TRANSPORTUL RUTIER TRANSFRONTALIER PROFESIONIST DE NUMERAR ÎN EURO ÎNTRE STATELE-MEMBRE ALE EUROSISTEMULUI

Lilia GRIBINCEA,
doctor în drept, conferenţiar universitar (USM)

REZUMAT

Pentru înlăturarea diferenţelor semnificative dintre legislaţiile naţionale ale statelor-membre şi pentru facilitarea efectuării transporturilor rutiere transfrontaliere profesioniste de numerar în euro între statele-membre ale Eurosistemului, a fost adoptat Regulamentul (UE) nr. 1214/2011 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16.11.2011 privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele-membre din zona euro, în vigoare din 29.11.2012.

Acest transport este efectuat cu un vehicul CIT. Pentru obținerea licenței CIT, societatea solicitantă trebuie să îndeplinească anumite condiții.

Cuvinte-cheie: *transport rutier transfrontalier profesionist, numerar în euro, stat-membru, CIT – societate de transport de numerar, vehicul CIT, licență CIT, regulament, bancnotă.*

SUMMARY

Cross-border transport of euro cash by road means the professional transport, either for remuneration on behalf of third parties or carried out within a cash-in-transit (hereinafter "CIT") company, by a CIT vehicle by road of euro banknotes or coins from a participating Member State, for supplying euro banknotes or coins to, or collecting them from, one or more locations in one or more other participating Member States, and in the Member State of origin – without prejudice to the transport of a maximum of 20 % of non-euro cash in relation to the total value of cash transported in the same CIT vehicle – where the majority of euro cash deliveries/pick-ups made by a CIT vehicle during the same day is carried out on the territory of the host Member State, or, in the case of point-to-point transport, where the transport takes place between two different participating Member States.

Key-words: *transport rutier transfrontalier profesionist, numerar în euro, stat-membru, CIT – societate de transport de numerar, vehicul CIT, licență CIT, regulament, bancnotă.*

Introducerea monedei euro a avut drept consecinţă şi creşterea considerabilă a necesităţii de transport rutier transfrontalier de numerar. Astfel, în cadrul zonei euro, atât băncile, sectorul marii distribuţii, dar şi alţi profesionişti care manipulează numerar, trebuie să poată încheia contracte cu societatea de transport de numerar (denumită în continuare – CIT) care oferă cel mai bun preţ şi/sau serviciu. De asemenea, este important să se profite de serviciile de numerar ale celei mai apropiate sucursale a Băncii Centrale Naţionale sau a celui mai apropiat centru de numerar al unei CIT, chiar dacă acestea sunt situate în alt stat-membru al Uniunii Europene.

În plus, un mare număr de state-membre ale Eurosistemului au încheiat sau este posibil să dorească să încheie acorduri pentru producerea bancnotelor şi monedelor în străinătate.

Pentru înlăturarea diferenţelor semnificative dintre legislaţiile naţionale ale statelor-membre şi pentru facilitarea efectuării transporturilor rutiere transfrontaliere profesioniste de numerar în euro între statele-membre ale Eurosistemului, la 16 noiembrie 2011 a fost adoptat Regulamentul (UE) nr.1214/2011 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele-membre din zona euro[1] (în continuare – Regulamentul (UE) nr.1214/2011), care a intrat în vigoare la 29 noiembrie 2012.

Regulamentul (UE) nr.1214/2011 defineşte[2] *transportul rutier transfrontalier de numerar în euro* ca fiind transportul rutier profesionist, efectuat cu un vehicul CIT, fie în schimbul unei remuneraţii în numele unor părţi terţe, fie în cadrul unei CIT, de bancnote sau monede euro dintr-un stat-membru participant, pentru a livra bancnote sau monede euro sau pentru a le colecta din una sau mai multe locaţii situate în unul sau mai multe state-membre participante, precum şi în statul-membru de origine, fără a aduce atingere transportului de numerar noneuro de maximum 20% din valoarea totală a numerarului transportat în respectivul vehicul CIT, în cazul în care majoritatea livrărilor/colectărilor de numerar în euro efectuate de un vehicul CIT pe parcursul aceleiaşi zile se desfăşoară pe teritoriul statului-membru gazdă sau, în cazul transportului de la un punct la altul, atunci când transportul are loc între două state-membre participante diferite.

