

Љубомир С. Стајић
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
Lj.Stajic@pf.uns.ac.rs

Горан Ј. Мандић
Универзитет у Београду
Факултет безбедности
goran.mandic@fb.bg.ac.rs

Ненад П. Радивојевић
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
N.Radivojevic@pf.uns.ac.rs

ПРИВАТНА БЕЗБЕДНОСТ И ЈЕДИНСТВЕН СИСТЕМ ПРЕКОГРАНИЧНОГ (ОБЕЗБЕЂЕЊА) ТРАНСПОРТА НОВЦА ИЗМЕЂУ ЗЕМАЉА ЧЛАНИЦА ЕВРОЗОНЕ*

Сажетак: *Настанком Европске уније (ЕУ) појачивањем Масџрихтској сјоразума, увођењем јединствене иржисција и слободе креијања радне снаге и увођењем евра као заједничке валуије настао је проблем ирекојраничној друмској итрансијорја тојвој новца и вредносних поциљки између чланица Еврозоне. Ово збој тоја шцио су скоро све земље чланице ЕУ имале мање-вице различитија решења и ираксу за иу врсцу итрансијорја. ЕУ је проблем иробала да реци усвајањем Уредбе број 1214/2011 о ирофесионалном ирекојраничном друмском итрансијорју тојвој новца између чланица Еврозоне. Поменуија Уредба усиечно је рецила мноја иишања везана за ову ироблемашку као шцио су: издавање одговарајућих дозвола, максимално ирајање досјаве, ирава и обавезе иимова, иоиребна знања и вешциине људи, ношење оружја у земљи домаћина, врсца и оирема возила, узајамно обавешцавање и сл.*

* Рад је настао као резултат рада на научно-истраживачком пројекту „Правна итрадиција и нови иравни изазови” у 2021. години, а чији је носилац Правни факултет у Новом Саду.

Иако је интенција била усвојављање јединствене система прекограничној транспортној новца поред значајној најрејка у функционисању приватној обезбеђења може се рећи да збој тога шћо су неке земље задржале своје специфичности јединствен систем са истим правилима није усвојављен у јојшћуности чиме је (на извесћан начин) ошћежано функционисање компанија за транспорт новца.

У раду су наведене и обраћене предности и недостиаци јединствене система (обезбеђења) прекограничној транспортној новца по наведеној Уредби. Република Србија као земља на јушћу чланства у ЕУ има посебан интерес да се уозна и на време припреми за усклађивање својих правних решења и праксе којима се регулише наведена област (делатности) приватне безбедности.

Кључне речи: приватна безбедносћ, хармонизација, транспорт новца, прекогранични друмски транспорт новца, Европска унија.

1. УВОД

На нивоу Европске уније (у даљем тексту: ЕУ), у условима коришћења јединствене валуте (евро) у више земаља са различитим правним решењима и праксом за транспорт новца и вредносних пошиљки проблем постаје знатно сложенији и требало га је решити. Иако је велики број приватних безбедносних компанија основано на простору Европе и ако учествују у бројним мисијама и операцијама у оквиру Европске безбедносне и одбрамбене политике или делегација ЕУ, ЕУ нема јединствен правни оквир који уређује области приватне безбедности.¹ Питање транспорта новца је свакако једно од кључних области делатности приватне безбедности која у значајној мери доприноси развоју јединственог европског тржишта, због чега је било неопходно да се предузму одређене легислативне активности на том плану. ЕУ је настојала озбиљније да реши тај проблем усвајањем Уредбе ЕУ број 1214/2011 о професионалном прекограничном друмском транспорту готовог новца у еврима између држава чланица Еврозоне (у даљем тексту: Уредба) од 16.11.2011. године.²

Проблем и пракса решења у ЕУ по овом питању значајна су и за друге земље па и Р. Србију прво због добре праксе и решења, друго због огромне количине евра који је у оптицају у нашој земљи а стиже из европских штам-

¹ Вид. *Report on private security companies (2016/2238(INI))*, Committee on Foreign Affairs, European Parliament, A8-0191/2017, 17.5.2017, p. 7, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017IP0289>, 1. април 2021.

² Regulation (EU) No 1024/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/1214/oj>, 15. март 2021.

парија новца, а треће због тежњи да се постане део ЕУ, када ће бити потребно ускладити и ове прописе са прописима ЕУ.

На основу изнетог у овом раду пошло се од следеће хипотезе: Јединствен систем прекограничног друмског транспорта готовог новца у еврима између чланица Еврозоне не значи и потпуно усклађен систем транспорта новца јер се заједничка правила примењују само на прекогранични транспорт.

Због поменутих различитости, као и вероватно, разлика у потребама и жељама чланица Еврозоне, није било могуће потпуно хармонизовати област транспорта новца. Стога, Уредба укључује скуп заједничких правила, али се оставља могућност да се одређена питања, питања која су нарочито назначена у Уредби, регулишу националним прописима државе чланице.

У тексту који следи, дат је кратак осврт на стање у области транспорта новца пре усвајања Уредбе на нивоу ЕУ, а онда и преглед једног дела одредаба Уредбе како би се читаоцу покушао приближити начин регулисања једне велике и свакако значајне функције приватне безбедности – транспорт новца. Уредба је ограничена на друмски транспорт новца у еврима између држава чланица у којима је званична валута евро. Надовезујући се на одредбе Уредбе, у раду су дати и коментари на основу појединих докумената заснованих на Уредби.

