

Dolgozat címe:

*Cigarettaacsempészet a szatmári térségben közlekedésrendészeti
szemmel*

Jelige: *cigarettaacsempészet*

Pályamunka lezárásának időpontja: *2014. október 17.*

2015.

Tartalomjegyzék

1.	TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA.....	1
2.	A CIGARETTACSEMPÉSZET KIALAKULÁSA.....	4
2.1.	A cigarettacsempészet helye és szerepe	8
2.2.	A szatmári térség bemutatása	10
2.3.	A cigarettacsempészettel kapcsolatos rendőri feladatok	15
3.	A CIGARETTA MAGYARORSZÁG TERÜLETÉRE TÖRTÉNŐ ILLEGÁLIS BEHOZATALA.....	20
3.1.	A határátkelőhelyek vonatkozásában	20
3.1.1.	<i>A közúti határátkelőhelyeken történő illegális behozatal</i>	<i>21</i>
3.1.2.	<i>A vasúti határátkelőhelyeken történő behozatal</i>	<i>24</i>
3.2.	A zöldhatár vonatkozásában.....	25
3.2.1.	<i>A vízen történő csempészet</i>	<i>25</i>
3.2.2.	<i>A szárazföldön történő csempészet</i>	<i>29</i>
3.3.	A behozatal megelőzésének lehetséges módjai	33
4.	A CIGARETTA SZÁLLÍTÁSA.....	37
4.1.	A közúton történő szállítás veszélyei	38
4.2.	A rendőrségi feladatok és azok megvalósulása	41
4.3.	EÁP és az útzár alkalmazása és annak nehézségei.....	43
4.3.1.	<i>A veszélyhelyzet értelmezésének kérdései</i>	<i>56</i>
5.	KÖZLEKEDÉSRENDÉSZETI FELADATOK ÉS AZOK MEGVALÓSULÁSA.....	60
5.1.	Közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzések	63
5.2.	Koncentrált közlekedési és közbiztonsági ellenőrzések kidolgozása	64
5.3.	Az ellenőrzés kidolgozása körzetre, napszakra tekintettel	71
5.4.	Bizonyítástechnikai módszerek kidolgozása	77
5.5.	Együttműködés.....	80
5.6.	Hatékonyság mérése, eredmények kiértékelése	82
5.7.	Prevenció rendészeti szemmel.....	84
6.	INTERJÚK	92
6.1.	Interjú egy excsempésszel	92
6.2.	Interjú egy rendőrtisztal	93
7.	ÖSSZEGZÉS	95
	IRODALOMJEGYZÉK.....	97

1. TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA

Dolgozatomban, a szatmári térségben működő szervezett bűnözés legnagyobb bevételforrását produkáló ágazatát, a cigarettacsempészetet mutatom be, ezen belül részletesen foglalkozom a nagy teljesítményű személygépkocsikkal történő csempészáru el-, illetve továbbszállításának veszélyeivel, amely a témaválasztásom gerincét jelenti. Mivel ez egy lokális probléma, amely a szatmári térségben fordul elő tömegesen, ezért úgy gondolom, hogy elsősorban helyi eszközökkel és erőkkel lehet ellene hatékonyan fellépni, ami a helyi és területi rendvédelmi szervek feladata.

A csempésztett cigaretta „utaztatása” olyan veszélyeket rejt magában, amelyet a jogszabályok és belső utasítások biztosította kereteken belül minden lehetséges eszközzel meg kell akadályozni. Az emberi élet-, testi épség és egészség, valamint vagyon (legyen az ingó vagy ingatlan) kerül veszélybe, amikor több száz lóerős, a csempészáru szállítására házilag, vagy szakműhelyekben felkészített személygépkocsikkal, több, kisebb-nagyobb településen, a megengedett legnagyobb sebesség háromszorosával-négyszeresével végigszáguldanak, a KRESZ-ben és több más egyéb jogszabályban megfogalmazott szabályokat figyelmen kívül hagyva azért, hogy a szállítmány, amit visznek minél rövidebb idő alatt célba érjen.

Az eddigi statisztikák elszomorítóak, nem megengedhető – az előzőekben már ismertetett – módon, több halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset is történt már ebből kifolyólag. Az ismert elhalálozások ez ideig kivétel nélkül a csempésztett cigarettát szállító személygépkocsik vezetőit érintették. Felvetődik a kérdés: mi fog történni, ha nem („csak”) a járművezetők lesznek az áldozatok? Le kell szögezni, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és azon belül is a szatmári térségben a közterületi állomány nagy része határozottan és érzékenyen reagál, valamint a részére biztosított összes törvényes eszközt felhasználja az ilyen és hasonló típusú bűncselekményeket elkövető személyek elfogása, a

bűncselekmény megszakítása, valamint a további bűncselekmények elkövetésének megelőzése érdekében.

Amiért ezt a témát választottam, annak több oka is van. A legfontosabb a térségben élő, illetőleg az átutazó magyar állampolgárok és külföldi személyek életének, testi épségének, egészségének és vagyonának megóvása, valamint a közlekedés és a közlekedésben résztvevők biztonságának megóvása, a közlekedés zavartalanságának biztosítása, a közlekedési balesetek megelőzése. Szintén ide tartozik még a közterületi szolgálatot ellátó állomány életének, testi épségének megőrzése, valamint a rendőri intézkedések biztonságosabbá tétele és fejlesztése a jogszabályi kereteknek megfelelően, a jogszerűség – szakszerűség – szükségszerűség figyelembevételével a hatékonyság növelése.

Több esetben tapasztaltam – hallgatóként a többi kollégával kötetlen beszélgetések alkalmával világossá vált számomra –, hogy az ország többi részén az ilyen jellegű, vagy hasonló bűncselekmények hiányában ez a probléma nem létezik, számukra teljesen ismeretlen minden tekintetben. Hitetlenkedve hallgatták a rendőrfőnök által szabályos „Állj!” jelzését figyelmen kívül hagyó járművezetőről, majd ezt követően a jármű követéséről szóló történeteket, ami sajnos az esetek 90-95 %-ában sikertelenül végződik az elfogás tekintetében.

Ebből kifolyólag úgy érzem, hogy ne csak a velem egy évfolyamba járó levelezős kollégák, hanem az egész egyetem személyi állománya, illetve bárki megismerhesse mindazt az erőfeszítést, munkát és az ezzel járó nehézségeket, amit a szatmári térség rendvédelmi (elsősorban a rendőrség) közterületi állománya tesz annak érdekében, hogy a potenciális bűnelkövetőkkel szemben büntetőeljárást lehessen lefolytatni és azokat, akik egy-egy ilyen bűnszervezet tagjai, felelősségre lehessen vonni.

Dolgozatom témájának megértéséhez elengedhetetlenül szükséges a szatmári térség sajátosságait, az itt lakó emberek foglalkoztatásának és jövedelmének viszonyait, továbbá az itt kialakult, a mai napig virágzó cigarettacsempészet történetét megismerni. Az ehhez a bűncselekményfajtához tartozó rendőri feladatok bemutatása szintén fontos

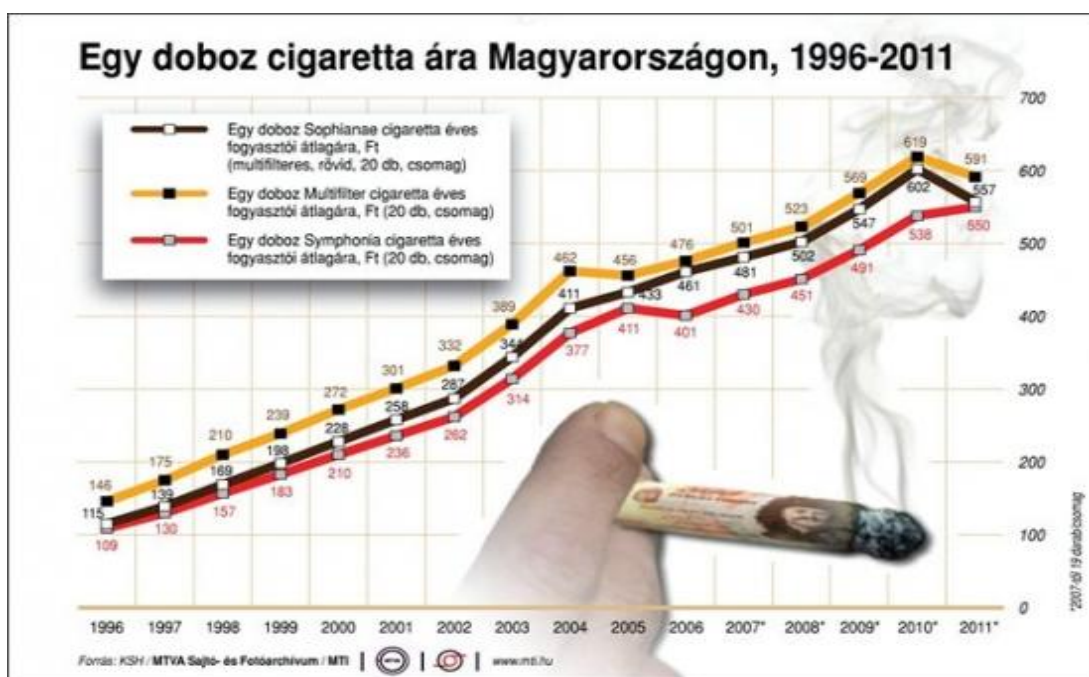
és lényeges.

Ismertetem a költségvetési csalás (azon belül a cigarettacsempészet), mint bűncselekmény elkövetésének gyakorlatát, ezen belül az országba történő behozatalt, annak típusait, helyszíneit, valamint a lehetséges megelőzés elméleti kidolgozását és gyakorlati tapasztalatait. Ezt követően bemutatásra kerül a csempészett áru el-, illetve továbbszállítása, az eszközök és az azokkal kapcsolatos veszélyek bemutatása, a rendőrségi feladatok bemutatása, kiemelten foglalkozva az EÁP és az útzár alkalmazásával és annak nehézségeivel. Ezzel kapcsolatban külön fejezetben tárgyalom a közlekedésrendészeti feladatokat a témával kapcsolatban, azok gyakorlati megvalósulását, valamint a fejlesztési, megelőzési lehetőségeket.

Gyakorlati példákkal és esettanulmányokkal teszem színesebbé a szakdolgozatom témáját, többek között egy olyan hivatásos állományú rendőrtiszttel készített interjúval, aki folyamatos „harcot vív” a csempészekkel, valamint sikerült meggyőzőnöm egy napjainkban már nem aktív cigaretta csempészt, hogy válaszoljon néhány általam feltett kérdésre. Természetesen a saját tapasztalataim is szerephez jutnak a dolgozatomban.

2. A CIGARETTACSEMPÉSZET KIALAKULÁSA

Elöljáróban néhány adat a dohányzással kapcsolatban. Párhuzamosan kell vizsgálni az elmúlt évek cigaretta áremelkedését, a felvevőpiac alakulását, a dohányzás veszélyeire felhívó kampányok sikerességét és az illegális piac alakulását is. Kijelenthető, hogy Magyarországon egy doboz cigaretta átlag ára 1996-2010-ig egyenletes, folyamatos emelkedéssel közel 5-szörösére nőtt.

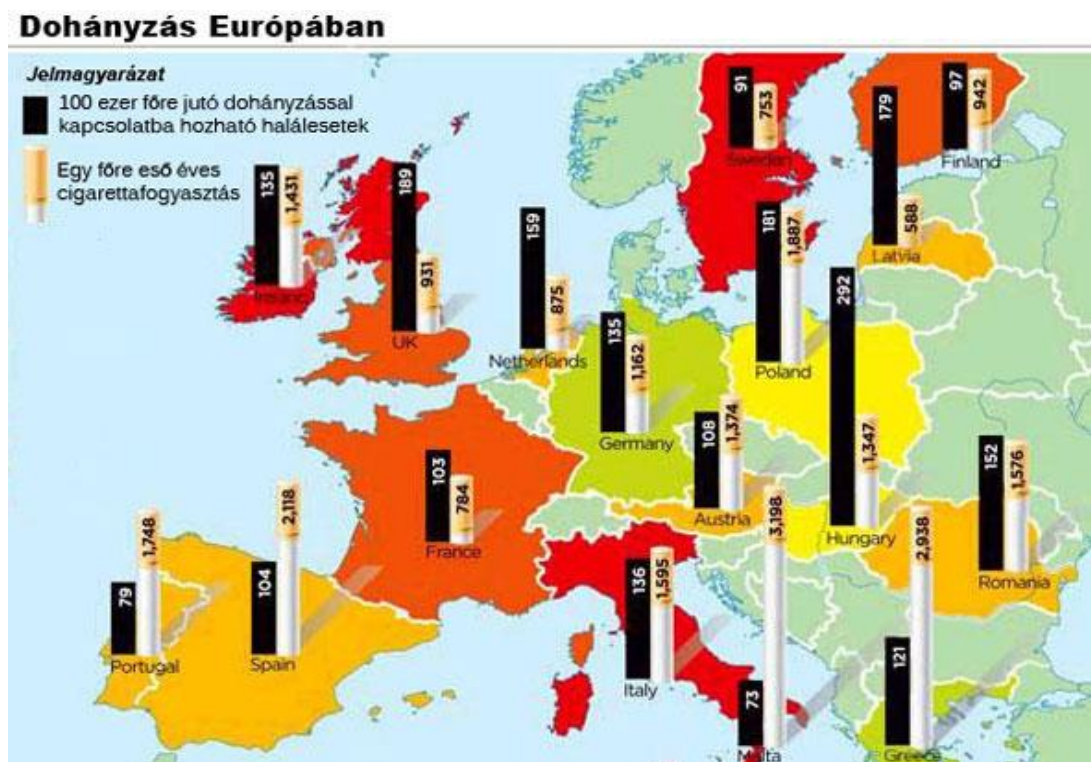


1. számú ábra: Egy doboz cigaretta ára Magyarországon 1996 és 2011 között
(forrás: <http://9400hir.hu/sport/egy-doboz-cigi-ara.html>)

Ezt követően a dohányzók számának csökkentése, a magas egészségbiztosítási költségek csökkentése, valamint a jövedéki adó emelése és ezzel az állam bevételeinek növelése érdekében a 2010. évtől 2014. év közepéig duplájára emelte a kormány egy doboz cigaretta árát. A fiatalok dohányzásának visszaszorításáról és a dohánytermékek kiskereskedelméről szóló 2012. évi CXXXIV. törvény (a továbbiakban Dohánytörvény), valamint a dohányzással összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXI. törvény a dohányterméket árusító helyeken (ún. trafikokon) kívül nem biztosítanak lehetőséget a dohányossal

való legális kiskereskedelmi tevékenység folytatására. A kormány tervei között szerepel, hogy 2014 decemberére a trafikokban árusított dohánytermékek árát a 2014. júliusi állapothoz képest további 50 %-kal megemeli, így egy doboz cigaretta ára elérheti az 1400 – 1500 forint körüli kiskereskedelmi egységes forgalmazói árat.

A felvevőpiac alakulásában nagy szerepet játszik az, hogy Magyarországon minden harmadik ember rendszeresen, vagy alkalmanként dohányzik. Kijelenthető, hogy Európában az elmúlt tíz évben az országok közötti mezőny első harmadában álltunk a cigarettafogyasztás és az ezzel járó egészségügyi problémák, például a szív- és érrendszeri megbetegedések, vagy a rákos megbetegedések tekintetében.



