Informations de base

2010/0204(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro Voir aussi 2010/0206(APP) **Subject** 2.50.04 Banques et crédit 3.20.15.04 Coopération et accords de transport routier 5.20.02 Monnaie unique, euro, zone euro	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ECON Affaires économiques et monétaires	AUCONIE Sophie (PPE)	06/09/2010
	Rapporteur(e) fictif/fictive GOULARD Sylvie (ALDE)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	3121	2011-10-27

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Affaires économiques et financières	REHN Olli

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/07/2010	Publication de la proposition législative	COM(2010)0377	Résumé
07/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/03/2011	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
22/03/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0076/2011	
27/09/2011	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0405/2011	Résumé
27/09/2011	Résultat du vote au parlement		
27/10/2011	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
16/11/2011	Signature de l'acte final		
16/11/2011	Fin de la procédure au Parlement		
29/11/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2010/0204(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Voir aussi 2010/0206(APP)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 133
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ECON/7/03539

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE454.357	19/11/2010	
Amendements déposés en commission		PE456.920	27/01/2011	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0076/2011	22/03/2011	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0405/2011	27/09/2011	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00018/2011/LEX	16/11/2011	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2010)0376	14/07/2010	Résumé
Document de base législatif	COM(2010)0377	14/07/2010	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0877	14/07/2010	
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0878	14/07/2010	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2011)8584	09/11/2011	
Document de suivi	COM(2017)0005	11/01/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2022)0295	22/06/2022	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2010)0376	27/10/2010	
Contribution	IT_SENATE	COM(2010)0376	09/11/2010	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
ECB	Banque centrale européenne: avis, orientation, rapport	CON/2010/0072 JO C 278 15.10.2010, p. 0001	05/10/2010	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2011/1214
JO L 316 29.11.2011, p. 0001 Résumé

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

2010/0204(COD) - 16/11/2011 - Acte final

OBJECTIF : faciliter le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement visant à faciliter le transport transfrontalier d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

Le nouveau règlement définit des conditions permettant de garantir la sécurité de l'opération, la sécurité des convoyeurs de fonds et de la population et la libre circulation d'euros en espèces.

Lieu de départ, durée maximale et nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces : le transport transfrontalier d'euros en espèces réalisé conformément au règlement doit avoir lieu pendant la journée. Par dérogation, il sera permis d'effectuer des transports de point à point sous 24 heures, à condition que la réglementation nationale de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil autorise le transport d'euros en espèces la nuit.

Licence de transport de fonds transfrontalier: le règlement fait obligation aux entreprises qui souhaitent exercer l'activité de transport transfrontalier d'euros en espèces par la route de solliciter auprès de l'autorité responsable de leur État membre d'origine la délivrance d'une licence de transport de fonds transfrontalier. La licence sera octroyée pour une durée de cinq ans par l'autorité nationale responsable si l'entreprise qui fait la demande remplit les conditions requises.

Les entreprises devront, entre autres, disposer d'une **assurance en responsabilité civile** en cours de validité couvrant, au minimum, les dommages à la vie et aux biens de tierces parties, indépendamment du fait de savoir si les fonds transportés sont assurés à ce titre.

Les entreprises de transport de fonds établies dans les États membres participants qui n'ont pas de procédure d'agrément spécifique pour les transporteurs de fonds, mis à part leur réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, doivent justifier d'une **expérience minimale de 24 mois** dans une activité régulière de transport d'espèces dans l'État membre d'établissement, **sans infraction au droit national**, avant de pouvoir se voir octroyer une licence de transport de fonds transfrontalier par ledit État membre.

Convoyeurs de fonds : ceux-ci doivent : a) avoir un casier judiciaire vierge d'infractions en rapport avec l'activité et être réputés honorables et intègres, par exemple d'après les renseignements recueillis par la police; b) posséder un certificat médical attestant que leur santé physique et mentale leur permet d'assurer les tâches en question; c) avoir suivi avec succès une formation initiale ad hoc d'au moins **200 heures**, formation éventuelle au maniement des armes à feu non comprise.

