



TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS

Entre los países miembros de la Unión Europea existían importantes diferencias jurídicas que hacían muy difícil el transporte de billetes y monedas de euro entre los países de la eurozona, de ahí que sólo se transportaran importes muy pequeños por vía terrestre. Siendo divisa común, las billetes y monedas de euros deberían poder circular y transportarse con la mayor libertad posible dentro de la eurozona.

Con el fin de aprovechar los conocimientos especializados y las aportaciones de todas las partes interesadas del sector, en 2008 se creó un grupo de trabajo para analizar el problema del transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros, presidido por la Comisión e integrado por las organizaciones europeas de todas las principales partes interesadas. Fruto de este grupo, fue la publicación, de un Libro Blanco al respecto, el 18 de mayo de 2009. En ese mismo año 2009 se creó un grupo de expertos sobre el tema, integrado por representantes de las administraciones pertinentes de los Estados miembros de la zona del euro, elaborando en el 2010 una propuesta de Reglamento.

Por parte española, y durante todo este proceso, diversas organizaciones, públicas y privadas, colaboraron con un papel muy activo, correspondiendo a la Unidad Central de Seguridad Privada encabezar la Delegación Española en Bruselas, junto con las autoridades del Banco de España y de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

Con la publicación de este Reglamento se facilita el transporte transfronterizo de billetes y monedas de euros en la eurozona con una única normativa europea sobre transporte profesional por carretera de fondos en euros, sin afectar al transporte dentro de cada país.

REFERENCIAS NORMATIVAS

LEY DE SEGURIDAD PRIVADA: LEY 23/1992, DE 30 DE JULIO, DE SEGURIDAD PRIVADA (BOE núm. 186, de 4 de agosto), en su redacción dada por:

- **DECRETO-LEY 2/1999, DE 29 DE ENERO** (BOE núm. 26, de 30 de enero).
- **LEY 14/2000, DE 29 DE DICIEMBRE** (BOE núm. 313, de 30 de Diciembre).
- **REAL DECRETO-LEY 8/2007, DE 14 DE SEPTIEMBRE** (BOE núm. 225, de 19 de septiembre)
- **LEY 25/2009 (Art. 14)** (BOE núm. 308, de 23 de diciembre)

REGLAMENTO DE SEGURIDAD PRIVADA: REAL DECRETO 2364/1994 DE 9 DE DICIEMBRE, que aprueba el Reglamento de Seguridad Privada (BOE núm. 8 de 10 de enero de 1995).

- **Corrección de errores**, (BOE núm. 20 de 24 de Enero de 1995.)
- **Modificado por:**
 - **REAL DECRETO 938/1997**, DE 20 DE JUNIO (BOE núm. 148, de 21 de junio).
 - **REAL DECRETO 1123/2001**, DE 19 DE OCTUBRE (BOE núm. 281, de 23 de noviembre).
 - **REAL DECRETO 277/2005**, DE 11 DE MARZO (BOE núm. 61 de 12 de marzo).
 - **SENTENCIA DE 30 DE ENERO DE 2007**, DE LA SALA TERCERA DEL TRIBUNAL SUPREMO (BOE núm. 55, de 5 de marzo).
 - **REAL DECRETO 4/2008**, DE 11 DE ENERO (BOE núm. 11, de 12 de enero).
 - **SENTENCIA DE 15 DE ENERO DE 2009**, DE LA SALA TERCERA DEL TRIBUNAL SUPREMO (BOE núm. 52, de 2 de marzo).
 - **REAL DECRETO 1628/2009**, DE 30 DE OCTUBRE (BOE núm. 263, de 31 octubre).

Orden INT/314/2011, de 1 de febrero, sobre empresas de seguridad privada. (BOE 42 de 18.02.2011), **Corrección de errores** (BOE núm. 61 de 12.03.2011).

Orden INT/315/2011, de 1 de febrero, por la que se regulan las Comisiones Mixtas de Coordinación de la Seguridad Privada. (BOE 42 de 18.02.2011). **Corrección de errores** (BOE núm. 61 de 12.03.2011).

Orden INT/316/2011, de 1 de febrero, sobre funcionamiento de los sistemas de alarma en el ámbito de la seguridad privada. (BOE 42 de 18.02.2011)

Orden INT/317/2011, de 1 de febrero, sobre medidas de seguridad privada. (BOE 42 de 18.02.2011)

Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada. (BOE 42 de 18.02.2011). **Corrección de errores** (BOE núm. 61 de 12.03.2011). **Modificado Anexo I** por la Orden INT/2850/2011 (BOE núm. 255 de 22.10.2011)

Orden INT/2850/2011, de 11 de octubre, por la que se regula el reconocimiento de las cualificaciones profesionales para el ejercicio de las profesiones y actividades relativas al sector de seguridad privada a los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea. (BOE 255 de 22.10.2011). **Corrección de errores** (BOE núm. 273 de 12.11.2011).

SUMARIO

• Portada.....	1
• Preámbulo.....	3
• Articulado	6
• Anexos	16

Edita: UNIDAD CENTRAL DE SEGURIDAD PRIVADA (Sección de Coordinación)
C/ Rey Francisco, 21- 28008 MADRID
Teléfono: 91 322 39 19
E-mail: ucsp.publicaciones@policia.es

Se autoriza la reproducción, total o parcial, del contenido, citando textualmente la fuente.

Reglamento (UE) N° 1214/2011

TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO

POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 133, vista la propuesta de la Comisión Europea, Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales, visto el dictamen del Banco Central Europeo De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, considerando lo siguiente:

(1) La introducción del euro ha incrementado considerablemente la necesidad del transporte transfronterizo de fondos por carretera. Dentro de la zona del euro, los bancos, el sector de la gran distribución y otros profesionales que manejan efectivo deben poder contratar a la empresa de transporte de fondos que ofrezca el mejor precio o servicio, o ambos, y aprovechar los servicios de efectivo de la sucursal del banco central nacional o del centro de transporte de fondos más cercanos, aunque estén situados en otro Estado miembro. Por otro lado, muchos de los Estados miembros cuya moneda es el euro (en lo sucesivo, «Estados miembros participantes») han previsto la producción de billetes y monedas en el extranjero, o pueden desear hacerlo. El principio mismo de la moneda única implica la libertad de circulación del efectivo entre los Estados miembros participantes.

(2) Debido a las importantes diferencias existentes entre las legislaciones nacionales de los Estados miembros, generalmente es muy difícil llevar a cabo el transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes. Esta situación es incompatible con el principio de la libre circulación del euro y va en detrimento del principio de la libre prestación de servicios, que forman parte de los principios fundamentales de la Unión Europea.

(3) El presente Reglamento responde a la posibilidad de presentar instrumentos de armonización en relación con el transporte de fondos, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, letra b), de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

(4) Con miras a mejorar las condiciones de seguridad que rodean al transporte de fondos, tanto para el personal de seguridad encargado del transporte de fondos como para el público en general, debe fomentarse el recurso al sistema inteligente de neutralización de billetes (IBNS) que, tras un riguroso análisis de los posibles impactos realizado por la Comisión, debe poder desarrollarse de manera armonizada entre los Estados miembros participantes, sin perjuicio de las normas establecidas en el presente Reglamento sobre las modalidades de transporte a que debe aplicarse.

(5) Teniendo en cuenta los peligros concretos que conlleva la actividad de transporte de fondos para la salud y la vida tanto del personal de seguridad de los transportistas de fondos como del público en general, es preciso que el transporte transfronterizo de fondos en euros esté sujeto a la posesión de una licencia de transporte de fondos específica. Esta licencia debe añadirse a la licencia de transporte de fondos nacional, que es obligatoria en la mayor parte de los Estados miembros participantes y que el presente Reglamento no armoniza. A fin de aumentar la confianza mutua entre los Estados miembros, conviene que las empresas de transporte de fondos establecidas en los pocos Estados miembros que no disponen de un procedimiento de autorización específico para dichas empresas, aparte de las normas generales aplicables al sector de la seguridad o del transporte, acrediten una experiencia mínima de 24 meses en materia de transporte regular de fondos en el Estado miembro en que están establecidas, sin infracciones de la

legislación nacional, antes de que dicho Estado miembro les otorgue una licencia transfronteriza de transporte de fondos.