Prevederile Regulamentului (UE) nr.1214/2011 nu se aplică:

1. Transporturilor de bancnote şi monede euro în cazul în care:

a) se desfăşoară între Băncile Centrale Naţionale şi în numele acestora sau între imprimeriile de bancnote şi/sau monetăriile din statele-membre participante şi Băncile Centrale Naţionale relevante; şi

b) sunt escortate de armată sau de poliţie.

2. Transporturilor exclusive de monede euro în cazul în care:

a) se desfăşoară între Băncile Centrale Naţionale şi în numele acestora sau între monetăriile din statele-membre participante şi Băncile Centrale Naţionale relevante; şi

b) sunt escortate de armată, poliţie sau de un personal de securitate privat, în vehicule separate.

Desfăşurarea activităţii de transport rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele-membre din Eurosistem este supusă condiţiei licenţierii prealabile. Licenţa este acordată de către autoritatea naţională competentă din statul-membru de origine al CIT pe o perioadă de cinci ani.

Pentru obţinerea licenţei CIT, societatea solicitantă trebuie să îndeplinească următoarele condiţii[3]:

a) să fie autorizată pentru transportul de fonduri în cadrul statului-membru de origine sau, dacă statul-membru nu are o procedură specifică de autorizare a societăţilor CIT diferită de normele generale aplicabile sectorului securităţii sau transporturilor, societatea trebuie să facă dovada că efectuează transporturi regulate de numerar în statul-membru de origine de cel puţin 24 de luni înainte de depunerea cererii, fără încălcarea legislaţiei statului-membru respectiv în vigoare aplicabilă acestui tip de activităţi;

b) managerii şi membrii consiliului de administraţie al societăţii solicitante nu au o menţiune relevantă în cazierul lor judiciar, au o bună reputaţie şi sunt integri în conformitate, de exemplu, cu registrele pertinente ale poliţiei;

c) deţine o asigurare de răspundere civilă valabilă, care să acopere cel puţin prejudiciile cauzate terţilor la adresa vieţii şi proprietăţii acestora, indiferent dacă numerarul transportat face obiectul respectivei asigurări;

d) societatea care depune cererea, personalul său de securitate CIT, vehiculele utilizate şi procedurile sale de securitate aplicate trebuie să respecte prevederile Regulamentului (UE) nr.1214/2011 sau, în cazul în care Regulamentul menţionează, în mod explicit, acest lucru, legislaţia naţională referitoare la transportul de numerar. În cursul perioadei de valabilitate a licenţei CIT de transport transfrontalier[4], atât statele-membre de origine, cât şi statele-membre gazdă se asigură, inclusiv prin inspecţii aleatorii, fără notificarea prealabilă a societăţii că sunt respectate normele prevăzute în Regulamentul (UE) nr.1214/2011.

Licenţa CIT de transport transfrontalier se întocmeşte în conformitate cu modelul şi caracteristicile fizice stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011. Personalul de securitate CIT din vehiculele CIT, care efectuează transporturi rutiere transfrontaliere profesioniste de numerar în euro, trebuie în orice moment să poată prezenta autorităţilor de control originalul sau o copie legalizată a unei licenţe CIT de transport transfrontalier valabilă.

O societate, care deţine sau care a depus o cerere pentru obţinerea licenţei CIT de transport transfrontalier, informează cu cel puţin două luni înainte de începerea activităţii sale transfrontaliere autoritatea emitentă cu privire la statele-membre în care intenţionează să desfăşoare activităţi CIT de transport. statul-membru de origine informează apoi imediat statele-membre în cauză despre iminenţa începerii activităţii transfrontaliere.

Societatea care intenţionează să efectueze transporturi transfrontaliere de numerar notifică, în prealabil, autoritatea/autorităţile indicate de statul-membru gazdă despre tipul/tipurile de transport la care urmează să recurgă, numele persoanelor care pot efectua aceste transporturi şi tipul armelor eventual transportate.

Regulamentul (UE) nr.1214/2011 stabileşte unele cerinţe minime atât pentru personalul de securitate CIT, cât şi pentru echipamentele vehiculului CIT[5].