2. ТРАНСПОРТ НОВЦА ИЗМЕЂУ ЗЕМАЉА ЕВРОЗОНЕ

Различити правни режими у појединим државама чланицама ЕУ отежавали су транспорт новца између држава, нарочито у ситуацији након увођења евра 2002. године. Данас, укупно 19 од 27 држава чланица ЕУ користи евро као званичну валуту, чиме је конституисана Еврозона.³

Пре 2011. године, транспорт новца између држава чланица Еврозоне, није био јединствено регулисан. Наиме, иако су транспорт обављале професионалне безбедносне компаније, разлике у националним прописима, а у вези са транспортом новца нису дозвољавале успостављање јединственог система транспорта. Неке од наведених разлика испољавале су се у погледу опреме и наоружавања возила за транспорт, бројног стања тима за транспорт, обучавања особља, употребе система за неутрализацију новчаница и др.

Како би се очигледан проблем превазишао, Комисија ЕУ је у првој половини 2008. године покренула консултације са заинтересованим странама о друмском прекограничном транспорту новца у еврима. Консултације су резултирале усвајањем Беле књиге о професионалном друмском прекогра-

³ О државама чланицама и нечланицама Еврозоне вид. *Which countries use the euro*, <https://europa.eu/european-union/about-eu/euro/which-countries-use-euro>, 5. април 2021.

ничном превозу новца у еврима између држава чланица Евроzone 18. маја 2009. године.⁴ На овај начин, Комисија ЕУ је отворила тему за разматрање и дала предлоге мера за регулисање ове области и успостављање јединственог, ефикасног и безбедног система транспорта новца.

Значајан корак у успостављању јединственог система транспорта новца у оквиру Евроzone начињен је усвајањем Уредбе која је почела да се примењује 30. новембра 2012. године. На овај начин, први пут је утврђен скуп заједничких правила транспорта која важе у државама чланицама. Уредба се у целости и директно примењује у државама чланицама Евроzone, у складу са Уговорима о оснивању ЕУ.

Уредба под прекограничним превозом евро готовине у друмском саобраћају подразумева професионални превоз новчаница или кованица из државе чланице Евроzone, било уз накнаду у корист трећих лица или обављен у оквиру компаније која врши транспорт готовог новца возилом друмским путем ради снабдевања/прикупљања новчаница или кованица евра с једне или више локација у једној или више држава чланица и у држави чланици порекла. При томе, могућ је превоз максимално 20% готовине која није евро у односу на укупну вредност готовине која се превози у истом возилу – где је већина испорука/преузимања готовине у еврима извршено специјалним возилом током истог дана, на територији државе чланице домаћина, или, у случају превоза од тачке до тачке, где се превоз одвија између две различите државе чланице.⁵

3. ОПШТИ ОСВРТ НА УРЕДБУ

Поред уводних одредабама у којима се наводе разлози у вези циља и сврхе доношења Уредбе, она садржи 29 чланова, а сама структура Уредбе уређена је кроз три главна одељка и седам прилога. Три главна одељка су:

1. Заједничка правила којима се уређује сав прекогранични друмски транспорт готовог новца у еврима;
2. Посебна (специфична) правила за сваку врсту транспорта;
3. Завршне одредбе.

У оквиру првог дела поред значења појмова и случајева у којима се Уредба не примењује, обрађена су и следећа питања:

- Полазно место, максимално трајање и број достављања/преузимања готовог новца у еврима;

⁴ *White paper on professional cross border transportation of euro cash by road between Member States in the euro area*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52009DC0214>, 5. април 2021.

⁵ Уредба, чл. 1, ст. 1, тач. б).

- Дозвола за прекогранични транспорт готовог новца;
- Тим за транспорт готовог новца;
- Ношење оружја;
- Опрема возила за транспорт готовог новца;
- Улога националних полицијских снага;
- Правила за осигурање безбедности локација доставе/преузимања готовог новца у „држави чланици домаћину”;
- Уклањање неутрализованих новчаница из оптицаја;
- Узајамно обавештавање;
- Обавештавање пре почетка прекограничног транспорта.

Поред заједничких правила за транспорт, установљена су посебна правила за сваку врсту транспорта (односно врсту возила којим се транспорт новца врши). Циљ посебних правила јесте да уреде транспорт новчаница:

- у оклопном возилу за транспорт готовог новца уобичајеног изгледа, опремљеног системом за неутрализовање новчаница;
- у неоклопљеном возилу за транспорт готовог новца с јасном ознаком која указује да је опремљено системом за неутрализовање новчаница;
- у возилу за транспорт готовог новца с оклопљеном кабином опремљено системом за неутрализовање новчаница;
- у потпуно оклопном возилу за транспорт готовог новца које није опремљено системом за неутрализовање новчаница;
- у потпуно оклопном возилу за транспорт готовог новца које је опремљено системом за неутрализовање новчаница и кованица;
- у неоклопљеном возилу за транспорт готовог новца;
- у возилу с оклопном кабином.