Les **conditions minimales pour la formation initiale ad hoc** figurent à l'annexe VI du règlement. Parmi les convoyeurs de fonds présents dans le véhicule de transport de fonds, l'un au moins doit avoir des **connaissances linguistiques** d'un niveau équivalant au minimum à A1 dans les langues usitées par les autorités et la population locales dans les régions concernées de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil.

Port d'armes : les convoyeurs de fonds doivent **se conformer au droit de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil**, en matière de port d'armes et de limite de calibre des armes autorisées. Les convoyeurs de fonds qui sont armés ou qui circulent dans un véhicule de transport de fonds contenant des armes, doivent être titulaires d'un **permis** ou d'une autorisation de port d'armes à titre professionnel délivré par les autorités nationales de l'État membre de transit et/ou de l'État membre d'accueil, lorsque ces États membres autorisent les convoyeurs de fonds à être armés.

Lorsqu'il s'agit de transport de billets en véhicule semi-blindé équipé d'un système intelligent de neutralisation de billets (IBNS) ou en véhicule entièrement blindé non équipé d'IBNS, les convoyeurs de fonds pourront porter des **gilets pare-balles** au cours de l'opération de transport et ils devront les porter lorsque l'exige le droit de l´État membre où ils se trouvent.

Sécurité : en vue d'améliorer les conditions de sécurité entourant le transport de fonds, tant pour les convoyeurs que pour la population, **le recours à l'IBNS devrait être encouragé** et, après une analyse détaillée des impacts potentiels par la Commission, devrait pouvoir se développer de manière harmonisée entre les États membres participants, sans préjudice des règles énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne les modalités de transport applicables.

Á noter qu'un État membre pourra décider d'introduire des mesures de sécurité provisoires plus strictes que celles prévues par le règlement en cas de problème urgent ayant une incidence significative sur la sécurité des transports de fonds.

Information mutuelle : les États membres devront transmettre à la Commission les informations relatives aux IBNS qu'ils ont homologués et devront tenir un **registre** de toutes les entreprises auxquelles ils ont délivré une licence de transport de fonds transfrontalier et informer la Commission de son contenu. Pour faciliter l'échange d'informations, la Commission mettra en place une **base de données centrale et sécurisée** contenant des données relatives aux licences délivrées, suspendues ou retirées, à laquelle ont accès les autorités compétentes des États membres participants.

Conformité : les États membres d'origine, durant la période de validité d'une licence de transport de fonds transfrontalier, doivent s'assurer du respect des règles établies par le règlement, notamment par des **inspections aléatoires** sans notification préalable à l'entreprise. De telles inspections peuvent aussi être effectuées par les États membres d'accueil.

Rémunération des convoyeurs de fonds : les convoyeurs de fonds qui effectuent des opérations de transport transfrontalier conformément au règlement ont la garantie de percevoir les taux de salaire minimal applicables dans l'État membre d'accueil, y compris pour les heures supplémentaires, conformément à la directive 96/71/CE.

Réexamen : le 1er décembre 2016 au plus tard, puis tous les cinq ans, la Commission fera rapport sur la mise en œuvre du règlement. À cette fin, elle consultera les parties intéressées du secteur, y compris les partenaires sociaux, puis les États membres.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/11/2012.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne les modifications de l'annexe II et des règles techniques relatives aux normes applicables au blindage des véhicules de transport de fonds, aux gilets pare-balles, et aux coffres-forts destinés aux armes. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 30 novembre 2012. La délégation de pouvoir peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de trois mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de trois mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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

2010/0204(COD) - 05/10/2010 - Banque centrale européenne: avis, orientation, rapport

AVIS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE sur deux propositions de règlement sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

Le 6 septembre 2010, la BCE a reçu une demande de consultation de la part du Parlement européen portant sur le «règlement proposé. Le 20 septembre 2010, la BCE a également reçu une demande de consultation de la part du Conseil de l'Union européenne portant sur ledit règlement.