Toţi membrii personalului de securitate CIT trebuie să respecte următoarele cerinţe:

a) Nu au o menţiune relevantă în cazierul lor judiciar, au o bună reputaţie şi sunt integri, în conformitate, de exemplu, cu registrele pertinente ale poliţiei.

b) Deţin un certificat medical, care să ateste că sănătatea lor fizică şi mentală este corespunzătoare pentru îndeplinirea sarcinilor.

c) Au urmat cel puţin 200 de ore de formare iniţială ad hoc, în afara formării pentru utilizarea armelor de foc. Angajaţii CIT care efectuează transporturi rutiere transfrontaliere profesioniste de numerar în euro între statele-membre din zona euro trebuie, *inter alia*:

1. Să fi urmat şi finalizat în întregime, cel puţin, formarea iniţială corespunzătoare prevăzută de reglementările naţionale de referinţă şi/sau de contractele colective de muncă relevante sau, în lipsa acestora, cursurile de formare ale asociaţiei naţionale CIT/de securitate sau cursurile de formare interne ale societăţii şi să fi susţinut cu succes examenele în urma acestei formări iniţiale sau orice procedură care urmăreşte testarea rezultatului învăţării.

2. Să fi urmat şi finalizat în întregime modulul de formare suplimentar şi obligatoriu, care conţine cel puţin:

- procedurile pentru transportul transfrontalier de fonduri;

- legislaţia Uniunii Europene privind CIT;
- legislaţiile naţionale aplicabile privind CIT ale statelor-membre de tranzit şi ale statelor-membre gazdă;
- norme de conducere pentru CIT în statele-membre de tranzit şi în statele-membre gazdă (inclusiv dreptul vehiculelor CIT de a utiliza anumite benzi auto);
- protocoalele naţionale de securitate în caz de atac în statele-membre de tranzit şi în statele-membre gazdă;
- organizarea şi procedurile operaţionale pentru desfăşurarea transportului CIT protejat prin tehnologia IBNS din statele-membre de tranzit şi din statele-membre gazdă;
- protocoalele operaţionale, normele şi reglementările naţionale aplicabile ale statelor-membre de tranzit şi ale statelor-membre gazdă;
- protocoalele naţionale în caz de urgenţă ale statelor-membre de tranzit şi ale statelor membre-gazdă în caz de avarie, accidente rutiere şi defecţiuni tehnice şi mecanice ale oricărui echipament şi vehicul CIT;
- procedurile administrative naţionale şi regulamentele interne ale societăţilor din statele-membre de tranzit şi din statele-membre gazdă în ceea ce priveşte comunicarea cu punctul de control etc. pentru toate statele-membre de tranzit şi pentru toate statele-membre gazdă;
- informare şi cursuri de formare privind cooperarea şi protocoalele corespunzătoare cu forţele de poliţie naţionale, regionale şi locale, inclusiv privind verificările efectuate asupra vehiculelor şi personalului de securitate CIT;
- legislaţia naţională şi a Uniunii Europene aplicabilă şi/sau contractele colective aplicabile privind timpul de lucru, numărul de pauze necesare, condiţiile de lucru, salariile aplicabile;
- norme de securitate aplicabile pentru livrări/colectări (locaţie sigură, gestionarea riscului de trotuar etc.);
- legislaţia naţională de referinţă privind utilizarea şi depozitarea armelor;
- tehnici de conducere auto ofensivă şi defensivă;
- cursuri de formare corespunzătoare privind utilizarea GPS-ului, a telefonului şi a altor echipamente/sisteme tehnice utilizate la transportul CIT transfrontalier;
- reglementările naţionale privind sănătatea şi siguranţa din statele-membre de tranzit şi statele-membre deservite care sunt relevante pentru angajaţii care transportă valori şi care conduc vehicule rutiere mari, precum şi protocoalele în caz de rănire sau îmbolnăvire a angajaţilor;
- măsuri de prevenire şi de remediere în domeniul gestionării stresului şi al violenţei din partea terţilor etc.

d) Cel puţin unul dintre membrii personalului de securitate CIT prezenţi la bordul vehiculului CIT trebuie să aibă cunoştinţe lingvistice măcar la nivelul A1, în limbile utilizate de către autorităţile locale şi de către populaţie în zonele relevante din statul-membru de tranzit şi din statul-membru gazdă. Suplimentar, vehiculul trebuie să fie în contact radio permanent, prin intermediul centrului de control al societăţii CIT, cu o persoană care cunoaşte limba utilizată de către autorităţile locale şi de către populaţie în zonele relevante din statul-membru de tranzit şi din statul-membru gazdă la un nivel cel puţin egal cu B1, astfel încât comunicarea efectivă cu autorităţile naţionale să fie posibilă în orice moment.

