПБ, обслужващо банки и търговци на дребно, може да осъществява много (например 20) такива спирки на ден.

Консултациите със заинтересованите лица разкриха още, че с оглед на сигурността и на други чувствителни въпроси трябва да бъдат предвидени определени ограничения в обхвата на общите правила на ЕС, както и някои възможности за национални изключения и дерогации. Те засягат четири основни въпроса: i) националните правила за носенето на оръжие от персонала за ТПБ остават изцяло в сила; ii) установени са няколко вида транспорт на пари в брой, като за отделните държави-членки са предвидени опции за неприлагане; iii) ограничаване на трансграничното транспортиране в рамките на един ден и през светлата част от денонощието, което означава, че превозното средство за ТПБ следва в един и същ ден да напусне и да се завърне в своята държава-членка на произход и че транспортирането се осъществява през светлата част от денонощието; iv) по-голямата част от доставките/събиранията на пари в брой, осъществявани от превозното средство за ТПБ в рамките на деня, трябва да бъдат извършени на територията на получаващата държава-членка (получаващите държави-членки).

Анализът показва, че въпреки вероятността от свиване на потенциалния трансграничен пазар вследствие на тези варианти не се очаква те да създадат значителни препятствия за трансграничното транспортиране, като по отношение на всяка ситуация предложението предвижда решения, даващи възможност за осъществяване на трансгранично транспортиране (защитена касета за оръжия в превозното средство, която може да бъде отворена единствено дистанционно от контролното помещение, стандартизирани варианти на транспорт, признаване на еквивалентните обучения за боравене с оръжия и т.н.).

По отношение на подвариантите бе решено, че общите правила следва да се прилагат и на територията на държавите-членки на ЕС, на които предстои въвеждане на еврото, от датата на решението на Съвета за отмяна на съответната им дерогация от участие в еврозоната. Това е обосновано от факта, че по време на подготовката на прехода нараства нуждата от транспортиране на евро в брой.

Разширяването на обхвата върху други парични единици в брой няма да допринесе за декларираната цел на инициативата, но съответства на генералните цели на ЕС и може

да повиши ефективността вследствие намаляването на разходите. То може обаче да доведе до усложняване на процеса на приемане на общите правила при относително ниска добавена стойност. Ограничаването на обхвата върху транспортирането от точка до точка би намалило значително ползите от общите правила поради изключването на по-голямата част от транспортните операции, изразени в изминати километри, отработени часове и обслужвани места за доставка/събиране на пари в брой. Поради тези причини тези подварианти не бяха включени в предложението.

И накрая, предлага се да се създаде Комитет за трансграничното транспортиране на евро в брой, който да осъществява текущо наблюдение върху прилагането на общите трансгранични правила. Също така е предвиден официален преглед, който ще бъде осъществен в рамките на доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета най-късно две години след влизането в сила на общите правила.

3. ОБЯСНЕНИЕ НА ОСНОВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНАТА СИСТЕМА

Предложеният регламент определя набор от общи правила за специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой в рамките на еврозоната. Той се базира на принципа за специфичен международен лиценз за транспортиране на пари в брой, който ще се издава от държавата-членка на произход на дружествата за ТПБ, желаещи да транспортират евро в брой през граница. Предвиждат се седем различни разрешени видове транспорт — пет за транспортиране на банкноти и два за транспортиране на монети — като на държавите-членки се дава възможност да не прилагат определени варианти на тяхната територия.

По отношение на обхвата трябва да бъдат отбелязани следните елементи:

- Предложеният регламент ще се прилага спрямо специализираното транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната. Предвижда се също в обхвата на регламента да попадат и териториите на държавите-членки, които все още не са въвели еврото, от датата на решението на Съвета за отмяна на съответната им дерогация от участие в еврозоната. Разширяването на обхвата на регламента ще бъде обект на отделно предложение за регламент.
- Предложеният регламент ще се прилага както спрямо т.нар. транспортиране от точка до точка (т.е. транспорт от едно до друго охранявано място без междинни спирки), така и спрямо т.нар. транспортиране на дребно на пари в брой (транспортиране с много спирки, обслужващо крайни клиенти).
- При транспортирането на дребно по-голямата част от спирките трябва да бъдат на територията на получаващата държава-членка (получаващите държави-членки), но не съществува ограничение по отношение на броя на спирките, направени в държавата-членка на произход или в получаващата държава-членка.
- По правило транспортът се извършва през светлата част от денонощието, като са предвидени изключения по отношение на транспорта от точка до точка.
- Превозното средство за ТПБ трябва да се завърне в своята държава-членка на произход в рамките на същия ден.

Международен лиценз за транспортиране на пари в брой

При условията на регламента дружествата за ТПБ, желаещи да осъществяват трансгранично транспортиране на пари в брой, трябва да подадат заявление за специфичен лиценз пред лицензионния орган на своята държава-членка на произход. За да бъде получен лицензът, дружеството, неговото ръководство и неговият персонал трябва да отговарят на определени условия, постановени в регламента. При нарушаване на правилата правомощия за налагане на санкции има органът, издал лиценза, т.е. органът на държавата-членка на произход. При възникване на непредвидени обстоятелства или явни нарушения на правилата (например несъблюдаване на минималния брой служители, нарушаване на правилата за носенето на оръжие и т.н.) охранителни правомощия има държавата-членка, която се прекосява, или получаващата държава-членка. Освен това държавите-членки са задължени да се информират взаимно относно всички тези аспекти.

Разрешени видове транспорт

По отношение на банкнотите ще бъдат разрешени следните пет вида трансгранично транспортиране на пари в брой:

- Транспортиране на банкноти в небронирано превозно средство с обикновен външен вид, оборудвано с интелигентна система за неутрализиране на банкнотите (ИСНБ);
- Транспортиране на банкноти в небронирано превозно средство, носещо ясни означения, че е оборудвано с ИСНБ;
- Транспортиране на банкноти в превозно средство с бронирана кабина, оборудвано с ИСНБ;
- Транспортиране на банкноти в изцяло бронирано превозно средство, което не е оборудвано с ИСНБ;
- Транспортиране на банкноти в изцяло бронирано превозно средство, оборудвано с ИСНБ.

По отношение на монетите са предвидени следните два вида транспортиране:

- Транспортиране на монети в небронирано превозно средство;
- Транспортиране на монети в превозно средство с бронирана кабина.

При всички случаи в превозното средство трябва да има най-малко двама служители за охрана. При транспортиране в изцяло бронирано превозно средство, което не е оборудвано с ИСНБ, служителите за охрана трябва обаче да са трима.

Държавите-членки могат да решат да преустановят използването на някои варианти на своята територия, при условие че те приемат поне един от гореизброените варианти за транспортиране на банкноти и един от гореизброените варианти за транспортиране на монети и не разрешават сходни условия на транспортиране за вътрешния транспорт на пари в брой.

Прилагане на националните правила

В особено чувствителните от гледна точка на сигурността области ще продължат да се прилагат националните правила. Към тези области спадат носенето и използването на оръжие, сътрудничеството с полицейските сили и правилата на поведение на охранителния персонал за ТПБ извън превозното средство за ТПБ, както и сигурността на местата, в които парите в брой биват доставяни или събирани.

4. ПРАВНИ АСПЕКТИ

Член 133 от Договора за функционирането на Европейския съюз постановява, че „... Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура, определят необходимите мерки относно използването на еврото като единна парична единица. ...“. От този член следва, че ЕС има правото, а всъщност и задължението да предприеме необходимите мерки, за да гарантира свободното и ефикасното обращение на евро в брой, тъй като настоящата ситуация създава пречки пред трансгранично транспортиране на евро в брой и следователно пред неговата употреба.

Алтернатива на действие на ниво на ЕС биха представлявали доброволни двустранни или дори многостранни споразумения между държавите-членки. В сравнение с двустранните или многостранните споразумения действието на ниво на ЕС обаче ще доведе до значителни икономии от мащаба. Единствено действието на ниво на ЕС ще позволи да бъде отчетено бъдещото разширяване на еврозоната, тъй като за разлика от двустранните/многостранните споразумения правилата на ЕС за трансгранично транспортиране могат да бъдат използвани от всяка нова участваща държава-членка.

