



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.5.2009
COM(2009) 214 definitivo

LIBRO BIANCO

sul

**TRASPORTO PROFESSIONALE TRANSFRONTALIERO SU STRADA DEL
CONTANTE IN EURO TRA GLI STATI MEMBRI DELL'AREA DELL'EURO**

1. INTRODUZIONE

Per quanto l'introduzione fisica dell'euro sia avvenuta nel 2002, a causa delle forti differenze esistenti tra le legislazioni nazionali, in pratica è molto difficile trasportare su strada in modo professionale il contante in euro tra gli Stati membri che hanno adottato la moneta unica (di seguito "Stati membri partecipanti"), per cui il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro è attualmente molto limitato. Le differenze tra le legislazioni nazionali riguardano numerosi aspetti, quali il possesso e il porto di armi da fuoco da parte del personale di sicurezza, le esigenze in materia di formazione, le modalità del trasporto autorizzato, la blindatura e l'equipaggiamento dei veicoli di sicurezza, l'utilizzo di sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote (Intelligent Banknote Neutralisation Systems – IBNS), il numero di addetti a bordo dei veicoli di sicurezza, la trasmissione di informazioni alla polizia, il rilascio delle licenze e le sanzioni. È certamente possibile organizzare trasporti transfrontalieri sulla base di autorizzazioni ad hoc concesse dagli Stati membri di destinazione, ma anche non tenendo conto delle procedure amministrative richieste in tali casi, rimane necessario conformarsi a due o più diversi insiemi complessi di norme nazionali.

È per questo che attualmente il mercato del trasporto del contante è organizzato a livello nazionale. La logica della moneta unica impone tuttavia che le banconote e le monete metalliche in euro possano circolare ed essere trasportate il più liberamente possibile nell'area dell'euro. Inoltre, la promozione del trasporto transfrontaliero del contante costituisce una naturale integrazione della tabella di marcia della Banca centrale europea verso una maggiore convergenza dei servizi di contante offerti dalle banche centrali nazionali e la creazione di uno spazio unico del contante in euro per i soggetti che operano con il contante a titolo professionale. Un elemento importante della tabella di marcia è il cosiddetto accesso a distanza ai servizi di contante delle banche centrali nazionali, che prevede che un ente creditizio di uno Stato membro partecipante possa ricorrere ai servizi di contante della banca centrale di un altro Stato membro partecipante. Questa misura è entrata in vigore nel giugno 2007 ma il suo potenziale potrà essere pienamente sfruttato soltanto quando sarà effettivamente possibile trasportare facilmente il contante oltre confine. Le banche, il settore della grande distribuzione e gli altri soggetti che operano con il contante a titolo professionale devono potersi rifornire di contante e distribuirlo il più efficacemente possibile senza essere ostacolati dai confini nazionali.

A causa della natura dei beni trasportati, il settore del trasporto del contante è allo stesso tempo esposto a gravi rischi per la sicurezza, la cui natura e il cui livello possono variare fortemente da uno Stato membro all'altro. È di conseguenza di importanza fondamentale che i trasporti transfrontalieri del contante avvengano in condizioni che garantiscano un livello elevato di protezione per gli addetti e per il pubblico.

La definizione di norme comuni che autorizzino in generale il trasporto transfrontaliero su strada del contante tra Stati membri partecipanti, garantendo allo stesso tempo agli addetti un elevato grado di sicurezza, permetterebbe di rendere più efficienti gli itinerari di trasporto del contante nelle regioni di confine. Le banche commerciali sarebbero così in grado di ricorrere ai servizi di contante delle succursali più prossime delle banche centrali o dei portavalori più vicini, sia nel loro Stato membro che in altri Stati. Inoltre gli esercenti al dettaglio, i gestori di distributori automatici di banconote e gli altri soggetti che operano con il contante a livello professionale sarebbero in grado di ottenere e di consegnare contante al centro di deposito e verifica del contante più vicino, indipendentemente dai confini nazionali. Infine, le imprese di

trasporto del contante operanti nelle regioni di confine potrebbero pianificare con maggiore efficienza gli itinerari e la logistica. Più in generale, un trasporto del contante più efficiente genererà benefici per l'intera economia.

La Banca centrale europea, il settore bancario e il settore della grande distribuzione hanno ripetutamente auspicato il varo di un'iniziativa mirante a eliminare gli ostacoli al trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro in Europa.

In questo contesto, la Commissione ha pertanto avviato consultazioni nel maggio 2008 per preparare un progetto di una regolamentazione comune per facilitare il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro.

L'iniziativa riflette la posizione della Commissione per quanto riguarda un'eventuale armonizzazione del trasporto del contante, menzionata all'articolo 38, lettera b), della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno.

2. INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE PER FACILITARE IL TRASPORTO TRANSFRONTALIERO DEL CONTANTE IN EURO E LA CONSULTAZIONE INIZIALE DELLE PARTI IN CAUSA

Come primo passo e per tenere conto delle competenze e dei contributi di tutte le parti interessate del settore, nel primo semestre del 2008 è stato istituito un gruppo di lavoro presieduto dalla Commissione e costituito dalle organizzazioni europee di tutte le principali parti interessate¹. Il gruppo di lavoro ha tenuto tre riunioni di una giornata tra il luglio e il dicembre 2008 per discutere di tutte le questioni importanti, quali l'ambito di applicazione della nuova regolamentazione comune, le differenze tra le legislazioni nazionali e le possibilità di armonizzare le norme transfrontaliere nelle materie enumerate all'inizio della sezione 1.

Per quanto riguarda le possibilità giuridiche di facilitare il trasporto transfrontaliero del contante, sono state considerate tre opzioni principali:

- la piena armonizzazione della regolamentazione sul trasporto del contante negli Stati membri interessati;
- un sistema nel quale l'autorizzazione di uno Stato membro sarebbe valida in tutti gli Stati membri ("riconoscimento reciproco");
- un insieme di norme comuni valide in tutti gli Stati membri, fatte salve le norme nazionali per alcuni aspetti esplicitamente citati nel testo. Contrariamente alla piena armonizzazione, le norme comuni si applicherebbero soltanto al trasporto transfrontaliero.