4. ЗАЈЕДНИЧКА ПРАВИЛА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ПРЕКОГРАНИЧНИ ДРУМСКИ ТРАНСПОРТ ГОТОВОГ НОВЦА У ЕВРИМА

Узимајући у обзир постављен предмет истраживања и хипотезу овог рада, у наставку ћемо анализирати поједне одредбе Уредбе, документа усвојена на основу Уредбе и Извештај Европске комисије (у даљем тексту: Извештај)⁶, а који се тичу: времене у којем се врши транспорт новца, издавања

⁶ Извештај Европске комисије се односи на анализу стања примене Уредбе, а обухвата период од почетка примене Уредбе 2012. године до 1. децембра 2016. године. Вид. Уредба, чл. 26 и Извештај Европске комисије (*Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation of Regulation (EU) No 1214/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States pursuant to article 26 of this Regulation*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0005&qid=1604402401370#footnote34>, 2. април 2021.).

дозволе за транспорт компанијама и запосленима, тима за транспорт, обуке, ношења оружја, успостављања јединствене централне националне „контакт тачке”, употребе специјалних средстава за заштиту новчаница, опремљености возила која врше транспорт, улози националних полицијских снага, обавези прикупљања података од стране држава и Европске комисије и њихово објављивање.

У складу са одредбама Уредбе, прекогранични транспорт готовог новца у еврима (у даљем тексту: транспорт новца), обавља се по дану, односно између 6:00 и 22:00 сати истог дана, тако да возило за транспорт полази из „државе чланице порекла” и у њу се враћа истог дана. Међутим, дозвољава се одступање од наведеног, тако да се транспорт може обавити и у распону од 24 часа, с тим што је у том случају неопходно да ноћни транспорт буде дозвољен законима националних држава чланица. С обзиром на то да је реч о прекограничном транспорту, у Уредби је јасно наведено да ноћни транспорт морају дозвољавати закони и „државе чланице порекла” и „државе чланице домаћина”, али и „државе/а чланице/а транзита”. Број достава/преузимања готовог новца у еврима, које возило за транспорт готовог новца може обавити у „држави чланице домаћину” током истог дана није ограничен.⁷ Наведено решење је у потпуности оправдано узимајући у обзир безбедносну праксу да је пожељно да се транспорт обавља преко дана и у што краћем року. Такође, уважена је и могућност да се, у изузетним случајевима, обави транспорт ноћу, али је то препуштено државама чланицама да уреде својим националним законодавством.

Да би се вршио прекогранични транспорт, неопходно је поседовање дозволе за исти. Наиме, компанија које жели да врши прекогранични транспорт, мора да поднесе захтев за издавање дозволе органу надлежном за то, у својој „држави чланице порекла”, односно у држави у којој је регистрована.⁸ Надлежни (национални) орган ће издати дозволу за прекогранични транспорт на период од пет година уколико компанија испуњава услове за добијање дозволе, прописане овом Уредбом.⁹ Добијајући ову дозволу, компанија може да врши прекогранични транспорт и није у обавези да поседује и дозволу Заједнице за међународни друмски транспорт робе. Изглед дозволе прописан је Уредбом (Прилог 1), чиме се онемогућује израда различитих дозвола од стране сваке државе чланице Еврозоне.¹⁰

Анализом Извештаја можемо видети да у посматраном периоду није било проблема са издавањем дозвола за транспорт. Свака пријава је резултирала добијањем дозволе.¹¹

⁷ Уредба, чл. 1, ст. 1, тач. х) и чл. 3.

⁸ *Ibid.*, чл. 4, ст. 1.

⁹ О условима за добијање дозволе вид. Уредба, чл. 4, ст. 2.

¹⁰ Уредба, чл. 4, ст. 3 и 4.

¹¹ Извештај, стр. 6.

У оквиру посебног акта донесеног на основу Уредбе¹², наведене су државе чији органи издају дозволе за транспорт. Подаци о државним органима, називу, адресама и контакт подацима дати су за следеће државе: Аустрија, Белгија, Немачка, Естонија, Ирска, Шпанија, Финска, Француска, Италија, Летонија, Литванија, Луксембург, Норвешка, Португал, Словачка, Словенија. Са друге стране, наведени подаци нису наведени за државе чланице, Кипар, Грчку и Малту, иако исте припадају Еврозони.

У Извештају се даље наводи да је до 2017. године додељено 25 прекограничних дозвола за транспорт компанијама, и то: Француска (3), Немачка (7), Италија (2), Холандија (3), Аустрија (1), Шпанија (2), Словачка (2) и Словенија (5). Немачка је издала највећи број дозвола (28%), затим Словенија (20%), што је скоро половина укупног броја издатих дозвола у анализираном периоду. Оно што се издваја у Извештају јесте чињеница да у овом периоду, Белгија и Луксенбург нису издале ниједну дозволу, што је занимљиво с обзиром на њихов географски положај, густину насељености и развијеност привреде. Такође, занимљиво је напоменути да, иако су Уредбом створена заједничка минимална правила за прекограничне активности, неколико компаније које су добиле дозволу за прекогранични транспорт у посматраном периоду нису почеле са радом, јер се пословне могућности које су очекивали да ће добити дозволом нису оствариле из економских разлога или због постојећих препрека.¹³

Даље, Уредбом је предвиђено да транспорт новца врши тим за транспорт новца, у возилима намењеним за то. Поред одговарајуће здравствене способности и некажњавања, услови које чланови тима треба да испуне јесу успешно похађање најмање 200 сати основне обуке (која не укључује и обуку о употреби ватреног оружја), као и познавање језика нивоа А1 који се користи у „држави чланица транзита” и „држави чланица домаћина”.¹⁴ Да би се усагласила обука лица који се обучавају за транспорт новца, на територији Евразоне, Уредбом су у Прилогу 6 прописани „Минимални услови почетног обучавања за чланове тима за транспорт готовог новца који обављају прекогранични транспорт готовог новца у еврима”. Поред обуке која је прописана на нивоу националних држава, наведени Модул обавезује чланове тима на обуку у посебним областима кроз модуле наведене управо у Прилогу 6.