2. számú ábra: Dohányzás Európában

(forrás: <http://www.webbeteg.hu/cikkek/szenvedelybetegseg/10983/dohanyzast-szigorito-torveny.html>)

„2013-ban a felnőtt magyar lakosság 19 %-a naponta, 2 %-a alkalmanként dohányzik, míg 57 %-uk nemdohányzó. A 2012-es felmérés eredményeihez viszonyítva, a dohányzók aránya 29 %-ról 21 %-ra, míg a naponta rágyújtók aránya 28 %-ról 19 %-ra csökkent. Az alkalmi dohányosok aránya 1 %-ról 2 %-ra emelkedett. 2013-ra a leszokottak aránya 16 %-ról

22 %-ra emelkedett. A 2013-as eredmények alapján megállapítható, hogy 2013-ra jelentősen csökkent a dohányzók és különösen a naponta rágyújtók aránya, és ennek következtében emelkedett a leszokottak aránya.



3. számú ábra: A rendszeresen dohányzók arányának változása 2000 és 2012 között Magyarországon
(forrás: <http://cultura.hu/psziche/ijeszto-statisztika-a-dohanyzas-hatasairol.html>)

2013-ra a dohányzók által elszívott cigaretták száma is csökkent (12,3 milliárdról 8,3 milliárdra), a gyári és sodort cigaretták megoszlási aránya tovább változott, tovább nőtt a sodort cigaretták aránya (31 %-ról 37 %-ra).¹

A statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy a cigarettafogyasztás nagymértékben visszaesett, ami elsősorban a magas árak köszönhető, de meg kell említeni a Dohánytörvény hatályba lépését követően bekövetkezett változásokat, mint például a kizárólag trafikokban történő árusítást, valamint a cigarettás dobozokon elhelyezett különböző elrettentő feliratokat és képeket. Ezzel szemben az illegális piac folyamatosan növekszik - bár 2005-2006 évekhez képest a statisztikai adatok azt

¹ forrás: <http://www.fokuszpont.dohanyzasvisszaszoritasa.hu/hu/content/hazai-es-kulfoldi-adatok-tanulmanyok.html>
letöltés ideje: 2014. szeptember 01.

mutatják, hogy csökken – ezzel szemben a gyakorlati tapasztalat teljesen mást mutat, mint a számadatok. Napjainkban ugyanis, a szatmári térségben szinte mindennapossá vált a Kölcse Határrendészeti Kirendeltség hivatásos állományának, illetve a Fehérgyarmati Rendőrkapitányság hivatásos állományának a segítségkérése, mert ismeretlen személyek az általuk vezetett járművekkel közlekedve, a rendőri karjelzésnek („Állj!” jelzésnek)² nem tettek eleget és nagy sebességgel, az intézkedés alól magukat kivonva a helyszínről elhajtottak.

A cigarettacsempészet kialakulásának bemutatása érdekében időben az 1990-es évek végéig, valamint a 2000-es évek elejéig kell visszamennünk, amikor a Határőrség és a Rendőrség még különálló szervekként felvette a harcot azon az államhatárokon is átnyúló bűnszervezetekkel, amelyek elsődlegesen az embercsempészetből termeltek anyagi hasznot. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a nemzetközi szervezett bűnözésre addig soha nem látott erővel és eszközzel csaptak le a rendvédelmi szervek. Több éves titkos információgyűjtést követően az utána következő nyílt eljárásban kártyavárszerűen dőltek be a több szinten szerveződött nemzetközi bűnbandák. Szisztematikusan minden egyes tag, legyen az a bűnszervezet irányításában részt vállaló személy, vagy embercsempész, aki a határon áthozta, vagy átirányította a menekülteket, legyen az a szállító jármű vezetője, figyelő, vagy hivatásos állományú – akár tiszthelyettes, akár tiszt – mindenki bíróság elé lett állítva és példamutató szankciókkal, kellő elrettentő erőt gyakorolt az állam. A szabadlábban maradt (többnyire ukrán állampolgárságú) bűnözők körében hamar elterjedt a hír, hogy nem „kifizetődő” az embercsempészettel, mint fő tevékenységgel a továbbiakban foglalkozni, ugyanis a nemritkán egy évtizedig, fegyházban letöltendő büntetés nincs arányban az egyszeri, bár magas profittal. Ezért egyre több banda kezdett a cigarettacsempészettel foglalkozni, ugyanis a technikai és személyi háttérük adott volt, területismerettel és

² „Állj!” jelzés: a rendőr a járművek megállítására karjának vagy fehér szegélyű piros tárcsának függőleges feltartásával, piros vagy fehér fény körbeforgatásával, illetőleg síppal ad jelzést (forrás: 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól)

kapcsolatrendszerrel is rendelkeztek és a legfontosabb szempontot az jelentette, hogy a cigaretta csempészetet az állam nem üldözte „tűzzel-vassal”, mint az embercsempészetet.

Így a 2000-es évek elején elterjedt a cigarettacsempészet, hiszen az Ukrajnából származó zárjegyes cigaretta nagyságrendekkel olcsóbb volt, mint a Magyarországon kapható áru. Nagy mennyiségű csempészett áru államhatáron történő átmozgatása és későbbi értékesítése esetén nagy volt a várható és realizálódó profit, ezzel szemben az esetleges lebukás esetén a kiszabott büntetési tételek töredéke volt az embercsempészethez viszonyítva. A rendvédelmi szerveken belül a határőrség és a rendőrség annak ellenére, hogy ezzel a tevékenységgel összefüggő bűncselekmények üldözése, felderítése, megelőzése az akkor még Vám-és Pénzügyőrség hatáskörébe volt utalva, felvette a harcot a régi és újjá szerveződött, illetve az új bűnszervezetekkel.

2.1. A cigarettacsempészet helye és szerepe

Mindenki számára egyértelmű, hogy ha két vagy több egymással szomszédos ország polgárainak életszínvonala, vagyoni helyzete között nagy a különbség, továbbá az áruk, különösen a jövedéki adóval sújtott termékek ára közötti eltérés szintén nagy, akkor nem kell sokat várni az olcsóbb termékek tömeges áramlására a szegényebb vidékekről oda, ahol azt a magas haszonnal együtt sokan meg tudják fizetni.

A cigarettacsempészet kialakulása és mai napig történő virágzása tekintetében nem csak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét lehet kiemelni, hanem Hajdú-Bihar megyét, Békés megyét, Csongrád megyét, Bács-Kiskun megyét és mostanában Borsod-Abaúj-Zemplén megyét is meg lehet említeni. Természetesen a nemzetközi vonalakat nem említve az elvitathatatlan, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében történik a legtöbb ilyen jellegű cselekmény elkövetése, aminek töredéke kerül a hatóságok

látókörébe és ezeknek is csak néhány százaléka zárul sikeres felderítéssel, az elkövetők elfogásával és a bünszervezet felszámolásával. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyén belül is a legjellemzőbb a szatmári térségben a csempészet, az ország eme kicsiny szegletében már-már tradicionálisnak is nevezhető e jogsértő tevékenység. Dolgozatomban e terület sajátosságait, a helyi elkövetési módszereket, okokat és az ezekből levonható következtetéseket a hatékony megelőzés tükrében mutatom be.

Az 1990-es évek végén, illetve a 2000-es évek elején, amikor a román – magyar határszakaszokon lévő közúti határátkelőhelyeken a duty free shopok³ által nyújtott szolgáltatások elérhetőek voltak, az olcsó dohányáru és alkoholos termékek miatt a személyforgalom érezhetően megnőtt. Az ukrán – magyar határszakaszon ez nem volt jellemző, hiszen a duty free shopok által kínált dohánytermékek ára magasabb volt, mint az Ukrajna területén kaphatóké. Leginkább az olcsó és gyenge minőségű cigaretta márkák esetében volt megfigyelhető. Az akkor legálisan, személyi poggyászként behozható legnagyobb cigaretta mennyiség felnőttek esetében 10 doboz, azaz egy karton volt. A határ menti települések lakosságának nagy része élt a törvények által biztosított lehetőséggel, ami szintén a határforgalom növekedését eredményezte. Ezzel együtt egyenes arányban növekedett csempészettel összefüggő jogsértő cselekmények száma is, amit a dolgozatom következő fejezetében részletesen kifejték.

Az állam a jövedéki áru beáramlását – kiemelten a dohánytermékeket és az üzemanyagokat – ellenőrzése alá kívánta helyezni és először az akkori Pénzügyminisztérium a személyi poggyászként behozott áruk vám- és nemzeti adómentességét kezdte szigorítani, különös tekintettel a dohánytermékekre, majd ezt követően a közúti határátkelőhelyek vonatkozásában szigorúbb vámellenőrzést vezetett be. Ennek eredményeképpen a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei (többnyire munkanélküli) lakosság nagy része, mint napi ingázók lassanként eltűntek a határátkelőhelyekről.

³ *Vámmentes áruk boltja: Magyarország határátkelőhelyei és a szomszédos országok határátkelőhelyei között üzemeltetett, ÁFA és egyéb (pl.: jövedéki) adóktól mentes termékek árusítására engedéllyel rendelkező üzlethelyiségek.*

Összegezve kijelenthető, hogy a cigarettacsempészet kialakulása és fejlődése párhuzamosan zajlott a határátkelőhelyek és a zöldhatár (legyen vízi, vagy szárazföldi határszakasz) vonatkozásában, valamint a román – magyar és az ukrán – magyar határszakaszok tekintetében egyaránt. Szerepe többnyire a megélhetésről és a létfenntartásról, illetve a jövedelem kiegészítéséről szólt, de a bűnszervezetek által irányított alvilág üzletszerűen működő extraprofit termeléséről sem szabad megfeledkeznünk.

2.2. A szatmári térség bemutatása

A szatmári térség Magyarország legkeletibb részén Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található. Észak-keletről Ukrajna, Dél-keletről Románia határolja. A terület domborzata síkság, mely nagy része a Szatmári síkság és az Ecsedi-láp lecsapolt és megművelt magyarországi területe. A szatmári térség legnagyobb és egyben határfolyója a Tisza, amely Tiszabecs községnél lép be Magyarország területére a 744 folyamkilométernél és egészen Szatmárcseke község önkormányzata által kiépített üdülőterületig, a 720 folyamkilométerig Magyarország és Ukrajna természetes határvonalát adja, mintegy 24 kilométer hosszan. A szatmári térséget Vásárosnamény város közigazgatási területére érve hagyja el a 686 folyamkilométernél, ahol a Szamos-folyó a Tisza-folyóba torkollik. A szatmári térség további jelentősebb folyói a Szamos, a Túr és a Kraszna.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye

Terület: 5 936,5 km², Népesség: 579 554 fő



4. számú ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járási térképe

(forrás: <http://mmp2006szm.gportal.hu/picview.php?prt=373180&qid=2837001&index=1>)

Határátkelőhelyek vonatkozásában a magyar-ukrán határszakaszon Tiszabecs-Tiszaújlak közúti határátkelőhelyet és az ideiglenesen a Nemzetközi Tisza Túra alkalmával évente egyszer megnyitott vízi határátkelőhelyet Tiszabecs község közigazgatási területén, míg a magyar-román határszakaszon Csengersima-Pete, Vállaj-Csanáros közúti határátkelőhelyeket és Tiborszállás-Carei vasúti határátkelőhelyet említhetjük.

A dolgozatomban bemutatott szatmári térséget közigazgatási szempont alapján a mátészalkai kistérség, a csengeri kistérség és a fehérgyarmati kistérség alkotja, amelynek 1573,78 km²-es területén 86 település, ebből 5 város helyezkedik el, a lakosság száma a 2013. 01. 01-jei adatok alapján 116.845 fő. A népsűrűség tekintetében a fehérgyarmati kistérség (54 fő/km²) és a csengeri kistérség (56 fő/km²) közel azonos mutatóval rendelkezik, ellenben a mátészalkai kistérség tekintetében az előzőek

majdnem duplája (104 fő/km²) a népsűrűség.⁴

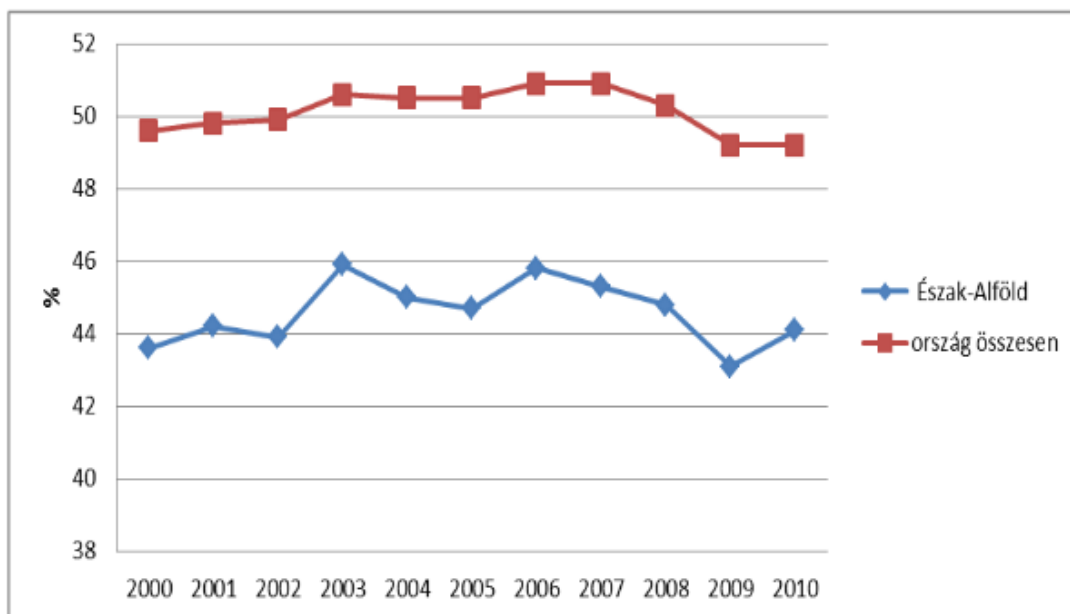
A foglalkoztatási ráta alakulása, %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Hajdú-Bihar	45,7	46,5	46,2	47,5	47,4	46,1	47,4	46,1	45,6	43,2	44,6
Jász-Nagykun-Szolnok	46,4	45,9	45,3	48,3	46,2	45,8	47,4	48,4	49,2	46,4	46,5
Szabolcs-Szatmár-Bereg	39,7	40,9	40,8	42,7	41,9	42,5	42,9	42,4	40,9	40,6	41,9
Észak-Alföld	43,6	44,2	43,9	45,9	45,0	44,7	45,8	45,3	44,8	43,1	44,1
ország összesen	49,6	49,8	49,9	50,6	50,5	50,5	50,9	50,9	50,3	49,2	49,2

5. számú ábra: Észak-Alföld foglalkoztatási rátájának alakulása 2000 és 2010 között (forrás: http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf)

Demográfiai és gazdasági szempontból vizsgálva a térséget kijelenthető, hogy a gazdasági világválság negatív hatásai az ország többi területéhez képest is súlyosabb következményekkel jártak. Az elhalálozások száma közel 35 %-kal magasabb, mint az élve születéseké, amiből az következik, hogy egyre csökken a lakosság száma. Sajnos általánosságban megállapítható, hogy az országos átlagtól magasabb a munkanélküliség és alacsonyabb a bérezés. Számokban kifejezve ez azt jelenti, hogy a foglalkoztatási arány 2009-ben alig haladta meg a 40 %-ot, ami a gazdasági válságnak is köszönhető volt, 2013-ra ez az érték 47 %-ra javult. A munkanélküliségi ráta 2009-ben 19,1 % volt, 2013-ban ez az arány 16 %-ra javult, de még így is jelentősen magasabb az országos átlagnál.

⁴ forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/Szabolcs-Szatmár-Bereg_megye



6. számú ábra: Észak-Alföld foglalkoztatási rátájának alakulása 2000 és 2010 között (forrás: http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf)

Ezek a számadatok Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét jellemzik, a szatmári térségben ezek az értékek és adatok fokozottabban érvényesülnek. A fiatal munkanélküli korosztály többsége külföldön próbál szerencsét, míg azok, akiknek nincs lehetőségük külföldön elhelyezkedni, Budapestet, vagy a Dunántúlt célozzák meg, bízva a jobb élet reményében.