e) Personalul de securitate CIT trebuie să respecte normele în vigoare în statul-membru de origine, în statul sau statele-membre de tranzit şi în statul-membru gazdă referitoare la portul de armă şi la calibrul maxim autorizat. Atunci când intră pe teritoriul unui stat-membru, a cărui lege nu permite portul de armă pentru personalul de securitate CIT, armele aflate în posesia acestuia trebuie închise, în interiorul vehiculului, într-un seif pentru arme care respectă standardul european EN 1143-1. Armele trebuie să rămână inaccesibile personalului de securitate CIT pe toată durata transportului pe teritoriul respectivului stat-membru. Armele pot fi scoase din seif la intrarea pe teritoriul unui stat-membru a cărui lege permite portul de armă pentru personalul de securitate CIT şi trebuie scoase din acesta la intrarea pe teritoriul unui stat-membru a cărui lege prevede ca personalul de securitate CIT să fie înarmat. Deschiderea seifului în care se găsesc armele trebuie să necesite intervenţia de la distanţă a centrului de control al vehiculului CIT şi trebuie să fie condiţionată de verificarea, de către centrul de control, a poziţiei geografice exacte a vehiculului.

f) Personalul de securitate CIT înarmat sau care călătoreşte într-un vehicul la bordul căruia există arme trebuie să aibă un permis de port-armă profesional sau o autorizaţie eliberată de autorităţile naţionale ale statului-membru de tranzit şi/sau ale statului-membru gazdă, atunci când respectivele state-membre permit ca personalul de securitate CIT să fie înarmat şi să îndeplinească toate cerinţele naţionale impuse pentru permisul respectiv de port-armă profesional sau autorizaţia respectivă.

Statele-membre înfiinţează un unic punct de contact central naţional, unde societăţile CIT stabilite în alte state-membre pot depune cereri pentru un permis de port-armă profesional sau o autorizaţie pentru personalul lor de securitate CIT. Statele-membre federale pot înfiinţa puncte de contact la nivel de stat. Statele-membre informează solicitantul cu privire la rezultatul cererii într-un interval de trei luni de la depunerea dosarului complet de cerere.

Faţă de echipamentele vehiculului CIT sunt impuse următoarele cerinţe:

a) Vehiculele CIT trebuie echipate cu un sistem de navigaţie globală prin satelit. Centrul de control al societăţii CIT trebuie să poată localiza cu acurateţe vehiculele sale în orice moment.

b) Vehiculele trebuie echipate cu instrumente corespunzătoare de comunicare care să permită contactarea în orice moment a centrului de control al societăţii CIT care le operează şi a autorităţilor naţionale competente. Numerele de urgenţă pentru contactarea autorităţilor poliţieneşti din statele-membre de tranzit sau din statul-membru gazdă sunt disponibile la bordul vehiculului.

c) Vehiculele sunt echipate într-un mod care să permită înregistrarea orei şi locului tuturor livrărilor/colectărilor de numerar în euro pentru a face posibilă, în orice moment, verificarea proporţiei de livrări/colectări de numerar în euro.

d) În cazul în care vehiculele sunt echipate cu IBNS (sistemul inteligent de neutralizare a bancnotelor), acesta trebuie să respecte cerinţele stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011 şi trebuie să fi fost omologat într-un stat-membru participant. Ca răspuns la orice cerere de verificare efectuată de autorităţile statului-membru de origine, ale statului-membru gazdă sau ale statului-membru de tranzit, întreprinderile care efectuează transporturi transfrontaliere de numerar în euro în vehicule CIT care utilizează IBNS, furnizează dovezi scrise ale omologării modelului de IBNS utilizat într-un interval de 48 de ore.

Regulamentul (UE) nr.1214/2011 stabileşte norme specifice pentru fiecare modalitate de transport[6]. Astfel, societăţile care deţin o licenţă CIT de *transport transfrontalier pot efectua transporturi rutiere transfrontaliere de bancnote în euro utilizând un vehicul CIT neblindat echipat cu IBNS*, cu condiţia ca vehiculul să fie normal şi la bordul fiecărui vehicul să se afle, cel puţin, doi membri ai personalului de securitate CIT, iar membrii personalului de securitate CIT să nu poarte uniformă.

Transporturile rutiere transfrontaliere de bancnote în euro într-un vehicul CIT neblindat, echipat cu IBNS, sunt efectuate cu respectarea următoarelor cerinţe: vehiculul şi containerele de bancnote să aibă un marcaj foarte clar, care să indice că sunt echipate cu IBNS şi marcajul trebuie să corespundă pictogramelor stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011, iar la bordul fiecărui vehicul să se afle, cel puţin, doi membri ai personalului de securitate CIT.