Поред познавања језика нивоа А1 који се користи у „држави чланица транзита” и „држави чланица домаћина” и који се захтева од тима за транспорт,

¹² *National authorities granting CIT licences in the euro-area Member States – Article 11(2)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/overview_national_authorities_granting_cit_licences_0.pdf, 6. април 2021.

¹³ Извештај, стр. 6 и 7.

¹⁴ Уредба, чл. 5.

компанија која врши транспорт мора имати одређен број запослених чије ће познавање релевантних језика који се користе у државама чланицама Еврозоне, бити на нивоу Б1. На овај начин, компанија осигурава да се транспорт новца обави без језичких потешкоћа, односно да тим које врши транспорт може уз помоћ запосленог у компанији, а преко везе са контролним центром, да оствари ефикасну комуникацију у „држави чланици транзита” и „држави чланици домаћина”.¹⁵

Државе чланице су у складу са чл. 5, ст. 1 Уредбе у обавези да обавесте Комисију о својим специфичним захтевима за обуком особља које врши обезбеђење транспорта новца. Комисија је са своје стране осигурала да се те информације објављују на свим службеним језицима ЕУ који су службени језици релевантних држава чланица учесница путем одговарајућих канала, с циљем информисања свих актера укључених у прекогранични транспорт новца. Па тако, Комисија је у документу под називом *Specific training requirements for CIT security staff Article 11(4)*¹⁶ таксативно навела посебне услове обуке за сваку државу чланицу Еврозоне. Међутим, и у овом документу недостају подаци за одређени број држава, а то су: Кипар, Естонија, Ирска, Грчка и Малта.

Тим које врши транспорт новца носи оружје приликом транспорта. С обзиром на то да национална законодавства нису усаглашена у погледу ношења и врсте оружја и калибра, Уредба прописује да су лица која врше транспорт новца у обавези да следе национално законодавство држава порекла, транзита или домаћина.¹⁷ Ту се и даље поставља питање како поступати за случај кретања преко границе у ситуацији када постоји разлика у врсти и калибру оружја између земаља у којима се врши транспорт новца.

Уколико пак на некој територији није дозвољено ношење оружја, оног тренутка када тим за транспорт новца ступи на територију државе чланице на којој није дозвољено ношење оружја или врста и калибар оружја не одговара националним прописима, дужно је да исто одложи у посебан сеф унутар возила за транспорт новца, а у складу са Европским стандардом ЕН 1143-1. По напуштању територије ових држава, а након провере локације од стране контролног центра, тим ће узети оружје.¹⁸

У случају да држава у којој је компанија регистрована не дозвољава ношење оружја, компанија је у обавези да осигура да се у возилу за транспорт

¹⁵ *Ibid.*, чл. 5, ст. 2.

¹⁶ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-4.pdf, 6. април. 2021.

¹⁷ Уредба, чл. 6, ст. 1.

¹⁸ *Ibid.*, чл. 6, ст. 2.

налази врста и калибар оружја који је у складу са националним прописима „државе чланице домаћина” у којој је ношење оружја обавезно.¹⁹

По овом питању, у Извештају²⁰ се наводи да су компаније указале на проблем одлагања оружја, јер је тешко и скупо применити у пракси прописе у вези са складиштењем оружја у „јаке кутије”, како је предвиђено Уредбом, као и примену различитих правних режима кад је у питања ношење или забрана ношења оружја.

Уредба обавезује компаније, односно, тим за транспорт, да поседују службену дозволу или одобрење за ношење оружја издату од стране надлежних органа „држава чланица транзита” и „држава чланица домаћина”, наравно, уколико исте дозвољавају ношење оружја. Оно што Уредба олакшава јесте да државе чланице могу признати службену дозволу или одобрење за ношење оружја друге државе чланице, те не морају издавати своје. Такође, Уредбом је регулисан и начин добијања службене дозволе или одобрења за ношење оружја и тиму за транспорт које је запослено у компанији основаном у другој држави чланици, тако да је регулисан и такав случај.²¹

Како би се олакшало добијање поменуте службене дозволе или одобрења за ношење оружја, Уредбом је прописано успостављање јединствене националне „контакт тачке” на нивоу сваке државе чланице, која прима и обрађује захтеве упућене од стране компаније за транспорт и издаје дозволе и одобрења. Рок за одговор компанији је одређен и износи три месеца од добијања потпуне документације.²²

С обзиром на захтеве Уредбе, а у вези успостављања јединствене централне националне „контакт тачке”, у документу под називом *Single central national CIT contact points Article 11(5)*²³, наведени су подаци о „контакт тачкама” за сваку државу чланицу. Подаци за Кипар, Ирску, Грчку и Малту су изостављени у наведеном документу.

Уредбом је такође предвиђено да су сва возила која врше транспорт новца опремљена:

- глобалним системом навигације (*GPS*);
- одговарајућим системом за комуникацију, а у сваком возилу се налазе бројеви за хитне случајеве за контакт са полицијом у „држави чланици транзита” или у „држави чланици домаћину”;
- опремом која омогућује регистровање времена и локација свих достава и/или преузимања новца, како би се у сваком тренутку проверила сразмера достављања и/или преузимања новца, сходно одредбама Уредбе;

¹⁹ *Ibid.*, чл. 6, ст. 3.