A munkanélküliségi ráta alakulása

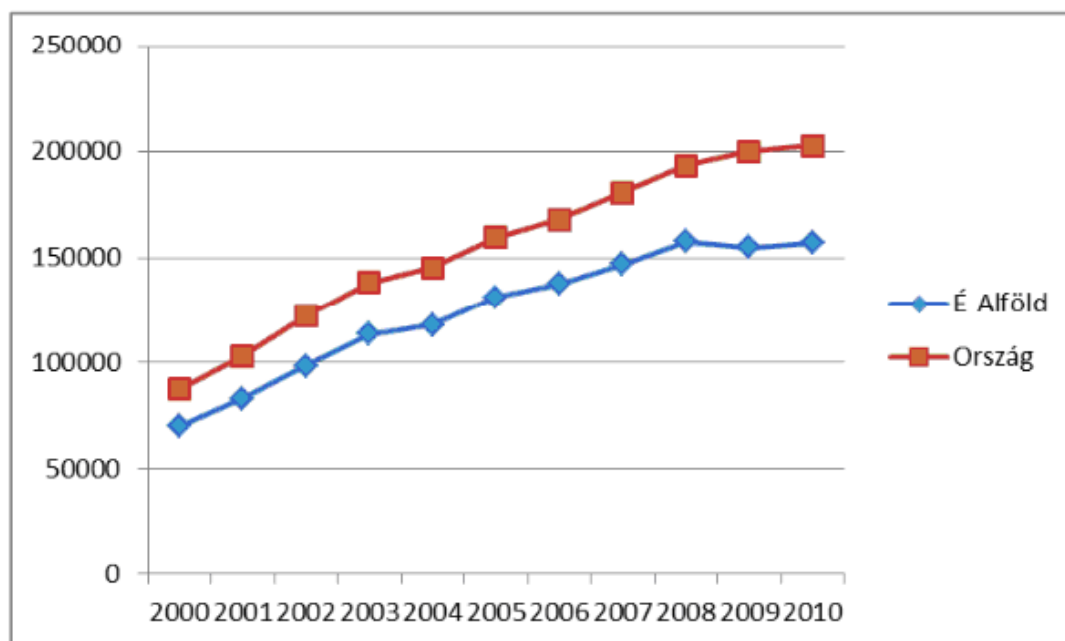
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Hajdú-Bihar	7,1	6,4	6,6	6,0	5,7	8,4	9,2	7,9	8,9	11,3	13,2
Jász-Nagykun-Szolnok	9,4	7,3	7,8	5,6	6,2	8,3	9,6	9,4	8,5	11,4	10,9
Szabolcs-Szatmár-Bereg	11,2	9,6	9,1	8,4	9,5	10,3	13,6	14,7	17,5	19,1	18,4
Észak-Alföld	9,2	7,8	7,8	6,8	7,2	9,1	10,9	10,8	12,0	14,2	14,5
Ország összesen	6,4	5,7	5,8	5,9	6,1	7,2	7,5	7,4	7,8	10	11,2

7. számú ábra: Észak-Alföld munkanélküliségi rátájának alakulása 2000 és 2010 között (forrás: http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf)

A gazdasági mutatók éppoly elszomorítóak, mint a demográfiai mutatók. Az ország hét régiója közül az Észak-Alföldi régióban az egy főre eső bruttó hazai termék országos viszonylatban legalacsonyabb, hiszen a hatodik helyet foglalja el. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdasági potenciálját jelzi, hogy az elmúlt évtizedben stabilan a 19. (az utolsó) helyet tudhatja magáénak. A havi bruttó átlagkereset a megyében 62.000

forinttal maradt el az országos átlagtól. A fenti adatok alapján megállapítható, hogy az országos átlaghoz képest is legelmaradottabb vidéket mutatom be, amely lakónépességének a napi megélhetés is problémát jelent.⁵

Alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete, Ft



8. számú ábra: az alkalmazásban állók átlagkeresetének alakulása 2000 és 2010 között (forrás: http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf)

A közúthálózat tekintetében az M3-as autópálya, 49. sz. főút, a 491. sz. főút, a 41. sz. főút és a 471. sz. főút a meghatározó. Az autópálya szatmári térséghez tartozó szakasza és a főútvonalak a személy- és a teherforgalom lebonyolítására alkalmasak, bár az úttestek felületének állapota több, rövidebb-hosszabb szakaszon töredezett, egyenetlen, hullámos, illetve hosszanti bordás a nagy teherforgalom miatt. A 49. sz. főút egyes szakaszokon (pl.: az Ökörítőfülpöst Győrtelekkel összekötő, lakott területen kívüli szakasza) nagyon rossz állapotban van, hiszen a nagy teherforgalom miatt kialakult hosszanti bordák (ún. nyomvályúk) olyan mértékűek, hogy a biztonságos közlekedésre csak a sebesség nagymértékű korlátozása mellett alkalmas, ami jelentősen romlik, ha az úttest burkolata csapadéktól nedvessé válik. A településeket összekötő harmadrendű, illetve

⁵ forrás: http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf

negyedrendű mellékútvonalak állapota a főutakhoz mérve sokkal rosszabb, nem is beszélve a helyi önkormányzatok kezelésében lévő utakról. Sok településen a kátyúzási feladatok előkészítését sem kezdték el, de ahol az úthálózat fenntartásából adódó, kötelezően előírt feladatoknak eleget tettek, ott sem volt látszatja a munkálatok elvégzésének, néhány kivételtől eltekintve. Összefoglalva a szatmári térség útjai nagy általánosságban nem alkalmasak a nagy sebességgel való közlekedésre, egyrészt az utak paraméterei, állapota és karbantartottságának szintje, másrészt a lakott területen belüli nagy kerékpáros, illetve gyalogosforgalom jelentette fokozott balesetveszély miatt, nem beszélve az ittas kerékpározás szabályainak drasztikus megváltoztatásából adódó jövőbeli szituációról.

2.3. A cigarettacsempészettel kapcsolatos rendőri feladatok

Az 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről I. fejezetének 1. § (1) és (2) bekezdések, valamint a 2. § (1), (2) és (3) bekezdések pontosan meghatározzák a Rendőrség feladatát, amit néhány kivételtől eltekintve dolgozatomban nem részletezek.

„1. § (1) A rendőrség feladata az Alaptörvényben meghatározott feladatok mellett a határforgalom ellenőrzése, a terrorizmus elleni küzdelem és az e törvényben meghatározott bűnmegelőzési, bűnfelderítési célú ellenőrzés.

(2) A rendőrség az Alaptörvényben, az e törvényben és törvény felhatalmazása alapján más jogszabályban meghatározott bűnmegelőzési, bűnüldözési, államigazgatási és rendészeti feladatkörében:”

- általános bűnügyi nyomozó hatósági jogkört gyakorol, végzi a bűncselekmények megelőzését, megakadályozását és felderítését,
- közlekedési hatósági és rendészeti feladatokat lát el,
- ellátja a közterület rendjének fenntartásával kapcsolatos rendészeti feladatokat,
- őrzi az államhatárt, megelőzi, felderíti, megszakítja az államhatár jogellenes átlépését,
- ellenőrzi az államhatáron áthaladó személy- és járműforgalmat,

szállítmányokat – ide nem értve a Közösségi Vámkodex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK rendeletben meghatározott vámellenőrzést -, valamint végzi a határátléptetést, továbbá biztosítja a határátkelőhelyek rendjét,

- elvégzi az e törvényben meghatározott belső bűnmegelőzési és bűnfelderítési célú ellenőrzést,⁶

Ezek a törvényben megfogalmazott általános rendőri feladatok kapcsolódnak leginkább az általam bemutatni kívánt témához.

A rendőrkapitányságok illetékességi területén ezek az általános feladatok konkrétabbá válnak, így elősegítve a szakfeladatok végrehajtását. Helyi szinten a rendőrkapitányságok személyi állománya a napi feladat végrehajtás miatt nem tud kellő figyelmet fordítani a nem hatáskörbe utalt bűncselekmények megelőzésére, megszakítására, az elkövető elfogására. Ennek ellenére a tapasztalat azt mutatja, hogy elég gyakran ezek az elkövetési magatartások a nem hatáskörbe utalt bűncselekményekkel párhuzamosan kimerítenek egyéb, hatáskörbe utalt bűncselekményeket (pl.: közúti veszélyeztetés, közúti baleset okozása, járművezetés bódult állapotban, segítségnyújtás elmulasztása, cserbenhagyás, hivatalos személy elleni erőszak, egyedi azonosító jellel visszaélés). Ezek a bűncselekmények legtöbbször anyagi halmazatban⁷ állnak egymással. Általánosságban kijelenthető, hogy e büntetendő cselekmények megelőzése, megszakítása, illetve felderítése abban az esetben, ha az elkövetők nem kerültek elfogásra, nagyon nehéz, szinte lehetetlen.

Az első és legfontosabb feladata a rendőrségnek helyi szinten a büntetendő cselekmények megelőzése. Ez a szatmári térségben csak úgy valósulhat meg, ha az illetékességgel rendelkező határrendészeti kirendeltségek a rendőrkapitányságokkal szorosan együttműködve az oktatási

⁶ forrás: a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 1. § (1) bekezdése és (2) bekezdése

⁷ „Anyagi halmazat valósul meg akkor, ha az elkövető több cselekményével valósít meg több olyan bűncselekményt, melyek halmazati értékelése nem kizárt.” – forrás: Blaskó Béla Magyar Büntetőjog Általános Rész Tankönyv Rejtjel Kiadó Budapest-Debrecen, 2013. 396. oldal 1107.

„Különnemű (heterogén) az anyagi halmazat akkor, ha az elkövető több cselekménye által megvalósított több bűncselekmény olyan különböző törvényi tényállásokat merít ki, mely tényállások egymással halmazatban értékelhetők.”- forrás: Blaskó Béla Magyar Büntetőjog Általános Rész Tankönyv Rejtjel Kiadó Budapest-Debrecen, 2013. 397. oldal 1109.

intézményekben (kiemelten a középiskolás fiatalkorúak tekintetében), valamint a városi rendezvényeken, illetve a falunapokon különböző bemutatókkal demonstrálva, a fiatalokat (14. éves kortól), valamint a kiemelten veszélyeztetetteket (munkanélküli fiatal felnőttek körét) megcélozva és rendszeresen végzi az erre a feladatra kiképzett és felkészített állomány. A megelőzés szempontjából fontos a média, ezen belül is a kereskedelmi televíziók és az internet által elérhető és közzétett információk minősége, azok hitelessége és mennyisége egyaránt.

A bűncselekmény elkövetésének megakadályozása jellemzően a határrendészeti kirendeltségek hatáskörébe tartozik, mivel az illegálisan behozott jövedéki termék valahol belép Magyarország területére, történjen zöldhatáron (szárazföldi, vízi), vagy közúti (esetleg vasúti) határátkelőhelyen. Ebben az esetben az lenne a cél, hogy ne tudjon „határt lépni” a csempésztett áru.

A bűncselekmény megakadályozásának speciális esete, ha az illegális szállítmány az már ország területén van és azt ún. „pihentető helyekre” kívánják szállítani. Ebben az esetben szintén magas szintű együttműködés szükséges a határrendészeti kirendeltségek és a rendőrkapitányságok között, hiszen a szállító járművek vezetői bármire képesek annak érdekében, hogy az általuk szállított nagy mennyiségű jövedéki termék célba érjen. A szolgálatban lévő hivatásos állomány által végzett feladatok és azok pontos, szakszerű, jogszerű és szükségszerű végrehajtása az ilyen esetekben bír a legnagyobb jelentőséggel.



9. számú ábra: 2013-ban egy járőrszolgálatom során elfogott, cigarettát szállító Audi S6 Avant
(forrás: http://www.vezess.hu/magazin/lefoglalt_cigicsempesz_autok/47293/)⁸

Nagyrészt komoly motorteljesítményű, erősített fék- és futóműrendszerrel szerelt személygépkocsikról (300-400 LE pl.: Audi S6, S4 Avant; Mercedes-Benz E500) és mindenre elszánt (nem ritkán különböző tudatmódosító szerek hatása alatt lévő) profi sofőrökről van szó az egyik oldalon. Ezzel szemben hétköznapi használatra, a sebességhatárokat messzemenően betartva, biztonságos közlekedésre alkalmas, de magas sebesség-fék-futómű terhelésre alkalmatlan Skoda Octaviákról, Jetikről, vagy Opel Astrákról, bár képzett határrendészekről, illetve gépkocsizó járőrökről, baleseti helyszínelőkről, esetleg körzeti megbízottakról van szó a másik oldalon.

⁸ Érdekességként megemlítem, hogy a képen látható motortér házilag zártszelvényekkel és egyéb vas elemekkel van megerősítve. A képen nem látszik, de az első lökhárító mögött egy kétcolos vascső volt beépítve, mely két végén a sárvédők takarásában megbúvó „I” vaselemekhez volt hegesztve.



10. számú ábra: a rendőrség szolgálati gépjárműparkját napjainkban meghatározó Opel Astra „H”
(forrás: <http://www.autosforum.hu/automarka/opel/2438-atadtak-a-rendorsegi-opel-astrakat.html>)

A képzeletbeli mérleg nyelve sajnos egyértelműen a bűnelkövetők javára billen. Ezért is nagyon fontos és lényeges, hogy egy esetleges szolgálati járművel való követés során fellépő, vélt és valós veszélyeket a szolgálatban lévő szolgálatirányító parancsnok, a járőrvezető és a szolgálati személygépjármű vezetője is felismerje, elemezze-értékelje, majd a következtetéseket levonva hozza meg a döntését. Nem megengedhető a szükségéstől nagyobb kockázatvállalás, nem beszélve más(ok) életének, testi épségének, egészségének veszélyeztetéséről, vagy saját magának, illetőleg a vele egy járműben tartózkodó kollégájának okozott sérülés esetleges bekövetkezéséről.

Az elkövetett hatáskörbe utalt bűncselekmények felderítése, vizsgálata az a bűnügyi osztályok és a közlekedési osztályok feladatkörébe tartoznak. Ennek folyamatát majd később részletezem bővebben.

3. A CIGARETTA MAGYARORSZÁG TERÜLETÉRE TÖRTÉNŐ ILLEGÁLIS BEHOZATALA

Magyarországon jelenleg egy doboz cigaretta ára 1000 Ft körül alakul, ezzel szemben Ukrajnában már kb. 100 Ft-nak megfelelő ukrán hrivnyáért adnak egy doboz cigarettát.⁹ Ez megdöbbentően magas árkülönbség. A fiatalok dohányzásának visszaszorításáról és a dohánytermékek kiskereskedelméről szóló Dohánytörvény hatályba lépését követően a szatmári térségben nagyon visszaesett a cigarettafogyasztás és a dohánytermékekkel kapcsolatos bűncselekmények száma is csökken a statisztikai adatok szerint. Ez a megállapítás a közúti és a vasúti határátkelőhelyek tekintetében hitelesnek mondható. Ennek ellenére meglátásom szerint a zöldhatáron (akár vízi, akár szárazföldi határszakaszról van szó) a valóság mást mutat. Az illegális dohánytermékek behozatalával, valamint szállításával összefüggésbe hozható, sikertelenül végződő rendőri igazoltatások száma stagnáló, illetve enyhén növekvő, de semmiképpen sem csökkenő tendenciát mutat. Ami további aggodalomra is okot adhat, az pedig az elhajtások számának lassú, de folyamatos növekedése mellett az elkövetések időbeni kitolódása bármelyik napszakra.