Освен това въпреки изразената нужда — най-вече от страна на банковия сектор, повече от осем години след въвеждането на еврото като разплащателно средство в брой все още няма нито едно споразумение за улесняване на специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой, сключено между държавите-членки. Това навежда на мисълта, че действие на ниво на ЕС представлява на практика единственото възможно средство за хармонизиране на различните регулаторни режими (понастоящем 16), третиращи широк набор от сложни въпроси, характеризирани се с преплитане на съображенията по отношение на трудовата политика и на сигурността.

Следователно действието на ниво на ЕС е в съответствие с принципа на субсидиарност.

Изцяло вътрешното транспортиране не попада в обхвата на предложението, отнасящо се единствено до трансграничното транспортиране на пари в брой, което фактически е засегнато от различните национални регулаторни режими. Следователно то спазва принципа на пропорционалност. Необходимият инструмент е регламент, за да се гарантира, че различните национални правила ще бъдат заменени от набор от напълно еднакви правила за специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой в рамките на еврозоната.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../... НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе
между държавите-членки в еврозоната**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 133 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия⁶,

като взеха предвид становището на Европейската централна банка⁷,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Вследствие на въвеждането на еврото значително нарасна нуждата от трансгранично транспортиране на пари в брой по шосе. В рамките на еврозоната банките, големите вериги за търговия на дребно и лицата, чиято професия включва работа с пари в брой, следва да могат да се договарят с дружеството за транспортиране на пари в брой (ТПБ), което предлага най-добрата цена и/или услуга, и да се възползват от свързаните с пари в брой услуги на най-близкия клон на национална централна банка (НЦБ) или център за ТПБ, дори когато той се намира в друга държава-членка. Освен това редица участващи в третия етап на икономическия и паричен съюз държави-членки (наричани по-долу „участващи държави-членки“) вече са договорили или евентуално искат да договорят производството на банкноти и монети зад граница. Принципът на единната парична единица сам по себе си предполага свобода на транспортирането на пари в брой между участващите държави-членки.
- (2) Вследствие на съществените различия между националните законодателства е като цяло изключително трудно да се осъществява специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между участващите държави-членки. Това положение е в противоречие с принципа на свободно

⁶ ОВ С ..., стр...

⁷ ОВ С ..., стр...

циркулиране на единната валута и в ущърб на принципа на свободно предоставяне на услуги, който е сред основополагащите принципи на Европейския съюз.

- (3) Настоящият регламент представлява отговор на възможното представяне на хармонизирани инструменти за транспортирането на пари в брой, посочено в член 38, буква б) от Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. относно услугите на вътрешния пазар.
- (4) С оглед на конкретните опасности за здравето и живота на персонала за ТПБ и на гражданите като цяло, присъщи за дейността по транспортиране на пари в брой, е целесъобразно трансграничното транспортиране на пари в брой да бъде обект на специфичен международен лиценз за ТПБ. Този лиценз следва да има приоритет спрямо задължителните в повечето участващи държави-членки национални лицензи за ТПБ, които не са хармонизирани с настоящия регламент. Също така в малкото държави-членки, които нямат специална процедура за одобряване на дружествата за ТПБ, която да надхвърля общите правила в областта на сигурността или на транспорта, и с цел увеличаване на взаимното доверие между държавите-членки е целесъобразно дружествата за ТПБ, установени в тези държави-членки, да представят минимален опит от дванадесет месеца в областта на редовното транспортиране на пари в брой в държавата-членки, в която са установени, без нарушения на националното законодателство преди съответната държава-членка да може да им предостави международен лиценз.
- (5) За да не се стигне до припокриване на задълженията и да се избегне създаването на неоснователно тромава процедура, е целесъобразно също да бъде предвидено от притежателя на международен лиценз за ТПБ да не се изисква да разполага и с лиценз на Общността за международен автомобилен превоз на товари, посочен в Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари⁸.
- (6) Специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между участващите държави-членки трябва да бъде изцяло в съответствие с правилата на настоящия регламент или изцяло в съответствие със съответното законодателство на държавата-членка на произход, на получаващата държава-членка и, ако е приложимо, на държавата-членка, която се прекосява.
- (7) Настоящият регламент има за цел да създаде предпоставки за специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между участващите държави-членки при условия, гарантиращи сигурността на операцията, сигурността на участващия персонал и на гражданите, както и свободното движение на паричната единица.
- (8) Поради специфичните особености на сектора на ТПБ съществуват трудности, свързани с организирането на безопасни няколкодневни доставки на пари в

⁸ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

брой. Поради това е целесъобразно превозното средство, осъществяващо специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, да се завърне в своята държава-членка на произход в рамките на деня на напускане.

- (9) В настоящия регламент Комисията следва да представи предложение за изменение на определението „светла част от денонощието“ и/или на минималната задължителна продължителност на специалното първоначално обучение, в случай че социалните партньори на ниво на ЕС постигнат помежду си съгласие, че има друго по-подходящо определение.
- (10) Съгласно Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета броят на операциите, които могат да бъдат осъществени в получаващата държава-членка вследствие на международен превоз от друга държава-членка, е ограничен на три каботажни операции в рамките на седем дни. Поради специфичните особености на сектора на ТПБ обаче осъществяването на много по-голям брой ежедневни доставки/събирания на пари в брой от едно превозно средство за ТПБ представлява обичайна практика. Следователно е целесъобразно да се предвиди дерогация от Регламент (ЕО) № 1072/2009, като не бъде наложено ограничение на броя доставки/събирания на пари в брой, които превозно средство за ТПБ може да осъществи в получаващата държава-членка в рамките на един ден.
- (11) Целта при прилагането на националните правила, регулиращи поведението на охранителния персонал за ТПБ извън превозното средство и сигурността на местата за събиране/доставка на пари в брой, не обхваща евентуалното използване на системи за неутрализиране на банкнотите в комбинация с транспортирането на банкноти в изцяло бронирано превозно средство, което не е оборудвано с ИСНБ.
- (12) Ако си припомним, в член 1, параграф 3, буква а) от Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги са обхванати командировките, когато предприятието предоставя транснационални услуги за собствена сметка и под свое ръководство по договор, сключен между предприятието и страната, за която са предназначени услугите.
- (13) С оглед на специфичните характеристики на услугите за ТПБ е необходимо да се предвиди аналогичното прилагане на Директива 96/71/ЕО по отношение на всички трансгранични услуги по транспортиране на пари в брой, за да бъде постигната правна яснота за операторите и да се осигури практическата приложимост на директивата в този сектор.
- (14) Поради спецификата на разглежданата транспортна дейност и извънредния характер на някои от тези дейности аналогичното прилагане на правилата за минимална защита, установени в член 3, параграф 1, следва да обхващат единствено посочените в член 3, параграф 1, буква в) от директивата минимални размери на възнаграждение, включително и за извънреден труд, за целия работен ден, за да не бъде създадена излишна административна тежест за операторите. Ако по силата на договор, наредби или административни разпоредби, а също и практически договорености е предвидено, че служител в сферата на ТПБ ще извършва трансгранично транспортиране през повече от 100 работни дни в

рамките на една календарна година в друга държава-членка, е целесъобразно по аналогия правилата за минимална защита, установени в директивата, да се прилагат изцяло спрямо този служител.