Le 27 septembre 2010, la BCE a reçu une demande de consultation de la part du Conseil de l'Union européenne sur une proposition de règlement du Conseil portant extension du champ d'application du règlement du Parlement européen et du Conseil sur le transport transfrontalier professionnel d' euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

Observations générales.

La BCE est d'avis que les **règlements proposés maximiseront les avantages de l'accès à distance aux services fiduciaires des banques centrales nationales** en permettant aux billets et aux pièces en euros de pouvoir circuler et d'être transportés aussi librement que possible entre les États membres qui ont adopté cette monnaie. Ce point revêt une grande importance étant donné que les billets et les pièces en euros sont les seuls à avoir cours légal dans la zone euro.

La **notion de cours légal** revêt également une importance particulière s'agissant de l'utilisation de «systèmes intelligents de neutralisation des billets», tels que définis par le règlement proposé. En tant qu'autorité seule habilitée à autoriser l'émission de billets de banque en euros ayant cours légal, la BCE observe que les billets en euros «neutralisés» continuent d'avoir cours légal et que ceci a d'ores et déjà été accepté par la Commission.

Quant au **règlement proposé portant extension**, en ce qui concerne les États membres n'appartenant pas à la zone euro, la BCE soutient la continuation de la pratique établie antérieurement à l'entrée en vigueur du traité. Plus précisément, il convient que toutes les dispositions du règlement proposé soient étendues à ces États membres. Les États membres n'appartenant pas à la zone euro ne peuvent pas être des «États membres d' origine» ou des «États membres d'accueil» au sens du règlement proposé. En outre, ils devraient pouvoir devenir des «États membres traversés»; si tel n'était pas le cas, les États membres de la zone euro auxquels il n'est possible d'accéder que par des routes qui traversent des États membres n' appartenant pas à la zone euro feraient l'objet de discrimination.

L'annexe contient des suggestions de rédaction spécifiques, accompagnées d'une explication, lorsque la BCE recommande de modifier les règlements proposés.

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

2010/0204(COD) - 14/07/2010 - Document annexé à la procédure

L'objectif de la présente proposition est d'étendre le champ d'application de la proposition de règlement sur le transport transfrontalier professionnel d' euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro **au territoire des États membres qui sont sur le point d'introduire l'euro**, étant donné qu'il existe normalement un besoin accru de transport d'euros en espèces durant la période précédant le passage à cette monnaie.

L'extension du champ d'application du règlement devrait être automatique et prendre effet à la date à laquelle le Conseil décide d'abroger la dérogation dont l'État concerné fait l'objet en ce qui concerne la participation à l'euro.

La proposition principale est basée sur l'article 133 du TFUE, seuls les États membres qui ont déjà adopté l'euro ayant le droit de vote au Conseil. Étant donné que la présente proposition concerne les États membres qui n'ont pas encore adopté l'euro, elle est basée sur l'article 352 du TFUE. Ce choix se justifie parce qu'une action de l'Union est nécessaire pour faciliter le passage harmonieux à l'euro.

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

2010/0204(COD) - 27/09/2011 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 634 voix pour, 23 voix contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Objet du règlement : il est précisé que le règlement vise à permettre le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre les États membres participants dans des conditions permettant de **garantir la sécurité des convoyeurs de fonds**. Le transport dans le même véhicule de transport de fonds d'un montant déterminé en espèces d'autres devises que l'euro sera autorisé.

Exclusions : le transport d'euros en billets et en pièces est exclu du champ d'application du règlement lorsqu'il est: a) réalisé pour le compte des banques centrales nationales (BCN) et entre elles, ou entre des imprimeries de billets de banque et/ou les Monnaies des États membres participants et les BCN concernées; et b) placé sous escorte militaire ou policière.