(6) Con objeto de evitar el solapamiento de obligaciones y la instauración de un procedimiento demasiado oneroso, conviene, además, no imponer al titular de una licencia transfronteriza de transporte de fondos la obligación de poseer una licencia comunitaria para el transporte internacional de mercancías por carretera, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

(7) El transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes debe cumplir plenamente el presente Reglamento o en las legislaciones respectivas del Estado miembro de origen, del Estado miembro de acogida y, si procede, del Estado miembro de tránsito.

(8) El presente Reglamento se ha concebido para permitir el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes en condiciones que garanticen la protección de la operación, la seguridad del personal de seguridad implicado y la del público en general, y la libre circulación de fondos en euros. De acuerdo con las prácticas comerciales corrientes, también es adecuado permitir que se transporte en el mismo vehículo de transporte de fondos un importe limitado de fondos en monedas distintas del euro.

(9) Teniendo en cuenta los requisitos específicos que deben cumplir los trabajadores de empresas de transporte transfronterizo de fondos, conviene que realicen un módulo de formación transfronterizo específico, tal y como se detalla en el anexo VI. Con el fin de evitar duplicaciones innecesarias, el módulo de formación transfronterizo no debe incluir elementos que ya se hayan cubierto en la formación obligatoria necesaria para el transporte de fondos a nivel nacional.

(10) Debido a las condiciones específicas del sector del transporte de fondos, es difícil organizar entregas de fondos en euros en el curso de varios días de forma segura. Por consiguiente, conviene que el vehículo que realice el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros regrese a su Estado miembro de origen el mismo día.

(11) La Comisión debe presentar una propuesta de modificación de la definición del término «en horas diurnas» o la duración mínima requerida de la formación inicial ad hoc que figuran en el presente Reglamento, en caso de que los interlocutores sociales a nivel de la Unión lleguen al acuerdo de que otra definición es más adecuada.

(12) De conformidad con el Reglamento (CE) nº 1072/2009, el número de operaciones de transporte que pueden llevarse a cabo en el Estado miembro de acogida consecutivas a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro está limitado a tres transportes de cabotaje en el plazo de siete días. Sin embargo, debido a las características específicas del sector del transporte de fondos, es práctica habitual que un vehículo de transporte de fondos lleve a cabo un número mucho mayor de entregas o recogidas de fondos en euros al día. Así pues, procede establecer excepciones a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1072/2009 no imponiendo ningún límite al número de recogidas o entregas de fondos en euros que un vehículo de transporte de fondos puede llevar a cabo al día en un país de acogida.

(13) La normativa nacional que regula el comportamiento fuera del vehículo del personal de seguridad encargado del transporte de fondos, y la protección de los lugares de entrega o recogida de fondos en euros, no debe cubrir el posible uso de sistemas de neutralización de billetes en combinación con el transporte de billetes en un vehículo para el transporte de fondos completamente blindado no equipado con IBNS.

(14) El artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (2), se aplica a los desplazamientos en los que una empresa presta servicios transnacionales por su cuenta y bajo su dirección, en el marco de un contrato celebrado entre la empresa y el destinatario de la prestación de servicios.

(15) Considerando la naturaleza específica de los servicios de transporte de fondos, es necesario prever la aplicación mutatis mutandis de la Directiva 96/71/CE a todos los servicios de transporte transfronterizo de fondos en euros, a fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores y garantizar la aplicabilidad práctica de la Directiva en ese sector.

(16) Debido a la especificidad de las actividades de transporte en cuestión y al carácter ocasional de algunas de ellas, la aplicación por analogía de las normas mínimas de protección previstas en la Directiva 96/71/CE debe limitarse a las cuantías de salario mínimo, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, a que se refiere el artículo 3, apartado 1, letra c), de dicha Directiva, debiendo garantizarse dichas cuantías a toda la jornada laboral, a fin de no imponer una carga administrativa innecesaria a los operadores. Tal y como establece la Directiva 96/71/CE, y dentro de los límites de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, la noción de cuantías de salario mínimo se define mediante la legislación o el uso nacional del Estado miembro en el que el trabajador se encuentre desplazado. En caso de que, sobre la base de contratos, de disposiciones reglamentarias o administrativas o de modalidades prácticas aplicables, un trabajador de una empresa transportista de fondos lleve a cabo transportes transfronterizos a otro Estado miembro más de 100 días laborables de un año civil, las normas mínimas de protección establecidas en la Directiva deben aplicarse mutatis mutandis a dicho trabajador.

(17) La aplicación de las normas mínimas de protección en el Estado miembro de acogida debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de las condiciones de trabajo y empleo que sean más favorables para el trabajador conforme a la legislación, al convenio colectivo o al contrato laboral del Estado miembro de origen del trabajador.

(18) Con objeto de determinar las normas mínimas de protección pertinentes, deben aplicarse mutatis mutandis las disposiciones relativas a la cooperación en materia de información enunciadas en el artículo 4 de la Directiva 96/71/CE. A este respecto, los Estados miembros podrán remitirse a la cooperación administrativa y el intercambio de información previstos en la Directiva 96/71/CE.

(19) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (CE) nº 1889/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativo a los controles de la entrada o salida de dinero efectivo de la Comunidad.

(20) Con el fin de tener en cuenta las mejoras tecnológicas y posibles nuevas reglamentaciones técnicas europeas, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar las normas y reglamentaciones técnicas relativas a los IBNS, el blindaje de vehículos para el transporte de fondos, los chalecos antibalas y las cajas fuertes. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos y con los agentes sociales. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(21) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar sus objetivos, a saber, facilitar el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre Estados miembros de la zona del euro.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

SECCIÓN 1

NORMAS COMUNES QUE RIGEN TODAS LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO POR CARRETERA DE FONDOS EN EUROS

Artículo 1 Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes definiciones

- a) **«Estados miembros participantes»:** Aquellos Estados miembros cuya moneda es el euro.
- b) **«Transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros»:** El transporte profesional, a título oneroso por cuenta de terceros o realizado por una empresa de transporte de fondos, en un vehículo de transporte de fondos y por carretera, de billetes o monedas desde un Estado miembro participante a fin de entregar o recoger billetes o monedas de euro en uno o varios emplazamientos de uno o varios Estados miembros participantes, y en el Estado miembro de origen, pudiéndose transportar en el mismo vehículo un máximo del 20 % del valor total del efectivo transportado en monedas distintas del euro, cuando la mayoría de entregas o recogidas de fondos en euros realizadas por un vehículo de transporte de fondos durante el mismo día se lleve a cabo en el territorio del Estado miembro de acogida, o, en el caso de los transportes de punto a punto, cuando el transporte tenga lugar entre dos Estados miembros participantes diferentes.
- c) **«Licencia transfronteriza de transporte de fondos»:** Una licencia otorgada por la autoridad expedidora del Estado miembro de origen por la que se autoriza al titular a realizar el transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros participantes, de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Reglamento.
- d) **«Autoridad expedidora»:** La autoridad del Estado miembro de origen responsable de la expedición de licencias transfronterizas de transporte de fondos.
- e) **«Estado miembro de origen»:** El Estado miembro participante en cuyo territorio está establecida la empresa de transporte de fondos. Se considera que la empresa de transporte de fondos está establecida en dicho Estado si está ejerciendo efectivamente una actividad económica de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 del TFUE durante un período de tiempo indefinido y mediante una infraestructura estable a partir de la cual se realiza efectivamente la prestación de servicios.
- f) **«Estado miembro de acogida»:** El Estado o Estados miembros participantes en los que una empresa de transporte de fondos presta servicios de entrega o recogida de fondos en euros y que no es su Estado miembro de origen.
- g) **«Estado miembro de tránsito»:** El Estado o Estados miembros participantes, distintos del Estado miembro de origen, que debe atravesar el vehículo de transporte de fondos para llegar al Estado o Estados miembros de acogida o para regresar al Estado miembro de origen.
- h) **«Horas diurnas»:** Cuando se refiere al transporte, el transporte realizado entre las 6.00 horas y las 22.00 horas.
- i) **«Personal de seguridad encargado del transporte de fondos»:** Los asalariados encargados de conducir el vehículo de transporte de fondos en el que se van a transportar los fondos en euros o de proteger su contenido.
- j) **«Vehículo de transporte de fondos»:** Un vehículo utilizado para el transporte profesional de fondos en euros por carretera.
- k) **«Vehículo de aspecto ordinario»:** Un vehículo de transporte de fondos de aspecto normal que no lleva distintivos que indiquen su pertenencia a una empresa de transporte de fondos o que se utiliza para fines de transporte de fondos en euros.
- l) **«Transporte de punto a punto»:** El transporte desde un lugar seguro hasta otro, sin paradas intermedias.
- m) **«Zona de seguridad»:** Un punto de recogida o entrega de fondos en euros situado en el interior de un edificio y protegido contra el acceso no autorizado mediante infraestructuras (sistemas de detección de intrusiones) y procedimientos de acceso para las personas.
- n) **«Lugar seguro»:** Un emplazamiento en una zona de seguridad, que es accesible a los vehículos de transporte de fondos y en el que estos pueden cargarse y descargarse de manera segura.
- o) **«Neutralizar un billete de banco»:** Mutilarlo o deteriorarlo mediante manchas de tinta u otro medio de los establecidos en el anexo II.
- p) **«Sistema inteligente de neutralización de billetes» o «IBNS»:** Un sistema que cumple las siguientes condiciones:

- i) El contenedor de billetes protege de forma permanente los billetes mediante un sistema de neutralización de fondos en euros desde una zona de seguridad hasta el punto de entrega de los fondos en euros o desde el punto de recogida del efectivo hasta la zona de seguridad.
 - ii) Una vez que se ha iniciado la operación de transporte de fondos en euros, el personal de seguridad no es capaz de abrir el contenedor fuera de los períodos o lugares preprogramados ni modificar los períodos o lugares preprogramados en los que el contenedor puede abrirse.
 - iii) El contenedor está equipado con un mecanismo de neutralización permanente de billetes en caso de producirse un intento no autorizado de apertura del contenedor, y
 - iv) Se cumplen los requisitos expuestos en el anexo II del presente Reglamento.
- q) **«IBNS de extremo a extremo»:** Un IBNS que está equipado para utilización de extremo a extremo, es decir, los billetes resultan inaccesibles para el personal de seguridad encargado del transporte de fondos en todo momento y están protegidos de forma permanente por el IBNS desde una zona de seguridad a otra, o, en el caso de los contenedores de los cajeros automáticos u otros dispositivos de entrega de efectivo, desde una zona de seguridad hasta el interior del cajero automático u otro tipo de dispositivo de entrega de efectivo.
- r) **«A1» y «B1»:** Referidos a nivel de conocimiento de idiomas, los niveles de competencia lingüística establecidos por el Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas del Consejo de Europa, tal como se definen en el anexo VII.
- s) **«Lenguas oficiales de la UE»:** Las lenguas a las que se refiere el artículo 1 del Reglamento nº 1 por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea.

Artículo 2 Exclusiones

1. Quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento las operaciones de transporte de billetes y monedas en euros que:

- a) Se lleven a cabo entre bancos centrales nacionales o entre fábricas de moneda de Estados miembros participantes y los bancos centrales nacionales correspondientes, y por cuenta de ellos, y
- b) Vayan escoltadas por las fuerzas armadas o la policía.

2. Quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento las operaciones de transporte exclusivamente de monedas de euro que:

- a) Se lleven a cabo entre bancos centrales nacionales o entre fábricas de moneda de Estados miembros participantes y los bancos centrales nacionales correspondientes, y por cuenta de ellos, y
- b) Vayan escoltadas por las fuerzas armadas, la policía o por personal de empresas privadas de seguridad en vehículos independientes.

Artículo 3 Lugar de partida, duración máxima y número de entregas y recogidas de fondos en euros.

1. El servicio de transporte transfronterizo de fondos en euros prestado de conformidad con el presente Reglamento se llevará a cabo en horas diurnas.

2. El vehículo de transporte de fondos que realice el transporte transfronterizo de fondos en euros iniciará su itinerario en su Estado miembro de origen y regresará a este el mismo día.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, podrán llevarse a cabo transportes de punto a punto en un período de tiempo de 24 horas, siempre y cuando la normativa del Estado miembro de origen, del Estado o Estados miembros de tránsito y del Estado o Estados miembros de acogida autorice el transporte de fondos en horas nocturnas.

4. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1072/2009, no se impondrá ningún límite al número de recogidas y entregas de fondos en euros que un vehículo de transporte de fondos podrá llevar a cabo durante el mismo día en uno o varios Estados miembros de acogida.

Artículo 4 Licencia transfronteriza de transporte de fondos.

1. Las empresas que deseen llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros deberán solicitar una licencia específica a la autoridad expedidora de su Estado miembro de origen.

2. La licencia transfronteriza de transporte de fondos será concedida por un período de cinco años por la autoridad expedidora nacional, siempre que la empresa solicitante cumpla las siguientes condiciones:

- a) Esté autorizada a realizar operaciones de transporte de fondos en su Estado miembro de origen o, si el Estado miembro no cuenta con un procedimiento de aprobación específico para las empresas de transporte de fondos, aparte de las normas generales aplicables a los sectores de la seguridad o el transporte, la empresa esté en condiciones de demostrar que ha desarrollado una actividad habitual de transporte de fondos en su Estado miembro de origen durante al menos 24 meses antes de la solicitud sin haber infringido la legislación nacional de ese Estado miembro que regule dichas actividades.
- b) Sus directivos y miembros del consejo de administración carezcan de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y sean personas íntegras y de buena reputación, información que se obtendrá, por ejemplo, de los registros penales pertinentes.
- c) Disponga de un seguro válido de responsabilidad civil que cubra, como mínimo, los daños a la vida y propiedades de terceros, con independencia de que los fondos transportados estén o no cubiertos por dicho seguro.
- d) Ella misma, su personal de seguridad encargado del transporte de fondos, los vehículos y los procedimientos de seguridad empleados o aplicados al transporte transfronterizo de fondos en euros cumplan las normas establecidas en el presente Reglamento o, cuando esté expresamente mencionado en el presente Reglamento, la legislación nacional en vigor relacionada específicamente con el transporte de fondos.

3. La licencia transfronteriza de transporte de fondos deberá diseñarse de acuerdo con el modelo y las características físicas definidas en el anexo I. El personal de seguridad de los vehículos de transporte de fondos dedicados al transporte transfronterizo profesional por carretera de fondos en euros debe estar en condiciones de mostrar en todo momento a las autoridades de control el original o una copia compulsada de una licencia transfronteriza de transporte de fondos válida.

4. La licencia transfronteriza de transporte de fondos permitirá a la empresa realizar el transporte transfronterizo de fondos en euros de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Reglamento. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1072/2009, el titular de dicha licencia no estará obligado a poseer una licencia comunitaria para el transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 5 Personal de seguridad encargado del transporte de fondos.

1. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con la actividad del transporte de fondos y estar compuesto por personas íntegras y de buena reputación, información que se obtendrá, por ejemplo, de los registros penales pertinentes.
- b) Poseer un certificado médico que acredite que su salud física y mental es adecuada para su misión.
- c) Haber superado con éxito al menos 200 horas de formación inicial ad hoc, sin incluir una eventual formación en el uso de armas de fuego.

Los requisitos mínimos de la formación inicial ad hoc mencionada en la letra c) serán los reflejados en el anexo VI. El personal de seguridad de los transportistas de fondos participará en actividades de formación complementaria en las áreas establecidas en el punto 3 del anexo VI, al menos una vez cada tres años.

2. Al menos uno de los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos que viaje en el vehículo deberá tener conocimientos de nivel A1, como mínimo, de las lenguas empleadas por las autoridades locales y la población en las zonas pertinentes del Estado miembro de tránsito y del Estado miembro de acogida. El vehículo, además, deberá estar en contacto permanente por radio, a través del centro de control de la empresa de transporte de fondos, con una persona que tenga conocimientos de nivel B1, como mínimo, de las lenguas en cuestión, de manera que se garantice una comunicación eficaz con las autoridades nacionales en todo momento.