- (15) Прилагането на правилата за минимална защита в получаващата държава-членка следва да не засягат прилагането на реда и условията за наемане на работа, които са по-благоприятни за работещото лице по силата на закон, колективен или трудов договор, действащи в държавата-членка на произход на работещото лице.
- (16) С цел установяване на съответните правила за минимална защита е целесъобразно разпоредбите относно информационното сътрудничество, посочени в член 4 от Директива 96/71/ЕО, да се прилагат по аналогия. Във връзка с това държавите-членки могат да се възползват от административното сътрудничество и обмена на информация, предвидени в Директива 96/71/ЕО.
- (17) Настоящият регламент не засяга прилагането на правилата на ЕС за пари в брой, които се внасят или изнасят от Общността⁹.
- (18) Настоящият регламент засяга техническите норми и стандарти за ИСНБ, брониране на превозното средство, защитени касети и бронежилетки. Целесъобразно е да бъде предвидена процедура за делегиране на правомощия от Европейския парламент и Съвета на Комисията за изменение на тези правила с цел отчитане на технологичния напредък и евентуално на новите европейски стандарти.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

РАЗДЕЛ 1: ОБЩИ ПРАВИЛА, РЕГУЛИРАЩИ ВСИЧКИ ОПЕРАЦИИ ПО ТРАНСГРАНИЧНО ТРАНСПОРТИРАНЕ НА ЕВРО В БРОЙ ПО ШОСЕ

Член 1 — Определения

а) „трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе“ означава специализирано транспортиране, осъществявано или от името на трети лица срещу възнаграждение или в рамките на дружество за транспортиране на пари в брой (по-долу ТПБ), в превозно средство по шосе на банкноти и/или монети от една „участваща държава-членка“ — съгласно определението в Регламент (ЕО) № 974/98 на Съвета от 3 май 1998 г. относно въвеждането на еврото¹⁰, за доставка или събиране на евро банкноти и/или евро монети на/от едно или повече места, намиращи се в една или повече други участващи държави-членки, както и в държавата-членка на произход. Освен това, за да се счита транспортирането за трансгранично съгласно условията на настоящия регламент, по-голямата част от доставките/събиранията на пари в брой, осъществени от превозното средство за ТПБ в рамките на деня, трябва да бъдат извършени на територията на

⁹ Регламент (ЕО) 1889/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 година относно контрола на пари в брой, които се внасят и изнасят от Общността, ОВ L 309, 25.11.2005 г., стр. 9.

¹⁰ ОВ L 139, 11.5.1998 г., стр. 1.

получаващата държава-членка (получаващите държави-членки). Транспортирането от точка до точка се счита за трансгранично, ако транспортът се осъществява между две различни участващи държави-членки;

б) „международен лиценз за ТПБ“ означава предоставен от лицензионния орган на държавата-членка на произход лиценз, даващ право на своя притежател да извършва трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между участващи държави-членки в съответствие с условията, установени в настоящия регламент;

в) „лицензионен орган“ означава органът на държавата-членка на произход, отговарящ за издаването на международни лицензи за ТПБ;

г) „държава-членка на произход“ означава участващата държава-членка, на чиято територия е установено дружеството за ТПБ. Дружество за ТПБ се счита за установено на територията на дадена държава-членка, ако съгласно член 49 от Договора за функционирането на Европейския съюз то действително извършва стопанска дейност за неопределен период от време посредством стабилни инфраструктурни обекти, от които на практика се извършва предоставянето на услугите;

д) „получаваща държава-членка“ означава участваща държава-членка, в която дружеството за ТПБ предоставя услуги по доставка и/или събиране на пари в брой, различна от държавата-членка на произход;

е) „държава-членка, която се прекосява“ означава една или няколко участващи държави-членки, които са различни от държавата-членка на произход на дружеството и които трябва да бъдат прекосени от превозното средство за транспортиране на пари в брой, за да може то да достигне получаващата държава-членка или получаващите държави-членки или да се завърне в държавата-членка на произход;

ж) „транспорт през светлата част на денонощието“ означава транспорт, извършван между 6:00 и 22:00 часа;

з) „охранителен персонал за ТПБ“ означава служителите, на които е разпоредено да управляват превозното средство, транспортиращо парите, или да охраняват неговия товар;

и) „превозно средство за ТПБ“ означава превозно средство, използвано за специализираното транспортиране на пари в брой по шосе;

й) „обикновено превозно средство“ означава превозно средство за ТПБ, което има нормален външен вид и няма никакви отличителни знаци, указващи неговата принадлежност към дружество за ТПБ или неговата употреба за транспортиране на пари в брой;

к) „транспорт от точка до точка“ означава транспорт от едно охранявано място до друго охранявано място без никакви междинни спирки;

л) „охранявана зона“ означава място за събиране и/или доставка на пари в брой, намиращо се в сграда и обезопасено срещу неразрешен достъп посредством оборудване (системи срещу проникване) и процедури за достъп на лицата;

м) „охранявано място“ означава място в рамките на охраняваната зона, което е достъпно за превозни средства и в което превозните средства могат по безопасен начин да бъдат натоварени и разтоварени;

н) „интелигентна система за неутрализиране на банкноти (ИСНБ)“ означава система, която отговаря на следните изисквания:

- контейнерът за банкноти осигурява постоянна защита чрез система за унищожаване на банкноти, която действа от охраняваната зона до мястото за доставка на пари в брой или от мястото за събиране на пари в брой до охраняваната зона,
- охранителният персонал за ТПБ не може да отвори контейнера извън предварително заложените в програмата времеви периоди и/или местонахождения или да промени предварително заложените в програмата времеви периоди и/или местонахождения, в рамките на които контейнерът може да бъде отворен след започване на операцията по транспортиране на пари в брой,
- контейнерът е снабден с механизъм за трайно неутрализиране на банкнотите при неразрешен опит за отваряне на контейнера,
- ИСНБ съответства на изискванията, изложени в приложение III към настоящия регламент. Една банкнота се счита за неутрализирана, когато тя е била повредена или оцветена посредством оцветяване или други средства, допълнително конкретизирани в приложение III;

о) „цялостна ИСНБ“ означава ИСНБ, която е оборудвана допълнително за цялостна употреба, което означава, че банкнотите остават недостъпни за персонала за ТПБ по всяко време и са постоянно защитени чрез система за унищожаване на банкноти от охранявана зона до охранявана зона или при касети на терминално устройство (АТМ) — от охранявана зона до вътрешността на терминалното устройство;

п) равнища на владеене на език „А1“ и „В1“ означават равнищата, определени в установената от Съвета на Европа Обща европейска референтна рамка за езиците;

р) „съответен език“ е езикът или езиците, използвани от местните органи на властта и населението в районите, в които се извършва транспортирането на пари в брой;

с) „официални езици на ЕС“ са езиците, определени в Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност¹¹.

Член 2 — Изключения

1. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането на евро банкноти и монети, което се извършва за сметка на и между централните банки, печатниците за банкноти и/или монетните дворове на участващите държави-членки и за което е предвиден военен или полицейски ескорт.

¹¹ ОВ L 17, 6.10.1958 г., стр.385, изменен.

2. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането изцяло на евро монети, което се извършва за сметка на и между централните банки или монетните дворове на участващите държави-членки и за което е предвиден военен или полицейски ескорт или такъв се осигурява от частен персонал за охрана в специализирани превозни средства.

Член 3 — Място на отпътуване, продължителност и брой доставки/събирания на пари в брой

1. Съгласно настоящия регламент трансграничното транспортиране на евро в брой се извършва през светлата част от денонощието.

2. Превозно средство за ТПБ, което извършва трансгранично транспортиране на евро в брой, започва своето пътуването от своята държава-членка на произход и се завръща в нея в рамките на един ден.

3. Чрез дерогация от параграфи 1 и 2 транспортирането от точка до точка може да се извършва в рамките на 24 часа, при условие че транспортирането на пари в брой през нощта вече е разрешено съгласно националните правила в държавата-членка на произход, в държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, както и в получаващата или получаващите държави-членки.

4. Чрез дерогация от Регламент (ЕО) № 1072/2009 не следва да се ограничава броят събирания/доставки на пари в брой, които превозно средство за ТПБ може да осъществи в една или повече получаващи държави-членки в рамките на един ден.

Член 4 — Международен лиценз за ТПБ

1. Всяко дружество, желаещо да извършва трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, подава заявление за международен лиценз за ТПБ пред лицензионния орган в своята държава-членка на произход.

2. Международният лиценз за транспортиране на пари в брой се издава за срок от 5 години от националния лицензионен орган, ако са спазени следните условия:

а) кандидатстващото дружество е одобрено да извършва транспортиране на пари в брой в рамките на своята държава-членка на произход. Ако съответната държава-членка няма специална процедура за одобряване на дружествата за ТПБ, която да надхвърля общите правила в областта на сигурността или на транспорта, дружеството трябва да може да докаже, че в течение на най-малко дванадесет месеца преди подаването на заявлението редовно е извършвало операции по транспортиране на пари в брой в рамките на своята държава-членка на произход без нарушения на действащото национално законодателство, регулиращо тези дейности;

б) управителите и членовете на управителния орган не са извършвали престъпления във връзка с тази дейност и тяхната репутация и професионална лоялност е добра;

в) кандидатстващото дружество има действаща застраховка гражданска отговорност;

г) кандидатстващото дружество, наетият персонал, използваните превозни средства и прилаганите от дружеството процедури за сигурност за трансграничното транспортиране на евро в брой са в съответствие с правилата, установени с настоящия регламент, или — когато това е изрично посочено в настоящия регламент — с действащото национално законодателство, отнасящо се конкретно до транспортирането на пари в брой.