Lieu de départ, durée maximale et nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces : par dérogation au règlement, il sera permis d'effectuer des transports de point à point sous 24 heures, à condition que la réglementation nationale de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil autorise le transport d'euros en espèces la nuit.

Par dérogation au règlement (CE) nº 1072/2009, aucune limite ne peut être imposée au nombre de livraisons/collectes d'euros en espèces qu'un véhicule de transport de fonds peut effectuer le même jour dans l'État membre d'accueil.

Licence de transport de fonds transfrontalier : les entreprises de transport de fonds établies dans les États membres participants qui n'ont pas de procédure d'agrément spécifique pour les transporteurs de fonds, mis à part leur réglementation générale applicable au secteur de la sécurité ou des transports, devront justifier d'une **expérience minimale de 24 mois** dans une activité régulière de transport d'espèces dans l'État membre d'établissement, **sans infraction au droit national**, avant de pouvoir se voir octroyer une licence de transport de fonds transfrontalier par ledit État membre.

En outre les entreprises devront disposer d'une assurance en responsabilité civile en cours de validité couvrant, au minimum, **les dommages à la vie et aux biens de tierces parties**, indépendamment du fait de savoir si les fonds transportés sont assurés à ce titre.

La licence de transport de fonds transfrontalier sera établie conformément au **modèle** et aux caractéristiques matérielles définies à l'annexe I.

Formation : les conditions minimales pour la formation initiale ad hoc visée au règlement figurent à l'annexe VI. Les convoyeurs de fonds devront suivre également des formations dans les domaines énoncés à l'annexe VI, point 3), au moins tous les trois ans.

- Parmi les convoyeurs de fonds présents dans le véhicule de transport de fonds, l'un au moins devra avoir des **connaissances linguistiques d'un niveau équivalant au minimum à A1** dans les langues usitées par les autorités et la population locales dans les régions concernées de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil.
- De plus, le véhicule de transport de fonds, par l'intermédiaire du centre de contrôle de l'entreprise de transport de fonds, devra être en contact radio permanent avec une personne ayant des **connaissances linguistiques d'un niveau équivalant au minimum à B1** dans les langues usitées par les autorités et la population locales dans les régions concernées de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil.

Port d'armes : les convoyeurs de fonds devront se conformer au droit de l'État membre d'origine, de l'État membre de transit et de l'État membre d'accueil, en matière de port d'armes et de limite de calibre des armes autorisées.

Les convoyeurs de fonds qui sont armés ou qui circulent dans un véhicule de transport de fonds contenant des armes, doivent être titulaires d'un **permis** ou d'une autorisation de port d'armes à titre professionnel délivré par les autorités nationales de l'État membre de transit et/ou de l'État membre d'accueil, lorsque ces États membres autorisent les convoyeurs de fonds à être armés. Ils doivent en outre remplir toutes les exigences nationales relatives audit permis ou à ladite autorisation de port d'armes à titre professionnel. Les États membres pourront, à cette fin, reconnaître les permis ou autorisations de port d'armes à titre professionnel d'autres États membres

Les États membres devront établir **un seul point de contact central** auprès duquel les entreprises de transport de fonds établies dans d'autres États membres pourront solliciter, pour leurs convoyeurs de fonds, un permis ou une autorisation de port d'armes à titre professionnel.

Retrait des billets neutralisés de la circulation : les entreprises de transport de fonds devront remettre les billets ayant pu être neutralisés à la succursale compétente de la BCN de leur État membre d'origine et fournir par écrit une déclaration sur la cause et la nature de la neutralisation.

Information mutuelle : les États membres devront informer la Commission du **contenu du registre** de toutes les entreprises auxquelles ils ont délivré une licence de transport de fonds transfrontalier. Pour faciliter l'échange d'informations, la Commission mettra en place une **base de données centrale et sécurisée** contenant des données relatives aux licences délivrées, suspendues ou retirées, à laquelle ont accès les autorités compétentes des États membres participants.