Artículo 6 Porte de armas.

1. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberá cumplir la legislación del Estado miembro de origen, del Estado miembro de tránsito y del Estado miembro de acogida en lo que respecta al porte de armas y al calibre máximo permitido.

2. Al entrar en el territorio de un Estado miembro cuya legislación no permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado, todas las armas que posea el personal de seguridad encargado del transporte de fondos deberán guardarse en una caja fuerte situada en el interior del vehículo que cumpla la norma europea EN 1143-1. Dichas armas deberán mantenerse inaccesibles para el personal de seguridad encargado del transporte de fondos durante el viaje a través del territorio del Estado miembro en cuestión. Podrán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado y deberán retirarse de la caja fuerte al llegar al territorio de un Estado miembro cuya legislación obligue a este personal ir armado. La apertura de la caja fuerte con las armas deberá requerir la intervención a distancia del centro de control del vehículo y estará supeditada a la verificación, por parte de dicho centro, de la situación geográfica exacta del vehículo.

Los requisitos establecidos en el párrafo primero se aplicarán también en caso de que el tipo o el calibre del arma no estén autorizados con arreglo a la legislación del Estado miembro de tránsito o del Estado miembro de acogida.

3. Cuando un vehículo de transporte de fondos cuyo Estado miembro de origen no permita que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado entre en el territorio de un Estado miembro cuya legislación obligue a este personal a ir armado, la empresa de transporte de fondos se asegurará de que los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos ocupantes del vehículo disponen de las armas requeridas y cumplen los requisitos mínimos de formación del Estado miembro de acogida.

4. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos que vaya armado o viaje en un vehículo de transporte de fondos con armas a bordo deberá tener una licencia de armas profesional o una autorización expedida por las autoridades nacionales de los Estados miembros de tránsito o del Estado miembro de acogida, si dichos Estados miembros permiten que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos vaya armado, y deberá cumplir todos los requisitos nacionales para poder obtener dicha licencia profesional de armas o autorización. A este fin, los Estados miembros podrán reconocer la licencia profesional de armas o autorización del otro Estado miembro.

5. Los Estados miembros establecerán un único punto de contacto nacional central al que las empresas de transporte de fondos establecidas en otros Estados miembros podrán presentar las solicitudes de licencia profesional de armas o de autorización para su personal de seguridad encargado del transporte de fondos. Los Estados miembros federales, no obstante, podrán establecer puntos de contacto a nivel de los Estados federados. Los Estados miembros informarán al solicitante del curso dado a su solicitud en el plazo de tres meses a partir de la presentación del expediente de solicitud completo.

6. A fin de facilitar que el personal de seguridad encargado del transporte de fondos empleado por una empresa de transporte de fondos establecida en otro Estado miembro cumpla los requisitos nacionales necesarios para la obtención de una licencia profesional de armas o una autorización, los Estados miembros deberán prever la convalidación de las formaciones profesionales para el uso de armas equivalentes seguidas en el Estado miembro en el que esté establecido el empresario del solicitante. Si ello no fuera posible, los Estados miembros velarán por que se imparta en su territorio la formación profesional para el uso de armas necesaria, en una lengua oficial de la UE que sea lengua oficial del Estado miembro en que esté establecido el empresario del solicitante.

Artículo 7 Equipamiento de los vehículos de transporte de fondos.

1. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados con un dispositivo de posicionamiento global por satélite (GPS). El centro de control de la empresa de transporte de fondos deberá poder localizar sus vehículos con precisión en todo momento.

2. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados con los instrumentos de comunicación apropiados para poder establecer contacto en cualquier momento con el centro de control de la empresa de transporte de fondos que los utiliza, así como con las autoridades nacionales competentes. Los números de emergencia para ponerse en contacto con las autoridades policiales de los Estados miembros de tránsito o del Estado miembro de acogida estarán disponibles en los vehículos.

3. Los vehículos de transporte de fondos estarán equipados de manera que pueda registrarse la hora y el lugar de todas las entregas o recogidas de fondos en euros, con objeto de poder controlar en cualquier momento la proporción de entregas o recogidas de fondos en euros mencionadas en el artículo 1, letra b).

4. Cuando los vehículos de transporte de fondos estén equipados con IBNS, dichos sistemas deberán cumplir el anexo II y haber sido homologados en un Estado miembro participante. En respuesta a cualquier petición de verificación formulada por las autoridades del Estado miembro de origen, del Estado miembro de acogida o del Estado miembro de tránsito, las empresas que lleven a cabo el transporte transfronterizo de fondos en euros

en vehículos de transporte de fondos que utilicen IBNS presentarán en el plazo de 48 horas una prueba escrita de la homologación del modelo de IBNS utilizado.

Artículo 8 Función de las fuerzas policiales nacionales.

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que dispongan:

- a) La obligación de notificar por anticipado a la policía las operaciones de transporte de fondos.
- b) Que los vehículos de transporte de fondos vayan equipados de un dispositivo que permita su seguimiento a distancia por la policía.
- c) Que las operaciones de transporte de punto a punto de fondos de valor elevado sean escoltadas por la policía.

Artículo 9 Normas para garantizar la seguridad de los lugares de entrega y de recogida de fondos en el Estado miembro de acogida

El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas nacionales que regulan el comportamiento del personal de seguridad encargado del transporte de fondos fuera del vehículo de transporte de fondos y la seguridad de los lugares de entrega o recogida de fondos en el Estado miembro en cuestión.

Artículo 10 Retirada de la circulación de los billetes de banco neutralizados

Las empresas de transporte de fondos que operen con arreglo al presente Reglamento retirarán de la circulación todos los billetes de banco que encuentren en el ejercicio de sus actividades que puedan haber sido neutralizados. Deberán entregar esos billetes a la sucursal adecuada del banco central de su Estado miembro de origen junto con una declaración escrita de la causa y la forma de neutralización. Si dichos billetes se recogen en un Estado miembro de acogida, el banco central nacional del Estado miembro de acogida será informado por el banco central nacional del Estado miembro de origen.

Artículo 11 Información mutua

1. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión las normas mencionadas en los artículos 8 y 9, así como la información relativa a los IBNS que hayan homologado, y comunicarán inmediatamente a la Comisión cualquier cambio que afecte a dichas normas y homologaciones. La Comisión garantizará que las normas y una lista de los IBNS homologados se publiquen en todas las lenguas oficiales de la UE utilizadas en los Estados miembros participantes interesados a través de los canales apropiados, con objeto de informar rápidamente a todos los agentes implicados en una actividad de transporte de fondos transfronteriza.

2. Los Estados miembros llevarán un registro de todas las empresas a las que han concedido una licencia transfronteriza de transporte de fondos e informarán a la Comisión de su contenido. Deberán actualizar el registro, en particular cuando se adopte una decisión de suspender o de retirar una licencia de conformidad con el artículo 22, e informarán inmediatamente a la Comisión de tal actualización. Con el fin de facilitar el acceso a la información, la Comisión creará una base de datos central y segura con los datos de las licencias expedidas, suspendidas o retiradas, a la que tendrán acceso las autoridades competentes de los Estados miembros participantes.

3. Al aplicar el artículo 5, apartado 1, letra a), el Estado miembro de origen tendrá debidamente en cuenta la información relativa a los antecedentes penales, la reputación y la integridad del personal de seguridad encargado del transporte de fondos que le haya comunicado el Estado miembro de acogida.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión de sus requisitos de formación específicos aplicables al personal de seguridad encargado del transporte de fondos a efectos de la formación inicial ad hoc mencionada en el artículo 5, apartado 1, letra c). La Comisión garantizará que esta información se publique en todas las lenguas oficiales de la UE que sean lengua oficial de los Estados miembros participantes interesados a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.

5. Cada Estado miembro notificará a la Comisión las direcciones y otros datos de contacto de los puntos de contacto nacionales mencionados en el artículo 6, apartado 5, y de la legislación nacional pertinente. La Comisión garantizará que esta información se publique a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.