²⁰ Извештај, стр. 8.

²¹ Уредба, чл. 6, ст. 4.

²² *Ibid.*, чл. 6, ст. 5.

²³ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-5.pdf.

- (по избору) системом за неутрализовање новчаница (*Intelligent Banknote Neutralisation System – IBNS*).²⁴

Тим поводом, у Извештају²⁵ се наводи да су компаније користиле *IBNS* само када је то обавезно у држави чланици порекла, транзита или домаћина, или пак када се употреба система захтевала од стране осигуравајућих компанија. Интересантно је да је Белгија једина држава чланица у којој се возила опремљена системом *IBNS* морају користити за превоз новчаница.

Компаније које користе возила за транспорт опремљена системом *IBNS*, дужна су да у року од 48 сати од добијања захтева за проверу, доставе надлежним органима држава чланица, писани доказ о одобрењу за систем *IBNS* који користе.²⁶

Такође, компаније за транспорт новца дужне су да предају све новчанице које су можда биле неутрализоване, а до којих су дошле обављајући послове из своје надлежности. Те новчанице се предају одговарајућем огранку Националне банке своје државе („државе чланице порекла”) и достављају писану изјаву о узроку и врсти неутрализације. Даље, у Уредби се наводи да уколико су те новчанице прикупљене у „држави чланици домаћину”, Национална банка те државе о томе обавештава Националну банку „државе чланице порекла”.²⁷

У Прилогу 2 Уредбе под називом – Систем за неутрализовање новчаница (*IBNS*) прописује се поступак одобравања и поступак тестирања система *IBNS*, прецизирајући уз то да је произвођач система *IBNS* у обавези да надлежним органима достави потврду у којој гарантује да хемикалије које се налазе у систему не могу озбиљно нарушити здравље у случају евентуалног удисања или додира са кожом, уз навођење могућих мера опреза уколико би се исте морале применити, а на основу претходно спроведеног тестирања.

У наведеном Прилогу 2 се даље наводи да се за транспорт може користити само систем *IBNS* који је потврђен. Даље, потврђивање система *IBNS*, треба вршити у складу са посебним европским стандардом. Међутим, све док се тај стандард не успостави, Прилог 2 пружа основу за наведено.

У складу са Уредбом, држава чланица домаћин или транзитна држава које посумњају у техничке карактеристике система *IBNS*, односно, посумња да се новцу може приступити без активирања система, или да је систем измењен тако да не одговара захтевима Уредбе, дужне су да обавесте Комисију и „државу чланицу порекла” и да затраже спровођење тестова ради испитивања исправности система. Такође, имају право да привремено, до објављи-

²⁴ Уредба, чл. 7.

²⁵ Извештај, стр. 7.

²⁶ Уредба, чл. 7, ст. 4.

²⁷ *Ibid.*, чл. 10.

вања резултата тестова, забране коришћење система, након чега су дужне да о томе обавесте Комисију и остале државе чланице.²⁸

На Прилог 2 надовезује се Прилог 3 – *IBNS* Пиктограми, чиме није остављено државама чланицама да импровизују означавање кофера и возила за транспорт ознакама за систем *IBNS*.

Уредба не доводи у питање примену националних прописа који захтевају:

- да се послови превоза новца унапред пријаве полицији;
- да се возила за превоз новца опреме уређајем који полицији омогућује њихово праћење на даљину;
- да превоз велике вредности од тачке до тачке буде у пратњи полиције.²⁹

Наведено оставља могућност државама да предузму додатне мере у погледу безбедности транспорта новца, а то је, као што видимо, путем сарадње са полицијом и употребом савремене технологије. Наведно је у потпуности оправдано узимајући у обзир ризике који овај вид транспорта са собом носи, као и различита решења држава у погледу опремљености и обучености особља у компанијама за приватну безбедност.

Оно што није регулисано овом Уредбом јесте понашање тима за транспорт новца изван возила за транспорт новца и безбедност локација на које се доставља, односно, са којих се преузима готов новац у конкретnoj држави чланици. Наведене ставке су регулисане националним прописима који регулишу ова питања.³⁰ То значи да се тим за транспорт изван возила за транспорт новца мора понашати у складу са прописима државе у којој се налази, као и да се мора успоставити сарадња са особљем које се налази на локацији са које се новац узима или доставља.

Наведено, односно питања која се не регулишу Уредбом већ националним прописима, као и информације на основу којих су потврдиле систем *IBNS*, државе чланице достављају Комисији. Такође, у обавези су да Комисију без одлагања обавесте о свакој промени која се тиче прописа или потврђених система *IBNS*. Са друге стране, Комисија осигурава објављивање тих правила и пописа потврђених система *IBNS* на свим службеним језицима држава чланица Еврозоне, а са циљем брзог обавештавања свих заинтересованих субјеката укључених у прекогранични друмски транспорт новца.³¹

Правила о улози националних полицијских снага и безбедност локација на које се доставља, односно, са којих се преузима готов новац, као и потврђени дозвољени системи *IBNS* наведени су за сваку државу чланицу у документу под називом *National rules on the role of national police forces and the security of the cash delivery/pick-up locations as wells as information on*

²⁸ Уредба, чл. 13, ст. 6.