3.1. A határátkelőhelyek vonatkozásában

Napjainkban a bűnszervezetek által végzett, vagy koordinált cigaretta csempészete egyre inkább a háttérbe szorul a határátkelőhelyek vonatkozásában. Köszönhető egyrészt annak, hogy Magyarország EU csatlakozása és schengeni csatlakozását követően a határátkelőhelyeken alkalmazott technikai háttértár jelentősen bővült (stabil-, illetve mobil

⁹ 2014. október 7-ei adatok alapján Ukrajnában 20 szál (egy doboz) Marlboro felső kategóriás cigaretta ára 17,5 ukrán hrivnya, ami váltástól függően 300 forintnak felel meg. Magyarországon egy doboz (19 szál) Marlboro cigaretta 999 forintba kerül.

Egy doboz (20 szálát tartalmazó) alsó kategóriás cigaretta Ukrajnában (pl.: Jing Ling, Fest) 5,7 ukrán hrivnyába kerül, ami, váltástól függően 100 magyar forintnak felel meg.

hőkamerák; röntgen; ipari endoszkóp; nemzetközi adatbázisokhoz való egyszerűbb és gyorsabb hozzáférés; stb.), valamint a szakmai háttér kibővült a rendőrség és a határőrség integrációjának köszönhetően. Másrészt a személyi állomány sokkal jobb fegyelmi helyzetének és a korrupció folyamatos visszaszorulásának is nagy szerepe van abban, hogy lassanként eltűnni látszanak a szervezeten működő bűnbandák a határátkelőhelyekről.

3.1.1. A közúti határátkelőhelyeken történő illegális behozatal

Megállapítható, hogy 90'-es évek végétől 2006-ig a román – magyar határszakaszon (főleg a kisebb forgalmú) határátkelőhelyek vonatkozásában a határforgalom túlnyomó részét a tranzitforgalom mellett a napi rendszerességgel járó helyi és a határ menti települések lakosai tették ki. A határátlépés célja elsősorban az olcsóbb kereskedelmi termékek (pl.: élelmiszerek, ruházati cikkek, bútorok, építőanyagok, stb.) és jövedéki termékek (pl.: üzemanyag, különböző alkoholos italok és dohányárúk) beszerzése volt. Akkoriban a felnőtt korúak számára biztosított vámmentes keret a személyi poggyászként behozható legnagyobb megengedett mennyisége a cigaretta tekintetében 10 doboz volt. A román - magyar határátkelőhelyek között elhelyezett és működtetett ún.: vámmentes áruk boltok (duty free shops) által kínált jövedéki adótól tehermentesített termékek (elsősorban dohány-, illetve alkoholos termékek, illetve parfümök, órák, stb.) áraival nem tudták felvenni a versenyt a Magyarországon működő akár kiskereskedelmi, akár nagykereskedelmi áron forgalmazó üzletek, cégek. A 2000-es évek elején a rendszeresen ingázók mellett megjelentek az átkelőhelyeken azok a személyek, akik nem pusztán a saját részükre kívántak a jóval olcsóbb cigarettából, esetleg alkoholos termékekből hozni, hanem üzletszerűen árulták ezeket a termékeket és naponta akár többször is határt léptek az általuk jogosnak vélt vámmentesség kihasználásának érdekében.

Erre válaszként 2004-ben az akkori pénzügyminiszter¹⁰ szigorította a személyi poggyászként behozható jövedéki áruk vámmentes keretét és ellenőrzését abban a tekintetben, hogy egy 17. életévét betöltött személy egy tárgyévben maximum 2000 szál cigarettát hozhatott Magyarország területére vámmentesen, amelyről a nyomon követhetőség érdekében vámáru-nyilatkozatot kellett kitölteni minden esetben. Ezzel egy időben az ukrán – magyar határátkelőhelyekre a Vám- és Pénzügyőrség hivatásos állományából jelentős személyi átcsoportosításokat végrehajtva megerősítette a közúti határátkelőhelyek pénzügyőr személyi állományát annak érdekében, hogy a régi feladatokkal együtt az újakkal kiegészülve, azok végrehajtásából adódóan ne legyen fennakadás a határforgalom folyamatosságában.

Ezt megelőzően gyakran előfordult (szinte napi rendszerességgel), hogy a közúti átkelőhelyek közelében élő, többnyire munkanélküli, vagy nyugdíjas személyek saját testükre erősítve a cigarettát próbálták meg határt lépni, akár napjában többször is. Ezek a személyek az illegálisan behozott kis mennyiségű, külföldről származó cigarettát a határ melletti településeken, házról-házra járva, vagy a települések piacai mellett értékesítették. Kevés - de rendszeres – haszonra téve ezzel szert és biztosítva a saját, illetve családjuk mindennapi megélhetését.

A másik tipikusnak mondható elkövetési magatartás a saját tulajdonú járművek - elsősorban személygépkocsik – átalakítása és a csempészáru ily módon való elrejtése és a határátlépés megkísérlése.



11-12. számú ábrák: a cigarettacsempészetre használt rejtékhelyek
(forrás: Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság Vásárosnaményi Vízügyi Rendőrőrs)

¹⁰ 2004 és 2005 között a Meggyesi kormány és az első Gyurcsány kormány pénzügyminisztere Draskovics Tibor volt.

Az egészen amatőrnek nevezhető megoldásokon keresztül (pótkerékbe, műszerfalba, ajtókárpitok alá rejtve) a teljesen professzionális átalakításokig (dupla alváz, átépített üzemanyagtartály) minden előfordult. Általában az üzemanyagtartályt alakították át oly módon, hogy az első szélvédő ablakmosó tartályát használták üzemanyagtankként, az eredeti tartály teljes terjedelmét pedig a cigaretta elrejtésére.



13-14. számú ábrák: a cigarettacsempészetre használt rejtekhelyek
(forrás: Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság Vásárosnaményi Vízügyi Rendőrőrs)

A dupla alváz volt a másik nagy sláger. Egy jól megépített személygépkocsi akár 3000-4000 doboz cigarettát is elnyelt és a nem szakavatott szem számára teljesen észrevétlen is maradt. Rendszeres – akár napi többszöri - ekkora mennyiségű illegálisan behozott füstöltnivalónak hely, orgazda és felvevőpiac is kellett. Az üzletszerűség nem volt kérdés ezekben az esetekben, a rendszeres és magas haszon pedig már jóval több, mint elég egy, vagy akár több család anyagi helyzetének, életszínvonaluk fenntartásához. Több esetben előfordult, hogy ezek a személyek egyes pénzügyőröknek rendszeres anyagi ellenszolgáltatást nyújtottak, bízva a gyors és lebukásmentes határátlépésben.

Ezzel párhuzamosan létezett egy másik elkövetői kör is, akik szintén a közúti határátkelőhelyeken csempészték át a füstölni valót. Ez a bűnözői kör szervezetten működött és nem ritkán tagjaik között voltak hivatásos állományú rendőr, határrendész és pénzügyőr kollégák egyaránt. A határrendészek és a pénzügyőrök a határellenőrzést meggyorsítva, a rendőrök a közúti ellenőrzés színlelésével, vagy egyszerűen a terület elhagyásával az ország mélységébe való gyors és zavartalan továbbhaladást biztosították, amiért a bűnözői kör tagjai többnyire anyagi juttatásban részesítette őket. Ezek az elkövetői csoportok általában nagy raktérfogatú,

zárt felépítményű, semleges jellegű kisteher gépkocsikkal szállították az illegálisan behozott dohányárut abban az esetben, ha egy határhoz közeli (5-10 km-es körzeten belül) raktározták be, majd onnan nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvényekkel szállították azt tovább a célállomásra. Amennyiben a raktározás a határátkelőhelytől viszonylag nagyobb távolságra (50-150 km-es körzeten belül) történt, abban az esetben nagyteljesítményű (300-400 LE), 10-15 éves, az eredeti áruk töredékéért megvásárolható luxusszedánokat (pl.: Mercedes-Benz S500; Audi S8; BMW 750iL), vagy nagy csomagterű és teljesítményű kombikat (Mercedes-Benz E500; Audi S4/B4, illetve S6 Avant; VW Passat VR6) használtak erre a célra. Mindkét esetben szükség volt a határrendészek és a pénzügyőrök közreműködésére, hogy gyorsan, akadálymentesen határt tudjanak lépni, ugyanis a vezető ülésén kívül minden zavaró és térfoglaló tárgyat (ülések, könyöklő, ajtókárpitok, belső kárpitozás, stb.) kiszerelték a járművekből, a befogadóképesség növelése céljából. Ezek a járművek általában tetőig meg voltak pakolva, de előfordult az is, hogy a szélvédő alsó vonalig rakták meg cigarettával, amit fekete lepedővel letakarva álcáztak. Ezeknek a járműveknek nem jelentett gondot a nagy térfogatú és súlyú rakomány szállítása, hiszen bőven volt a motorban erőtartalék. A sofőrök célja az volt, hogy a lehető legrövidebb idő alatt végezzék el a „szállítási feladatokat”.

3.1.2. A vasúti határátkelőhelyeken történő behozatal

Néhány szóban meg kell említenem, hogy határőrként szereltem fel és szolgálati viszonyom első öt évében útlevélkezelőként, főútlevélkezelőként, ügyeletesként, majd főhatárrendészként (mint járőrvezető) és végül hatósági segédelőadóként is tevékenykedtem. A tapasztalat mellett a szóbeszéd, legendák is hatással voltak a munkásságomra. Ilyen legenda övezte a Záhony – Csop és az Eperjeske – Szalóka vasúti határátkelőhelyeket, hogy ott a tehervonatokon vannak vagonok, melyek teljes egészében cigarettával vannak tele és azokat fegyveres ukrán személyek őrzik. Ez talán túlzás volt, bár az tény, hogy a

vonatokon nem csak az utasok poggyászából, hanem a személyvagonok különböző üregeiből, sőt a mozdony motorteréből is került elő csempészett cigaretta. Manapság a jellemző elkövetési módszer az utasok esetében, hogy a magyar országhatárt átlépve a vagonok ablakain kidobálják a csempészárut, majd azt előzetes megbeszélés alapján egy ott várakozó másik személy összeszedi és értékesíti. A román – magyar határszakaszon elhelyezkedő Vállaj Határforgalmi Kirendeltségen kezdtem pályafutásom, ahová Ágerdömajor – Carei vasúti határátkelőhely is tartozott. Amíg hivatásosként ott teljesítettem szolgálatot, cigarettacsempészettel kapcsolatosan a Vám- és Pénzügyőrség Mátészalkai Kirendeltsége – mint illetékes vámszerv – nem folytatott le eljárást.

3.2. A zöldhatár vonatkozásában

A XXI. század első évtizedében a szervezeten történő jövedéki termékek csempészete megoszlott a határátkelőhelyek és a zöldhatár között. A második évtized első felében köszönhetően a technikai fejlődésnek, a személyi állomány felkészültségének és a korrupció visszaszorítására tett hatékony intézkedéseknek az átkelőhelyekről kiszorulva a zöldhatár kezd egyre inkább az elkövetés helyévé válni. A zöldhatár vonatkozásában szinte csak és kizárólag a nemzetközi, vagy magyar kisebb-nagyobb bűnszervezetek által felügyelt, végrehajtott jövedéki termékek csempészete és azok tovább értékesítése a jellemző. Az elkövetés helyszínének felismerése, a nyomok, anyagmaradványok, egyéb bizonyítékok megtalálása, legyen az vízi, vagy szárazföldi helyszín, speciális szakismereteket igényel a bűnüldöző szervektől.

3.2.1. A vízen történő csempészet

Elöljáróban meg kell jegyeznem, hogy a határőrség-rendőrség integrációját követően a szolnoki székhelyű Tiszai Vízirendészeti Rendőrkapitányság

Vásárosnaményi Vízügyi Rendőrségén teljesítettem szolgálatot majdnem öt teljes éven keresztül hajóvezetői beosztásban. Rendkívül sok tapasztalattal lettem gazdagabb az itt töltött évek alatt, melyek közül az alábbiakban kiemelek néhányat.

2008 tavaszán két ismeretlen személyazonosságú, feltehetően ukrán állampolgárságú személy egy fa ajtólapra helyezett, fekete nylonzsákba csomagolt, 25 darab mesterkartonon¹¹ az áradó Tiszán, Ukrajna területéről illegálisan kívánt átkelni Magyarország területére, a 735-730 folyamkilométerek (továbbiakban: fkm-ek)¹² között ismeretlen helyen. A fa ajtólap vízi közlekedésre alkalmatlansága miatt a Tisza-folyóba borult a két személy, amelyek közül az egyik személy valószínűsíthetően ki tudott úszni a partra, ukrán területre és így megmenekült, a másik személy nem volt ilyen szerencsés, holttestét két hónap elteltével Záhony térségében találták meg. A víz tetején úszó 25 db mesterkartonból 23-at a jándi¹³ FETIVIZIG¹⁴ kikötő és a jándi szabad strand¹⁵ térségében sikerült összegyűjteni, majd az illetékes vámszervnek átadni. Az előzőekben felhasznált információk az intézkedésünket követő adatgyűjtés és tanúkutatás keretében kerültek megállapításra.

Egy másik esetben a NAV felkérésére, információ alapján szervezett közös akcióban vettem részt tevékenyen, melynek célja két gumicsónak, azok vezetői és az általuk szállított rakomány – 120 mesterkarton csempészett, ismeretlen márkájú és származású cigaretta – elfogása volt. A két gumicsónakot és rakományát, valamint az első gumicsónak vezetőjét a Tisza-folyó 712 fkm. térségében elfogtuk, majd biztonságos helyre (Tivadar község szabad strand és üdülőjébe) szállítottuk és átadtuk az időközben helyszínre érő NAV nyíregyházi állományába tartozó kollégáknak, további eljárás lefolytatása céljából. Megjegyezni kívánom, hogy a gumicsónakok által szállított rakomány térfogata és súlya is

¹¹ **Mesterkarton:** a cigaretta márkanevével és márkajelzésével ellátott kartonpapír doboz, amely 50 karton cigarettát tartalmaz.

¹² **Folyamkilométer, folyókilométer:** A folyam vagy a folyó középvonalán a torkolattól – mint kiindulási ponttól – a vízfolyással ellentétes irányban mért távolság (rövidítése: fkm.) – forrás: <https://www.fetivizig.hu/hun/fogalomtar>

¹³ **Jánd:** Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található település

¹⁴ **FETIVIZIG:** Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság

¹⁵ **Szabad strand:** Díjmentesen igénybe vehető, általában az önkormányzatok kezelésébe tartozó, minimális szolgáltatásokat (pl.: kommunális, vízi mentés) nyújtó, a meghatározott hatóságok által kiadott engedélyekkel rendelkező, jól láthatóan körülhatárolt, fürdőzésre alkalmas vízterület.

többszörösen meghaladta a biztonságos terhelhetőségi mutatókat. A gumicsónakok így alkalmatlanná váltak a biztonságos közlekedésre és csak a szerencsének tudható be, hogy nem történt ismét tragédia. A gumicsónak vezetője elmondta, hogy a csempész cigaretta szállításáért 50.000 Ft-ot kapott volna, ha az áruval célba ér.



*15. számú ábra: az általunk elfogott csempész cigarettaszállítmány egyik fele
(forrás: Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság Vásárosnaményi Vízügyi Rendőrőrs)*

A fent említett esettanulmányokból is kitűnik, hogy a csempészek saját életüket, testi épségüket, egészségüket nem kímélve minden kockázatra hajlandók annak érdekében, hogy a csempészett és későbbiekben értékesített dohányáruból származó haszon töredékéből részesüljenek.

Előfordult több esetben, hogy zárt fedelű műanyagbordókban, úgynevezett „úsztatásos módszerrel” tették vízre a cigarettát az ukrán parton, majd a Tisza-folyó folyásának sebességét kihasználva, azokat később csónakban ülő, magukat halászoknak álcázó ismeretlen személyek Magyarország területére csempészték. Záhony város térségében egy másik elkövetési módszer volt gyakori, aminek a lényege, hogy egy drótkötelet a folyómeder aljára süllyesztettek és arra rögzítették rá a vízmentesen becsomagolt füstölőanyagot, amit a drótkötélen áthúzza Magyarország területére csempészték a cigarettát.