6. Cuando un Estado miembro retire la licencia profesional de armas o la autorización otorgada a un miembro del personal de seguridad encargado del transporte de fondos de una empresa establecida en otro Estado miembro, informará de ello a la autoridad expedidora del Estado miembro de origen.

7. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la dirección y otros datos de contacto de las autoridades pertinentes a las que se refiere el artículo 12, apartado 2. La Comisión garantizará que esta información se publique a través de los canales apropiados, de manera que se informe rápidamente a todos los actores implicados en una actividad transfronteriza de transporte profesional de fondos por carretera.

Artículo 12 Información previa al inicio del transporte transfronterizo.

1. Una empresa que posea una licencia transfronteriza de transporte de fondos o que haya presentado una solicitud para obtenerla deberá comunicar a la autoridad expedidora dos meses antes, como mínimo, del inicio de su actividad transfronteriza los nombres de los Estados miembros en los que llevará a cabo el transporte de fondos. A continuación, el Estado miembro de origen notificará inmediatamente a los Estados miembros interesados que la actividad transfronteriza va a comenzar.

2. La empresa que se proponga llevar a cabo el transporte transfronterizo de fondos deberá comunicar de antemano a la autoridad o autoridades pertinentes indicadas por el Estado miembro de acogida información sobre el tipo o tipos de transporte que utilizará, los nombres de las personas que pueden llevar a cabo este transporte y el tipo o tipos de las armas que puedan portar.

SECCIÓN 2

NORMAS ESPECÍFICAS APLICABLES A CADA TIPO DE TRANSPORTE

Artículo 13 Modalidades de transporte aplicables

1. Por lo que se refiere a las operaciones de transporte transfronterizo por carretera de billetes de euros realizadas en su territorio, cada Estado miembro permitirá:

- a) Al menos una de las opciones establecidas en los artículos 14, 15, 16, 17 y 18, y
- b) Aquellas opciones establecidas en los artículos 14, 15, 16, 17 y 18 que sean comparables a las modalidades de transporte autorizadas para las operaciones nacionales de transporte de fondos. El artículo 17 se aplicará a todos los Estados miembros en lo que respecta al transporte de punto a punto.

2. Por lo que se refiere a las operaciones de transporte transfronterizo por carretera de monedas de euros realizadas en su territorio, cada Estado miembro permitirá:

- a) Al menos una de las opciones establecidas en los artículos 19 y 20, y
- b) Aquellas opciones establecidas en los artículos 19 y 20 que sean comparables a las modalidades de transporte autorizadas para las operaciones nacionales de transporte de fondos.

3. Las operaciones de transporte que incluyan tanto monedas como billetes de euros estarán cubiertas por las modalidades de transporte aplicables al transporte transfronterizo de billetes de euros.

4. Por lo que se refiere a la aplicación de los artículos 14, 15, 16 y 18, un Estado miembro podrá decidir autorizar únicamente los IBNS de extremo a extremo en su territorio para atender cajeros automáticos u otros dispositivos de expedición de efectivo en el exterior, siempre que las mismas normas se apliquen a las operaciones nacionales de transporte de fondos.

5. Los Estados miembros participantes informarán a la Comisión de las modalidades de transporte aplicables en virtud del presente artículo. La Comisión publicará la correspondiente nota informativa en el Diario Oficial de la Unión Europea. Las modalidades de transporte surtirán efecto un mes después de la publicación de la nota informativa. Los Estados miembros participantes utilizarán el mismo procedimiento cuando sean aplicables en virtud del presente artículo nuevas modalidades de transporte.

6. Si un Estado miembro de acogida o un Estado miembro de tránsito descubre que un IBNS presenta deficiencias graves respecto a las características técnicas requeridas normalmente, es decir, que es posible acceder a los fondos sin activar el mecanismo de neutralización o que el IBNS ha sido modificado después de su homologación de tal manera que ya no cumple los criterios de homologación, informará al respecto a la Comisión y al Estado miembro que haya otorgado la homologación y podrá solicitar que el IBNS en cuestión sea sometido a

nuevas pruebas. Hasta que estén disponibles los resultados de estas nuevas pruebas, los Estados miembros podrán prohibir con carácter provisional el uso de ese IBNS en su territorio. Informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros participantes.

Artículo 14 Transporte de billetes en un vehículo de transporte de fondos no blindado, de aspecto ordinario, equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos no blindado equipado con un sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) El vehículo tenga aspecto ordinario.
- b) Haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.
- c) Ninguno de los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos a bordo del vehículo vaya uniformado.

Artículo 15 Transporte de billetes en un vehículo de transporte de fondos no blindado con distintivos claramente visibles que indiquen que está equipado con IBNS.

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos no blindado equipado con un sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) El vehículo y los contenedores de billetes lleven distintivos claramente visibles que indique que están equipados con IBNS y dichos distintivos correspondan a los pictogramas representados en el anexo III.
- b) Haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.

Artículo 16 Transporte de billetes en un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada equipado con IBNS

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán realizar transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada equipado con IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) La cabina del vehículo esté blindada, al menos, para resistir disparos de armas de fuego de acuerdo con lo establecido en el anexo V.
- b) El vehículo y los contenedores de billetes lleven distintivos claramente visibles que indiquen que están equipados con IBNS y dichos distintivos correspondan a los pictogramas representados en el anexo III.
- c) La cabina del vehículo esté equipada con un chaleco antibalas que cumpla, como mínimo, la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente, para cada miembro del personal de seguridad encargado del transporte de fondos a bordo del vehículo.
- d) Haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos podrá llevar puesto el chaleco antibalas mencionado en la letra c) durante el transporte, y deberá hacerlo siempre que así lo exija la legislación nacional del Estado miembro en el que se encuentre.

Artículo 17 Transporte de billetes en un vehículo completamente blindado no equipado con IBNS.

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos completamente blindado y no equipado con sistema IBNS, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Las partes del vehículo en las que se encuentre el personal de seguridad estén, como mínimo, blindadas para resistir disparos de armas de fuego conforme a las especificaciones del anexo V.
- b) La cabina del vehículo esté equipada con un chaleco antibalas para cada miembro del personal a bordo del vehículo, que cumpla como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente.
- c) Haya al menos tres miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en

cada vehículo. El personal de seguridad encargado del transporte de fondos podrá llevar puesto el chaleco antibalas mencionado en la letra b) durante el transporte, y deberá hacerlo siempre que así lo exija la legislación nacional del Estado miembro en el que se encuentre.

Artículo 18 Transporte de billetes en un vehículo de transporte de fondos completamente blindado equipado con IBNS.

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de billetes en euros empleando un vehículo de transporte de fondos completamente blindado equipado con un sistema IBNS, conforme a lo dispuesto en el artículo 16, letra b), y en el artículo 17, letras a) y b).

Deberá haber al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.

Artículo 19 Transporte de monedas en un vehículo de transporte de fondos no blindado.

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de monedas en euros empleando un vehículo de transporte de fondos no blindado que transporte únicamente monedas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) El vehículo tenga aspecto ordinario.
- b) Haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.
- c) Ninguno de los miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos a bordo del vehículo vaya uniformado.

Artículo 20 Transporte de monedas en un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada.

Las empresas que posean una licencia transfronteriza de transporte de fondos podrán llevar a cabo transporte transfronterizo por carretera de monedas en euros empleando un vehículo de transporte de fondos con cabina blindada que transporte únicamente monedas, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) La cabina del vehículo esté blindada para resistir, como mínimo, disparos de armas de fuego de acuerdo con lo establecido en el anexo V.
- b) El vehículo lleve distintivos claramente visibles que indiquen que transporta únicamente monedas de euros y dichos distintivos correspondan al pictograma representado en el anexo IV.
- c) La cabina del vehículo esté equipada con un chaleco antibalas para cada miembro del personal de seguridad encargado del transporte de fondos a bordo del vehículo, que cumpla como mínimo la norma VPAM clase 5, la norma NIJ clase IIIA u otra equivalente.
- d) Haya al menos dos miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo.