3. Международният лиценз за ТПБ се изготвя съгласно образца и физическите характеристики, определени в приложения I-II. Персоналът за ТПБ в превозните средства, използвани за специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, трябва по всяко време да може да представи на контролните органи оригинала или завереното копие на валиден лиценз.

4. Международният лиценз за ТПБ позволява на дружеството да извършва трансгранично транспортиране на евро в брой съгласно условията на настоящия регламент. Чрез дерогация от Регламент (ЕО) № 1072/2009 от притежателя на такъв лиценз не се изисква да притежава лиценз на Общността за международен автомобилен превоз на товари.

Член 5 — Охранителен персонал за ТПБ

1. Охранителният персонал за ТПБ отговаря на следните изисквания:

а) служителите не са извършвали престъпления във връзка с тази дейност и тяхната репутация и професионална лоялност е добра;

б) служителите имат медицинско свидетелство, с което се удостоверява, че физическото и психическото им здравословно състояние е подходящо за съответната работа;

в) служителите успешно са преминали специално първоначално обучение от най-малко 200 часа, без да се брои обучението по използване на огнестрелно оръжие.

Съдържанието на специалното първоначално обучение обхваща най-малко посоченото в приложение VI. Изисква се също периодично обучение в тези области, което да се провежда най-малко веднъж на всеки три години.

2. Поне един член на охранителния персонал за ТПБ в превозното средство владее най-малко на ниво A1 съответния език или съответните езици, използвани в съответните области на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на получаващата държава-членка. Освен това превозното средство е в постоянна радиовръзка — чрез контролния център на дружеството — с лице, което владее най-малко на ниво B1 съответния език, за да се гарантира, че по всяко време може да се установи ефективна комуникация с националните органи.

Член 6 — Носене на оръжие

1. Охранителният персонал за ТПБ съблюдава действащото законодателство в държавата-членка на произход, в държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и в получаващата или получаващите държави-членки по отношение на носенето на оръжие и максималния разрешен калибър.

2. При навлизане на територията на държава-членка, чието законодателство не позволява на охранителния персонал за ТПБ да носи оръжие, всички оръжия, притежавани от охранителния персонал за ТПБ, се поставят в бордова защитена касета, която отговаря на европейски стандарт EN 1143-1. Оръжията остават недостъпни за охранителния персонал за ТПБ по време на цялото пътуване през територията на съответната държава-членка. Те могат да бъдат извадени от защитената касета при навлизане на територията на държава-членка, чието законодателство позволява на охранителния персонал за ТПБ да носи оръжие, и съответно трябва да бъдат извадени от нея при навлизане на територията на държава-членка, чието законодателство задължава охранителния персонал за ТПБ да носи оръжие. Отварянето на защитената касета за оръжие е възможно само дистанционно от контролния център на превозното средство и се извършва само след проверка на географското местонахождение на превозното средство от контролния център.

Същите задължения се прилагат, когато видът или калибърът на оръжието не е разрешен съгласно законодателството на държавата-членка, която се прекосява, или на получаващата държава-членка.

3. Когато превозно средство за ТПБ, чиято държава-членка на произход не разрешава на персонала за ТПБ да носи оръжие, навлезе на територията на държава-членка, чието законодателство задължава персонала за ТПБ да носи оръжие, дружеството за ТПБ гарантира, че екипажът на превозното средство разполага с необходимите оръжия и че удовлетворява минималните изисквания за обучение на получаващата държава-членка.

4. Въоръженият охранителен персонал за ТПБ подава заявление за разрешително за оръжие пред националните органи на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и/или на получаващата държава-членка, когато в тези държави-членки на охранителния персонал за ТПБ е разрешено да носи оръжие.

5. Държавите-членки създават едно централизирано национално звено за контакт, пред което охранителният персонал за ТПБ от други държави-членки може да подава заявления за получаване на национално разрешително за оръжие. Държавите-членки уведомяват заявителите относно резултата от заявлението в рамките на 3 месеца от подаването на пълното заявление.

6. За да могат служителите за ТПБ, които са наети от установено в друга държава-членка дружество и постоянно пребивават в друга държава-членка, да изпълнят националните изисквания за получаване на разрешително за оръжие, държавите-членки трябва да осигурят процедура за признаване на еквивалентното обучение, проведено в държавата-членка, в която е установен работодателят на заявителя. Ако това не е възможно, държавите-членки осигуряват провеждането на съответното обучение на тяхна територия на съответния официален език на ЕС, използван в държавата-членка, в която е установен работодателят на заявителя.

Член 7 — Техническо оборудване на превозното средство

1. Всички използвани превозни средства са оборудвани с глобална навигационна система. Контролният център на дружеството за ТПБ е в състояние винаги да установи точното местонахождение на превозните си средства.

2. Превозните средства са оборудвани с подходящи средства за комуникация, които по всяко време дават възможност за установяване на контакт с контролния център на дружеството, използващо превозните средства, и с компетентните национални органи. Телефонните номера за спешни повиквания към полицейските органи в държавите-членки, които се прекосяват, или в получаващата или получаващите държави-членки са на разположение в превозното средство.

3. Превозните средства разполагат с оборудване, което регистрира времето и местонахождението на всички доставки/събирания на пари в брой, за да може по всяко време да се контролира делът на доставките/събиранията на пари в брой, посочени в член 1, буква а).

4. В случай че превозните средства са оборудвани с ИСНБ, използваната ИСНБ покрива изискванията, изложени в приложение III към настоящия регламент, и е сертифицирана в участваща държава-членка. При искане за проверка, отправено от органите на държавата-членка на произход, на получаваща държава-членка или на държавата-членка, която се прекосява, предприятията, осъществяващи трансгранично транспортиране на средства в оборудвани с ИСНБ превозни средства, предоставят в рамките на 48 часа писмено доказателство за одобрението на съответния модел ИСНБ.

Член 8 — Участие на националните полицейски сили

Настоящият регламент не засяга прилагането на националните правила, изискващи:

- предварителното уведомяване на полицията за операциите по транспортиране на пари в брой;
- оборудването на превозните средства за ТПБ с устройство, позволяващо те да бъдат дистанционно проследявани от полицията;
- полицейски ескорт при транспортирането от точка до точка на пратки с висока стойност.

Член 9 — Правила за осигуряване на сигурността на местата за доставка/събиране на пари в брой в получаващата или получаващите държави-членки

Настоящият регламент не засяга прилагането на националните правила, регулиращи поведението на охранителния персонал за ТПБ извън превозното средство и сигурността на местата, където се осъществява доставка и/или събиране на пари в брой в съответните държави-членки.

Член 10 — Изваждане на неутрализираните банкноти от обращение

Дружествата за ТПБ, действащи в съответствие с правилата на настоящия регламент, изваждат от обращение всички оцветени банкноти, на които те попадат при осъществяване на своята дейност и по отношение на които съществува съмнение, че са били оцветени или неутрализирани по друг начин от ИСНБ. Те предават тези банкноти на съответния клон на централната банка на своята държава-членка на произход. Ако неутрализираните банкноти са събрани в получаващата държава-членка, централната банка на държавата-членка на произход на дружеството за ТПБ информира централната банка на получаващата държава-членка.