²⁹ *Ibid.*, чл. 8.

³⁰ *Ibid.*, чл. 9.

³¹ Уредба, чл. 11, ст. 1.

homologated IBNS Article 11(1).³² Податке нису доставили: Кипар, Естонија, Грчка, Ирска и Малта.

Поред наведеног, Комисија осигурава објављивање захтева држава чланица за посебним оспособљавањем тима за транспорт новца ради почетног оспособљавања, о адресама и другим контактним појединостима националних контакт тачака и о релевантном националном праву, као и о адресама и другим контактним појединостима релевантних надлежних органа којима се достављају информације о врсти или врстама возила које ће користити, именима особа које би могле обавити тај транспорт и врстама оружја које се носи.³³

Државе чланице воде регистар свих компанија којима су издале дозволу за прекогранични транспорт новца и о његовом садржају обавештавају Комисију. Све одлуке о суспензији или одузимању дозволе, уносе се у регистар, и о томе се обавештава Комисија. Опет, са циљем што ефикасније размене информација, Комисија је успоставила базу података о свим издатим, суспендованим и одузетим дозволама, којој могу приступити овлашћени органи држава чланица.³⁴ Такође, уколико држава чланица повуче дозволу или одобрење за ношење оружја коју је издала члану тима за транспорт новца компаније основане у другој држави чланици, о томе обавештава орган који издаје дозволе у „држави чланици порекла”.³⁵

За проверу детаља у вези дозвола за транспорт, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1024/2012³⁶, може се користити посебан Информациони систем унутрашњег тржишта – *Internal Market Information System (IMI)*.

Компанија које врши транспорт, најмање два месеца пре почетка транспорта, обавештава национални орган своје државе („држава чланица порекла”) о државама чланицама у којима ће обављати транспорт новца, након чега национални орган обавештава државе чланице о почетку прекограничне активности. Обавеза је и компанија које врши транспорт да достављају информације о врсти или врстама возила које ће користити, именима особа које би могле обавити тај транспорт и врстама оружја које се носи, надлежним органима „држава чланица домаћина”.³⁷

³² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-1.pdf, 4. април 2021.

³³ Уредба, чл. 11, ст. 4, 5 и 7.

³⁴ *Ibid.*, чл. 11, ст. 2.

³⁵ *Ibid.*, чл. 11, ст. 6.

³⁶ Regulation (EU) No 1024/2012 of the European Parliament and of the Council of 25 October 2012 on administrative cooperation through the Internal Market Information System and repealing Commission Decision 2008/49/EC (‘the IMI Regulation’) са изменама од 16.02.2019., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012R1024-20190216>, 7. април 2021.

³⁷ Уредба, чл. 12, ст. 1 и 2.

Оно што је интересантно јесте да су подаци о националним властима у Француској које се обавештавају о националним транспортним аранжманима изостављени из посебног документа под називом *Host authorities to be notified on national transport arrangements Article 11(7)*³⁸, а чији су главни садржај управо подаци ове врсте. Поред Француске, изостављени су подаци о националним властима на Кипру, у Ирској, Грчкој и на Малти.

Према Извештају³⁹, дешава се да државе чланице остају ускраћене за информације о прекограничном транспорту, јер се информације које су локална полиција и регионалне управе прикупиле не достављају правилно. Самим тим, државе чланице не могу створити јасну слику о транспорту који се одвија на њеној територији.

5. ПОСЕБНА ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НОВЧАНИЦА И КОВАНИЦА

У Одељку 2 Уредбе, прописани су специфични услови за превоз новчаница и кованица, односно посебна правила за сваку врсту возила за превоз. О врсти транспорта одлучује држава чланица и о изабраној врсти возила за превоз обавештава Комисију, која исто то објављује у Службеном листу ЕУ. Месец дана након објављивања, изабрана врста превоза почиње са употребом.⁴⁰

У Службеном листу ЕУ 2017. године, објављен је документ под називом *Applicable Transport Arrangements in the euro-area Member States (Article 13(5)) and in Andorra, Monaco, San Marino and the Vatican*,⁴¹ у којем је за скоро све државе Еврозоне назначено које су модалитете (врсте) транспорта прописане Уредбом усвојиле, као и то да ли су прихваћени модалитети у складу са модалитетима транспорта прописаним националним прописима. Државе за које не постоје подаци у овом документу јесу: Ирска, Грчка, Кипар и Малта.

Поједностављен приказ усвојених модалитета дат је у Табели 1 уз две напомене:⁴²

1) Чланови 14-18 Уредбе уређују питања транспорта новчаница, а чланови 19 и 20 транспорт кованица.

³⁸ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-7.pdf, 7. април 2021.

³⁹ Извештај, стр. 7.

⁴⁰ Уредба, чл. 13, ст. 5.

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2017:139:FULL&from=SV>, 4. април 2021.

⁴² За детаљан увид у усвојене модалитете и напомене појединих држава чланица, остварити увид у оригинални документ. Документ је доступан на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2017:139:FULL&from=SV>, 5. април 2021.

2) Ознака ■ представља усвојен модалитет, док □ представља модалитет који ће се усвојити усвајањем нових или прилагођавањем постојећих националних прописа.

Табела 1.