A Kölcse HRK¹⁶. shengeni stabil hőkamerája a Tisza-folyó és egyben a vízi határszakasz nagy részét belátja, ami, ha jók a látási viszonyok és derült az idő, akkor sok segítséget nyújt a rendvédelmi dolgozóknak.



16. számú ábra: az általunk elfogott csempész cigarettaszállítmány egyik fele
(forrás: <http://444.hu/2014/03/14/a-halal-jart-barabason/>)

Ellenben, ha köd, pára, havazás, esős idő miatt, vagy más okból a látási viszonyok korlátozottak, akkor a stabil hőkamera nem tudja feladatát maradéktalanul és hatékonyan ellátni. Párás, ködös idő pedig víz közelben elég gyakran mondható, főleg tavasszal és ősszel, amikor a levegő és a víz hőmérséklete egymástól eltérő gyorsasággal változik. További nehézséget jelent a sűrű növényzettel benőtt, fás-bokros, nagyon nehezen járható és ellenőrizhető ártér¹⁷, melynek kiterjedése - 20-30 méter szélességtől a 4-5 kilométer szélességig - tág határok között mozog, talaja – kavicsos-sóderes, megművelt szántó, műveletlen erdős-bokros, ugar, mocsaras-lápos – nagyon változatos. Kellő helyismeret hiányában nem is ajánlott az árterületen éjszaka, vagy korlátozott látási viszonyok között ellenőrzést, járőrözési feladatokat végrehajtani.

¹⁶ HRK: Határrendészeti Kirendeltség

¹⁷ Ártér fogalma: Az a terület, melyet a folyó árvizei az árvízvédelmi művek megléte nélkül elöntetnének. Az ártérnek azt a részét, melyet az ármentesítő művek védenek, mentesített ártérnek nevezzük. Az árvízvédelmi művekkel védett ártér a nyílt ártér. A töltések előtti nyílt ártér a hullámtér. – forrás: <https://www.fetivizig.hu/hun/fogalomtar>

A Tisza-folyó szatmári térségi szakaszát elsősorban a Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság Vásárosnaményi Vízügyi Rendőrőrs állománya és a Kölcse Határrendészeti Kirendeltség hajós szolgálati csoportja ellenőrzi. Mindkét szerv rendelkezik az ellenőrzéshez és elfogáshoz szükséges technikai háttérrel, az állomány tagjai pedig, azokkal a különleges szakismeretekkel, amelyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy akár a napi rutin, akár a rendkívüli feladatokat biztonságosan, jogszerűen és szakszerűen hajtsák végre.

Mivel a rendőrséggel szemben támasztott követelmények és ezzel egyenes arányban a feladatok száma az EU-s csatlakozást követően folyamatosan és gyorsan emelkedik, ezért fontos, hogy a törvények által biztosított kereteken belül a rendőrség a társszerveket, a polgári szervezeteket a feladat végrehajtásba bevonva, hatékonyan feleljen meg a régi és az új kihívásoknak egyaránt.

Vízügyi szempontból szintén nagy hangsúlyt kell fektetni a balesetek megelőzésére, a vízi közlekedés biztonságára, a jogellenes magatartások kiszűrésére, azok szankcionálására, a jogkövető magatartást tanúsító személyek védelmére, környezetünk védelmére. Fontosnak tartom a látható rendőrséget, kiemelten az egyenruhás állomány általi visszatérő ellenőrzésekre tekintettel, a vízen szolgálati hajóval, az ártéren, üdülőkben, szabad strandokon szolgálati személygépjárművekkel megerősítve, melynek elsődleges célja a segítségnyújtás, valamint a bűncselekmények, szabálysértések, vagy egyéb jogsértések megelőzése preventív jelleggel.

3.2.2. A szárazföldön történő csempészet

A dolgozatomban bemutatni kívánt nagy mennyiségű cigaretta csempészetére szakosodott magyar és nemzetközi bűnszervezetek által legkedveltebb helyszín az elkövetés szempontjából a szárazföldi „zöld” határ szakasz. Azért részesítik előnyben a többi helyszínhez képest a szárazföldi zöldhatárt, mert nem kellene hozzá feltűnő (pl.: nagyobb mennyiségű műanyagbűrt) speciális (pl.: csónakmotor), nehezen

beszerezhető (pl.: fából készült tiszai ladik), esetleg drága (pl.: gumicsónak test, sárkányrepülő) technikai eszközök, kiegészítők. Akár gyalogosan, akár motorizált segítséggel (pl.: enduro motorkerékpár, quad, vagy egyéb terepjáró járművek) rövid idő alatt, nagy mennyiségű árut képesek az ország területére hozni illegálisan. A csempészek a 2000-es évek elején több esetben az illegális migránsok segítségével csempészték cigarettát hazánk területére, oly módon, hogy különböző rögzítési technikák (pl.: hevederek, hajlított fémlapok) segítségével a mellkasukra és a hátukra egy-egy mesterkartont akasztva, valamint a két kezükbe szintén egy-egy mesterkartont fogva, gyalogosan, több tíz fős csoportokban, egy, esetleg több, helyismerettel rendelkező csempész kíséretében, a jobb élet reményében lépték át az országhatárt. Ez az elkövetési mód a mai napig jellemzi és meghatározza a cigarettacsempészetet a zöld határon, csak az elkövetők változtak meg, ugyanis az illegális migráció elleni küzdelem sikeresnek bizonyult az elmúlt évtizedben – és néhány kivételtől eltekintve – a hatóságok erőfeszítései nem volt hiábavalóak, hiszen csaknem teljes egészében felszámolták a térségben működő embercsempész bűnszervezeteket. A gyalogosan és több személlyel végrehajtott cigaretta csempésze „sikere” egyrészt köszönhető annak, hogy nem jár extra költségekkel – pl.: speciális gumiabroncsok, jó terepjáró képességű járművek beszerzése, stb. –, valamint annak, hogy ezek a csempészekre átalakított járművek működése, közlekedése az általában csendes határszakaszokon figyelemfelkeltő hatású.



17-18. számú ábrák: gyalogos cigarettacsempészek éjjel és nappal
(források: <http://444.hu/2014/03/14/a-halal-jart-barabason/>;

http://www.szatmar.ro/Kozel_300000_lej_ertekben_koboztak_el_cigarettat/hirek/5376)

További előnye a majdnem észrevétlen helyváltoztatási lehetőség és

esetleges menekülés esetén az alternatív útvonalak választási lehetősége, amivel komolyan rontják a rendvédelmi szervek elfogási lehetőségeit (pl.: 10-en 10 felé szaladnak). Hátránya lehet a bűnelkövetők szempontjából az alacsony helyváltoztatási sebesség, ami sebezhetővé teszi a gyalogos csempészeket a szolgálati járművekkel megerősített határrendészekkel szemben, főként hőkamerával megerősített elfogás esetén. További hátrány lehet egy sikeres elfogást követően az elfogott személyek közül, a „leggyengébb láncszem” részletes beismerő vallomása, amely akár a szervezet tagjainak azonosításához és így a felszámolásához is vezethet. A negatívumok ellenére mégis ez a típusú elkövetési mód a leggyakoribb. Házilag barkácsolt váll- és derékpántok segítségével egy felnőtt, jó erőben lévő férfi akár 6 mesterkartont is el tud szállítani néhány kilométer hosszan könnyedén.

A könnyű krossz, vagy enduró motorkerékpárral, valamint a quaddal való elkövetési mód nem túl gyakori a bűnszervezetek körében, de ennek ellenére mégsem tartom kizártnak az eseti vagy az önálló elkövetők körében. Ennek a módnak az előnyei leginkább a gyors helyváltoztatási képesség és a terep adta nehézségek könnyű leküzdhetősége. Hátránya a felismerhetőségében és ezt követően behatárolhatóságában rejlik, hiszen komoly zajjal jár egy ilyen típusú járművel való közlekedés, illetve a felépítményből adódó szűk korlátok között variálható szállítási képesség is ide sorolható.

A következő módszer a motorral, ill. quaddal való elkövetéshez sokban hasonlít, de azért vannak eltérések. A különböző teljesítményű, típusú és méretű terepjáró gépjárművekkel elkövetett cigarettacsempészet részletes feldolgozása következik a saját tapasztalataim, illetve kollégáim által ismertetett esettanulmányok alapján. A legváltozatosabb elkövetési mód mind a járművek típusait, műszaki jellemzőit, számát, vagy az elkövetés helyét illetően. Átlagosnak tekinthető a különböző terepjárók (pl.: Mitsubishi Pajero, Mitsubishi L200, Mitsubishi L300, Nissan Navara, Mazda B200) bevetése. Érdekes kivétel a felsoroltak közül a Mitsubishi L300, hiszen egy jellemzően nem nagy teljesítményű egyterű járműről van szó. Első ránézésre talán igaz is lehet az állítás, mégis kivételes terepjáró képességekkel rendelkezik. Mi sem bizonyítja jobban, hogy a Határőrség

szolgálati gépjárművei között is sok méregzöld színű L300-as teljesített szolgálatot. A sors furcsa fintora, hogy 2010-ben a Határőrség állományából leselejtezett példányok közül 9 db teljes rak-, illetve utastere tele volt pakolva cigarettával egy fülesdi lakóházhoz tartozó melléképületben. Érdekességgént megemlítem, hogy a lakóház és a telek is, amelyen a melléképület állt egy 80. életévét betöltött, járóképtelen özvegyasszony tulajdona, aki életvitelszerűen ott is élt.

A terepjárók esetében az elkövetési mód a következőképpen alakul: egy járművezető átlépi Ukrajna irányába felé illegálisan az államhatárt, majd a járművet az előkészített olcsó ukrán cigarettával több személy a járművezető segítségével néhány perc alatt megpakolja. Ezt követően a gépjárművel ismét határt lép Magyarország irányába, ahol vagy egy közelben (5-10 km-es körzeten belül) lévő raktárba, vagy a pihentető helyre viszi (akár 100 km-re is lehet) az elkövetés – határátlépés – helyétől. A hasonlóság a motorral/quaddal való elkövetés és a terepjárával történő elkövetések között, hogy jellemzően hangos a motor és kipufogó működés közben, ami a csendes környezetben kilométerekre elhallatszik, ezáltal a leplezett elkövetés ilyen formában nehezen megvalósítható. Ennek ellenére a járművekkel elérhető magas sebesség, a helyismeret és a terep leküzdésének könnyedsége miatt az elkövetési mód szintén igen gyakorinak mondható.



19-20. számú ábrák: terepjárókkal elkövetett sikertelen cigarettacsempészet éjjel és nappal
(források: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség)

A legnagyobb különbség a csempészett cigaretta mennyiségében rejlik, ugyanis egy terepjáró rakterében lényegesen nagyobb mennyiségű füstöltnivaló fér el, mint egy motorkerékpáron, vagy quadon.

Kijelenthető, hogy a csempészet visszaszorításához megfelelő személyi, tárgyi-technikai és anyagi háttérrel rendelkező rendőrségre van szükség, ami sok esetben azonnali, jog- és szakszerű intézkedéseket kíván meg, ami a személyi állomány magas szintű képzettségét és hivatástudatát feltételezi, amellett, hogy a gyors reagáláshoz szükséges technikai háttér biztosított.

3.3. A behozatal megelőzésének lehetséges módjai

A dolgozatomban már többször kifejtettem, hogy a cigarettacsempészet, ha nagy mennyiség megmozgatására, tárolására és szállítására képes bűnelkövető csoportok végzik. Átlagos fizetéssel rendelkező magyar állampolgár szemszögéből, egy vagyontra lehet vele szert tenni néhány óras fizikai munkavégzéssel, amit néhány napos telefonos, vagy egyéb módon végrehajtott egyeztetés előz meg. Számokban kifejezve ez azt jelenti, hogy egy 5-10 fős bűnszervezet egy este leforgása alatt (ha minden körülmény megfelelően alakul) minden különösebb gond nélkül 60 mesterkarton cigarettát be tud csempészni Magyarországra észrevétlenül és azt a közelben lévő raktárba, vagy a messzebb lévő pihentető helyre tudja szállítani. Általában a pihentető helyen a bűnbandák a csempészett árut tovább értékesítik komoly haszonnal. Egy doboz olcsó árkategóriás cigaretta Ukrajnában 100 forintnak megfelelő ukrán hrivnyáért már beszerezhető. Ez azt jelenti, hogy az egy éjszaka leforgása alatt becsempészett áru értéke egy kisebb létszámú bűnelkövetői csoport tekintetében, beszerzési áron könnyedén lehet 3.000.000 forint is, amelyet akár 6.000.000 forintért is eladhatnak. Ezek az összegek azért nem adnak teljes képet a csempészett cigaretta adás-vétele során megszerzett haszonérték kiszámolásához, ugyanis több, kisebb-nagyobb kiadás módosíthatja ezeket a számokat, de jól szemlélteti a nagyságrendeket. A kiadási költséghez hozzá kell adni az ukrán határőrök és a vámosok

„szolgáltatási díját”, tudniillik az ukrán határszakaszon még mindig erős a szervezett bűnözés (ukrán maffia) befolyása a rendőr, a határőr és a vámszervek tekintetében egyaránt és csak azokat a bandákat engedik „dolgozni” a hatóságok, akik fizetnek. Ez a díj nem állandó, de ismereteim szerint a csempésztett cigaretta értékének 10-30 %-át kell kifizetni az elkövetőknek azért, hogy az ukrán hatóságok szemet hunyjanak a csempészet miatt. Felmerül egy másik kérdés is az előzőekkel kapcsolatban: Mennyit kell fizetni ezért a magyar oldalon szolgálatot teljesítő hatóságoknak? Ezzel kapcsolatban pontos forgalmi érték nem ismert, nem áll elegendő információ a rendelkezésre. Egy bűnszervezet felszámolása során tiszthelyettes határrendészek és egy tiszt őrsparancsnok ellen büntetőeljárás indult a közelmúltban, amely keretén belül tartott házkutatások során több 10 millió forintot foglalt le a nyomozó ügyészség. Ez alapján az kijelenthető, hogy az előző kérdésre adott válasz az, hogy akár milliós nagyságrendű is lehet a magyar hatóságok korrupt hivatalnokai és hivatásos állományú tagjai részére, a bűnszervezetek által kifizetett összeg.

A csempésztett cigaretta így felár ellenében már az Magyarország területén van valahol a zöldhatár közelében. A dolgozat következő részében részletesen feldolgozom a cigaretta továbbszállításának módjait és veszélyeit, de most térjünk vissza a határon való csempészet megelőzéséhez.

Az egyik alapvető feladata a rendőrségnek az államhatár őrzése, az államhatár jogellenes átlépésének megelőzése, felderítése, megszakítása. A jövedéki árucsempészet és ezen belül a cigaretta csempészete nem a rendőrség hatáskörébe tartozó bűnös cselekmény, mégis az említett feladatokat vizsgálva, mivel az államhatár jogellenes átlépésével adózatlan, és a későbbiekben illegális módon értékesített cigarettát hoznak az ország területére, ezért minden lehetséges erőt és eszközt be kell vetni a csempészet megakadályozása érdekében.

Egy felelős vezető alapvető feladatának tekinti a határrendészek naprakész jogi felkészültségének biztosítását, a határterület ismeretének tovább fejlesztését az elkövetés helyeit (legyen az új, vagy régi helyszín) súlyozottan figyelembe véve.