Pentru efectuarea *transporturilor rutiere transfrontaliere de bancnote în euro, utilizând un vehicul CIT cu cabina blindată echipat cu IBNS*, sunt impuse următoarele condiţii:

a) cabina vehiculului trebuie să aibă un blindaj care să reziste, cel puţin, la tirurile trase cu arme de foc[7];

b) vehiculul şi containerele de bancnote trebuie să aibă un marcaj foarte clar care să indice că sunt echipate cu IBNS şi marcajul trebuie să corespundă pictogramelor stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011;

c) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonţ pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT aflat la bord, care să respecte, cel puţin, norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă. Personalul de securitate CIT poate purta vestele antiglonţ în cursul transportului şi trebuie să le poarte de fiecare dată când legea statului-membru în care se află impune acest lucru.

d) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle, cel puţin, doi membri ai personalului de securitate CIT.

Transportul de bancnote într-un vehicul CIT blindat integral care nu este echipat cu IBNS poate fi efectuat, cu respectarea următoarelor condiţii:

a) părţile vehiculului în care se află personalul de securitate CIT să aibă un blindaj care să reziste cel puţin la tirurile trase cu arme de foc;

b) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonţ pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT de la bord, care să respecte cel puţin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă;

c) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puţin trei membri ai personalului de securitate CIT.

Transportul de bancnote într-un vehicul CIT blindat integral echipat cu IBNS se efectuează, cu respectarea următoarelor cerinţe:

a) vehiculul şi containerele de bancnote trebuie să aibă un marcaj foarte clar care să indice că sunt echipate cu IBNS şi marcajul trebuie să corespundă pictogramelor stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011;

b) părţile vehiculului în care se află personalul de securitate CIT să aibă un blindaj care să reziste cel puţin la tirurile trase cu arme de foc;

c) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonţ pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT de la bord, care să respecte cel puţin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă.

În privinţa transportului de monede, acesta poate fi efectuat într-un vehicul CIT neblindat sau cu cabină blindată.

Transportul de monede într-un vehicul CIT neblindat se efectuează cu condiţia ca vehiculul să fie normal şi la bordul fiecărui vehicul să se afle cel puţin doi membri ai personalului de securitate CIT, care nu poartă uniformă.

Transportul de monede într-un vehicul CIT cu cabina blindată poate fi efectuat, dacă sunt îndeplinite următoarele condiţii:

a) cabina vehiculului să aibă un blindaj care să reziste cel puţin la tirurile trase cu arme de foc;

b) pe vehicul trebuie să existe un marcaj foarte clar care să indice că acesta transportă doar monede şi marcajele trebuie să corespundă pictogramei stabilite de Regulamentul (UE) nr.1214/2011;

c) cabina vehiculului trebuie să fie dotată cu o vestă antiglonţ pentru fiecare membru al personalului de securitate CIT de la bord, care să respecte cel puţin norma VPAM, clasa 5, NIJ IIIA sau o normă echivalentă;

d) la bordul fiecărui vehicul trebuie să se afle cel puţin doi membri ai personalului de securitate CIT.

Societăţile CIT sunt în drept să scoată din circulaţie toate bancnotele care este posibil să fi fost neutralizate, pe care le descoperă în timp ce îşi desfăşoară activitatea. Bancnotele respective se predau sucursalei corespunzătoare a Băncii Centrale Naţionale din statul-membru de origine şi emit o declaraţie scrisă referitoare la cauza şi natura neutralizării. Dacă bancnotele neutralizate sunt colectate într-un stat-membru gazdă, Banca Centrală Naţională a statului-membru gazdă este informată de Banca Centrală Naţională din statul-membru de origine.

Dacă ne referim la IBNS, acesta poate conţine bancnote (ambalate sau neambalate) ori una sau mai multe casete de bancomat sau pentru alte tipuri de distribuitoare de numerar.