¹ Erano rappresentate le seguenti organizzazioni: CEA (comitato europeo delle assicurazioni e della riassicurazione), CoESS (confederazione dei servizi di sicurezza europei), EBF (federazione bancaria europea), Eurosystem, EPC (consiglio europeo per i pagamenti), ESTA (associazione europea del trasporto valori), EURICPA (associazione europea di protezione intelligente del contante), EuroCommerce, Europol, MDWG (gruppo di lavoro dei direttori delle zecche) e UNI-Europa (Union Network International – Europa).

A causa delle grandi differenze esistenti nelle legislazioni nazionali e nei livelli di rischio da uno Stato membro all'altro, è stato giudicato estremamente difficile riuscire ad accordarsi sul contenuto della piena armonizzazione delle norme che disciplinano il trasporto del contante o su un riconoscimento reciproco completo delle legislazioni nazionali. Quest'ultima opzione potrebbe inoltre portare ad una situazione in cui il trasporto del contante sarebbero sottoposto ad una regolamentazione che fornirebbe una protezione insufficiente degli addetti e/o del pubblico, o che verrebbe percepita come tale. Il gruppo di lavoro si è di conseguenza pronunciato a maggioranza a favore di un insieme di norme comuni applicabili al trasporto transfrontaliero che esisterebbero parallelamente alle norme nazionali applicabili al trasporto nazionale di contante.

Nel quadro di un insieme di norme comune applicabili al trasporto transfrontaliero su strada del contante, il gruppo di lavoro ha esaminato le opzioni strategiche seguenti che riguardano l'ambito di applicazione di eventuali norme comuni:

- l'ambito geografico. Le norme devono includere tutta l'UE-27 o essere limitate all'area dell'euro?
- il tipo di beni trasportati. Potrebbe trattarsi non soltanto del contante in euro ma anche di altre valute e di altri tipi di valori;
- la definizione di "trasporto transfrontaliero". Il trasporto transfrontaliero potrebbe essere limitato al trasporto da un punto all'altro o comprendere anche operazioni nello Stato di origine prima dell'operazione internazionale e/o nello Stato di destinazione dopo l'operazione internazionale (queste ultime sono generalmente indicate con il termine di "cabotaggio").

I pareri divergevano nell'ambito del gruppo di lavoro su tutte le opzioni.

L'eventuale regolamentazione comune avrebbe l'obiettivo principale di facilitare la libera circolazione della moneta unica nell'area dell'euro. Ciò non esclude tuttavia la possibilità di includere il territorio di altri Stati membri. Indipendentemente dall'ambito geografico, si potrebbe prevedere di includere le valute di altri Stati membri e di paesi terzi e di altri tipi di valori (gioielli, oro, opere d'arte e documenti preziosi). Estendendo il campo di applicazione a Stati membri non partecipanti e ad altri tipi di beni si rischierebbe tuttavia di ritardare fortemente o di impedire l'adozione di una regolamentazione comune, distogliendo la discussione dalle questioni principali.

Il trasporto transfrontaliero può essere interpretato, in senso restrittivo, come il trasporto del contante da un punto securizzato in un paese A ad un punto securizzato in un paese B, senza fermate intermedie ("punto a punto"). Il punto a punto significherebbe che i centri di deposito e di verifica del contante e gli altri punti securizzati potrebbero essere serviti in modo transfrontaliero nel rispetto della regolamentazione comune, ma verrebbero esclusi le succursali delle banche, i distributori automatici di banconote e gli esercenti al dettaglio (a meno che non siano forniti di un'area securizzata per lo scarico/carico del veicolo). Una sola operazione alla volta sarebbe possibile da un punto securizzato all'altro.

Tuttavia, i trasporti da punto a punto costituiscono soltanto un aspetto del trasporto del contante effettuato regolarmente dalle aziende di trasporto del contante. Un ambito di applicazione più ampio includerebbe anche alcune operazioni di trasporto prima e dopo la parte transfrontaliera del percorso. Ciò permetterebbe di organizzare itinerari di trasporto

transfrontaliero secondo le stesse modalità logistiche ottimali degli itinerari nazionali, servendo molti punti lungo il percorso, tra cui agenzie bancarie, distributori automatici di banconote ed esercenti al dettaglio. Per facilitare la libera circolazione transfrontaliera del contante in euro, si propone pertanto di autorizzare, oltre alla principale operazione transfrontaliera, le operazioni di trasporto che comportano molte fermate nello Stato di origine e nei paesi di destinazione. Come spiegato al successivo punto 3.2, la durata combinata delle operazioni nel paese di origine e di destinazione dovrebbe essere limitata ad una giornata.

Nel quadro di una regolamentazione comune sul trasporto transfrontaliero, i servizi di trasporto del contante ricadrebbero nell'ambito di vari ordinamenti giuridici, per quanto riguarda in particolare la legislazione sul lavoro, le convenzioni collettive applicabili o altre leggi relative agli aspetti sociali e/o di sicurezza. Ciò potrebbe dare luogo a seri problemi pratici per determinare quale retribuzione o quali altre condizioni di lavoro si applichino, soprattutto se un veicolo di sicurezza opera attraverso più di due paesi.

In questo contesto, sarà essenziale chiarire come la direttiva 96/71 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi² si applica al trasporto transfrontaliero di contante.

La predetta direttiva mira a conciliare l'esercizio da parte delle imprese della loro libertà fondamentale di prestazione di servizi transfrontalieri, conformemente all'articolo 49 del trattato, e la tutela adeguata dei diritti dei lavoratori temporaneamente distaccati all'estero per fornire questi servizi. Essa tenta pertanto di trovare un equilibrio tra le libertà economiche sancite dal trattato CE e i diritti dei lavoratori durante il periodo di distacco. Essa registra pertanto le norme obbligatorie di interesse generale a livello comunitario che devono essere applicate ai lavoratori distaccati nel paese ospitante e stabiliscono un insieme fondamentale di condizioni di lavoro e di occupazione che garantiscono una protezione minima dei lavoratori che deve essere rispettata dal prestatore di servizi nel paese ospitante. In funzione delle circostanze particolari nelle quali sono effettuate le operazioni transfrontaliere di trasporto, conformemente alle definizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, la direttiva può essere applicabile a tutte le operazioni transfrontaliere di trasporto oggetto del presente libro bianco.