A szolgálat szervezésében a kiszámíthatatlanságot, a spontánitást kell előtérbe helyezni. Az egysíkú, „merev” járőrútvonalakat és járőrkörzeteket újragondolva, a megnövekedett csempészzel kapcsolatos jogsértések okán újra kell értelmezni, rugalmasabbá kell tenni a hatékonyabb fellépés érdekében. A váltásos munkarendből adódó, kiszámítható szolgálatba lépés időpontjának, illetve a szolgálatleadás időpontjának meghatározása során is előtérbe kell helyezni a változatosságot, szem előtt tartva a váltások során fellépő, közterületen keletkező „holtidők” lefedését. Biztosítani kell a határterület állandó lefedettségét – kiemelten az elkövetés szempontjából fertőzött helyeket –, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belüli reagáló képesség biztosítását.

Az állomány védelme szempontjából rendkívül fontos és lényeges feladat a korrupció megelőzése, illetve a korrupt hivatásosok rövid időn belüli elfogása, a szervezetből történő azonnali eltávolítása és bíróság elé állítása. A korrupció, mint jelenség beosztásra tekintet nélkül minden, határterületen szolgálatot teljesítő hivatásos állományú személyt veszélyeztet. Egy 3 éve felszerelt, hivatásos tiszthelyettes, akár határrendész, akár járőr beosztásban nem visz haza többet nettó 120.000 forintnál havonta. Nem csak a tiszthelyettesek, hanem a tisztek is érintettek, hiszen egy alosztályvezető átlagosnak mondható, havi nettó 250.000 forintos keresetével sem mondható jól fizetettnek. A veszélyeztetettség rendkívüli, főleg, hogy könnyen megszerezhető milliós tételekről beszélünk az egyik oldalon, amiért nem kell mást tenni, csak elfordulni, vagy nem észrevenni, esetleg másképpen szervezni és csupán egy-két, maximum háromszáz ezres tételekről a másikon. Ez tény, ami komoly feladatot ró a parancsnoki állományra és a szervezet belső bűnmegelőzési és bünfelderítési feladatait ellátó Nemzeti Védelmi Szolgálatra. Természetesen ezen feladatok maradéktalan betartása, illetve végrehajtása az első lépés ahhoz, hogy a csempészet a határátkelőhelyek, illetve a zöldhatár tekintetében egyaránt visszaszoruljon.

Shengeni csatlakozásunkat megelőzően komoly technikai háttérfejlesztések kezdődtek, melyek ma sem értek véget. A megfelelő technikai felszereltség – terepjáró járművek, speciális hőkamerák, éjjellátó berendezések – elengedhetetlen a szervezett bűnözés elleni harcban. Ezek a technikai

eszközök napjainkra sajnos nagyrészt elavultak. Köszönhető ez a folyamatos technikai fejlődésnek, mely során egyre kompaktabb méretben tudnak egyre magasabb fejlettségi szintű műszaki paraméterekkel rendelkező termékeket készíteni a gyártók, továbbá a hordozható éjjellátók és hőkamerák tekintetében az új technológiával gyártott akkumulátorok egyre jobb hatásfoka és kompaktabb mérete jelentheti az elavultság mércéjét.

A folyamatos technikai fejlődésnek köszönhető a „drónok”¹⁸ elterjedése egyszerű kezelhetősége, felhasználási lehetőségei és kompakt mérete miatt. Határőrizeti szempontokat figyelembe véve kiemelkedő jelentőséggel bírna, ha a „drónokat”, illetve az „UAV-kat”¹⁹ a rendőrség szolgálatába lehetne állítani.

A változás a határátkelőhelyek tekintetében számottevő, ugyanis napjainkban a felderített bűncselekmények száma és a lefoglalt csempészcigaretta mennyisége is töredéke a tíz évvel ezelőtti adatoknak. A cél az lenne, hogy ezek a számok a zöldhatár tekintetében is elmondhatóak legyenek, ami ugyan folyamatosan csökkenő tendenciát mutat, de a csökkenés mértékével nem lehetünk megelégedve.

¹⁸ A **drón** fogalma: A drónok olyan UAV-k melyeket katonai bevetésekre használnak. A feladata lehet feltérképezés vagy támadási célzatú. Mind a két feladatban rendkívül lényege az automatikus irányítás és a képfeldolgozás. Egy ilyen rendszer számon dinamikai és vizuális szenzorral fel van szerelve a hatékony működéshez. A járműveket általában távolról is lehet irányítani, például repülőgép-szimulátorral. forrás: <http://mialmanach.mit.bme.hu/fogalomtar/dron>

¹⁹ Az **UAV** fogalma: Az ember nélküli járművek olyan robotok melyek képesek megfelelően közlekedni a levegőben, a föld felszíne felett. El tudnak jutni a kezdőállomásból a célállomásba szabályos módon, más repülő járműveket érzékelve. Autonóm működésűek, irányításukhoz nem igényelnek emberi beavatkozást. Komoly képfeldolgozó rendszerrel rendelkeznek, így érzékelik a lehetséges akadályokat. Alkalmazhatóak szállításra vagy katonai célokra, kutatásokhoz, de pusztán civil kényelmi célokra még nem engedélyezettek. forrás: http://mialmanach.mit.bme.hu/fogalomtar/ember_nelkuli_legi_jarmu_uav

4. A CIGARETTA SZÁLLÍTÁSA

Az előzőekben ismertettem, hogy az Ukrajnából Magyarországra csempészett cigaretta hogyan, milyen útvonalakon, helyeken és mely személyek tevékeny részvételével, illetve segítségével kerül be az ország területére, ahol annak nagy része ezt követően értékesítésre kerül. Még mielőtt az értékesítése megtörténne a csempészárunak, azt el is kell juttatni a határterületről az elosztó hálózatiig, amelyek általában a megyeszékhelyeken és a fővárosban tevékenykednek. Ez a legnehezebb és a legtöbb előkészítést igénylő feladat, tudniillik, a határterületen és mélységi területen is gyakoriak a fokozott ellenőrzések, migrációs ellenőrzések, egyéb közúti ellenőrzések, amelyet a rendőrség különböző szervei hajtanak végre. Hozzá kell tennem, hogy a szállító járművek és azok vezetői ezzel tisztában vannak és a szállítást csak a legritkább esetben hajtják végre olyan járművekkel, amelyek teljesítménye nem elegendő egy esetleges lebukás esetén a nagy sebességgel való menekülésre, illetve a követést folytató rendőrségi járművekkel szembeni rövid távon, megnyugtató előny megszerzésére. A cigarettát szállító járművek általában nem tudják megfelelően elkerülni a feltűnést, ezért a vezetőjét segítő bűntársak komoly „előjelző” tevékenységet végeznek, mely során a rendőrfőnök mozgását, reakálási sebességét nyomon követik, továbbá, ha komoly kockázata van a lelepleződésnek, akkor ezt megelőzendően hamis bejelentést téve „elküldik” a járőrt egy olyan helyre, ahol nem tud beavatkozni az események folyamatába.

Miről is van szó? A szakzsargonban csak „felvezetőknek” hívjuk azokat a személyeket, akik személygépkocsival a csempészett cigarettát szállító járművek vezetőit mobiltelefonon, vagy kézi rádión forgalmazva elegendő információval látják el arra vonatkozóan, hogy haladási útvonalán van-e rendőrfőnök, ha igen, hol és milyen tevékenységet végez. Többnyire legalább két vagy három felvezetővel szoktak dolgozni a cigarettacsempész bandák.

A „figyelők” hasonló tevékenységet végeznek, mint a „felvezetők”, annyi különbséggel, hogy általában a települések végein és a csempészet

szempontjából igénybe vett útvonalon gyalogosan látják el feladatukat, ami szintén a rendőrkapitány és egyéb (pl.: NAV) járőr mozgásának és tevékenységének megfigyeléséből áll, amit ún. „eldobós” telefonon azonnal jeleznek is a cigarettával bepakolt jármű vezetője felé. A figyelők száma egy – egy jól felkészült bűnszervezet esetén a több tíz főt is elérheti.

4.1. A közúton történő szállítás veszélyei

A Magyarország területére behozott nagy mennyiségű cigaretta többféle módon is eljuttatható a raktározás helyére, ami lehet akár vízi, akár közúti útvonal is. A vízi útvonal igénybevétele napjainkban egyre inkább elhanyagolhatónak mondható, de mégsem kizárható. A vízi útvonal választása egyrészt kiszolgáltatottá teszi az ott közlekedőket, hiszen a Tisza-folyó Záhony várost követő szakaszán a szlovák-magyar határon, a szlovák oldalon, 24 órás lefedettségben meg van figyelve a shengeni fejlesztés részeként telepített térfigyelő kamerák segítségével. Ez a tény és a Tiszai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság Záhonyban szolgálatot teljesítő vízi kmb-s csoportja, a Záhony HRK, valamint a NAV hajós szolgálata sem produkál teljes visszatartó erőt a csempészet vízi úton történő végrehajtása ellen, hiszen az elfogások száma és a csempészett cigaretta értéke folyamatosan csökken, de nem a remélt ütemben.

Kijelenthető, hogy a közúton történő szállítás a leggyakoribb és azon belül is a nagyteljesítményű személy gépjárművek igénybevétele a legelterjedtebb. Fontos a nagy teljesítmény, hiszen az előző fejezetben már ismertettem, hogy nagy számban kerül sor különböző közúti ellenőrzésekre. Egy ilyen típusú ellenőrzésbe „belefutva”, teljesítmény hiányában ezek a járművek és vezetőik kiszolgáltatottsága drámai mértékben megnövekedne. Ezt és a rakomány súlyát²⁰ figyelembe véve szükség van a nagy erőtöbbletre, amit egy 4.2 literes V8-as motor 340 lóereje, vagy egy 2.7

²⁰ Egy 1998-as évjáratú Audi S6 Avant rak- és utasterében 30 mesterkarton cigaretta fér be, aminek a súlya meghaladja az 510 kg-ot.

literes V6 biturbo, chiptuninggal elért 300 lóereje biztosítani tud az 1.6 literes Opel Astra H típusú szolgálati gépkocsik ellenében.



21-22. számú ábrák: Audi S6 Avant 4.2 V8 motortere és Audi S4 Avant 2,7 V6 biturbo motortere
(források: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség)

Számomra érthetetlen az a cigarettával bepakolt járművek vezetőinek viselkedése, magatartása, haladása az úton, ugyanis ezek a járművezetők a lassú, megfontolt, szabályokat betartó és így a figyelmet elkerülendő vezetés helyett nagy sebességgel, rengeteg szabálytalanságot elkövető közlekedési stílust részesítik előnyben. A kölcsei²¹ és a fehérgyarmati rendőr kollégák hasonló tapasztalatokról számolnak be. Ennek több (általam feltételezett) oka is lehet. Az egyik ok lehet a nagy sebesség nyújtotta „előny” kihasználása, ugyanis, például a rendőrfőosztással szemben, 140-200 km/h-val közlekedő személygépkocsi vezetője már valószínűsíthetően akkor látótávolságon kívülre kerül, amire a főosztás utána fordul, így a menekülése biztosított. A másik ok lehet az, hogy a járművezető olyan tudatmódosító szer hatása alatt áll, amely „motiválja” a gyorsra, vagy egyszerűen a fiatal és vakmerő, de tapasztalatlan járművezetők – és egyben bűnelkövetők – „bizonyítási vágya” is tükröződhet ebben a magatartási formában.

A 2000-es évek közepén megjelent az elkövetéseket tekintve egy másfajta bűnözői csoport. Ők arra specializálódtak, hogy a cigarettacsempész

²¹ Kölcse: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található település

bűnszervezeteket védelmi pénz fejében „megvédjék” önmaguktól. Amennyiben a csempészek nem éltek az általuk nyújtott szolgáltatással, akkor az értékesítés helyszíne – esetleg a raktár – irányába közlekedő, cigarettával megpakolt nagyteljesítményű járműveiket a saját, szintén nagyteljesítményű járműveikkel leszorították, megállították, majd a „sofőrt” a járműből kiszedték – az esetek többségében tetteleg bántalmazták –, ezt követően a csempészetre használt járművel továbbhajtottak a saját raktáruk irányába. Nem alaptalanul bízva abban, hogy a bántalmazott járművezető nem tesz bejelentést a hatóságoknál. Csempésznyelven „rablóknak” hívták őket, akik az összes „banda” közül a legveszélyesebbek, egyrészt azért, mert szinte minden esetben voltak náluk éles, tűzkész lőfegyverek, másrészt az „ingyen megszerzett” cigarettát nem „féltették” annyira, mint az előzőekben leírt társaik és ebből kifolyólag a közúton sokkal vakmerőbb helyzeteket is bevállaltak. Ilyen „rabló” csapat vett részt tevékenyen, komoly és állandó bevételi forrást biztosítva a mindenki által „fekete sereg”-ként ismert, M. Róbert által irányított bűnszervezetnek, egészen annak felszámolásáig.²²

Véleményem szerint ez az örült vezetési stílus, hogy felhívja magára a figyelmet, egy nagyon minimális balesetmegelőző szerepet is hordoz magában. Ugyanis saját tapasztalatom is az, ha egy járművezető súlyosan megszegi a KRESZ-ben foglaltakat, arra lehetőség szerint egyrészt jobban odafigyelek másrészt, ha lehet, elkerülöm az általa használt útvonalat kitéréssel, vagy lassítással. Biztos vagyok benne, hogy minden felelősségteljesen közlekedő járművezető hozzám hasonlóképpen vélekedik. Ettől függetlenül nem állítom azt, hogy ez a követendő magatartás, éppen ellenkezőleg! Csak azt mondom, hogy lehet összefüggés a nagy sebesség és a szabályok tudatos megszegése és a között, hogy eddig nem történt a vétlen, részes felet érintő súlyos sérüléssel, vagy halálos kimenetelű baleset. Ami nem a csempészárműveket vezetőkre érvényként értékelhető és nem is a vezetési tapasztalatukon múlt eddig az, hogy

²² forrás: Dr. Zsigmond Csaba r. őrnagy: *Egy bűnszervezet elleni nyomozás tapasztalatai, avagy egy bűnszervezet felszámolása RENDVÉDELME 2012/1. szám Budapest, 2012.*

sikerült elkerülni a tragédiát, hanem a messziről is jól felismerhető jogellenes magatartások sorozatossága, folyamatossága, amiket az állampolgárok viszonylag jó eséllyel még időben észlelnek, és hozzám hasonlóan kitérnek az ilyen rendkívül agresszív magatartást tanúsító járművezetők és az általuk vezetett járművek útjából.