El personal de seguridad encargado del transporte de fondos podrá llevar puesto el chaleco antibalas durante el transporte, y deberá hacerlo siempre que así lo exija la legislación nacional del Estado miembro en el que se encuentre.

SECCIÓN 3

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 21 Cumplimiento

Durante el período de validez de una licencia transfronteriza para el transporte de fondos, los Estados miembros de origen velarán por el cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, en particular procediendo a inspecciones aleatorias sin notificación previa a la empresa. Los Estados miembros de acogida también podrán realizar este tipo de inspecciones.

Artículo 22 Sanciones.

1. Si las autoridades nacionales competentes descubren que se ha producido una infracción de alguna de las condiciones bajo las que se concedió la licencia transfronteriza de transporte de fondos, la autoridad expedidora podrá enviar una advertencia a la empresa de que se trate, imponer una multa, suspender la licencia durante

un período que podrá oscilar entre dos semanas y dos meses, o retirar la licencia definitivamente, dependiendo de la naturaleza o gravedad de la infracción. La autoridad expedidora podrá además prohibir a la empresa en cuestión solicitar una nueva licencia por un período de hasta cinco años.

2. El Estado miembro de tránsito o el Estado miembro de acogida comunicará cualquier infracción del presente Reglamento -incluidas las infracciones de las normas nacionales mencionadas en los artículos 8 y 9- a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de origen, que decidirán sobre la sanción adecuada. El Estado miembro de tránsito o el Estado miembro de acogida podrá, además, imponer una multa en caso de infracción de las normas nacionales mencionadas en los artículos 8 y 9 o de las modalidades de transporte aplicables a que se refiere el artículo 13. Por otra parte, podrá prohibir al personal de seguridad encargado del transporte de fondos que haya cometido tales infracciones a llevar a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos en su territorio si la infracción es imputable al mismo.

3. El Estado miembro de tránsito o el Estado miembro de acogida podrán suspender el derecho de una empresa de transporte de fondos a transportar por carretera fondos en euros dentro de su territorio durante un período máximo de dos meses, hasta que se pronuncie la autoridad expedidora del Estado miembro de origen, que deberá adoptar su decisión dentro de dicho plazo, si la empresa de transporte de fondos:

- a) No ha respetado las disposiciones del presente Reglamento relativas al número mínimo de miembros del personal de seguridad encargado del transporte de fondos en cada vehículo de transporte de fondos o relativas a las armas.
- b) Ejerce su actividad de una manera que representa un peligro para el orden público, o
- c) Ha cometido reiteradas infracciones del presente Reglamento.

4. El Estado miembro que haya expedido la licencia profesional de armas o la autorización podrá sancionar al personal de seguridad encargado del transporte de fondos con arreglo a sus normas nacionales en caso de infracción de su legislación nacional en materia de armas.

5. Las sanciones deberán ser siempre proporcionadas a la gravedad de la infracción.

Artículo 23 Medidas de seguridad de emergencia.

1. Un Estado miembro podrá introducir medidas de seguridad temporales más estrictas de las previstas en el presente Reglamento en caso de que surja un problema urgente que afecte significativamente a la seguridad de las operaciones de transporte de fondos. Dichas medidas temporales afectarán a todos los transportes de fondos en la totalidad o una parte del territorio nacional, serán aplicables durante un período máximo de cuatro semanas y serán inmediatamente notificadas a la Comisión, que garantizará su publicación sin demora a través de los canales apropiados.

2. La prolongación de las medidas temporales previstas en el apartado 1 por un período superior a cuatro semanas estará sujeta a la autorización previa de la Comisión. La Comisión decidirá si concede o no su autorización en el plazo de 72 horas tras la recepción de la solicitud.

Artículo 24 Remuneración del personal de seguridad encargado del transporte de fondos que lleva a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos.

Deberán garantizarse al personal de seguridad encargado del transporte de fondos que lleve a cabo operaciones de transporte transfronterizo de fondos conforme al presente Reglamento las cuantías de salario mínimo pertinentes en el Estado miembro de acogida, incluidas las horas extraordinarias, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra c), de la Directiva 96/71/CE. Si las cuantías de salario mínimo pertinentes aplicables en el Estado miembro de acogida son más elevadas que el salario que percibe el trabajador en el Estado miembro de origen, estas cuantías, incluidas las incrementadas por las horas extraordinarias, del Estado miembro de acogida se aplicarán a toda la jornada laboral. Si el transporte se lleva a cabo en varios Estados miembros de acogida durante un mismo día y en varios de ellos las cuantías de salario mínimo pertinentes son más elevadas que el salario aplicado en el Estado miembro de origen, se aplicará a toda la jornada laboral la cuantía de salario mínimo más elevada, incluidas las horas extraordinarias.

No obstante, en caso de que, sobre la base de contratos, de disposiciones reglamentarias o administrativas o de modalidades prácticas, el trabajador de una empresa de transporte de fondos lleve a cabo transportes transfronterizos a otro Estado miembro más de 100 días laborables de un año civil, las condiciones de trabajo y empleo a que se refiere la Directiva 96/71/CE se aplicarán plenamente a todos los días laborables pasados íntegra o parcialmente en dicho Estado miembro de acogida en ese año civil.

Con el fin de establecer las condiciones de trabajo y empleo, se aplicará mutatis mutandis el artículo 4 de la Directiva 96/71/CE.

Artículo 25 Comité sobre el transporte transfronterizo de fondos en euros

1. Se creará un comité sobre el transporte transfronterizo de fondos en euros. Será presidido por la Comisión y estará integrado por dos representantes de cada Estado miembro participante, así como por dos representantes del Banco Central Europeo.

2. El Comité se reunirá como mínimo una vez al año, a fin de intercambiar impresiones sobre la aplicación del presente Reglamento. Con este fin, consultará a las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales, y tendrá debidamente en cuenta sus opiniones. El Comité será consultado al preparar la revisión prevista en el artículo 26.

Artículo 26 Revisión

A más tardar el 1 de diciembre de 2016, y a partir de entonces, cada cinco años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento. Con este fin, consultará a las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales, y a continuación consultará a los Estados miembros. El informe examinará en particular la posibilidad de establecer requisitos de formación comunes para el porte de armas por parte del personal de seguridad encargado del transporte de fondos y de modificar el artículo 24 a la luz de la Directiva 96/71/CE, y tendrá debidamente en cuenta el progreso tecnológico en el ámbito de los sistemas IBNS, contemplará el posible valor añadido de la concesión de licencias transfronterizas para el transporte de fondos a escala de grupo y evaluará si debe revisarse el presente Reglamento en consecuencia.

Artículo 27 Modificación de las normas técnicas

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28 en lo referente a las modificaciones del anexo II y de las reglamentaciones técnicas sobre las normas aplicables al blindaje de vehículos de transporte de fondos y a los chalecos antibalas a que se refieren los artículos 16, 17, 18 y 20, y a las cajas fuertes para armas, mencionadas en el artículo 6, apartado 2, con objeto de tener en cuenta el progreso tecnológico y posibles nuevas normas europeas.

Artículo 28 Ejercicio de la delegación.

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 27 se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del 30 de noviembre de 2012.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 27 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión Europea adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 27 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de tres meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará tres meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 29 Entrada en vigor.

El presente Reglamento entrará en vigor 12 meses después de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

ANEXO I

MODELO DE LICENCIA TRANSFRONTERIZA DE TRANSPORTE DE FONDOS

UNIÓN EUROPEA

(Papel de color rosa Pantone 176, formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m2)

(Primera página de la licencia)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales de la UE que sea la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

Signo distintivo (1) del Estado miembro que expide la licencia	Denominación de la autoridad expedidora:
---	---

LICENCIA N°

(o)

COPIA AUTÉNTICA N°

para el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros

Observaciones particulares:	
.....		
La presente licencia será válida durante un periodo de cinco años, desde el		hasta el
Expedida en	el (5)

La presente licencia autoriza a (2)

.....

.....

a efectuar transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros para trayectos o partes de trayectos realizados en el territorio de la Unión, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro (3) y en el Reglamento (UE) n° .../2011 del Consejo, de..., sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n° 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (4), y de conformidad con las disposiciones generales de la presente licencia.