Чланови Уредбе	Ознака државе																			
	BE	DE	EE	IE	EL	ES	FR	IT	CY	LV	LT	LU	MT	NL	AT	PT	SI	SK	FI	
14 ⁴³							■			■	■				■				■	
15 ⁴⁴			■					■		■	■				■				■	
16 ⁴⁵	■		■				■	■		■	■	□			■				■	
17 ⁴⁶		■	■			■	■	■		■	■	□		■	■	■	■	■	■	■
18 ⁴⁷	■									■	■			■	■	■	■	■	■	
19 ⁴⁸		■					□	■		■	■				■				■	
20 ⁴⁹	■		■			■	□	■		■	■	□		■	■	■	■	■	■	■

Управо је врста возила за превоз о којој свака држава чланица одлучује, према Извештају⁵⁰ Комисије, створила „хетерогено прекогранично игралиште”. Примери наведени у Извештају су пример Белгије, Немачке и Аустрије. IBNS систем је обавезан у Белгији, док у Немачкој није. Компаније за транспорт које послују у Аустрији превозе новац у неоклопљеним возилима уобичајеног изгледа опремљеним системом IBNS, али приликом превоза у Немачкој потребно им је потпуно оклопљено возило са три члана тима за транспорт.

У зависности од врсте транспортног средства, у Уредби се прецизира и заштита возила и чланова тима. Наиме, у потпуно оклопном возилу за транспорт готовог новца које није опремљено системом за неутрализовање новчаница морају се испунити следећи услови: 1) делови возила у којима је тим за транспорт присутан су оклопљени да издрже барем пуцњаву из ватре-

⁴³ Транспорт новчаница у оклопном возилу за транспорт готовог новца уобичајеног изгледа, опремљеног системом за неутрализовање новчаница.

⁴⁴ Транспорт новчаница у неоклопљеном возилу за транспорт готовог новца с јасном ознаком која указује да је опремљено системом за неутрализовање новчаница.

⁴⁵ Транспорт новчаница у возилу за транспорт готовог новца с оклопљеном кабином опремљено системом за неутрализовање новчаница.

⁴⁶ Транспорт новчаница у потпуно оклопном возилу за транспорт готовог новца које није опремљено системом за неутрализовање новчаница.

⁴⁷ Транспорт новчаница у потпуно оклопном возилу за транспорт готовог новца које је опремљено системом за неутрализовање новчаница.

⁴⁸ Транспорт кованица у неоклопљеном возилу за транспорт готовог новца.

⁴⁹ Транспорт кованица у возилу с оклопном кабином.

⁵⁰ Извештај, стр. 8.

ног оружја у складу са спецификацијама наведеним у Прилогу 5; 2) кабина возила опремљена је панцир-прслуком за сваког члана тима, при чему је потребно да се поштују норме стандарда ВРАМ нивоа 5 (калибар .357 Magnum), NIJ IIIA (калибри .357 SIG и .44 Magnum) или њима еквивалентних и 3) да се у возилу за транспорт налазе бар три члана тима за транспорт. Чланови тима могу носити панцире током транспорта и носиће их тамо где то захтева право државе чланице у којој се налазе. Такође, услови у погледу оклопљености возила да издрже пуцњаву из ватреног оружја у складу са спецификацијама наведеним у Прилогу 5, као и опремљености чланова тима панцирима, важи и за у потпуности оклопно возило за транспорт новца које је опремљено системом за неутрализовање новчаница и кованица. При томе је неопходно да у возилу буду само бар двојица чланова тима за транспорт.⁵¹

Слично је и са оклопним возилом које преноси кованица. Наиме, поред испуњености услова из Прилога 5, возило мора имати врло јасне ознаке које указују да носи само кованице и те ознаке одговарају пиктограму приказаном у Прилогу 4. У возилу се морају налазити бар два члана тима за транспорт и морају бити испуњени претходно наведен међународни стандарди у погледу спецификације панцира за чланове тима.⁵²

Са друге стране, минимални услови које оклопно возило мора да испуни да би превозило новац јесте да је у стању да издржи пуцњаву из пушке типа калашњиков калибра 7,62mm x 39mm коришћењем муниције са пуном челичном кошуљицом (обложено) са језгром масе 7,97g (+/-0,1g) брзином од најмање 700m/s при пуцњави са удаљености од 10m (+/-0,5m).⁵³

6. ЗАКЉУЧАК

Формирањем ЕУ и увођењем евра као заједничке валуте у већини земаља ЕУ изродило је и проблем транспорта веће количине готовог новца преко границе. Ако је проблем транспорта унутар појединих земаља решаван националним законима прекогранични транспорт није био решен све до 2011. године усвајањем посебне Уредбе ЕУ 1214/2011. Уредба је имала за циљ да уреди, олакша, уједначи и осигура безбедан транспорт тако велике количине новца. Тако су Уредбом уређени поред осталог и: број и максимално трајање доставе, издавање и изглед дозвола, права и обавезе тимова, њихова знања и вештине, ношење оружја, врста и опрема возила, узајамно обавештавање о транспорту итд.

⁵¹ Уредба, чл. 17 и 18.

⁵² *Ibid.*, чл. 20.

⁵³ *Ibid.*, Прилог 5 – Спецификације оклопљивања.

Проблем настаје услед чињенице да се национални прописи за случај транспорта новца и других драгоцености међусобно разликују, а обавеза компанија (агенције) је да при преласку границе поштује прописе земље домаћина. Тако на пример, нису јединствено регулисани на целој територији ЕУ: врста и опрема возила, врста, калибар и број наоружања (негде није чак ни прописано-забрањено је), обука и опрема људства – тимова, начин обезбеђења новчаница и других драгоцености и сл. Ту је свакако, и проблем познавања језика и потреба обавештавања и комуникације, издавање дозвола и сл.