Tuttavia, occorre riconoscere che la particolare brevità del distacco nel caso dei trasporti transfrontalieri del contante crea difficoltà per l'applicazione pratica e l'esecuzione delle disposizioni della direttiva. L'applicazione della direttiva potrebbe, ad esempio, richiedere che i datori di lavoro del settore del trasporto del contante misurino il tempo passato dal personale in ogni paese per calcolare prorata i tassi minimi applicabili.

Pertanto, occorrerà esaminare attentamente l'applicazione pratica della direttiva 96/71 in questo settore con gli Stati membri, altri esperti competenti³ e le parti sociali prima di potere adottare ufficialmente una regolamentazione comune sul trasporto transfrontaliero del contante. Sarebbe importante, in particolare, assicurarsi che l'applicazione dell'acquis comunitario o della legislazione nazionale non imponga oneri amministrativi sproporzionati e inutili agli operatori, il che in pratica potrebbe avere l'effetto di ostacolare seriamente le operazioni transfrontaliere. Il chiarimento di queste questioni sarà parte integrante della valutazione dell'incidenza sociale delle opzioni politiche.

² GU L 18 del 21.1.1997, pagg. 1-6.

³ Decisione 2009/17/CE della Commissione che istituisce un comitato di esperti sul distacco dei lavoratori (GU L 8 del 13.1.2009, pag. 26).

Su questa base, la Commissione avvia, con il presente documento, un vasto processo di consultazione relativo ad una possibile regolamentazione comune, allegata al presente libro bianco. La Commissione ne sottolinea il carattere di progetto. L'obiettivo è stimolare la formulazione di osservazioni mirate da parte di tutte le parti interessate presentando, fin da questa fase, i principali elementi di un'eventuale regolamentazione comune. Il presente progetto lascia impregiudicata la proposta che potrà essere formulata dalla Commissione in una fase successiva.

Tutte le parti interessate sono invitate a trasmettere le loro osservazioni entro il 30 giugno 2009 all'indirizzo indicato alla fine del paragrafo 4.

3. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DI UN'EVENTUALE REGOLAMENTAZIONE COMUNE

La regolamentazione comune in progetto si applicherebbe al trasporto transfrontaliero del contante in euro tra Stati membri partecipanti. Il trasporto del contante esclusivamente all'interno di uno Stato membro non sarebbe pertanto oggetto della regolamentazione.

Per concentrarsi sull'obiettivo essenziale, ossia la libera circolazione del contante in euro nell'area dell'euro, l'ambito di applicazione delle norme comuni non coprirebbe né gli Stati membri che non hanno adottato l'euro né le loro monete. Tuttavia, verrebbe ulteriormente esaminata la possibilità di includere gli Stati membri non partecipanti e le loro monete tramite una clausola di adesione facoltativa.

Infine, si propone che, data la loro natura specifica, i trasporti di banconote e di monete metalliche in euro di importo elevato tra le banche centrali dell'area dell'euro non rientrino nell'ambito di applicazione della regolamentazione, purché siano effettuati sotto la protezione di una scorta militare e/o di polizia.

3.1. Base giuridica

Si prevede di basare l'eventuale regolamentazione comune sull'articolo 123, paragrafo 4, del trattato CE, dato che essa sembra necessaria per favorire l'utilizzo dell'euro come moneta unica. Ciò implica l'adozione a maggioranza qualificata degli Stati membri partecipanti, previa consultazione della Banca centrale europea. Si prevede anche di utilizzare lo strumento del regolamento.

3.2. Trasporto infragiornaliero e diurno

A causa delle caratteristiche particolari dell'attività di trasporto del contante, e tenuto conto delle difficoltà legate all'organizzazione della consegna sicura del contante su vari giorni, il veicolo di sicurezza che attraversa i confini dovrebbe lasciare lo Stato membro di origine e farvi ritorno lo stesso giorno e tutto il trasporto dovrebbe essere effettuato nelle ore diurne (si propone di indicare con l'espressione "ore diurne" il periodo compreso tra le 6.00 e le 22.00). Tuttavia, il trasporto del contante potrebbe essere effettuato anche di notte, qualora la normativa nazionale degli Stati membri in cui il trasporto ha luogo già l'autorizzi. Il prelievo e/o la consegna del contante nello Stato membro di origine prima della parte transfrontaliera del percorso o in uno Stato membro ospitante dopo la parte transfrontaliera del percorso sarebbe possibile, ma il veicolo di sicurezza dovrebbe tornare nello Stato membro di origine lo stesso giorno (o entro le 24 ore, qualora il trasporto notturno sia autorizzato).

3.3. Licenza di trasporto transfrontaliero del contante

Le autorità di controllo nazionali dovrebbero potere verificare se un veicolo di sicurezza soddisfa le condizioni richieste per effettuare operazioni di trasporto del contante sul suo territorio. L'impresa che intende effettuare il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro dovrebbe presentare domanda della licenza specifica di trasporto transfrontaliero del contante alle autorità competenti del suo Stato membro di origine. L'originale o una copia autenticata della licenza dovrebbe sempre accompagnare il veicolo.

Occorre definire le caratteristiche esatte della licenza e attribuirle una validità limitata (si propone una durata di tre anni). Per ottenere la licenza, l'impresa che ne fa domanda dovrebbe rispettare la regolamentazione comune prevista, altre disposizioni comunitarie applicabili o, quando ciò è esplicitamente previsto, la legislazione nazionale in vigore in materia di trasporto del contante. Il riferimento alla legislazione nazionale (eventuale) sarebbe possibile nei due seguenti casi: i) notifica preventiva alle autorità nazionali di polizia e ii) procedure per la manipolazione del contante all'esterno del veicolo portavalori. Nel primo caso, si tratta di una questione di competenza e di organizzazione delle autorità nazionali di polizia e non sembra sussistano ragioni urgenti di armonizzare le pratiche. Nel secondo caso, si tratta di occasioni nelle quali il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante può entrare in contatto diretto con il pubblico ed esporlo ai pericoli inerenti all'attività esercitata. Di conseguenza, sembra adeguato che vengano rispettate le eventuali norme nazionali.