Член 11 — Взаимно информиране

1. Държавите-членки предават на Комисията текста на правилата, споменати в членове 8 и 9, а също и информацията, въз основа на която те са сертифицирали ИСНБ, и незабавно я информират за всяка промяна, оказваща влияние на тези правила и сертифицирането. Комисията осигурява публикуването на тези правила и на списък със сертифицираните ИСНБ на всички съответни официални езици на ЕС на участващите държави-членки с подходящи комуникационни средства, за да информира своевременно всички оператори, осъществяващи дейност по трансгранично транспортиране на пари в брой.
2. Държавите-членки поддържат регистър на всички дружества, на които са издали международен лиценз за ТПБ, и се информират взаимно относно съдържанието му. Те актуализират регистъра, отчитайки всички промени, които го засягат, включително всяко решение за временно прекратяване или за отнемане на лиценза съгласно член 22, и незабавно се информират взаимно за актуализацията.
3. При прилагането на член 5, параграф 1, буква а) държавата-членка на произход отчита надлежно информацията относно криминалното досие, репутацията и професионалната лоялност на персонала за ТПБ, която ѝ е била съобщена от получаващата държава-членка.
4. За целите на специалното първоначално обучение, посочено в член 5, параграф 1, буква в), съседните държавите-членки се информират взаимно относно своите специфични изисквания за обучение на персонала за ТПБ.
5. Държавите-членки публикуват и се информират взаимно за адресите и данните за контакт на националните звена за контакт, посочени в член 6, точка 5, както и за другите приложими национални законодателни актове.
6. В случай че държава-членка реши да отнеме лиценза, предоставен от нея на член на персонала за ТПБ на установено в друга държава-членка дружество, тя информира лицензионния орган на неговата държава-членка на произход.

Член 12 — Информация, която се съобщава преди започване на трансграничното транспортиране

1. Всяко дружество, което притежава международен лиценз за транспортиране на пари в брой, информира на достатъчно ранен етап лицензионния орган в коя държава-членка или в кои държави-членки ще извършва транспортиране на пари в брой. След това държавата-членка на произход незабавно уведомява съответната държава-членка или държави-членки, че предстои започване на трансгранична дейност.

2. Дружество, което възнамерява да осъществява трансгранично транспортиране, съобщава предварително на съответния орган или органи, посочени от получаващата или получаващите държави-членки, имената на лицата, които могат да осъществяват такова транспортиране на нейната/тяхната територия.

РАЗДЕЛ 2: СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА ВСЕКИ ВИД ТРАНСПОРТ

Член 13 — Транспортиране на банкноти в небронирано превозно средство с обикновен външен вид, оборудвано с ИСНБ

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро банкноти по шосе, като използват небронирано превозно средство, оборудвано с ИСНБ, ако са спазени следните условия:

- а) превозното средство има обикновен външен вид;
- б) за всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ, които не носят униформа.

Член 14 — Транспортиране на банкноти в небронирано превозно средство, носещо ясни означения, че е оборудвано с ИСНБ

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро банкноти по шосе, като използват небронирано превозно средство, оборудвано с ИСНБ, ако са спазени следните условия:

- а) по превозното средство има много ясни означения, че то е оборудвано с ИСНБ. Означенията съответстват на пиктограмата, обозначена в приложение IV;
- б) за всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ.

Член 15 — Транспортиране на банкноти в превозно средство с бронирана кабина, оборудвано с ИСНБ

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро банкноти по шосе, като използват превозно средство с бронирана кабина, оборудвано с ИСНБ, ако са спазени следните условия:

- а) бронираната кабина на превозното средство е в състояние да издържи най-малко на стрелба от огнестрелни оръжия от типа Калашников, калибър 7,62 мм;
- б) по превозното средство има много ясни означения, че то е оборудвано с ИСНБ. Означенията съответстват на пиктограмата, обозначена в приложение IV;
- в) охранителният персонал за ТПБ носи бронежилетки, отговарящи най-малко на норма VRAM, клас 5, NIJ IIIA или на друг еквивалентен стандарт;
- г) за всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ.

Член 16 — Транспортиране на банкноти в изцяло бронирано превозно средство, което не е оборудвано с ИСНБ

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро банкноти по шосе, като използват изцяло бронирано превозно средство, което не е оборудвано с ИСНБ, ако са спазени следните условия:

- а) отделенията на превозното средство, в които се намира охранителният персонал за ТПБ, са бронирани и в състояние да издържат най-малко на стрелба от огнестрелни оръжия от типа Калашников, калибър 7,62 мм;
- б) охранителният персонал за ТПБ носи бронежилетки, отговарящи най-малко на норма VRAM, клас 5, NIJ IIIA или на друг еквивалентен стандарт;
- в) за всяко превозно средство има най-малко трима служители за охрана при ТПБ;

Член 17 — Транспортиране на банкноти в изцяло бронирано превозно средство, оборудвано с ИСНБ

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро банкноти по шосе, като използват изцяло бронирано превозно средство, оборудвано с ИСНБ, ако са спазени условията, посочени в член 15, буква б), член 16, буква а) и член 16, буква б) от настоящия регламент.

За всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ.

Член 18 — Транспортиране на монети в небронирани превозно средство

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро монети по шосе, като използват превозно средство, транспортиращо единствено монети, ако са спазени следните условия:

- а) превозното средство има обикновен външен вид;
- б) за всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ, които не носят униформа.

Когато се транспортират монети и банкноти едновременно, в зависимост от вида на използваните превозно средство и оборудване се прилагат членове 13—17, без да се засяга прилагането на член 20.

Член 19 — Транспортиране на монети в превозно средство с бронирана кабина

Дружествата, притежаващи международен лиценз за ТПБ, могат да извършват трансгранично транспортиране на евро монети по шосе, като използват превозно средство, транспортиращо само монети, ако са спазени следните условия:

- а) кабината на превозното средство е бронирана и по превозното средство има много ясни означения, че то превозва само монети. Означенията съответстват на пиктограмата, обозначена в приложение V;
- б) бронята на кабината на превозното средство е в състояние да издържи най-малко на стрелба от огнестрелни оръжия от типа Калашников, калибър 7,62 мм;
- в) охранителният персонал за ТПБ носи бронежилетки, отговарящи най-малко на норма VРАМ, клас 5, NIJ IIIA или на друг еквивалентен стандарт;
- г) за всяко превозно средство има най-малко двама служители за охрана при ТПБ.

Когато се транспортират монети и банкноти едновременно, в зависимост от вида на използваните превозно средство и оборудване се прилагат членове 13—17, без да се засяга прилагането на член 20.

Член 20 — Национални дерогации

- а) всяка държава-членка може да вземе решение, че член/членове 13, 14, 15, 16 или 17 не се прилага/прилагат за извършването на нейна територия трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, ако за вътрешния транспорт на пари в брой в тази държава-членка не са разрешени сходни условия за транспортиране и ако поне един от тези членове се прилага на нейна територия. Дерогацията от член 16 не може да обхваща транспортирането от точка до точка;
- б) всяка държава-членка може да вземе решение, че член 18 или 19 не се прилага за извършването на нейна територия трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе, ако за вътрешния транспорт на пари в брой в тази държава-членка не са разрешени сходни условия за транспортиране;
- в) по отношение на прилагането на членове 13, 14, 15 и 17 всяка държава-членка може да вземе решение, че на нейна територия може да се използват единствено цялостни ИСНБ при обслужване на терминални устройства извън търговския обект, при условие че по отношение на вътрешния транспорт на пари в брой се прилагат същите правила;
- г) съответната държава-членка уведомява Комисията за решението си да приложи някоя от горепосочените в настоящия член дерогации, а Комисията осигурява публикуването на съответното информационно известие в *Официален вестник на*

Европейския съюз. Дерогацията влиза в сила един месец след публикуването на информационното известие. Държавата-членка може да отмени дерогацията посредством същата процедура.

д) ако получаващата държава-членка или държавата-членка, която се прекосява, счита, че дадена ИСНБ проявява сериозни недостатъци по отношение на стандартно изискваните технически характеристики, т.е. механизмът за неутрализиране не се задейства при достъп до парите в брой или ИСНБ е била модифицирана след сертифицирането, вследствие на което тя вече не покрива изискванията за сертифициране, тази държава-членка съобщава това на Комисията и на осъществилата сертифицирането държава-членка и може да изиска тази ИСНБ да бъде подложена на нови изпитвания. До получаване на резултатите от тези изпитвания държавите-членки могат да забранят използването на тази ИСНБ на своята територия. Те незабавно информират за това Комисията и другите държави-членки, по отношение на които се прилага настоящият регламент.

РАЗДЕЛ 3: ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 21 — Проверки

Държавите-членки на произход и получаващите държави-членки осигуряват спазването на правилата, установени в настоящия регламент, включително чрез случайни проверки без предварително уведомяване на дружеството. Такива проверки се извършват поне веднъж годишно.