(1) Los signos distintivos de los Estados miembros son: (BE) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (DE) Alemania, (EE) Estonia, (IE) Irlanda, (EL) Grecia, (ES) España, (FR) Francia, (IT) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (LU) Luxemburgo, (HU) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (AT) Austria, (PL) Polonia, (PT) Portugal, (RO) Rumania, (SI) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FI) Finlandia, (SE) Suecia, (UK) Reino Unido.

(2) Nombre o razón social y dirección completa de la empresa de transporte de fondos.

(3) DO L 316 de 29.11.2011, p. 1.

(4) No publicado aún en el Diario Oficial.

(5) Firma y sello de la autoridad expedidora.

(Segunda página de la licencia)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales de la Unión Europea que sea la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

DISPOSICIONES GENERALES

La presente licencia se expide de conformidad con el Reglamento (UE) n° 1214/2011.

Autoriza a su titular a efectuar transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros, conforme al Reglamento (UE) n° 1214/2011, para trayectos o partes de trayectos realizados en el territorio de los Estados miembros a los que se aplica el Reglamento (UE) n° 1214/2011 y con sujeción a las condiciones establecidas en la presente licencia.

La presente licencia es válida únicamente para el titular y no es transferible.

La empresa de transporte de fondos deberá conservar el original de la presente licencia.

Una copia compulsada de la presente licencia deberá encontrarse a bordo del vehículo de transporte de fondos.

Deberá presentarse el original o una copia compulsada de la presente licencia a instancia de los agentes encargados del control.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1214/2011, el titular estará obligado a cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el territorio de cada Estado miembro, especialmente en materia de transporte y de circulación.

ANEXO II**SISTEMA INTELIGENTE DE NEUTRALIZACIÓN DE BILLETES (IBNS)****I) Definiciones y disposiciones generales**

Un IBNS puede contener billetes (en paquetes o no) o uno o varios contenedores de cajero automático u otros dispositivos de entrega de efectivo.

El IBNS deberá haberse homologado en un Estado participante para poder utilizarse en el transporte transfronterizo de fondos en euros conforme al presente Reglamento. La homologación se realizará de acuerdo con una norma específica europea vigente. Si no existiera dicha norma, la homologación se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el presente anexo.

II) Procedimiento de homologación de IBNS

- a) Para ser homologado, el IBNS deberá haber superado con éxito diversas pruebas en un laboratorio de ensayo aprobado o reconocido por un Estado participante. Además, deberá ir acompañado de instrucciones para su uso, en las que se indiquen los procedimientos y condiciones de funcionamiento que garantizan la eficacia de la destrucción o neutralización de los billetes.

Estas pruebas deberán permitir determinar que las siguientes características técnicas del IBNS son satisfactorias:

1. Principales funciones obligatorias del sistema de control

- Controlar y registrar permanentemente las instrucciones relativas a las condiciones de acceso y utilización del IBNS.
- Verificar continuamente el cumplimiento de estas instrucciones y detectar situaciones anómalas.
- Neutralizar de forma automática e inmediata los billetes en caso de incumplimiento de las instrucciones, de detección de situaciones anómalas o de apertura del contenedor fuera de los períodos o lugares preprogramados.

2. Lugar en que puede programarse el sistema de control e influencia del personal de seguridad en el funcionamiento del IBNS.

Un IBNS de extremo a extremo solo podrá programarse en un lugar seguro. Un IBNS solo podrá programarse en una zona de seguridad.

El personal de seguridad encargado del transporte de fondos no podrá influir por ningún medio en el funcionamiento del IBNS fuera de los períodos o lugares preprogramados. Sin embargo, en caso de que se disponga de un temporizador para activar la neutralización, el personal de seguridad de la empresa de transporte de fondos podrá reiniciarlo una vez.

3. Lugar donde puede abrirse el IBNS (para los sistemas de extremo a extremo) Un IBNS solo podrá abrirse en los destinos preprogramados.

- b) El IBNS volverá a someterse a pruebas cada cinco años, incluso en los casos en que la homologación nacional tenga validez ilimitada. Si las nuevas pruebas ya no son concluyentes, la homologación dejará de ser válida para los transportes transfronterizos contemplados en el presente Reglamento.
- c) Para superar con éxito las pruebas, deberá obtenerse uno de los siguientes resultados, tras la realización de las pruebas:
- No ha sido posible acceder a los billetes y el IBNS no ha resultado dañado; su mecanismo ha seguido siendo operativo, o
 - El IBNS ha resultado dañado, pero no ha sido posible acceder a los billetes sin que se activara el sistema de neutralización.

III) Procedimientos de ensayo

En el presente anexo figura el método utilizado para la realización de las pruebas y los resultados que deben obtenerse. No obstante, pueden introducirse ajustes a nivel nacional a fin de adaptarlas a los protocolos de ensayo existentes seguidos por los laboratorios de cada Estado miembro. Para que el IBNS pueda ser homologado, su fabricante deberá garantizar que los resultados de los procedimientos de ensayo establecidos en el presente anexo se transmiten a la autoridad encargada de la homologación.

- a) Ensayo de resistencia de los IBNS ante diferentes hipótesis de ataque.

Los Estados miembros deberán llevar a cabo seis de los diferentes ensayos de simulación de hipótesis de ataque, mientras que los demás ensayos también podrán realizarse de conformidad con las normas nacionales aplicables.

En cada uno de los ensayos realizados, el resultado deberá ser el éxito en el sentido de la sección II, letra c).

- Ensayos obligatorios:
 1. Corte del suministro eléctrico.
 2. Apertura forzada del contenedor.
 3. Apertura del contenedor por medios destructivos (por ejemplo, martillazos).
 4. Corte rápido («guillotinado»).
 5. Inmersión en un líquido.
 6. Exposición gradual e inmediata a temperaturas extremas (calientes y frías): por ejemplo, enfriamiento en nitrógeno líquido y calentamiento en un horno precalentado.
- Ensayos recomendados que también pueden realizarse:
 7. Resistencia a las armas de fuego (por ejemplo, con cartuchos de calibre 12).
 8. Uso de sustancias químicas.
 9. Caída libre.
 10. Exposición a impulsos electromagnéticos significativos.
 11. Exposición a impulsos electrostáticos significativos.

- b) Eficacia de la neutralización de los billetes.

Los procesos de neutralización utilizados actualmente son el empleo de tinta, la destrucción química y la destrucción por combustión. Habida cuenta de los posibles progresos tecnológicos, la lista de procesos utilizados no es exhaustiva, sino meramente indicativa.

A raíz de cualquier intento no autorizado de acceder a los billetes mediante diversas formas de ataque, los billetes deberán destruirse o mancharse con tinta. Deberán efectuarse tres ensayos como mínimo.

Deberá neutralizarse el 100% de los billetes de forma irreversible. Además, deberá ser evidente para cualquier persona que posea los billetes que han sido sometidos a un proceso de neutralización.

La tinta deberá manchar como mínimo el 10 % de la superficie de ambas caras de cada billete si los billetes van en bolsas de seguridad. Si no van en bolsas de seguridad, la tinta deberá manchar como mínimo el 20 % de la superficie de ambas caras de cada billete. En los sistemas de destrucción, deberá quedar destruido como mínimo el 20 % de la superficie de cada billete en ambos casos.

- c) Contenido de los ensayos de resistencia de los billetes a la limpieza (para los IBNS que utilizan tinta)

Para esta "limpieza» deberán utilizarse diversos productos o combinaciones de productos. Deberán preverse diferentes hipótesis a fin de variar la temperatura y la duración de la limpieza. En estos ensayos de limpieza, deberán utilizarse dos procedimientos:

- La limpieza deberá realizarse inmediatamente después de manchar los billetes con tinta, y
- La limpieza deberá realizarse 24 horas después de manchar los billetes con tinta.

Estas pruebas deberán llevarse a cabo en una muestra representativa de billetes auténticos utilizados en la zona del euro.