Une entreprise titulaire d'une licence de transport de fonds transfrontalier ou ayant déposé une demande de licence devra **communiquer au moins deux mois avant le début de son activité transfrontalière** à l'autorité responsable le nom de l'État membre dans lequel elle assurera des opérations de transport de fonds.

Modalités de transport applicables : pour les opérations de transport transfrontalier d'euros en billets par la route effectuées sur son territoire, chaque État membre devra autoriser:

a) au moins l'une des options parmi les cinq modes de transport de billets et les deux modes de transport de pièces présentées dans le règlement;

b) les options présentées dans le règlement pour le transport de billets et de pièces qui sont analogues aux modalités de transport autorisées pour les transports de fonds nationaux.

Les transports qui incluent à la fois des pièces et des billets doivent être couverts par les modalités de transport pour le transport transfrontalier de billets.

En ce qui concerne les modes de transport de billets, un État membre pourra décider d'autoriser uniquement les IBNS (systèmes intelligents de neutralisation de billets) de bout en bout sur son territoire pour la desserte des distributeurs automatiques de billets extérieurs, à condition que les mêmes règles s'appliquent aux opérations de transport de fonds nationales.

Les États membres devront **informer la Commission** des modalités de transport qui s'appliquent. La Commission veillera à la publication d'un avis à ce sujet au Journal officiel de l'Union européenne. Les modalités de transport applicables prendront effet un mois après la publication de l'avis.

Si un État membre d'accueil ou un État membre de transit constate qu'un IBNS **comporte de graves insuffisances** par rapport aux caractéristiques techniques normalement requises (par exemple si l'accès aux espèces est possible sans déclencher le mécanisme de neutralisation), il devra en informer la Commission et l'État membre qui a délivré l'homologation et pourra demander que l'IBNS en cause fasse l'objet de nouveaux tests.

Lorsqu'il s'agit de transport de billets en véhicule semi-blindé équipé d'IBNS ou en véhicule entièrement blindé non équipé d'IBNS, les convoyeurs de fonds pourront porter des **gilets pare-balles** au cours de l'opération de transport et ils devront les porter lorsque l'exige le droit de l´État membre où ils se trouvent.

Conformité : les États membres d'origine, durant la période de validité d'une licence de transport de fonds transfrontalier, doivent s'assurer du respect des règles établies par le présent règlement, notamment par des **inspections aléatoires** sans notification préalable à l'entreprise. De telles inspections peuvent aussi être effectuées par les États membres d'accueil.

Sécurité : en vue d'améliorer les conditions de sécurité entourant le transport de fonds, tant pour les convoyeurs que pour la population, un nouveau considérant souligne que le **recours au système intelligent de neutralisation de billets (IBNS)** devrait être encouragé et, après une analyse d'impact détaillée réalisée par la Commission, devrait pouvoir se développer de manière harmonisée entre les États membres participants.

Rapport : la Commission devra faire rapport sur la mise en œuvre du règlement au plus tard **quatre ans après sa prise d'effet**, puis une fois tous les cinq ans. À cette fin, elle consultera les parties intéressées du secteur, y compris les partenaires sociaux, puis les États membres. Dans son rapport, elle devra étudier également : i) la possibilité de modifier l'article 24 (Rémunération des convoyeurs de fonds qui effectuent des opérations de transport transfrontalier) à la lumière de la directive 96/71/CE, et ii) la valeur ajoutée que pourrait constituer l'octroi d'une licence européenne de transport de fonds par groupe.

Actes délégués : la Commission aura le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour modifier les règles techniques concernant les normes IBNS, le blindage du véhicule de transport de fonds, les gilets pare-balles et les coffres-forts destinés aux armes. Le règlement fixe les conditions d'exercice de la délégation de pouvoir.