4.2. A rendőrségi feladatok és azok megvalósulása

Az általános rendőri feladatokat a 2.3. pontban az előzőekben már kifejtettem. Elsősorban a fejezet címéhez igazodva, a cigaretta szállításával kapcsolatos rendőrségi feladatokat és azok megvalósulását mutatom be. Az első és legfontosabb feladat:



a hely lakosság, átutazók és turisták életének, testi épségének, anyagi javaiknak védelme és megóvása, valamint a közlekedés biztonságának fenntartása érdekében a cigarettával pakolt járművek és vezetőik a lehető legrövidebb időn belüli elfogása

Amennyiben ez nem lehetséges, vagy a jármű vezetője a rendőrrjárőr szabályos „Állj!” jelzésének nem tett eleget és az intézkedés megkezdése előtt a helyszínről nagy sebességgel eltávozott, akkor a feladat:



a TIK²³ részére azonnali jelentéstétel, aki intézkedjen a szomszédos rendőrkapitányságok közrendvédelmi és közlekedésrendészeti kollégák küldésére a jármű és vezetőjének minél rövidebb időn belüli megállítása céljából,



a TIK irányításával a területen járőrtevékenységet folytató és

²³ **TIK** fogalma: tevékenység-irányítási központ (a továbbiakban: TIK): az MRFK és a rendőrkapitányságok ügyeleti feladatát központosított formában ellátó, osztály vagy főosztály jogállással létrehozott állandó ügyeleti szolgálati forma (forrás: 57/2013. (XII.21.) ORFK utasítás az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv tevékenység-irányítási központjai, egyes rendőri szervek ügyeletei, valamint a segélyhívásokat fogadó központok egységes működéséről)

- ✚ megerősítő szolgálatot ellátó MEKTO²⁴, illetve a Készenléti Rendőrség állományának bevonása a jármű feltartóztatása céljából,
- ✚ az ellenőrzés alól magát kivonó járművezető és járműve lehetőség szerinti (csak a személy és vagyonbiztonság maximális betartásával) követése szolgálati személygépjárművel és folyamatos jelentéstétel a TIK irányába
- ✚ lehetőség szerint a lakott települések és a települések irányába vezető útvonalak fokozott, visszatérő ellenőrzésének végrehajtása,
- ✚ amennyiben nem jelentek elég visszatartó erőt az előzőekben említett feladatok, akkor szükség esetén EÁP²⁵ létesítése a települések közigazgatási határai előtt és az erre alkalmas egyéb helyeken,
- ✚ legvégső esetben, ha semmilyen más módon nem kényszeríthető megállásra a jármű és vezetője, - kiemelten, ha feltételezhető, hogy forgalmas útszakaszon, vagy óvoda, iskola, nyugdíjas otthon, italozó hely közvetlen közelében kíván nagy sebességgel elhaladni az ellenőrzés alól kibúvó személy – akkor el kell rendelni az ÚTZÁR telepítését,
- ✚ amennyiben az előzőekben ismertetett feladatok nem vezetnek eredményre, akkor a követésben részt vevő állomány kivételével minden mozgatható erő a feltételezett menekülési útvonal irányát tekintve a közlekedési és baleseti szempontból kiemelt csomópontokat, forgalmasabb gyalogos átkelőhelyek közvetlen környezetét biztosítsa, hogy a száguldó jármű vezetője baleset-, illetve károkozási kockázatát a lehető legalacsonyabb szintűre redukálja.

Az ismertetett feladatok megvalósulása sajnos napjainkban nem egy könnyű folyamat. A rendőrség közterületi állomány leterheltségének szintje rendkívüli módon megnőtt. Sok szempontból megváltozott a rendőrkapitányságok struktúrája és leterheltsége is, amely nem segíti elő kellőképpen a rendőri erők nagyobb számú, gyors reagáló képességét. Saját

²⁴ MEKTO: Mélységi Ellenőrző és Támogató Osztály

²⁵ EÁP: Ellenőrző Áteresztő Pont

tapasztalataimból kiindulva a helyi rendőrkapitányságok állománytáblái - kiemelten a közrend osztályokon, azon belül a járőr alosztályokon – nincsenek teljesen feltöltve, ami elsősorban a közterületen jelentkezik hiányként. Továbbá a létszámgondok mellett a rendőrséggel szemben támasztott követelmények egyre magasabbak, amivel egyenes arányban a feladatok száma is egyre jobban emelkedik. Az általános rendőri feladatok végrehajtására elegendő, jelenlegi személyi állomány, egy, a dolgozatomban tárgyalt „átlagostól eltérő” eseménnyel és annak esetleges következményeivel nehézkesen tud lépést tartani, amivel (sajnos) a cigaretta csempészetére és szállítására szakosodott bűnszervezetek tökéletesen tisztában vannak. Ezért történik minden ilyen esetben – egy-két kivételtől eltekintve - ugyanaz, ha a Kölcse HRK. járőre, vagy Fehérgyarmat Rk.²⁶ járőre észlel egy gyanús járművet és intézkedést kezdeményezve, a szabályos „Állj!” jelzése ellenére az nem áll meg és nagy sebességgel tovább közlekedik. Ezt követően az eseményt a járőr azonnal jelenti a TIK-nek, majd megkezdí a jármű(vek) követését, amit néhány perc elteltét és több tíz kilométer megtételét követően kénytelenek feladni, hiszen nincs elegendő számú rendőri erő és eszköz, hogy segítséget tudjon nyújtani az elfogásban, vagy a továbbközlekedés megakadályozásában és ebből kifolyólag a követett járműveket – mivel azok a sebességi és egyéb technikai előnyeiket kihasználják – szem elől veszítik.

4.3. EÁP és az útzár alkalmazása és annak nehézségei

A rendőrség feladata többek között a közlekedés biztonságának megteremtése és fenntartása, a bűncselekmények és a szabálysértések elkövetésének megakadályozása, illetve megelőzése, a közlekedési balesetek megelőzése, a forgalom folyamatosságának és zavartalanságának biztosítása. E feladatok teljesüléséhez elengedhetetlenül szükséges kiszűrni azokat a bűnelkövető, vagy szabálysértő járművezetőket, akik akár szándékosan, akár gondatlanul a jogi normákat tevékenységük során

²⁶ Rk: Rendőrkapitányság

megszegik. Előfordul, hogy általános rendőri intézkedés foganatosításával (pl.: igazoltatással, közlekedésrendészeti intézkedéssel) nem biztosítható a bűnelkövetők, vagy szabálysértők elfogása, – mivel nem vetik alá magukat a jogszerű rendőri intézkedésnek – ezért további intézkedések megtétele, esetleg kényszerítő eszköz használata válhat szükségessé. Ilyen lehet például a közlekedésrendészeti intézkedés keretében egy ellenőrző-átengedő pont létesítése, valamint az útzár (mint kényszerítő eszköz) alkalmazása is.

„Az ellenőrző-átengedő pont (EÁP) egy előre meghatározott helyen az áthaladó személy- és járműforgalom ellenőrzésére, szabályozására, korlátozó rendszabályok betartására önállóan vagy más szolgálati csoport (pl.: zárócsoport, biztosítócsoport) részeként alkalmazott szolgálati csoport.”²⁷ Alkalmazására sor kerülhet egy vagy több közigazgatási területet, illetve annak egy részét, valamint konkrét, esetleg feltételezett mozgási irányt érintően:

- ❖ fokozott ellenőrzés végrehajtására;
- ❖ biztonsági intézkedések megtételére,
- ❖ személy- és létesítménybiztosítási intézkedések,
- ❖ közlekedésrendészeti intézkedések érvényre juttatására;
- ❖ a helyszínbiztosítás rendszabályai betartására.

Az EÁP alkalmazási területei igen szerteágazóak és sokrétűek, amiből a dolgozatomban feldolgozott témámhoz több is kapcsolódik, ilyen például a fokozott ellenőrzések végrehajtása során, illetve a közlekedésrendészeti intézkedések érvényre juttatása.

Az EÁP feladatot kaphat:

- ✓ meghatározott területre belépők, illetve onnan kilépők igazoltatására, ruházatának, járművének, csomagjának átvizsgálására;
- ✓ meghatározott területre történő belépés, illetve onnan az eltávozás megakadályozására;
- ✓ tárgyi bizonyítási eszköz felfedezésére;

²⁷ forrás: a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás 37. pontja

- ✓ a közbiztonságra különösen veszélyes, illetve más tilalom alá eső eszközök, anyagok bevitelének (kivitelének) megakadályozására, elvételére;
- ✓ a közúti forgalom korlátozására, útvonal, közterület forgalom előli elzárására;
- ✓ a közlekedési szabályok, az okmányokra és a felszerelésekre vonatkozó előírások, az üzemeltető által előírt feltételek megtartásának, a járműhasználat szabályszerűségének, a jármű birtoklása jogszerűségének, a jármű közlekedésbiztonsági állapotának ellenőrzésére;
- ✓ jogsértő cselekmények visszaszorítására, eljárások kezdeményezésére;
- ✓ bűncselekmény elkövetőjének elfogására.²⁸

A felsorolt feladatok közül több szorosan kapcsolódik a cigarettacsempészettel összefüggő közlekedési és egyéb bűncselekmények elkövetőinek hatékony elfogásának, a forgalomból történő mielőbbi kivonásának megtervezéséhez.

„Az EÁP felállítási helyét olyan helyen kell megválasztani:

- amely a közúti vagy személyforgalom, vagy a keresett személyek legvalószínűbb mozgási irányába esik;
- ahol a gépjárművek kénytelenek sebességüket csökkenteni, nem tudnak hirtelen megfordulni vagy az ellenőrzést megkerülve elhajtani;
- ahol a torlódás nagy forgalom esetén is elkerülhető;
- ahol kedvező a biztosítási, ellenőrzési, átvizsgálási, visszaküldési, elterelési, átkísérési lehetőség;
- ahol az EÁP-ra beosztott rendőrök megóvása a leginkább biztosítható.
- Mindezek figyelembevételével az EÁP felállítható közigazgatási vagy más kijelölt terület kivezető útjaira; útkereszteződésekben,

²⁸ forrás: a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás

útelágazásokban; zárt területek kapuihoz, kijárataihoz; hidakhoz, kompátkelőhelyekhez; határátkelőhelyek bevezető útjaira.”²⁹

A felállítás helyét oly módon kell megválasztani, hogy az intézkedés jogszerű, szakszerű végrehajtása, hatékonysága és sikeressége, de legfőképpen az EÁP-ban résztvevő kollégák személyes biztonsága messzemenőig biztosítva legyen.

Az EÁP-al szemben támasztott legfontosabb követelmények:

- biztosítsa a személyek, illetve a járművek biztonságos megállítást, az igazoltatáshoz, az átvizsgáláshoz és más rendőri intézkedések megtételéhez szükséges feltételeket;
- akadályozza meg az ellenőrzés elkerülését, személyek, illetve a járművek áttörését, menekülését;
- tegye lehetővé a forgalom elterelését, személyek, járművek visszafordítását vagy átkísérését a lezárt területen;
- tevékenysége ne idézze elő a forgalom nagymértékű torlódását;
- tartsa fenn a szolgálati helyén és annak közvetlen közelében a rendet;
- működjön együtt a szomszédos szolgálati csoportokkal;
- tartson folyamatos összeköttetést az őt kiküldő előljárával.³⁰

„Az EÁP ereje 3-4 főtől egy szakasz (20-26 fő) erőig terjedhet. Ez függ:

- a rendelkezésre álló állománytól;
- a kapott feladattól;
- a személy- vagy járműforgalom nagyságától;
- a keresett bűnözők létszámától, veszélyességétől;
- a környező tereptől;
- az év- és napszaktól, az időjárási viszonyoktól;
- a szolgálat várható időtartamától.”³¹

²⁹ forrás: a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás 40. pontja

³⁰ forrás: a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítása

³¹ forrás: a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás 42. pontja

A beosztott személyi állomány megerősíthető egyéni védőeszközökkel (lövedékálló mellény, sisak, pajzs, gázálc, védőruházat), sorozatlövő fegyverekkel (géppisztoly, géppuska), világítóeszközökkel, mozgatható közlekedési jelzőtáblákkal és segédeszközökkel (forgalomterelő kúp, figyelmeztető fényjelzést adó berendezés). Továbbá kordoneszközökkel (szalag, kötel, korlát), útzárral; szolgálati szállító és páncélozott járművel, híradó, informatikai és dokumentációs eszközökkel, technikai ellenőrző (fémkereső, robbanóanyag-érzékelő) eszközökkel és szolgálati kutyával.

Az útzár – megállásra kényszerítés –, mint kényszerítő eszköz alkalmazása szorosan összefügg a közlekedésrendészeti intézkedés keretein belül végrehajtott EÁP tevékenységével. Tudniillik útzárat csak ellenőrző-átengedő pont alkalmazhat. A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény (továbbiakban: Rtv.) az 51.§-ban a kényszerítő eszközöknél tárgyalja az útzár telepítésének követelményeit: „51. § (1) A rendőrség közút forgalmának korlátozását vagy közút lezárását rendelheti el a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogására és a külön jogszabályban kijelölt létesítmények védelmére, ennek során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – útzárat telepíthet.

(2) Útzár alkalmazása során a rendőrség járművek áthaladását torlaszszerűen vagy más módon lassító, megakadályozó építményt, technikai berendezést vagy ezek hiányában bármilyen eszközt telepíthet, amellyel a rendőri intézkedés fogatosítása előtt járművel menekülő személyek feltartóztatása, elfogása elérhető.

(3) A bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül - a rendőrség mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és megállásra kényszerítheti.”³²

„Az útzár fogalma: Az útzár a rendőri intézkedés előtt járművel menekülő személy feltartóztatására, elfogására szolgáló kényszerítő eszköz, amely a

³² forrás: A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 51. §-a

járművet – gumiabroncsainak kilyukasztásával (tüskés útzár); építmény, technikai berendezés vagy ezek hiányában bármilyen eszköz (pl.: jármű, műszaki akadály stb.) torlaszszerű telepítésével – megállásra kényszeríti.”³³

„Az útzár alkalmazásának célja: a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében telepített ellenőrző-áteresztő pont szolgálati csoport felszereléseként a rendőri ellenőrzést kikerülő, áttörő gépjármű erőszakos megállítása, vezetőjének, utasainak elfogása.

Az útzár telepítésére sor kerülhet:

-  előre tervezetten, bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében elrendelt fokozott ellenőrzés, forgalomkorlátozás keretében;
-  váratlanul, azonnalos intézkedésként súlyos bűncselekmény gépjárművel menekülő elkövetőjének elfogása érdekében forgalomkorlátozás, üldözés keretében.

Az útzár telepítését elrendelheti:

- az egész ország területén autópályára, autóútra és egyéb utakra az országos rendőrfőkapitány és helyettesei;
- a rendőr-főkapitányság illetékességi területén autópályára, autóútra és egyéb utakra a rendőrfőkapitány és helyettesei, a központi ügyelet vezetője;
- a rendőrkapitányság illetékességi területén egyéb utakra a rendőrkapitány, az ügyelet vezetője”³⁴

A fentiekben ismertettem az útzár fogalmát, alkalmazásának célját, illetve hogyan kerülhet sor a telepítésére és azt ki rendelheti el. A továbbiakban egy kicsit részletesebben tárgyalom az útzár fajtáit, az útzárat helyettesítő más eszközt, telepítésének lehetőségeit és a telepítéskor kihelyezésre kerülő jelzőtáblák és egyéb közúti jelzések elhelyezését.

Az útzár fajtái:

³³ forrás: Az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról szóló 9/1996. (III.21.) ORFK utasítása

³⁴ forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

1. tüskés útzár:

A magyar gyártmányú tüskés útzárat rendszeresítették a rendőrségnél. A kényszerítő eszköz méret szempontjából praktikus, kis helyen is elfér. Egyedi tároló dobozában kell szállítani, amelyből használat esetén rövid idő alatt az úttest felületére felfektethető és a teljes hosszúságára kihúzható. Az útzár két egymással összekapcsolt, harmónika jellegű tagból áll, így egyszerűen összezsukható és kihúzható. Az útzár összezárt mérete 300x200 mm, kihúzott állapotában 1500x120 mm. A két tagra egyenként 21 db tűske van szerelve, melyek magassága 45 mm, a tűskék furatának átmérője 7 mm. Több útzár (eszközt) össze lehet kapcsolni egymással, így az egy készlettel biztosított út felületének szélessége 3,5 méter, ha szükséges, több készlet egymáshoz kapcsolásával ez meghosszabbítható. Az útzár készlet egy műanyag kötelet is tartalmaz, amely 4,5 méter hosszú. Ennek segítségével távolabbról is az úttestre lehet húzni az útzárat.