IBNS este un sistem care îndeplineşte următoarele condiţii:

a) containerul cu bancnote protejează continuu bancnotele prin intermediul unui sistem de neutralizare a numerarului în euro dintr-o zonă securizată până la punctul de livrare a numerarului în euro sau de la punctul de colectare a numerarului în euro până într-o zonă securizată;

b) odată ce a fost iniţiată operaţiunea de transport de numerar în euro, personalul de securitate CIT nu poate să deschidă containerul în afara perioadelor de timp şi/sau a locaţiilor preprogramate sau să modifice perioadele de timp şi/sau locaţiile preprogramate în care containerul poate fi deschis;

c) containerul este echipat cu un mecanism de neutralizare definitivă a bancnotelor în cazul unei tentative neautorizate de deschidere a containerului; şi

d) sunt respectate cerinţele stabilite în Regulamentul (UE) nr.1214/2011.

Un IBNS trebuie să fie omologat într-un stat-membru participant pentru a fi utilizat pentru transportul transfrontalier de numerar în euro. Pentru a fi omologat, un IBNS trebuie să treacă diferite teste cu succes într-un laborator de testare, care a fost autorizat sau recunoscut de un stat-membru participant. De asemenea, el trebuie să fie însoţit de instrucţiuni de utilizare, care să indice procedurile operaţionale şi condiţiile care asigură eficacitatea distrugerii sau neutralizării bancnotelor.

IBNS trebuie retestat la fiecare cinci ani, chiar dacă omologarea naţională are valabilitate nelimitată. Dacă noile teste nu mai sunt concludente, omologarea încetează să mai fie validă pentru transporturile transfrontaliere, care se efectuează în baza Regulamentului (UE) nr.1214/2011.

Testele trebuie să stabilească faptul că următoarele caracteristici tehnice ale IBNS sunt satisfăcătoare:

a) Funcţii principale obligatorii ale sistemului de monitorizare:

– să monitorizeze şi să înregistreze în permanenţă instrucţiunile privind condiţiile de acces la IBNS şi de utilizare a acestuia, să verifice în mod continuu respectarea acestor instrucţiuni şi să detecteze anomaliile;

– să neutralizeze automat şi imediat bancnotele în cazul nerespectării instrucţiunilor, al detectării de anomalii sau al deschiderii containerului în afara perioadelor şi/sau locaţiilor preprogramate.

b) Locul în care sistemul de monitorizare poate fi programat şi influenţa personalului de securitate CIT asupra modului de funcţionare a IBNS. Un IBNS poate fi programat numai într-o zonă securizată. Un IBNS de la un capăt la altul poate fi programat numai într-o locaţie sigură.

Personalul de securitate CIT nu poate să dispună de mijloace de influenţare a funcţionării IBNS în afara perioadelor şi/sau locaţiilor preprogramate. Cu toate acestea, în cazul în care există un sistem de temporizare pentru declanşarea neutralizării, personalul de securitate CIT îl poate reiniţia o dată.

c) Locul în care IBNS poate fi deschis (pentru sisteme de la un capăt la altul). Un IBNS poate fi deschis numai la destinaţiile preprogramate.

Pentru a trece testele, în urma efectuării testelor, trebuie obţinut unul dintre următoarele rezultate:

a) nu a fost posibil accesul la bancnote, iar IBNS nu a fost deteriorat, mecanismul său rămânând operaţional; sau

b) IBNS a fost deteriorat, însă nu a fost posibil accesul la bancnote fără declanşarea sistemului de neutralizare.

Statele-membre trebuie să efectueze şase dintre diferitele teste care simulează situaţii de atac, celelalte teste putând fi efectuate şi în conformitate cu normele naţionale aplicabile.

Sunt stabilite următoarele teste obligatorii:

1. întreruperea alimentării cu energie;
2. deschiderea prin efracţie a containerului;
3. deschiderea containerului prin mijloace distructive (de exemplu, cu barosul);
4. tăiere rapidă („ghilotinare”);
5. scufundare în lichid;
6. expunerea treptată şi imediată la temperaturi extreme (fierbinte şi rece): de exemplu, răcire în nitrogen lichid şi încălzire într-un cuptor preîncălzit.

De asemenea, *se recomandă a fi efectuate următoarele teste:*

1. rezistenţa la arme de foc (de exemplu, cu cartuşe de calibrul 12);
2. utilizarea substanţelor chimice;
3. cădere liberă;
4. expunerea la supratensiuni electromagnetice semnificative;
5. expunerea la supratensiuni electrostatice semnificative.

În prezent, sunt utilizate următoarele procese de neutralizare: pătarea, distrugerea chimică şi distrugerea prin combustie, lista proceselor fiind neexhaustivă şi pur indicativă.