Член 22 — Наказания

1. Когато компетентните национални органи открият нарушение на някое от условията, при които е издаден международният лиценз за ТПБ, лицензионният орган решава в зависимост от характера или тежестта на нарушението дали да изпрати предупреждение на съответното дружество, да наложи глоба, да прекрати временно лиценза за срок между две седмици и два месеца или да отнеме окончателно лиценза. Лицензионният орган може също така да забрани на съответното дружество да подава заявление за нов лиценз за срок до 5 години.

2. Всяко нарушение на настоящия регламент — включително нарушенията на посочените в член 8 и член 9 национални правила — се съобщава от държавата-членка, която се прекосява, или от получаващата държава-членка на компетентните национални органи на държавата-членка на произход, които определят подходящите санкции. Освен това държавата-членка, която се прекосява, или получаващата държава-членка може да наложи глоба при нарушаване на посочените в член 8 и член 9 национални правила или на посочените в член 20 от настоящия регламент национални дерогации. Също така тя може да вземе решение да не позволява на персонала за ТПБ, извършил тези нарушения, да осъществява трансгранично транспортиране на пари в брой на нейна територия, ако нарушението може да му бъде вменено.

3. В очакване на решението на лицензионния орган на държавата-членка на произход държавата-членка, която се прекосява, или получаващата държава-членка може да

прекрати правото на дружество за ТПБ да извършва транспортиране на евро в брой по шосе на своята територия за срок от най-много два месеца в следните случаи:

а) ако не са спазени разпоредбите на настоящия регламент, свързани с минималния брой на охранителния персонал за ТПБ в превозното средство или с носенето на оръжие;

б) ако дружество за ТПБ осъществява своята транспортна дейност по начин, представляващ заплаха за обществения ред;

в) при повторни нарушения на настоящия регламент.

4. Освен това при нарушаване на националното законодателство в областта на оръжията на държавата-членка, издала разрешителното за оръжие, тя може да вземе решение за налагане на санкции на охранителния персонал за ТПБ в съответствие с нейните национални правила.

5. Санкциите са винаги съразмерни спрямо тежестта на нарушението.

Член 23 — Извънредни мерки за сигурност

1. Чрез дерогация от стандартното правило всяка държава-членка може да вземе решение за въвеждане на временни мерки за сигурност, които надхвърлят предвидените в настоящите правила мерки, при възникване на неотложен проблем, засягащ съществено сигурността на операциите по транспортиране на пари в брой. Тези временни мерки засягат всички операции по ТПБ в рамките на цялата национална територия или част от нея, прилагат се за срок от най-много четири седмици и за тях незабавно се уведомява Комисията. Комисията осигурява своевременното публикуване на тези мерки чрез подходящите комуникационни средства.

2. За удължаване на срока на предвидените в параграф 1 временни мерки над четири седмици е необходимо предварително разрешение от Комисията. Комисията решава дали да предостави разрешение в рамките на 72 часа от получаването на такава молба.

Член 24 — Възнаграждение на персонала за ТПБ, осъществяващ трансгранично транспортиране на пари в брой

На персонала за ТПБ, осъществяващ трансгранично транспортиране по смисъла на настоящия регламент, се гарантират съответните минимални размери на възнаграждение, включително и за извънреден труд, на получаващата държава-членка по аналогия с разпоредбите, установени в член 3, параграф 1, буква в) от Директива 96/71/ЕО. Ако съответните минимални размери на възнаграждението в получаващата държава-членка са по-високи от заплащането на служителите в държавата-членка на произход, за целия работен ден се прилагат съответните минимални размери на възнаграждението, включително и за извънреден труд, на получаващата държава-членка. Ако в рамките на един ден се осъществява транспортиране в няколко получаващи държави-членки и в повече от една от тях съответните минимални размери на възнаграждение са по-високи от заплащането в държавата-членка на произход, за целия работен ден се прилага най-високият измежду тях, включително и за извънреден труд.

Ако обаче по силата на съществуващ договор, наредби или административни разпоредби, а също и практически договорености е предвидено, че в рамките на една календарна година служител в сферата на ТПБ ще извършва трансгранично транспортиране през повече от 100 работни дни, прекарани изцяло или отчасти в друга държава-членка, за всички работни дни, прекарани изцяло или отчасти в тази получаваща държава-членка, се прилагат редът и условията за наемане на работа, посочени в разпоредбите на Директива 96/71/ЕО.

С цел установяване на съответния ред и условия за наемане на работа се прилага по аналогия член 4 от Директива 96/71/ЕО.

Член 25 — Комитет за трансграничното транспортиране на евро в брой

1. Създава се Комитет за трансграничното транспортиране на евро в брой. Той се председателства от Комисията и се състои от двама представители на всяка обхваната от настоящия регламент държава-членка и от двама представители на Европейската централна банка.

2. Най-малко веднъж годишно Комитетът провежда своите заседания, в рамките на които се обменят становища относно изпълнението на настоящия регламент. За тази цел той се консултира със заинтересованите страни от сектора, в т.ч. със социалните партньори, и при необходимост отчита техните становища. Комитетът бива консултиран относно подготовката на посочения в член 26 преглед.

Член 26 — Преглед

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно изпълнението на настоящия регламент не по-късно от две години след влизането му в сила, а след това — на всеки пет години. За тази цел тя провежда консултации със заинтересованите страни от сектора, в т.ч. със социалните партньори. В доклада най-вече се проучва възможността дали по отношение на носенето на оръжие от персонала за ТПБ могат да бъдат установени общи изисквания за обучение, надлежно се отчита технологичният напредък в областта на ИСНБ и се преценява дали регламентът трябва да бъде съответно изменен.

Член 27 — Изменение на техническите норми

Посредством делегирани актове в съответствие с членове 28, 29 и 30 Комисията може да приема изменения на техническите норми относно стандартите, приложими по отношение на бронирането на превозното средство, използваните защитени касети и бронежилетки, а също и на приложение III с цел отчитане на технологичния напредък и евентуалните нови европейски стандарти.

Член 28 — Упражняване на делегирането на правомощия

1. Правомощията за приемане на делегираните актове, посочени в член 27, се предоставят на Комисията за неограничен период от време.

2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
3. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при условията на членове 29 и 30.

Член 29 — Оттегляне на делегирането на правомощия

1. Европейският парламент или Съветът могат да оттеглят посоченото в член 27 делегиране на правомощия по всяко време.
2. Институцията, която е започнала вътрешната процедура за вземане на решение дали да оттегли делегирането на правомощия, уведомява другата институция и Комисията в разумен срок преди приемането на окончателното решение, като посочва делегираните правомощия, които могат да бъдат оттеглени, и основанията за оттеглянето.
3. Решението за оттегляне прекратява делегирането на правомощията, посочени в него. То влиза в сила незабавно или на по-късна дата, указана в него. Решението не засяга валидността на делегираните актове, които вече са влезли в сила. То се публикува в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 30 — Възражения срещу делегираните актове

1. В срок от 3 месеца от датата на уведомяването Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт. По инициатива на Европейския парламент или Съвета този срок може да бъде удължен с един месец.
2. Ако до изтичането на посочения срок нито Европейският парламент, нито Съветът е възразил срещу делегиран акт, той се публикува в Официален вестник на Европейския съюз и влиза в сила на датата, посочена в него.

Делегираният акт може да бъде публикуван в Официален вестник на Европейския съюз и да влезе в сила преди изтичането на посочения срок, ако Европейският парламент и Съветът са информирали Комисията за намерението си да не повдигат възражения.
3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу приетия делегиран акт, той не влиза в сила. Институцията, която прави възражение, посочва основанията за възражение срещу делегиран акт.

Член 31 — Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила шест месеца след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател
[\[...\]](#)

За Съвета
Председател
[\[...\]](#)

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ЗАЩИТНИ ЕЛЕМЕНТИ НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ЛИЦЕНЗ ЗА ТПБ

Международният лиценз за ТПБ трябва да притежава най-малко два от следните защитни елементи:

- холограма;
- специални нишки в хартията, видими на ултравиолетова (UV) светлина;
- най-малко един ред с микротекст (печатът е видим само под лупа и не може да бъде възпроизведен на фотокопирни машини);
- осезаеми при допир букви, символи или мотиви;
- двойно номериране: сериен номер на международния лиценз за ТПБ, на неговото заверено копие или на свидетелството за управление на водача както и, във всички случаи — номер на издаване,
- фон със защитни характеристики, включващ мотиви с плетеници (гийоши) от тънки линии и ирисов печат.