Tuttavia, occorre innanzitutto che l'impresa sia autorizzata al trasporto del contante nello Stato membro di origine. Se lo Stato membro non dispone di una procedura di autorizzazione specifica per le imprese di trasporto del contante, l'impresa dovrebbe poter dimostrare di aver effettuato regolare attività di trasporto del contante per un determinato periodo (si propone un periodo di 12 mesi), senza violare la normativa nazionale vigente. Questa norma mira a garantire che le imprese di trasporto del contante che effettueranno trasporti transfrontalieri dispongano di una previa esperienza adeguata per effettuare in sicurezza il trasporto del contante anche sul territorio di un altro Stato membro.

Per fare in modo che gli Stati membri dispongano di informazioni sufficienti sulle imprese stabilite in altri Stati membri che intendono effettuare operazioni di trasporto del contante sul loro territorio, si prevede, inoltre, che gli Stati membri scambino informazioni sulle licenze transfrontaliere rilasciate e sulle eventuali decisioni di sospensione o di revoca delle licenze e che si comunichino, in anticipo, i nomi delle imprese che intendono effettuare operazioni di trasporto sul territorio di un altro Stato membro.

3.4. Tipi di trasporto del contante autorizzati

I tipi di trasporto del contante autorizzati e le relative condizioni (norme relative alla blindatura dei veicoli, utilizzo di sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote, porto d'armi, numero di membri dell'equipaggio, ecc.) variano considerevolmente da uno Stato membro all'altro. Ciò vale in particolare per quanto riguarda il possesso e il porto di armi da fuoco. In alcuni Stati membri il porto di armi da fuoco è vietato al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante, mentre in altri Stati membri il porto d'armi è obbligatorio e, in altri ancora, non è né vietato né obbligatorio ma autorizzato. Tenuto conto delle differenze che esistono, non sembra realistico proporre un tipo di trasporto unico. In particolare, non si dovrebbero rimettere in discussione le norme nazionali relative al divieto, all'obbligo o all'autorizzazione del porto d'armi da parte del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante.

Sulla base delle pratiche attualmente in vigore negli Stati membri, si prevede di autorizzare quattro tipi di trasporto, che dovrebbero tutti garantire un elevato livello di sicurezza per il personale e per il pubblico. Sono previste tre possibilità diverse per le banconote (o per le banconote e le monete metalliche) mentre il quarto tipo di trasporto riguarda esclusivamente il trasporto di monete metalliche. Gli operatori dovrebbero essere liberi di scegliere il tipo di trasporto che preferiscono fra le tre possibilità disponibili per le banconote. Tuttavia, si propone che uno Stato membro possa, dopo averne informato la Commissione europea, decidere che l'opzione del trasporto con veicolo non blindato o semi-blindato dotato di sistema IBNS (cfr. successiva opzione a)), non possa essere applicata sul suo territorio, purché non autorizzi modalità di trasporto analoghe per i trasporti nazionali del contante. Si prevede che il veicolo sia accompagnato da almeno tre membri del personale addetto al trasporto del contante, a meno che il contante non sia protetto da punto a punto da un sistema IBNS o vengano trasportate solo monete metalliche. Dato che, nel primo caso, il contante è protetto dalla tecnologia IBNS e che, nel secondo caso, le monete metalliche sono meno interessanti per i ladri, per queste tre opzioni (cfr. le successive opzioni a), c) e d)) si prevede di ridurre a due il numero minimo di addetti.

a) Trasporto di banconote con veicolo non blindato o semi-blindato dotato di sistema intelligente di neutralizzazione di banconote (IBNS) da punto a punto

Secondo questa opzione, il veicolo dovrebbe essere banalizzato (ossia privato di qualsiasi indicazione della sua appartenenza ad un'impresa di trasporti del contante o del suo utilizzo per operazioni di trasporto del contante) oppure dotato di abitacolo blindato e di contrassegno ben visibile indicante chiaramente che è dotato di un sistema IBNS da punto a punto. Il sistema IBNS dovrebbe essere conforme a criteri da stabilire (che dovrebbero in particolare comprendere l'obbligo di essere omologato almeno in uno Stato membro partecipante).

b) Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS

Secondo questa opzione il veicolo dovrebbe essere interamente blindato per resistere ai colpi di arma da fuoco. Il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante dovrebbe portare giubbotti antiproiettile e conformarsi alle norme in vigore negli Stati membri in cui si effettua il trasporto per quanto riguarda l'obbligo, l'autorizzazione o il divieto di portare armi e il calibro massimo consentito.

Per quanto riguarda il possesso e il porto di armi, sono state esaminate più in dettaglio due possibilità reciprocamente esclusive: i) la creazione di uno speciale "permesso europeo di porto d'armi per il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante" da specificare. Il permesso verrebbe rilasciato dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza di trasporto transfrontaliero del contante e potrebbe essere emesso soltanto a favore di personale di sicurezza addetto al trasporto del contante già titolare di porto d'armi nazionale e dipendente di un'impresa titolare di licenza di trasporto transfrontaliero del contante; oppure ii) gli addetti al trasporto del contante dovrebbero fare domanda di licenza di porto d'armi alle autorità nazionali degli Stati membri interessati (a condizione che detti Stati membri consentano al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante di essere armato).

Inoltre, anche per rispettare la legislazione nazionale in vigore, occorre prevedere una procedura per i casi in cui il veicolo di sicurezza passa da uno Stato membro in cui le armi sono obbligatorie ad uno Stato membro in cui sono vietate. In questo caso, le armi dovrebbero essere chiuse in una cassaforte collocata all'interno del veicolo prima di entrare nel territorio di uno Stato membro in cui le armi sono vietate e restare inaccessibili al personale di

sicurezza addetto al trasporto del contante fino a che il veicolo entra nel territorio di uno Stato membro che consente al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante di essere armato. Una volta chiusa, la cassaforte contenente le armi dovrebbe potere essere aperta soltanto a distanza dal centro di controllo del veicolo.

c) Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato dotato di sistema IBNS

Questa opzione combina le misure di protezione previste dalle opzioni a) e b), ossia il sistema IBNS da punto a punto e la blindatura integrale del veicolo. Le norme applicabili sono identiche a quelle previste per l'opzione b) e il veicolo dovrebbe anche essere dotato di sistema IBNS conformemente all'opzione a) con un contrassegno chiaro che lo indichi.

d) Trasporto di sole monete metalliche

Questo è il solo tipo di trasporto che dovrebbe applicarsi al trasporto di sole monete metalliche. Le monete metalliche sono pesanti in rapporto al loro valore e quindi più ingombranti e meno interessanti per i ladri. Ciò è confermato dal fatto che in passato nella Comunità non si è registrato quasi nessun attacco contro veicoli trasportanti esclusivamente monete metalliche. Si prevede quindi che i veicoli abbiano un contrassegno molto chiaro indicante che trasportano unicamente monete metalliche. Per proteggere il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante, l'abitacolo del veicolo dovrebbe essere blindato. Andrebbe esaminata in maniera più approfondita la questione se il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante debba essere armato o no.