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

2010/0204(COD) - 14/07/2010 - Document de base législatif

OBJECTIF : permettre des opérations transfrontalières de transport d'euros en espèces par la route entre les États membres participants dans des conditions permettant de garantir à la fois la sécurité de l'opération, la sécurité du personnel concerné et de la population et la libre circulation de la monnaie.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : l'introduction de l'euro a fortement accru les besoins de transport transfrontalier d'espèces par la route. Cependant, en raison d' incompatibilités entre les législations nationales, il est généralement très difficile pour les transporteurs de fonds professionnels de faire circuler des euros en espèces entre les États membres de la zone euro, raison pour laquelle les activités de transport de fonds transfrontalier par la route sont très réduites.

Les réglementations divergent sur un large éventail de questions: la détention et le port d'armes à feu par les convoyeurs de fonds, les modalités de transport autorisées, le blindage et l'équipement des véhicules de transport de fonds, le nombre de convoyeurs dans les véhicules, etc. De plus, les obstacles réglementaires actuels entraînent une fragmentation du marché unique dans ce secteur.

La Banque centrale européenne, le secteur bancaire et le secteur de la grande distribution ont à plusieurs reprises appelé de leurs vœux le lancement d'une initiative visant à lever les obstacles au transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route en Europe. Dans ce contexte, en mai 2008, la Commission a lancé des consultations destinées à relancer le travail visant à supprimer les obstacles réglementaires actuels au transport transfrontalier d'euros en espèces par la route et, par là même, à faciliter la libre circulation de l'euro. Sur cette base, la Commission a adopté un Livre blanc en mai 2009.

ANALYSE D'IMPACT : cinq grandes options ont été examinées:

- ***Option 1*** : un scénario de référence, le statu quo;
- ***Option 2*** : des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États membres qui sont potentiellement les plus concernés par les transports transfrontaliers;
- ***Option 3*** : un ensemble de règles communes applicables uniquement aux transports transfrontaliers;
- ***Option 4*** : une reconnaissance mutuelle complète;
- ***Option 5*** : une harmonisation complète de la réglementation de tous les transports de fonds.

L'option 3 (un ensemble de règles communes applicables aux transports transfrontaliers) répondrait à l'objectif de faciliter la libre circulation des euros en espèces. En outre, puisqu'elle est limitée aux transports transfrontaliers, elle n'excéderait pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs.

De plus, **trois sous-options** sont envisagées: i) étendre le champ d'application de la réglementation aux États membres qui ne font pas partie actuellement de la zone euro; ii) étendre le champ d'application aux autres devises et aux valeurs; et iii) restreindre le champ d'application aux seules opérations de transport de point à point. L'analyse conclut que les règles communes devraient s'appliquer aussi au territoire des États membres de l' UE qui sont sur le point d'adopter l'euro à partir de la date de la décision du Conseil d'abroger la dérogation dont ils font l'objet en ce qui concerne la participation à l'euro.

BASE JURIDIQUE : **article 133** du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Une action au niveau de l'UE permet d'importantes économies d'échelle par rapport à une action au niveau bilatéral ou multilatéral.

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

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

- le règlement envisagé s'appliquerait au transport professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres de la zone euro. Il est également prévu que le territoire des États membres qui n'ont pas encore adopté l'euro soit couvert par le règlement à partir de la date de la décision du Conseil portant abrogation de leur dérogation en ce qui concerne la participation à l'euro. Cette extension du champ d'application du règlement fait l'objet d'une proposition de règlement distincte;
- le règlement envisagé s'appliquerait à la fois aux transports dits de point à point (c'est-à-dire les transports d'un point sécurisé à un autre, sans arrêt intermédiaire) et aux transports d'espèces dits «de détail» (opérations de transport comportant plusieurs arrêts, desservant des clients finaux);
- pour les transports de détail, la majorité des arrêts doivent avoir lieu dans le ou les États membres d'accueil, mais il n'y a pas de limite au nombre d'arrêts qui peuvent être effectués dans l'État membre d'origine ou l'État membre d'accueil;
- les transports doivent en principe être réalisés pendant la journée; des exceptions sont prévues pour les transports de point à point;
- le véhicule de transport de fonds doit retourner à son État membre d'origine le jour même.