În urma oricărei încercări neautorizate de acces la bancnote prin intermediul diferitelor forme de atac, bancnotele trebuie distruse sau pătate. Trebuie efectuate minimum trei teste. Toate bancnotele trebuie să fie neutralizate în mod ireversibil. În plus, trebuie să fie evident pentru orice deţinător al bancnotelor că acestea au fost supuse neutralizării.

Minimum 10% din suprafaţa ambelor feţe ale fiecărei bancnote trebuie pătată, dacă bancnotele sunt ambalate şi minimum 20% din suprafaţa ambelor feţe ale fiecărei bancnote neambalate. Pentru sistemele de distrugere, minimum 20% din suprafaţa fiecărei bancnote trebuie distrusă în ambele cazuri.

Substanţele chimice eliberate de IBNS în vederea neutralizării bancnotelor pot fi supuse Regulamentului (CE) nr.1907/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea şi restricţionarea substanţelor chimice (REACH), de înfiinţare a Agenţiei Europene pentru Produse Chimice de modificare a Directivei 1999/45/CE şi de abrogare a Regulamentului (CEE) nr.793/93 al Consiliului şi a Regulamentului (CE) nr.1488/94 al Comisiei, precum şi a Directivei 76/769/CEE a Consiliului şi a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE şi 2000/21/CE ale Comisiei[8] (în continuare – Regulamentul (CE) nr.1907/2006). Acest regulament vizează riscurile la adresa sănătăţii umane şi a mediului prezentate de substanţele fabricate, importate sau utilizate ca atare, într-un amestec sau într-un produs.

Pentru ca IBNS să fie omologat, producătorul trebuie să verifice dacă trebuie să înregistreze sau să notifice substanţele cuprinse în produsele sale sau să comunice clienţilor informaţii privind utilizarea în siguranţă a acestora. De asemenea, producătorul poate avea obligaţii legale care decurg din includerea substanţelor respective în proiectul de listă de substanţe care prezintă motive de îngrijorare deosebită sau în lista de substanţe supuse autorizării prevăzute în Regulamentul (CE) nr.1907/2006.

Producătorul de IBNS trebuie să prezinte autorităţii de omologare a statului-membru un certificat care să cuprindă rezultatele acestei verificări şi să arate că substanţele sau elementele utilizate pentru a asigura distrugerea sau neutralizarea bancnotelor şi atestă că ele nu prezintă un risc grav la adresa sănătăţii personalului de securitate CIT sau a personalului Băncilor Centrale Naţionale, în caz de inhalare sau la contactul cu pielea. În plus, certificatul trebuie să indice eventualele măsuri de precauţie de adoptat. Autoritatea de omologare trebuie să transmită certificatul Băncilor Centrale Naţionale ale statelor-membre participante, în ceea ce priveşte IBNS-ul pe care l-a omologat.

Autoritatea emitentă a unei licenţe CIP este în drept să aplice anumite sancţiuni, atunci când sunt încălcate una din condiţiile de acordare a licenţei. Este necesar însă ca sancţiunile să fie proporţionale cu gravitatea infracţiunii. Astfel, autoritatea emitentă poate să trimită un avertisment societăţii în cauză, să îi impună o amendă, să îi suspende licenţa pentru o perioadă cuprinsă între două săptămâni şi două luni sau să îi retragă licenţa. De asemenea, autoritatea emitentă poate să îi interzică societăţii în cauză să depună o cerere pentru obţinerea unei noi licenţe pentru o perioadă de până la cinci ani.

În cazul în care statul-membru de tranzit sau statul-membru gazdă constată orice încălcare a Regulamentului (UE) nr.1214/2011, a normelor naţionale care prevăd notificarea anticipată a poliţiei cu privire la toate operaţiunile de transport de numerar sau că vehiculele CIT să fie echipate cu un dispozitiv care permite localizarea acestora la distanţă de către poliţie, ori că transporturile de mare valoare de la un punct la altul să fie escortate de poliţie, o comunică autorităţilor naţionale competente din statul-membru de origine, care stabilesc sancţiunea corespunzătoare. O notificare similară are loc şi în cazul în care sunt încălcate normele naţionale care reglementează comportamentul personalului de securitate CIT în afara unui vehicul CIT şi securitatea locaţiilor în care este livrat/colectat numerarul în statul-membru în cauză.