ПРИЛОЖЕНИЕ II
ОБРАЗЕЦ НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ЛИЦЕНЗ ЗА ТПБ

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

(цвят: розов 176 по цветовата палитра Pantone, формат DIN A4, целулозна хартия с плътност 100 g/m² или повече)

(първа страница на лиценза)

(Текст на официалния език (един от официалните езици) на държавата-членка, която издава лиценза)

Отличителен знак¹² на държавата-членка, която издава лиценза Наименование на лицензионния орган

ЛИЦЕНЗ №

(или)

ЗАВЕРЕНО КОПИЕ №

за специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе

Настоящият лиценз дава
право на¹³

.....

да извършва специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе по всеки маршрут, за пътувания или част от пътувания, които се извършват на територията на Съюза така, както е предвидено в Регламент (ЕС) № .../20xx на Европейския парламент и на Съвета от ... г. относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната и в Регламент (ЕС) № .../20xx на Съвета за разширяване на обхвата на Регламент (ЕС) № .../20xx на Европейския парламент и на Съвета и в съответствие с общите условия на настоящия лиценз.

Специални забележки:		
Настоящият лиценз е валиден за срок от пет години, считано от.....		до.....
Издаден в.....,	на.....	

¹⁴

¹² Отличителни знаци на държавите-членки: (BE) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешката република, (DK) Дания, (DE) Германия, (EE) Естония, (IE) Ирландия, (EL) Гърция, (ES) Испания, (FR) Франция, (IT) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (LU) Люксембург, (HU) Унгария, (MT) Малта, (NL) Нидерландия, (AT) Австрия, (PL) Полша, (PT) Португалия, (RO) Румъния, (SI) Словения, (SK) Словакия, (FI) Финландия, (SE) Швеция, (UK) Обединеното кралство.

¹³ Наименование или фирма и пълен адрес на превозвача.

¹⁴ Подпис и печат на лицензионния орган.

(втора страница на лиценза)

(Текст на официалния език (един от официалните езици) на държавата-членка, която издава лиценза)

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Настоящият лиценз се издава съгласно Регламент (ЕС) № .../20xx относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната.

Той дава право на притежателя да извършва постановеното в Регламент (ЕС) № .../20xx специализирано трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе по всеки маршрут, за пътувания или част от пътувания, които се извършват на територията на държавите-членки, обхванати от Регламент (ЕС) № .../20xx, при определените в настоящия лиценз условия.

Лицензът се издава лично на притежателя и не може да бъде прехвърлян.

Оригиналът на лиценза се съхранява от предприятието превозвач.

Заверено копие на лиценза се държи в превозното средство за ТПБ.

Лицензът или завереното копие на лиценза се представя при поискване от оправомощено длъжностно лице.

Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № .../20xx, притежателят трябва да спазва законовите, подзаконовите и административните разпоредби, действащи на територията на всяка държава-членка, особено в областта на транспорта и движението по пътищата.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИНТЕЛИГЕНТНА СИСТЕМА ЗА НЕУТРАЛИЗИРАНЕ НА БАНКНОТИ

(ИСНБ)

I. Определения и общи разпоредби

Определенията на „охранявана зона“, „охранявано място“, „интелигентна система за неутрализиране на банкноти (ИСНБ)“ и „цялостна ИСНБ“ се намират съответно в член 1, буква л), член 1, буква м), член 1, буква н) и член 1, буква о).

В ИСНБ може да има или банкноти (опаковани или неопаковани), или касети на терминално устройство.

За да може да бъде използвана за трансгранично транспортиране на евро в брой в съответствие с настоящия регламент, ИСНБ трябва да е сертифицирана в държава-членка в еврозоната. Сертифицирането се извършва съгласно съществуващите специфични европейски стандарти. Ако такива стандарти не съществуват, сертифицирането се извършва съгласно разпоредбите от настоящото приложение.

II. Процедура за одобряване на ИСНБ

а) за да бъде сертифицирана, ИСНБ трябва да премине през редица изпитвания в изпитвателна лаборатория, която е била одобрена или призната от държава-членка в еврозоната.

Изпитванията трябва да позволят да бъде установено дали ИСНБ покрива в задоволителна степен следните технически характеристики:

i) Основни задължителни функции на системата за наблюдение

- Постоянно наблюдение и запис на инструкциите относно условията на достъп до и използване на ИСНБ.
- Непрекъсната проверка на спазването на тези инструкции и разкриване на аномалии.
- Автоматично и незабавно неутрализиране на банкнотите при неспазване на инструкциите, разкриване на аномалии или отваряне на контейнера извън предварително заложените в програмата времеви периоди и/или местонахождения.

ii) Място, на което системата за наблюдение може да бъде програмирана, и влияние на охранителния персонал за ТПБ върху начина на функциониране на ИСНБ

ИСНБ може да бъде програмирана единствено в охранявана зона. Цялостна ИСНБ може да бъде програмирана единствено в охранявано място.

Охранителният персонал за ТПБ не трябва да разполага с никакви средства, позволяващи оказване на влияние върху функционирането на ИСНБ извън предварително заложените в програмата времеви периоди и/или местонахождения. Ако обаче неутрализирането се задейства чрез система, отчитаща закъснението, охранителният персонал за ТПБ може еднократно да задейства отначало отчитащата закъснението система.

iii) Място, на което ИСНБ може да бъде отворена (за цялостни ИСНБ)

ИСНБ може да бъде отворена единствено в предварително заложените в програмата местонахождения.

б) ИСНБ се подлага на повторни изпитвания на всеки пет години, дори когато националното разрешение е издадено за неограничен срок. Ако новите изпитвания не дадат убедителни резултати, сертифицирането престава да бъде валидно по отношение на трансграничния транспорт съгласно настоящия регламент.

в) за да бъдат изпитванията успешно преминати, трябва да бъде изпълнено поне едно от следните условия:

- при провеждане на изпитванията не е било възможно да се достигне до банкнотите, ИСНБ не е била повредена и нейният механизъм продължава да функционира;
- при провеждане на изпитванията ИСНБ е била повредена, но не е било възможно да се достигне до банкнотите, без да се задейства системата за неутрализиране.

III. Изпитвателни процедури

По-долу в настоящото приложение са изложени методиката, използвана при провеждане на изпитванията, и стандартите за определяне на резултатите, които изпитваните системи трябва да постигнат. Те могат обаче да бъдат променени на национално ниво с цел привеждането им в съответствие със съществуващите протоколи за изпитване, спазвани от лабораториите във всяка държава-членка.

а) Изпитване на устойчивостта на ИСНБ при различни сценарии на нападение

Измежду различните изпитвания, симулиращи сценарии на нападение, държавите-членки трябва да проведат шест, докато останалите могат да бъдат проведени в съответствие с приложимите национални правила.

Всяко от изпитванията трябва да бъде успешно преминато по смисъла на раздел II, буква в) по-горе.

- задължителни изпитвания:
 - 1 — спиране на захранването;
 - 2 — проникване в контейнера;
 - 3 — отваряне на контейнера по разрушителен начин (с ковашки чук);
 - 4 — бързо изрязване („гилотиниране“);

- 5 — потапяне в течност;
- 6 — постепенно и внезапно излагане на екстремни температури (нагриване и изстудяване): например охлаждане в течен азот и нагриване в предварително загрята пещ.
- препоръчителни изпитвания, които може също да бъдат провеждани:
 - 7 — устойчивост на огнестрелни оръжия (например с патрони калибър 12 мм);
 - 8 — третиране с химикали;
 - 9 — свободно падане;
 - 10 — излагане на значителни електромагнитни ударни вълни;
 - 11 — излагане на значителни електростатични ударни вълни.

б) Ефективност на неутрализирането на банкнотите

Използваните понастоящем процедури за неутрализиране са оцветяване, химическо унищожаване и пиротехническо унищожаване. Тъй като могат да настъпят технологични промени, списъкът на използваните процедури не е изчерпателен и има изцяло индикативен характер.