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

Types de transport autorisés :

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

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

- transport de billets en véhicule semi-blindé équipé d'IBNS;
- transport de billets en véhicule blindé non équipé d'IBNS;
- transport de billets en véhicule blindé équipé d'IBNS.

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

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

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

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

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

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence négative sur le budget de l'Union européenne.

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

2010/0204(COD) - 11/01/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre du règlement (UE) nº 1214/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2011 sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro

Le rapport évalue si le règlement (UE) nº 1214/2011 doit être révisé en examinant en particulier :

- la possibilité d'établir des exigences communes en matière de **formation des convoyeurs de fonds sur le port d'armes** ;
- la possibilité de modifier l'article 24 de la directive relatif à la **rémunération** des convoyeurs de fonds;
- les progrès technologiques dans le domaine des **systèmes intelligents de neutralisation de billets** (IBNS) ;
- la valeur ajoutée éventuelle que pourrait constituer l'octroi d'une **licence de l'Union** de transport de fonds par groupe.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

- étant donné la diversité des règles nationales applicables au port d'armes à feu, il n'est pas nécessaire d'harmoniser les règles en matière de formation des convoyeurs de fonds sur le port d'armes ;
- l'article 24 sur la rémunération ne doit pas être modifié, compte tenu de la proposition de révision de la directive 97/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services pour lutter contre les pratiques déloyales ;
- aucun changement technologique majeur susceptible d'entraîner une révision du règlement (UE) nº 1214/2011 n'est intervenu dans le domaine des IBNS: les systèmes de maculation constituent les technologies IBNS les plus couramment utilisées et devraient rester la technologie privilégiée sur le marché dans les prochaines années ;
- enfin, un système permettant l'octroi d'une licence par groupe n'est pas nécessaire: les autorités des États membres n'ont pas rencontré de problème particulier dans le cadre de la délivrance des licences de transport de fonds transfrontalier. Des licences par groupe entraîneraient un manque de surveillance et de contrôle des entreprises de transport de fonds et compliqueraient les mesures de vérification en place.

Meilleure utilisation du potentiel du transport transfrontalier de fonds : le fait qu'à ce jour, seulement **25 licences** de transport de fonds transfrontalier ont été octroyées pour une zone de 14 États membres participants, montre que **le potentiel du règlement est encore inexploité**. Très peu de transports transfrontaliers semblent avoir lieu.

En vue d'améliorer l'application du règlement et de permettre l'octroi d'un plus grand nombre de licences de transport de fonds transfrontalier, la Commission suggère de **simplifier la définition** du transport transfrontalier et d'appliquer le «**principe de l'État membre d'origine**» aux modalités de transport. Plusieurs parties intéressées ont souhaité remettre en cause le principe de l'État membre d'accueil, car il crée des entraves au marché qui, à leur avis, ne sauraient être justifiées par des raisons de sécurité.

Recommandations : il est recommandé aux États membres participants :

- de mettre en place des procédures pour **se faire une meilleure idée des transports transfrontaliers de fonds** qui ont lieu sur leur territoire. Des données de meilleure qualité permettraient d'alimenter la discussion en vue d'éventuelles modifications législatives ;
- de déployer **un éventail plus large de modalités de transport** applicables prévues par le règlement sur leur territoire afin de renforcer le potentiel du transport transfrontalier de fonds.

En outre, une **campagne d'information** ciblant les intervenants du côté de la demande d'espèces (banques, supermarchés, détaillants) et les entreprises de transport de fonds pour les inciter à recourir davantage à des modalités de transport concordantes devrait être menée afin de contribuer à l'efficacité du règlement et d'accroître le nombre de licences de transport de fonds.

Au plus tard pour la date du prochain réexamen, à savoir le 1er décembre 2021, la Commission aura mené une **analyse d'impact** en vue des améliorations législatives susceptibles d'être apportées au règlement (UE) nº 1214/2011.