Већ из наведеног је лако уочити да овај проблем није било лако решити и можемо закључити да и није решен јединствено и у целости већ компромисно, тако што су компаније за транспорт новца прилагођавала свој рад националним прописима што је било „лакше” него натерати поједине земље да ускладе своје прописе заједничким потребама. Наравно, ту је био и проблем земаља чланица ЕУ које су острвске (Кипар, Малта, Ирска па и Грчка у одређеном делу територије).

На основу анализе појединих докумената, Уредбе и досадашње праксе прекограничног друмског транспорта новца током првих четири године примене Уредбе, може се закључити следеће:

1. Уредба је уредила битне елементе прекограничног друмског транспорта новца чиме је омогућена, на правно уређен и безбедан начин ова делатност индустрије приватног обезбеђења;
2. Није било проблема са издавањем одговарајућих дозвола. Сви захтеви за издавањем дозвола су одобрени.
3. Словенија и Немачка су предњачиле у издавању дозвола;
4. Обука тимова по времену трајања (200 сати) и програму је одговарајућа;
5. Национална законодавства у погледу ношења и врсте оружја нису усаглашена што захтева додатну обуку тимова али и средства (бункере) за одлагање оружја или њихову предају док су у земљи домаћина;
6. Новац мора бити осигуран;
7. Олакшавајућа околност је што државе чланице могу признати дозволе за ношење оружја друге земље чланице сходно Уредби;
8. Посебности држава чланица у односу на јединствени систем односе се на:
 - Потребу унапред пријављивања полицији,
 - Полицијско праћење возила преко одговарајућих уређаја на даљину,
 - Обавезност полицијске пратње.

Као генерални закључак може се рећи да је Уредба успоставила одговарајући систем прекограничног друмског транспорта готовог новца али да су земље чланице задржале своје специфичности и тиме га ограничиле што ће вероватно захтевати даља уједначавања.

ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ:

- Applicable Transport Arrangements in the euro-area Member States (Article 13(5) and in Andorra, Monaco, San Marino and the Vatican*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2017:139:FULL&from=SV>.
- Host authorities to be notified on national transport arrangements Article 11(7)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-7.pdf.
- National authorities granting CIT licences in the euro-area Member States – Article 11(2)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/overview_national_authorities_granting_cit_licences_0.pdf.
- National rules on the role of national police forces and the security of the cash delivery/pick-up locations as wells as information on homologated IBNS Article 11(1)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-1.pdf.
- Regulation (EU) No 1024/2012 of the European Parliament and of the Council of 25 October 2012 on administrative cooperation through the Internal Market Information System and repealing Commission Decision 2008/49/EC ('the IMI Regulation'), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012R1024-20190216>.
- Regulation (EU) No 1024/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/1214/oj>.
- Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation of Regulation (EU) No 1214/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States pursuant to article 26 of this Regulation*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0005&qid=1604402401370#footnote34>.
- Report on private security companies (2016/2238(INI))*, Committee on Foreign Affairs, European Parliament, A8-0191/2017, 17.5.2017, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017IP0289>.
- Specific training requirements for CIT security staff Article 11(4)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-4.pdf.
- Single central national CIT contact points Article 11(5)*, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/cash_in_transit_-_article_11-5.pdf.
- Which countries use the euro*, <https://europa.eu/european-union/about-eu/euro/which-countries-use-euro>.
- White paper on professional cross border transportation of euro cash by road between Member States in the euro area*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52009DC0214>.

Ljubomir S. Stajić
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
Lj.Stajic@pf.uns.ac.rs

Goran J. Mandić
University of Belgrade
Faculty of Security Studies
goran.mandic@fb.bg.ac.rs

Nenad P. Radivojević
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
N.Radivojevic@pf.uns.ac.rs

The Private Security and the Uniform System of Cross-Border (Security) of Transport of Cash between euro-area Member States

Abstract: *With the creation of the European Union (EU), the signing of the Maastricht Agreement, the introduction of the single market and freedom of movement of labor and the introduction of the euro as a common currency, the problem of cross-border road transport of cash and valuables between eurozone members arose. This is because almost all EU member states had more or less different solutions and practices for this type of transport. The EU tried to solve the problem by adopting Regulation No. 1214/2011 on professional cross-border road transport of cash between euro-area Member States. The mentioned Regulation successfully solved many problems related to this issue, such as: issuance of appropriate permits (licences), maximum duration of delivery, rights and obligations of teams, necessary knowledge and skills of security staff, carrying weapons in the host country, type and equipment of vehicles, mutual information, etc.*

Although the intention was to establish a unified system of cross-border money transport, in addition to significant progress in the functioning of private security, it can be said that because some countries have retained their specifics, a unified system with the same rules has not been fully established.

The paper presents and deals with the advantages and disadvantages of a single system (securing) of cross – border transport of cash under the said Regulation. The Republic of Serbia, as a country on the path to EU membership, has

a special interest in getting to know and preparing in time for the harmonization of its legal solutions and practices which regulate the mentioned area (activity) of private security.

Keywords: *private security, harmonization, cash-in-transit, cross-border road transport of euro cash, European Union.*

Датум пријема рада: 15.05.2021.

Датум прихватања рада: 07.06.2021.