3.5. Sanzioni

È essenziale garantire che le disposizioni siano applicate correttamente ed è pertanto indispensabile prevedere sanzioni adeguate in caso di violazione. Allo stesso tempo è importante che le sanzioni siano proporzionate alla gravità delle violazioni.

Si prevede pertanto che in caso di violazione delle condizioni di concessione della licenza per il trasporto transfrontaliero del contante, l'autorità che ha rilasciato la licenza possa decidere di inviare un avvertimento, di sospendere la licenza per un periodo limitato o di revocarla. Per creare una rete di sicurezza per lo Stato membro ospitante, si propone inoltre che lo Stato membro attraversato o sul cui territorio viene fornito il servizio abbia il diritto di sospendere temporaneamente la licenza in caso di grave violazione, ossia di violazione che riguarda il numero minimo di addetti al trasporto del contante o le norme sulle armi da fuoco, in attesa di una decisione dell'autorità dello Stato membro di origine che ha rilasciato la licenza. Infine, si prevede che gli Stati membri debbano informarsi reciprocamente di tutte le violazioni commesse e delle relative sanzioni.

3.6. Altre disposizioni

Per fare fronte a rischi gravi per la sicurezza, dovrebbe anche essere prevista una disposizione speciale sulle misure di sicurezza da adottare in caso di emergenza. Ciò potrebbe ad esempio riguardare una serie di attacchi violenti che rendessero temporaneamente necessaria la scorta di polizia per tutti i trasporti del contante sul territorio di uno Stato membro. Per evitare un trattamento differenziato tra operatori stranieri e operatori nazionali, queste misure di emergenza dovrebbero riguardare tutti i trasporti del contante nello Stato membro interessato. Dovrebbero inoltre essere limitate nel tempo ed essere notificate alla Commissione. Il

consenso formale preventivo della Commissione dovrebbe essere richiesto per qualsiasi estensione delle misure di emergenza.

Si prevede inoltre una serie di requisiti minimi per il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante, riguardanti il casellario giudiziario, la salute fisica e mentale, la formazione e le competenze linguistiche.

La regolamentazione comune dovrebbe far salva l'applicazione della vigente normativa UE, in particolare in materia sociale e di trasporti.

Infine, si propone di procedere ad un riesame dell'applicazione della regolamentazione comune due anni dopo la sua entrata in vigore e successivamente ad intervalli regolari.

4. TAPPE SUCCESSIVE

Il pacchetto di misure previste di cui all'allegato sarà discusso con le autorità degli Stati membri in un gruppo di esperti istituito ad hoc a tale scopo. I risultati delle discussioni e i contributi inviati dalle parti in causa e dalle altre parti interessate contribuiranno alla stesura della valutazione dell'impatto dell'eventuale regolamentazione comune, ivi compresa la valutazione delle diverse opzioni presentate al precedente punto 2, che la Commissione effettuerà prima dell'adozione di un'eventuale proposta formale.

La Commissione invita a presentare osservazioni sul presente Libro bianco. I contributi potranno essere trasmessi entro il 30 giugno 2009 sia per e-mail, all'indirizzo: ECFIN-E3@ec.europa.eu sia per posta all'indirizzo seguente:
Commissione europea
Direzione generale degli Affari economici e finanziari, unità E.3

Aspetti economici della politica regolamentare, Settore contante in euro e questioni giuridiche
B-1049 Bruxelles

Allegato: Regolamentazione comune prevista in materia di trasporto transfrontaliero del contante in euro su strada tra gli Stati membri nell'area dell'euro.

ALLEGATO

Regolamentazione comune prevista in materia di trasporto transfrontaliero del contante in euro su strada tra gli Stati membri nell'area dell'euro

Il termine [regolamento] è utilizzato per i riferimenti interni contenuti nel testo sottostante, essendo previsto l'uso dello strumento del regolamento per la possibile regolamentazione futura.

SEZIONE 1. REGOLAMENTAZIONE COMUNE CHE SI APPLICHEREBBE A TUTTI I TRASPORTI TRANSFRONTALIERI SU STRADA DEL CONTANTE IN EURO

A. Ambito di applicazione

I trasporti transfrontalieri del contante in euro a norma del presente [regolamento] sono effettuati nelle ore diurne e il veicolo di sicurezza parte dal suo paese di origine e vi fa ritorno lo stesso giorno.

I trasporti da punto a punto possono essere tuttavia realizzati entro una fascia oraria di 24 ore, a condizione che il trasporto notturno del contante sia già autorizzato dalla normativa nazionale nello Stato membro di origine, negli Stati membri attraversati e nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio.

I trasporti di banconote e monete in euro con un valore nominale superiore a 15 milioni di euro che hanno luogo i) tra le banche centrali di Stati membri partecipanti e ii) con scorta militare e/o della polizia sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente [regolamento].

B. Licenza di trasporto transfrontaliero del contante

a) L'impresa che intende effettuare il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro presenta domanda per ottenere la licenza specifica per il trasporto transfrontaliero del contante alle autorità competenti del suo Stato membro di origine.

b) La licenza di trasporto transfrontaliero del contante viene concessa dalle autorità nazionali competenti per un periodo di [tre] anni alle società situate nel loro territorio, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

- L'impresa richiedente deve essere autorizzata ad effettuare il trasporto del contante dallo Stato membro al quale viene presentata la domanda di licenza di trasporto transfrontaliero del contante. Se lo Stato membro non dispone di una procedura specifica di approvazione per le imprese che effettuano il trasporto del contante a parte le norme generali per il settore della sicurezza o del trasporto, l'impresa deve essere in grado di dimostrare di aver esercitato regolarmente l'attività di trasporto del contante per almeno [dodici] mesi prima della presentazione della domanda senza aver commesso violazioni della legislazione nazionale esistente relativa a tali attività. I suoi direttori e membri del consiglio di amministrazione non hanno inoltre commesso reati rilevanti che risultino nel loro casellario giudiziale.