Statul-membru de tranzit sau statul-membru gazdă poate să impună o amendă în cazul încălcării normelor naţionale sus-menţionate. De asemenea, statul-membru de tranzit sau statul-membru gazdă pot interzice membrilor personalului de securitate CIT, care au comis încălcările sus-menţionate, să efectueze transporturi transfrontaliere de numerar pe teritoriul său, dacă încălcările li se pot imputa.

Statul-membru de tranzit sau statul-membru gazdă poate suspenda dreptul unei societăţi CIT de a efectua transporturi rutiere de numerar în euro pe teritoriul său pentru o perioadă maximă de două luni, până la emiterea unei decizii de către autoritatea emitentă din statul-membru de origine, care trebuie emisă în acelaşi termen, în cazul în care societatea CIT:

a) nu a respectat dispoziţiile Regulamentului (UE) nr.1214/2011 privind numărul minim de membri ai personalului de securitate CIT aflaţi la bordul vehiculului CIT sau privind armele;

b) îşi desfăşoară activitatea de transport într-un mod care constituie un pericol pentru ordinea publică;

c) a comis încălcări repetate ale Regulamentului (UE) nr.1214/2011.

Suplimentar, statul-membru care a eliberat autorizaţia sau permisul profesionist de port-armă poate să sancţioneze personalul de securitate CIT în conformitate cu normele sale naţionale, în cazul încălcării legislaţiei sale naţionale privind armele.

În baza Regulamentului (UE) nr.1214/2011, este constituit Comitetul pentru transportul transfrontalier de numerar în euro. Comitetul este prezidat de Comisie şi cuprinde doi reprezentanţi din fiecare stat-membru participant, alături de doi reprezentanţi ai Băncii Centrale Europene. Comitetul se reuneşte cel puţin o dată pe an pentru a face schimb de opinii privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr.1214/2011. În acest scop, comitetul consultă părţile interesate din sector, inclusiv partenerii sociali şi ţine cont de opiniile acestora în mod corespunzător.

În concluzie, putem menţiona că prevederile Regulamentului (UE) nr.1214/2011 au drept scop îmbunătăţirea condiţiilor de securitate aferente CIT, atât pentru personalul de securitate CIT, cât şi pentru populaţie şi încurajează utilizarea IBNS. Având în vedere pericolele deosebite la adresa sănătăţii şi vieţii personalului de securitate CIT, precum şi a publicului larg, aferente activităţii de transport de numerar, Regulamentul (UE) nr.1214/2011 stabileşte că transportul transfrontalier de numerar în euro să facă obiectul unei licenţe specifice CIT. Această licenţă este suplimentară licenţei naţionale CIT care este necesară în majoritatea statelor-membre participante. Considerăm că abordările din Regulamentul (UE) nr.1214/2011 cresc încrederea reciprocă dintre statele-membre în ceea ce priveşte transportul rutier transfrontalier de numerar în euro.

Izvoare:

1. Regulamentul (UE) nr.1214/2011 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele-membre din zona euro, Publicat în *JO L* 316, 29.11.2011, p. 1-20.

2. Regulamentul (CE) nr.1907/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea şi restricţionarea substanţelor chimice (REACH), de înfiinţare a Agenţiei Europene pentru Produse Chimice de modificare a Directivei 1999/45/CE şi de abrogare a Regulamentului (CEE) nr.793/93 al Consiliului şi a Regulamentului (CE) nr.1488/94 al Comisiei, precum şi a Directivei 76/769/CEE a Consiliului şi a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE şi 2000/21/CE ale Comisiei, Publicat în 2006R1907 – RO – 09.10.2012 – 014.001, p.1-516.

Note:

[1] Publicat în *JO L* 316, 29.11.2011, p. 1-20.

[2] Art.1.

[3] A se vedea art.4 al Regulamentului (UE) nr.1214/2011.

[4] *Ibidem*, art.21.

[5] *Ibidem*, art.5-7.

[6] A se vedea art.14-20.

[7] Cerinţa minimă privind blindajul presupune faptul că blindajul vehiculului CIT este capabil să reziste la tirurile provenind de la o armă de tip Kalaşnikov de calibrul 7,62 mm × 39 mm, utilizând muniţie cu miez de fier (placată) cu cămaşă integrală din oţel cu masa de 7,97 gr (± 0,1 gr), cu o viteză de cel puţin 700 m/sec, de la o distanţă de tragere de 10 m (± 0,5 m).

[8] Publicat în 2006 R1907 – RO – 09.10.2012 – 014.001, p.1-516.