След като посредством различните форми на нападение е направен неразрешен опит за достигане до средства, банкнотите трябва да бъдат разрушени или оцветени. Най-малко три изпитвания трябва да бъдат проведени.

100 % от банкнотите трябва да бъдат необратимо неутрализирани. Освен това за всеки притежател на банкнотите трябва да е видно, че те са били неутрализирани.

Най-малко 10 % от повърхността на двете страни на банкнотата трябва да бъдат оцветени, ако те са опаковани в пликове за банкноти (safe-bags). Най-малко 20 % от повърхността на двете страни на банкнотата трябва да бъдат оцветени, ако те не са опаковани в пликове за банкноти (safe-bags). При системите за унищожаване, и в двата случая, трябва да бъдат унищожени най-малко 20 % от повърхността на всяка банкнота.

в) Изпитвания на устойчивостта на почистване на банкнотите — при ИСНБ, които използват оцветяване

За т.н. „почистване“ трябва да бъдат използвани различни продукти или комбинации от продукти. Прилагат се различни сценарии, представляващи почистване при различна температура и с различна продължителност. При тези изпитвания на почистването трябва да се използват две процедури:

- почистването се извършва непосредствено след оцветяването;

- и почистването се извършва 24 часа след оцветяването.

Тези изпитвания трябва да бъдат проведени върху представителна извадка от истински банкноти, използвани в еврозоната.

Вследствие на изпитванията трябва да е бил постигнат **един** от следните резултати:

- Вследствие на почистването банкнотите са били унищожени.
- След почистването остава мастило, видимо върху най-малко 10 % от повърхността на банкнотите (изпитване на гъстотата на използваното мастило).
- След почистването банкнотите губят своите оригинални цветове.

IV. Изисквания за безопасност за използваните системи

Химичните вещества, изпуснати от ИСНБ с цел неутрализиране на банкнотите, могат да попаднат в обхвата на Регламент (ЕО) № 1907/2006 относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH)¹⁵. Този регламент се занимава с рисковете за човешкото здраве и околната среда на вещества, които са произведени, внесени или използвани самостоятелно, в комбинация или вложени в определено изделие.

За да бъде ИСНБ сертифицирана, производителят трябва да провери дали той трябва да регистрира или нотифицира веществата, които се съдържат в неговите продукти, или да съобщи на своите клиенти информацията за безопасната им употреба. За производителя могат да възникнат правни последици и вследствие на включването на тези вещества в списък на веществата, пораждащи много сериозно безпокойство, и в определения в REACH списък на веществата, подлежащи на разрешение. Тези задължения засягат не само изброените вещества, в чист или комбиниран вид, но и тяхното наличие в изделия.

Производителят на ИСНБ предоставя на сертифициращия орган на държавата-членка удостоверение, което съдържа резултатите от тази проверка и което показва, че веществата, използвани за унищожаване или неутрализиране на паричните средства, не представляват сериозен риск за здравето в случай на вдишване или при контакт с кожата на персонала за охрана при ТПБ.

За тази цел в удостоверението може да бъде включен анализ на рисковете от излагане на химикалите, например определя се максималната разрешена продължителност на излагане за определено количество.

¹⁵ Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), ОВ L 396, 30.12.2006 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV
ПИКТОГРАМИ НА ИСНБ

Пиктограма за превозно средство, оборудвано с ИСНБ



Пиктограма за контейнер за банкноти, оборудван с ИСНБ



ПРИЛОЖЕНИЕ V
ПИКТОГРАМА ЗА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО, ТРАНСПОРТИРАЩО
ЕДИНСТВЕНО МОНЕТИ



ПРИЛОЖЕНИЕ VI
СЪДЪРЖАНИЕ НА ПЪРВОНАЧАЛНОТО ОБУЧЕНИЕ НА ПЕРСОНАЛА
ЗА ТПБ, ОСЪЩЕСТВЯВАЩ ТРАНСГРАНИЧНО ТРАНСПОРТИРАНЕ
НА ПАРИ В БРОЙ

Работещите в сферата на ТПБ лица, участващи в трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната, трябва:

- (1) да са посещавали редовно и завършили подходящото първоначално обучение, посочено в техните референтни национални разпоредби и/или съответни колективни трудови договори или — при липсата на такива — курсове за обучение на националните асоциации или на самите дружества за ТПБ/охрана;
- (2) да са издържали успешно изпитите след първоначалното обучение или всички процедури, целящи проверка на натрупаните знания;
- (3) да са посещавали редовно и завършили предвидения в настоящото приложение допълнителен задължителен модул на обучение, който обхваща най-малко:
 - процедури за трансгранично ТПБ,
 - европейско законодателство в областта на ТПБ,
 - приложимо национално законодателство в областта на ТПБ на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки,
 - правила за управление на МПС за ТПБ в държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и в обслужваната или обслужваните държави-членки (включително право на превозните средства за ТПБ да използват специални пътни платна),
 - национални протоколи за сигурност при нападение на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки,
 - организационни и оперативни процедури при транспортиране на пари в брой, защитено чрез ИСНБ¹⁶, на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки,
 - приложими национални операционни протоколи, правила и разпоредби на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки,

¹⁶

Съгласно определението в член 1, буква н) от настоящия регламент.

- национални протоколи при извънредни обстоятелства на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки в случай на аварии, пътни произшествия, технически или механични дефекти на оборудването или превозното средство за ТПБ,
- национални административни процедури и дружествени правила в рамките на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки по отношение на комуникацията с контролния център и т.н. на всички прекосени и обслужвани държави-членки,
- информация и обучение по отношение на сътрудничеството и съответните протоколи между националните, регионалните и местните полицейски сили, включително по отношение на проверките на превозните средства и на персонала за ТПБ,
- приложимо национално и европейско законодателство и/или приложими колективни договори по отношение на работното време, задължителния брой почивки, условията на работа, приложимото възнаграждение.
- приложимо национално и европейско законодателство и/или приложими колективни договори относно почивките на персонала за ТПБ — времеви момент, честота, продължителност на всеки период на почивка, охранявано място, комуникация с контролните центрове и т.н.,
- приложими правила за сигурност при доставки/събирания (охранявано място, управление на тротоарния риск и т.н.),
- национално референтно законодателство относно използването и съхранението на оръжия,
- нападателни и защитни техники за управление на превозно средство,
- подходящо обучение относно употребата на GPS, телефон и друго техническо оборудване/системи, използвани при трансграничното транспортиране на пари в брой,
- национални разпоредби на държавата-членка или държавите-членки, които се прекосяват, и на обслужваната или обслужваните държави-членки по отношение на здравето и безопасността на служителите, транспортиращи ценности и пътуващи по шосе в превозни средства с големи размери, и на протоколите при нараняване или заболяване на служителите,
- обучение по оказване на първа помощ.

Обучението следва да включва освен това следните елементи:

- превантивни и лечебни мерки в областта на управлението на стреса и насилието, причинено от трето лице,

- оценка на риска (по време на работа),
- езикови обучения, необходими за покриване на установените в настоящия регламент езикови изисквания (вж. член 5, точка 2).

ПРИЛОЖЕНИЕ VII
ОБЩИТЕ РЕФЕРЕНТНИ РАВНИЩА НА ВЛАДЕЕНЕ НА ЕЗИК, ОПРЕДЕЛЕНИ
ОТ СЪВЕТА НА ЕВРОПА

Ползвател B1: Лицето може да разбира съществените моменти, когато се използва ясен и стандартен език по познати теми, които редовно се срещат на работа, в училище, през свободното време и т.н. Може да се справи с повечето ситуации, които е вероятно да възникнат при пътуване в район, където се говори съответният език. Може да създаде прост свързан текст по теми, които са познати или го интересуват лично. Може да опише преживявания и събития, мечти, надежди и амбиции и може накратко да представи основания и обяснения за мненията и планове си.

Ползвател A1: Лицето може да разбира и прилага познати, всекидневно използвани изрази и съвсем основни фрази, целящи задоволяване на конкретни потребности. Може да представи себе си и други лица, да задава и дава отговор на въпроси, свързани с лична информация, например мястото, където живее, хората, които познава, и вещите, които притежава. Може да комуникира по опростен начин, при условие че другото лице говори бавно и ясно и е склонно да помогне.