- L'impresa richiedente, il personale occupato, i veicoli utilizzati e le procedure di sicurezza applicate per il trasporto transfrontaliero del contante in euro devono rispettare le norme stabilite dal presente [regolamento] e dagli altri atti normativi comunitari applicabili o,

laddove esplicitamente indicato dal presente [regolamento], la legislazione nazionale in vigore relativa specificatamente al trasporto di contante.

c) La licenza di trasporto transfrontaliero del contante è redatta conformemente al modello [da definire]. I veicoli utilizzati nel trasporto professionale transfrontaliero del contante in euro su strada devono essere in grado di mostrare in qualunque momento alle autorità di controllo l'originale o una copia certificata di una licenza valida.

d) Gli Stati membri controllano regolarmente il rispetto delle norme previste dal [regolamento], anche tramite controlli casuali senza previa notifica all'impresa. Detti controlli hanno luogo almeno una volta all'anno.

C. Personale di sicurezza addetto al trasporto del contante

a) I membri del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante soddisfano i seguenti requisiti:

i) non devono aver commesso reati rilevanti che risultino dal loro casellario giudiziale,

ii) devono avere un certificato medico che attesti che la loro salute fisica e mentale consente loro di esercitare la funzione loro attribuita,

iii) devono aver seguito con successo almeno [200 ore] di formazione iniziale ad hoc, esclusa qualsiasi formazione sull'uso di armi a fuoco.

La formazione iniziale ad hoc di cui al punto (iii) deve coprire almeno [le procedure per il trasporto transfrontaliero del contante, le regolamentazioni sul trasporto del contante, le regole di condotta in caso di attacco, l'uso delle attrezzature per il trasporto del contante e le regole per il lavoro in gruppo]. Sarà inoltre richiesta una formazione regolare in questi settori.

b) Almeno un membro del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante nel veicolo è in grado di dimostrare conoscenze linguistiche almeno di livello A2 nella lingua ufficiale/nelle lingue ufficiali utilizzata/e nello Stato membro attraversato/negli Stati membri attraversati o in cui viene prestato il servizio.

c) Se nessuno dei membri del personale di sicurezza addetto al trasporto di contante ha una buona conoscenza nella lingua ufficiale/delle lingue ufficiali utilizzata/e nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio, il veicolo è in contatto radio costante, tramite il centro di controllo dell'impresa, con qualcuno che possa dimostrare di avere conoscenze linguistiche almeno di livello B1 nella lingua in questione, in modo da garantire costantemente una comunicazione efficace con le autorità nazionali.

D. Equipaggiamento dei veicoli

a) Tutti i veicoli utilizzati sono dotati di un sistema di posizionamento globale via satellite. Il centro di controllo dell'impresa di trasporto del contante è in grado di localizzare i propri veicoli con precisione in qualunque momento.

b) I veicoli sono dotati di strumenti di comunicazione appropriati che consentano di prendere contatto in qualunque momento con il centro di controllo dell'impresa che gestisce i veicoli e con le autorità nazionali competenti. I numeri di emergenza per contattare le autorità di

polizia negli Stati membri attraversati o nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio sono disponibili a bordo del veicolo.

c) Quando i veicoli sono dotati di sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote (IBNS), questi ultimi rispettano i requisiti di cui all'allegato [...].

E. Notifica preventiva alle autorità nazionali di polizia

La presente regolamentazione lascia impregiudicata l'applicazione della normativa nazionale che impone di notificare in anticipo alla polizia tutte le operazioni di trasporto del contante.

F. Procedure per la manipolazione del contante all'esterno del veicolo portavalori nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio

La presente regolamentazione lascia impregiudicata l'applicazione della normativa nazionale relativa alla manipolazione del contante all'esterno del veicolo portavalori nello Stato membro in questione.

G. Informazione reciproca

a) Gli Stati membri trasmettono alla Commissione la regolamentazione di cui alle sezioni E e F e la informano immediatamente di qualsiasi modifica. La Commissione garantisce che tale regolamentazione venga pubblicata in tutte le lingue ufficiali degli Stati membri partecipanti tramite i canali appropriati, al fine di informare rapidamente tutti i soggetti partecipanti all'attività transfrontaliera di trasporto del contante.

b) Gli Stati membri tengono un registro di tutte le società alle quali hanno rilasciato una licenza per il trasporto transfrontaliero del contante e si informano reciprocamente in merito al suo contenuto. Essi aggiornano il registro incorporando le modifiche, compresa qualsiasi decisione di sospendere o ritirare una licenza a norma dell'articolo [...] e si informano subito reciprocamente in merito all'aggiornamento.

c) Un'impresa che detiene una licenza di trasporto transfrontaliero del contante comunica con sufficiente anticipo all'autorità che l'ha rilasciata i nomi degli Stati membri in cui eseguirà il trasporto del contante. In seguito lo Stato membro di origine comunica immediatamente agli Stati membri interessati l'imminente inizio dell'attività transfrontaliera.

SEZIONE 2. REGOLAMENTAZIONE SPECIFICA PREVISTA PER I QUATTRO TIPI DI TRASPORTO AUTORIZZATI

A. Trasporto di banconote con veicolo non blindato o semi-blindato dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero di banconote in euro su strada in orario diurno utilizzando un veicolo dotato di IBNS purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

a) il veicolo deve essere banalizzato oppure deve essere dotato di abitacolo blindato e di contrassegno ben visibile indicante chiaramente, nella lingua ufficiale/nelle lingue ufficiali dello Stato membro attraversato/degli Stati membri attraversati o in cui viene prestato il servizio, che è dotato di un sistema IBNS,

b) il sistema IBNS usato deve essere conforme ai principi stabiliti nell'[allegato...] ed essere stato omologato in almeno uno Stato membro partecipante,

c) in ogni veicolo devono essere presenti, non armati, almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante. Qualora il veicolo nel quale viaggiano sia stato banalizzato, essi non indosseranno l'uniforme,

d) uno Stato membro può decidere che il presente [articolo] non si applica al trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro sul suo territorio, purché non autorizzi modalità di trasporto analoghe per i trasporti nazionali del contante. Lo Stato membro interessato notifica la sua decisione di non applicare il presente [articolo] alla Commissione, la quale garantirà la pubblicazione della relativa nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La decisione prenderà effetto un mese dopo la sua pubblicazione.

B. Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato non dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro in orario diurno utilizzando un veicolo interamente blindato non dotato di IBNS purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante deve rispettare le norme vigenti nello Stato membro/negli Stati membri attraversati e nello Stato membro/negli Stati membri in cui viene prestato il servizio per quanto attiene al porto d'armi da fuoco e al calibro massimo consentito. Entrando in uno Stato membro in cui non è consentito al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante di portare armi da fuoco, queste ultime vanno riposte in una cassaforte, conforme allo standard europeo [EN 1143-1], collocata a bordo del veicolo. Il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante non avrà accesso alle armi durante tutta la durata del viaggio sul territorio dello Stato membro. Sarà possibile ritirare le armi dalla cassaforte una volta entrati nel territorio di uno Stato membro in cui sia consentito al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante di essere armato. L'apertura della cassaforte contenente le armi da fuoco deve essere realizzata a distanza dal centro di controllo del veicolo e solo dopo che quest'ultimo avrà verificato l'esatta posizione geografica del veicolo,

b) il personale di sicurezza armato addetto al trasporto del contante ha l'obbligo di:

[Opzione 1: essere in possesso di un "permesso europeo di porto d'armi per il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante" rilasciato dietro presentazione, all'impresa, di documenti conformi al modello previsto nell'allegato [...]. Il permesso, emesso dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza di trasporto transfrontaliero del contante, è rilasciato, dietro richiesta, al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante impiegato presso un'impresa titolare di licenza di trasporto transfrontaliero del contante e già in possesso di un porto d'armi rilasciato in conformità con la legislazione nazionale applicabile.

Nel corso di un eventuale controllo effettuato nell'ambito del trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro, il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante deve essere in grado di esibire alle autorità di polizia il permesso europeo di porto d'armi. Il personale di sicurezza armato addetto al trasporto del contante dovrà aver ricevuto un minimo di [30] ore di formazione sull'uso delle armi da fuoco e successivamente riceverà una formazione in tal senso almeno [una volta l'anno].

[Opzione 2: presentare domanda di licenza di porto d'armi alle autorità nazionali dello Stato membro attraversato/ degli Stati membri attraversati e/o dello Stato membro in cui viene prestato il servizio, a condizione che in detti Stati membri sia consentito al personale di sicurezza addetto al trasporto del contante di essere armato].

c) In ogni veicolo devono essere presenti almeno tre membri del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante. Questi dovranno indossare giubbotti antiproiettile che rispondano agli standard [NIJIIIA] o simili e siano in grado di arrestare, come minimo, proiettili di calibro 44 Magnum.

d) Le parti del veicolo occupate dal personale di sicurezza addetto al trasporto del contante devono essere blindate almeno per poter resistere a colpi di armi da fuoco provenienti da kalashnikov/AK47 e devono rispondere agli standard [EN 1522, classe FB4+] o simili.

C. Trasporto di banconote con veicolo interamente blindato dotato di sistema IBNS

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro in orario diurno utilizzando un veicolo dotato di IBNS nel rispetto delle condizioni stabilite alla sezione 2, punti B e A, paragrafo b). Inoltre, il veicolo deve essere dotato di contrassegno ben visibile indicante chiaramente nella lingua ufficiale/nelle lingue ufficiali dello Stato membro attraversato/degli Stati membri attraversati, o in cui viene prestato il servizio, che è dotato di un sistema IBNS.

In ogni veicolo devono essere presenti almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante.

D. Trasporto di monete

Le società che detengono una licenza di trasporto transfrontaliero del contante possono effettuare il trasporto transfrontaliero su strada di banconote in euro in orario diurno utilizzando un veicolo dotato di IBNS purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) il veicolo deve essere dotato di abitacolo blindato e di contrassegno ben visibile indicante chiaramente, nella lingua ufficiale/nelle lingue ufficiali dello Stato membro attraversato/degli Stati membri attraversati, o in cui viene prestato il servizio, che è dotato di un sistema IBNS,

b) in ogni veicolo devono essere presenti, [non armati], almeno due membri del personale di sicurezza addetto al trasporto del contante.

Ai trasporti che prevedono sia monete che banconote si applicano, a seconda del tipo di veicolo usato, gli articoli 8, 9 o 10.

SEZIONE 3. VARIE

A. Definizioni

a) Per “trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro” s'intende il trasporto di banconote e/o monete effettuato in modo professionale per mezzo di un veicolo, in partenza da uno Stato membro partecipante che ha rilasciato una licenza di trasporto transfrontaliero del contante quale definita nel presente [regolamento], allo scopo di rifornire di banconote e/o

monete in euro, o di effettuarne il ritiro da, uno o più clienti situati sia in uno o più Stati membri partecipanti che nello Stato membro d'origine.

b) Il “sistema intelligente di neutralizzazione di banconote (IBNS)” è costituito da contenitori di banconote per uso da punto a punto (ovvero atto a garantire, attraverso un sistema di distruzione delle banconote, la protezione costante da un'area securizzata all'altra) dotati di un sistema di neutralizzazione permanente delle banconote in caso di tentativo non autorizzato di effrazione del contenitore.

c) Per “Stato membro d'origine” s'intende lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto del contante e che costituisce il punto di partenza e di ritorno del viaggio intrapreso dal veicolo per il trasporto del contante. L'impresa di trasporto del contante è considerata stabilita nel momento in cui esercita effettivamente, a tempo indeterminato, un'attività economica di cui all'articolo 43 del trattato con un'infrastruttura stabile a partire dalla quale svolge effettivamente l'attività di prestazione di servizi.