Deberá obtenerse uno de los siguientes resultados al término de las pruebas:

- La limpieza provoca la destrucción de los billetes,
- La limpieza deja tinta visible en al menos el 10 % de la superficie de cada billete (ensayo de densidad de la tinta utilizada),
- La limpieza produce la degradación tanto de los colores originales de los billetes como de sus elementos de seguridad.

IV) Garantías de seguridad de los sistemas utilizados

Las sustancias químicas liberadas por el IBNS para neutralizar los billetes podrán estar sujetas al Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH) y por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos (*). Dicho Reglamento aborda los riesgos que presentan para la salud humana y el medio ambiente las sustancias fabricadas, importadas o utilizadas como tales, en forma de preparados o en artículos.

A fin de poder homologar el IBNS, el fabricante deberá verificar si tiene que registrar o notificar las sustancias contenidas en sus productos o comunicar a sus clientes información sobre una manipulación segura de los mismos. El fabricante puede también tener obligaciones legales derivadas de la inclusión de estas sustancias en el proyecto de lista de sustancias extremadamente preocupantes o en la lista de sustancias sujetas a autorización, establecida en el Reglamento (CE) n° 1907/2006. Estas obligaciones no solo afectan a las sustancias como tales o en forma de preparados, sino también a su presencia en artículos.

El fabricante de IBNS deberá facilitar a la autoridad del Estado miembro encargada de la homologación un certificado que contenga los resultados de esta verificación y una lista de las sustancias o los elementos utilizados para garantizar la destrucción o la neutralización de los billetes, y que certifique que no representan un riesgo grave para la salud del personal de seguridad de la empresa de transporte de fondos o del personal del banco central nacional en caso de inhalación o de contacto con la piel. El certificado también indicará las posibles medidas de precaución que deban tomarse. La autoridad encargada de la homologación transmitirá a los bancos centrales nacionales de los Estados miembros participantes los certificados relativos a los IBNS que haya homologado.

Con este fin, el certificado podrá incluir un análisis de los riesgos de la exposición a las sustancias químicas, es decir, la duración máxima autorizada de la exposición a una cantidad que se determine.

ANEXO III

PICTOGRAMAS IBNS

Pictograma que indica que un vehículo de transporte de fondos está equipado con IBNS



Pictograma que indica que un contenedor de billetes está equipado con IBNS



ANEXO IV

**PICTOGRAMA PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE FONDOS
QUE TRANSPORTAN EXCLUSIVAMENTE MONEDAS**



ANEXO V

ESPECIFICACIONES PARA EL BLINDAJE

Los requisitos mínimos de blindaje a que se refiere la sección 2 del presente Reglamento serán los suficientes para que el blindaje del vehículo de transporte de fondos resista: disparos de un rifle de tipo Kalashnikov con un calibre de 7,62 mm * 39 mm, con munición totalmente encamisada de acero con núcleo de hierro, con una masa de 7,97 gramos (+/- 0,1 gramos), con una velocidad mínima de 700 metros por segundo, a una distancia de 10 metros (+/- 0,5 metros).

ANEXO VI

REQUISITOS MÍNIMOS DE LA FORMACIÓN INICIAL PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD ENCARGADO DEL TRANSPORTE DE FONDOS QUE EFECTÚEN OPERACIONES DE TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE FONDOS EN EUROS

Los trabajadores de empresas de transporte de fondos que participen en el transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro deberán:

1. Haber seguido totalmente y completado al menos la formación inicial adecuada prevista en sus normativas nacionales de referencia o en los convenios colectivos laborales pertinentes, o, en ausencia de estos, los cursos impartidos por la asociación nacional de transporte de fondos/seguridad o los cursos internos de la empresa.
2. Haber superado con éxito los exámenes posteriores a esta formación inicial o cualquier procedimiento dirigido a comprobar el resultado del aprendizaje.
3. Haber seguido totalmente y completado el módulo de formación adicional y obligatorio previsto en el presente anexo, consistente como mínimo en lo siguiente:
 - Procedimientos de transporte transfronterizo de fondos
 - Legislación europea en materia de transporte de fondos
 - Legislación nacional aplicable en materia de transporte de fondos de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida
 - Normas de conducción aplicables al transporte de fondos de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida (incluido el derecho de los vehículos de transporte de fondos de utilizar carriles específicos)
 - Protocolos nacionales de seguridad en caso de ataque en los Estados miembros de tránsito y en los Estados miembros de acogida
 - Organización y procedimientos operativos del transporte de fondos protegido por tecnología IBNS de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida
 - Protocolos, normas y reglamentos operativos nacionales aplicables en los Estados miembros transitados y en los Estados miembros donde se presta el servicio
 - Protocolos nacionales de emergencia de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida aplicables en caso de avería, accidente de tráfico o fallos técnicos y mecánicos de un equipamiento o vehículo de transporte de fondos
 - Procedimientos administrativos nacionales y normas de la empresa en los Estados miembros de tránsito y en los Estados miembros de acogida en materia de comunicación con el punto de control, etc. de todos estos Estados miembros
 - Información y formación relativa a la cooperación con las fuerzas policiales nacionales, regionales y locales, y a los protocolos correspondientes, en particular en relación con los controles de los vehículos y del personal de seguridad encargado del transporte de fondos
 - Legislación nacional y europea aplicable o convenios colectivos aplicables en lo que respecta a la jornada laboral, el número de pausas necesarias, las condiciones laborales o los salarios
 - Legislación nacional y europea aplicable o disposiciones de los convenios colectivos aplicables en lo que respecta a los períodos de descanso del personal de seguridad encargado del transporte de fondos (momento en que son necesarios, frecuencia, duración de cada pausa, lugar seguro, comunicación con los centros de control, etc.)
 - Normas de seguridad aplicables a las entregas y recogidas (lugar seguro, gestión del «riesgo de acera», etc.)
 - Legislación nacional de referencia relativa al uso de armas y a su almacenamiento
 - Técnicas de conducción ofensiva y defensiva
 - Formación pertinente sobre el uso del GPS, del teléfono y de otros equipos y sistemas técnicos utilizados en el transporte de fondos transfronterizo
 - Normativa nacional en materia de salud y seguridad de los Estados miembros de tránsito y de los Estados miembros de acogida, aplicable a los trabajadores que transportan objetos de valor y que viajan con vehículos grandes por carretera, y protocolos en caso de lesión o enfermedad de los asalariados
 - Formación en primeros auxilios.

La formación deberá incluir además los elementos siguientes:

- Medidas preventivas y reparadoras en los ámbitos de la gestión del stress y de la violencia de terceros.
- Prevención y evaluación de riesgos en el trabajo.
- Formación lingüística según sea necesario para cumplir los requisitos establecidos en el artículo 5. apartado 2.

ANEXO VII

NIVELES DEL MARCO COMÚN EUROPEO DE REFERENCIA PARA LAS LENGUAS, DEL CONSEJO DE EUROPA

Usuario B1: Es capaz de comprender los puntos principales de textos claros y en lengua estándar si tratan sobre cuestiones que le son conocidas, ya sea en situaciones de trabajo, de estudio o de ocio. Sabe desenvolverse en la mayor parte de las situaciones que pueden surgir durante un viaje por zonas donde se utiliza esa lengua. Es capaz de producir textos sencillos y coherentes sobre temas que le son familiares o en los que tiene un interés personal. Puede describir experiencias, acontecimientos, deseos y aspiraciones, así como justificar brevemente sus opiniones o explicar sus planes.

Usuario A1: Es capaz de comprender y utilizar expresiones cotidianas de uso muy frecuente, así como frases sencillas destinadas a satisfacer necesidades de tipo inmediato. Puede presentarse a sí mismo y a otros, pedir y dar información personal básica sobre su domicilio, sus pertenencias y las personas que conoce. Puede relacionarse de forma elemental siempre que su interlocutor hable despacio y con claridad y esté dispuesto a cooperar.

NOTA:

EL CONTENIDO DE ESTA PUBLICACIÓN LO ES A EFECTOS MERAMENTE INFORMATIVOS Y NO TIENE VALOR JURÍDICO. EL ÚNICO TEXTO FIDEDIGNO ES EL PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA.