d) Per “licenza di trasporto transfrontaliero” s'intende una licenza dalle caratteristiche fisiche quali quelle definite nell'allegato [...] del presente [regolamento] e che autorizza il detentore ad effettuare il trasporto transfrontaliero su strada del contante in euro tra Stati membri partecipanti conformemente alle condizioni stabilite dal presente [regolamento].

e) Per “veicolo banalizzato” s'intende un automezzo di apparenza normale, privato di qualsiasi indicazione della sua appartenenza ad un'impresa di trasporto del contante o del suo utilizzo per operazioni di trasporto del contante.

f) Il “personale di sicurezza addetto al trasporto del contante” è composto da impiegati che hanno ricevuto istruzioni di guidare il veicolo col quale è effettuato il trasporto del contante o ai quali è stato dato l'ordine di proteggerne il contenuto.

g) Per “Stato membro attraversato” s'intende uno o più Stati membri, diversi dallo Stato membro d'origine dell'impresa, che il veicolo usato per il trasporto del contante deve attraversare per poter raggiungere lo Stato membro/gli Stati membri in cui viene prestato il servizio.

h) I livelli di conoscenza della lingua “A2” e “B1” sono quelli stabiliti dal quadro comune europeo di riferimento per le lingue del Consiglio d'Europa.

i) Per trasporto “diurno” s'intende il trasporto effettuato tra le [6:00] e le [22:00].

j) Per “trasporto da punto a punto” s'intende un trasporto da un posto sicuro ad un altro posto sicuro effettuato senza fermate intermedie.

k) Per “lingua ufficiale” s'intende la lingua comunitaria ufficiale/le lingue comunitarie ufficiali usata/e dalle autorità locali e dalla popolazione nelle zone in cui ha luogo il trasporto del contante.

B. Sanzioni

Qualora le autorità nazionali competenti riscontrassero una violazione di una delle condizioni in base alle quali la licenza per il trasporto transfrontaliero del contante è stata concessa, l'autorità che ha rilasciato la licenza decide, secondo la natura e la gravità dell'infrazione, di inviare all'impresa interessata un avvertimento, di sospendere la licenza per un periodo che va

da [due settimane a due mesi] o di revocarla in toto. L'autorità che ha rilasciato la licenza ha altresì facoltà di vietare all'impresa interessata di presentare domanda per la concessione di una nuova licenza per un periodo massimo di [cinque anni].

Lo Stato membro attraversato o in cui è prestato il servizio comunica ogni eventuale infrazione del presente [regolamento] alle competenti autorità nazionali dello Stato membro d'origine. In caso di violazione delle disposizioni del presente [regolamento] relative al numero minimo di addetti al trasporto del contante o alle armi da fuoco e in attesa di una decisione dell'autorità dello Stato membro di origine che ha rilasciato la licenza, lo Stato membro attraversato o in cui è prestato il servizio ha la possibilità di sospendere il diritto dell'impresa di effettuare sul suo territorio il trasporto su strada del contante in euro per un periodo non superiore a [un mese].

C. Riesame

La Commissione riferisce al Consiglio sull'applicazione del presente [regolamento] al più tardi entro [due anni dalla sua entrata in vigore] e, successivamente, una volta ogni cinque anni.

D. Misure di sicurezza da adottare in caso di emergenza

a) In deroga alla regola normale, uno Stato membro può decidere di introdurre misure di sicurezza temporanee più restrittive di quelle previste dalle presenti regole, da adottare in caso di emergenza qualora un problema urgente dovesse avere serie conseguenze sullo svolgimento delle operazioni di trasporto del contante. Tali misure temporanee riguardano tutti i tipi di trasporto del contante, sono applicabili per un periodo massimo di quattro settimane e sono immediatamente notificate alla Commissione che ne garantisce la pronta pubblicazione.

b) Le misure temporanee di cui al paragrafo a) possono essere prorogate oltre il periodo di quattro settimane previa autorizzazione della Commissione.

E. Altra normativa comunitaria

Il presente [regolamento] non osta all'attuazione della normativa comunitaria in vigore, con particolare riguardo alle norme che disciplinano le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza dei lavoratori e i trasporti.

F. Sistema intelligente di neutralizzazione di banconote (IBNS)

Fintantoché non esisterà una specifica norma europea, l'IBNS deve essere omologato in uno Stato membro partecipante e deve inoltre soddisfare alle seguenti condizioni minime:

- l'IBNS deve essere dotato di un apparecchio che permetta di controllare costantemente il rispetto delle istruzioni predefinite e di rilevare anomalie. Il personale di sicurezza addetto al trasporto del contante non deve essere in grado di aprire l'IBNS al di fuori degli orari e dei luoghi prestabiliti,
- in caso di tentativo non autorizzato di effrazione del contenitore, il sistema deve essere in grado di neutralizzare in maniera definitiva (ovvero, di rendere inutilizzabile per le transazioni monetarie) con un inchiostro scuro, indelebile o con altri mezzi, almeno il 20% della superficie di entrambi i lati del 100% delle banconote. Qualora si faccia uso di

inchiostro, questo non deve sbiadire sensibilmente col tempo o con l'esposizione al calore o alla luce.

G. Livelli comuni di riferimento del Consiglio d'Europa

Utente B1: è in grado di capire il senso generale di un discorso che verta su argomenti abituali che riguardano il lavoro, la scuola, il tempo libero, ecc., purché venga utilizzato un linguaggio chiaro e lineare. Riesce a cavarsela in quasi tutte le situazioni che possono capitare viaggiando in una regione in cui si parli la lingua in questione. Può produrre un discorso semplice e coerente su argomenti che gli sono noti o di suo interesse. Può raccontare un evento, un sogno, parlare dei propri desideri e aspirazioni e può esporre brevemente le proprie ragioni e spiegare i propri progetti.

Utente A2: è in grado di comprendere frasi ed espressioni di uso frequente relative alla sua sfera personale (per es., informazioni basilari riguardanti la propria persona e la propria famiglia, acquisti, l'ambiente in cui vive, il lavoro). È in grado di comunicare qualora debba svolgere compiti semplici e quotidiani che richiedono uno scambio semplice e diretto di informazioni su argomenti abituali o a lui noti. Può descrivere con parole semplici aspetti inerenti alla propria formazione e sfera sociale, nonché a questioni relative a necessità immediate.