23. ábra: szöges útzár

(forrás: <http://www.rozswagen.hu/hu/termek/lzj-10-sz%C3%B6ges-%C3%BAtz%C3%A1r>)

Működése egyszerű elven alapszik. Az útzáron keresztülhajtó gépjármű első gumibroncsai az útzár tűskéit felszedi és azok a kerekbe szorulnak. A tűskéken keresztül a gumibroncsokban lévő levegő másodpercek alatt távozik, ezért a gépjármű elméletileg 80-120 méteren belül megállásra kényszerül.³⁵

Ezzel kapcsolatban tanulságként megemlítem, hogy a Kölcse HRK. határrendészei két alkalommal is használták a rendszeresített útzárat, aminek következtében mind a két esetben a járművek gumibroncsai

³⁵ forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

valóban másodpercek alatt levegővesztettek lettek. A menekülés szempontjából ez a tény ugyan hátrányosan hatott a járművek vezethetőségére, – ugyanis azzal nem voltak képesek nagy sebességet elérni – mégis az egyik gépjármű (a bal oldali első és hátsó gumiabroncsa is légvesztett lett) több mint két kilométert, a másik (a bal első gumiabroncsa légvesztett lett) több mint öt kilométert tudott megtenni az útzáron való áthaladásukat követően. A járműveket vezető személyek – ennek eredményeképpen – mind a két esetben elmenekültek a helyszínről.



24-27. ábrák: az útzáron áthaladt Audi S6 és S4 Avant típusú szgk-k
(források: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség)

Hátrányként megemlíthető, hogy az útzáron történő áthaladás során a gépjárműveknek általában csak az első abroncsai lesznek légvesztettek, mivel a hátsó tengelyen gördülő kerék az azonos oldalon, az első tengelyen gördülő kerékkel (optimális esetben) egy nyomon halad, ezért a hátsó kerekek az elsőt követve már tud tüskét felszedni. Az összkerék- és hátsókerék-hajtású gépjárművek esetében nem garantált az azonnali és kívánt megállító hatás kiváltása.



29-30. ábrák: Az útzár alkalmazásának következtében keletkezett rongálódások
(források: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség)

Előnye, hogy a felszedett tüskék helyben, azonnal pótolhatók, így az útzár folyamatosan használható. Nem elhanyagolható a praktikus mérete és gyors telepíthetősége sem.

Telepítése egyszerű, a tároló dobozából az útzárat kivesszük, azt az úttestre helyezve a rá erősített műanyag kötéllel, vagy anélkül a megfelelő méretűre kihúzzuk.³⁶

2. a tüskés útzárat helyettesítő más eszköz:

„Ha a rendszeresített kényszerítő eszköz nem áll rendelkezésre, vagy a használatára nincs lehetőség, a rendőr a bilincs, a rendőrbot vagy az útzár helyett más eszközt is igénybe vehet, ha a helyettesített eszköz alkalmazásának törvényi feltételei fennállnak és az, az azzal elérni kívánt törvényes cél megvalósítására alkalmas.”³⁷

Az útzárral egy tekintet alá eső eszköz lehet:

- ❖ munkagépek, egyéb járművek
- ❖ műszaki akadályok
- ❖ betongerenda, kivágott fa, oszlopok
- ❖ egyéb természetes és mesterséges tereptárgyak

Az útzárat helyettesítő eszközöket úgy kell megválasztani, hogy elsősorban csak az annak ütköző járművet rongálja a benne helyet foglalók életének, testi épségének lehető legkisebb veszélyeztetésével.

³⁶ forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

³⁷ forrás: A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 61. § 3. bekezdése – (továbbiakban: Rtv.)

Az útzárat helyettesítő eszközöknek lehetőség szerint gyorsan mozgathatóknak kell lenni, ezért a legalkalmasabb helyettesítő eszközök a tehergépkocsik, vagy a munkagépek. Ki kell emelni, hogy éjszaka és rossz látási viszonyok között egyaránt az útzárat helyettesítő járműveket, eszközöket, tereptárgyakat ki kell világítani és villogó sárga lámpával -, vagy ha ez nem lehetséges, a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésével - meg kell jelölni.³⁸

Ahogy már korábban is szó volt róla, útzárat csak ellenőrző-áteresztő pont (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat.

Az EÁP-ot lehetőség szerint a települések közigazgatási határain kívülre, a bűncselekményt elkövető feltételezett menekülési irányába, lehetőleg olyan egyirányú, vagy osztott pályás útra - ahol esetleges szembejövő forgalommal nem kell számolni – érdemes telepíteni. Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülhetnek a megállítani kívánt jármű várható megérkezése előtt néhány perccel a szembejövő forgalmat lehetőség szerint el kell terelni az adott útszakaszról, vagy a megállítási idejéig egy biztonsági (500-1000 méteres) zónát kialakítva meg kell állítani, ugyanis csak ilyen módon biztosítható, hogy az útzáron áthaladó jármű ne veszélyeztesse más személyek életét, testi épségét. A szembejövő, ellenőrzést nem igénylő forgalmat a megállítani kívánt jármű érkezésének várható időpontjáig a torlódások megelőzésére tekintettel szakaszosan meg lehet indítani.

Az EÁP helyét úgy kell megválasztani, hogy megfelelő távolságból észleljék a jármű vezetői a forgalomirányító őr jelzését és a megállási manővert biztonságosan be tudják fejezni úgy, hogy az ellenőrzés előtt ne tudjanak visszafordulni. Az útzárat olyan távolságra kell telepíteni az ellenőrzés helyétől, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a forgalomirányító őr szabályos „Állj!” jelzését figyelmen kívül hagyó személy által vezetett gépjármű elé a műszaki csoport által az útzár elhelyezésére, illetve, ha szükséges, módosítására.

³⁸ forrás: *Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése*

„Az útzár elhelyezése történhet az út teljes keresztmetszetének lezárásával. Az út teljes keresztmetszetű lezárására akkor kerülhet sor, ha a járművek ellenőrzése terelőútra, pihenőhelyre történő tereléssel történik. A tuskés útzárat az út teljes szélességében szükséges elhelyezni, az egyéb eszközöket pedig úgy, hogy azokat ne lehessen kikerülni.

Az útzár elhelyezése történhet az út lépcsőzetes lezárásával. Az út lépcsőzetes lezárásakor az útzár tagokat egymástól olyan távolságra kell elhelyezni, hogy a járművek az egymást követően elhelyezett útzárakat kb. 5 km/h sebességgel ki tudják kerülni, nagyobb sebesség esetén viszont a kikerülési manővert ne tudják végrehajtani.

Az útzár elhelyezése történhet „zsilip” rendszerűen. A „zsilip” rendszerű telepítés egymástól meghatározott távolságra telepített teljes keresztmetszetű zárast jelent, mely lehetővé teszi a forgalom váltakozó áteresztését, a zárás váltakozó nyitásával.”³⁹

„Az útzár telepítésekor kihelyezésre kerülő jelzőtáblák, egyéb közúti jelzések:

A rendőri ellenőrzés helyén:

1. kötelező megállás, ellenőrzés-kontroll felirattal
2. „egyéb veszély”, útzár,méter kiegészítő táblával,

A rendőri ellenőrzés helye előtt:

1. autópályán:

-  800 méter távolságra „sebességkorlátozás 100” és „előzni tilos”
-  500 méter távolságra „sebességkorlátozás 80” és „útszűkület”
-  250 méter távolságra „sebességkorlátozás 60”
-  50 méter távolságra először a belső, majd a külső forgalmi sáv

lezárása és a forgalom elterelése terelő kúpokkal, illetve piros-fehér színű, nyíl alakban sávozott terelő táblákkal, éjszaka és korlátozott látási viszonyok között sárga villogó terelőfüzérrel

2. autóúton:

-  500 méteres távolságra „sebességkorlátozás 80” és „előzni tilos”
-  250 méter távolságra „sebességkorlátozás 60” és „útszűkület”

³⁹ forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

-  50 méter távolságra először a belső, majd a külső forgalmi sáv lezárása és a forgalom elterelése terelő kúpokkal, illetve piros-fehér színű, nyíl alakban sávozott terelő táblákkal, éjszaka és korlátozott látási viszonyok között sárga villogó terelőfüzérrel

3. egyéb úton:

-  250 méter távolságra „sebességkorlátozás 60” és „előzni tilos” jelzőtáblával⁴⁰

Az útzár telepítésének helyén a járművek menetvonalának kijelölésére terelőkúpok, vagy piros-fehér színű, nyíl alakban sávozott terelőtáblák használhatók. Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között az útzárat a lezárt úttest tengelyvonalában elhelyezett villogó sárga lámpával, vagy ennek hiányában a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésével kell megjelölni.

Az ellenőrzés helyét követően „mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzőtáblát kell kihelyezni abban az esetben, ha útkereszteződés a tilalmakat nem oldja fel.

Az EÁP tevékenysége útzár telepítése esetén: Előre tervezett feladat végrehajtásakor a fokozott ellenőrzést, a forgalom korlátozását elrendelő intézkedés alapján kerül sor az EÁP telepítésére. Az útzár telepítésére főszabályként csak a jelzőtáblák kihelyezése után, a szolgálati alcsoportok felállítását követően az EÁP parancsnok utasítására kerülhet sor. Kivételként a 9/1996. (III.21.) ORFK utasítás 6. pontjára hivatkozva: Súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében – ha a jelzőtáblák és egyéb közúti jelzések kihelyezésével járó késedelem az intézkedés eredményességét veszélyeztetné, az 5. pontban meghatározott feltételek hiányában is – elrendelhető az útzár alkalmazása. Ebben az esetben a közúti közlekedés résztvevőinek figyelmét a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésének működtetésével és a rendőr által kézzel, jelzőtárcsával, éjszaka, vagy korlátozott látási viszonyok között kézi lámpával adott fényjelzéssel kell felhívni. Az útzár telepítését elrendelő

⁴⁰ forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

rendőri vezető köteles haladéktalanul gondoskodni az 5. pontban meghatározott közúti jelzések kihelyezéséről.⁴¹

„Szolgálati alcsoportok speciális feladatai:

- A figyelők jelzik a megállítandó jármű közeledését, a jármű vezetőjének magatartását (visszafordulás, útelhagyás, járműből kiszállás).
- A forgalomirányító őr jelenti az „Állj!” jelzését figyelmen kívül hagyó jármű kitörését.
- Az EÁP parancsnoka utasítást ad az útzár alkalmazására, az elkövetők elfogására, szükség esetén az üldözés bevezetésére.
- A műszaki alcsoport szükség esetén módosítja az útzár elhelyezését, felkészül a jármű áthaladására.
- Az üldöző járőr végrehajtja az útzáron áthaladt és irányíthatatlanná vált gépjármű vezetőjének és utasának elfogását.
- Az EÁP parancsnoka szükség esetén gondoskodik a megsérült személyek elsősegélyben részesítéséről, a helyszín biztosításáról.”⁴²

A fentiekből nyilvánvalóvá válik, hogy az EÁP, mint közlekedésrendészeti intézkedés megszervezésének és azon belül az útzár, mint kényszerítő eszköz használatának nagyon sok feltétele van. Egy-egy bűncselekményt elkövető személy által vezetett jármű megállítására tett kísérlet és az elfogása érdekében megkezdett követése mindössze néhány percig tart az esetek zömében, mivel akkora a teljesítmény különbség a szolgálati gépjárművek és a cigaretta szállítására átalakított gépjárművek között. Ennyi idő általában elegendő arra, hogy akkora előnyre tegyen szert, amivel látótávolságon kívül tud kerülni a követett gépjármű. Ez a néhány perc, szerencsés esetben szűk fél óra nem elegendő idő arra, hogy a feltételek fennállása esetén, parancsnoki szervezéssel egy EÁP felállítható és azon belül az útzár alkalmazható legyen úgy, hogy az megfeleljen a jog- és a szakszerűség követelményeinek.

⁴¹ forrás: Az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról szóló 9/1996. (III.21.) ORFK utasítása

⁴² forrás: Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése

Meglátásom szerint úgy valósítható meg a jogszabályi keretek között és a belső szabályzóknak megfelelően egy EÁP és azon belül az útzár felállítása, hogy a megfelelő számú és erre felkészített személyi állományt és technikai hátteret egy, a feltételezett elkövetés helyére és idejére tekintettel fokozott ellenőrzés (pl.: ittas akció, migrációs akció) keretében, vagy közbiztonsági tevékenységnek álcázva, egy előzetesen, részletesen kidolgozott és a vezető által jóváhagyott intézkedési terv alapján kerül megszervezésre és végrehajtásra. Így lehetne biztosítani, hogy az EÁP és az útzár alkalmazása biztonságos, jogszerű, szakszerű és eredményes legyen, illetve van más lehetőség is, mégpedig a jogszabályi háttér újragondolása, átdolgozása, felfrissítése. Erről majd a későbbiek során részletesen lesz szó.

4.3.1. A veszélyhelyzet értelmezésének kérdései

A rendőri intézkedés alól szándékosan kibúvó járművezetők követésével kapcsolatosan mindenképpen meg kell említeni a 7001/2006 ORFK irányelv szerint: "A rendőr intézkedése során veszélyhelyzetet nem idézhet elő, a jármű követése és a feltételek fennállása esetén történő megállítása nem valósíthatja meg a Btk. 186. §-ba ütköző „Közúti veszélyeztetés” büntetének elkövetését.”⁴³ (Az azóta hatályát veszített Btk. 186. §-a helyett a hatályos Btk. 234. §-a⁴⁴ értendő.)

Az idézet első tagmondata értelmezését követően több kérdés fogalmazódott meg bennem. Egyrészt a „veszélyhelyzet” kifejezés önmagában egy elég tág fogalom, ugyanis ebbe beletartozik az absztrakt veszélyhelyzet, a veszély és a közvetlen veszély. Másrészt véleményem szerint egy bizonyos sebességtartomány átlépése lakott területen belül önmagában (anélkül, hogy konkrét személyt veszélyeztetne) kimeríti a közvetlen veszélyeztetés fogalomkörét. „De ugyanígy elvi szinten dönthetne például a jogalkalmazás úgy is, hogy adott közlekedési

⁴³ forrás: a közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról szóló 7001/2006 (IV. 6.) ORFK irányelv

⁴⁴ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 234. §-ban van megfogalmazva a közúti veszélyeztetés bűncselekmény törvényi tényállása – (továbbiakban: Btk.)

környezetben - lakott területen, sűrű áramlású forgalomban - bizonyos fokú jelentősebb sebességtúllépések önmagukban előidéznek a közúti veszélyeztetés tényállásában megkívánt eredményt.”⁴⁵ „Napjaink jogalkalmazása azt is felismerte, hogy vannak olyan jellegű közlekedési szabályszegések, melyek az – ember biológiai adottságai miatt – kellő gondosság tanúsítása esetén sem érzékelhetők (pl.: igen jelentős sebességtúllépések az emberi szem percepciós képességei miatt).”⁴⁶ Fogalmukat tekintve lényeges különbségek vannak köztük, ugyanis a távoli (absztrakt) veszély „valamely emberi magatartással létrehozott olyan állapot, amelynek tartalmát kitevő, a sérelem irányában ható tényezők önmagukban nem képesek a veszély állapotából a sérelem állapotába való átfordulásra, hanem csak további emberi tevékenység vagy számos objektív jelenség közrehatása folytán”.⁴⁷ A veszély fogalmát tekintve „olyan állapot, amely nagy valószínűséggel, de nem szükségszerűen magába foglalja a közlekedési baleset bekövetkezésének lehetőségét. ...tágabban kell értelmezni, mint – a később tárgyalásra kerülő – a közúti veszélyeztetésnél megfogalmazott közvetlen veszélyt és szűkebben, mint a 233. §-ban írt absztrakt, távoli veszélyt.”⁴⁸ „A közvetlen veszély a sérelem bekövetkezésének nyombani lehetősége, olyan objektív helyzet, amely magában hordja az esetek sérelembe fordulásának azonnali lehetőségét... ...A közvetlen veszély a sérelem bekövetkezésének reális lehetősége, időben közeli, a veszély személyre és helyzetre konkretizált.”⁴⁹ A 2012. évi C. tv. a Büntető Törvénykönyvről (továbbiakban: Btk.) Közúti veszélyeztetés törvényi tényállásában szereplő - „234. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel

⁴⁵ forrás: Enyedi László - Dr. Fülöp Ágnes - Dr. Melegh Gábor - Radványiné Novothny Olga - Dr. Varga Tibor: *Közlekedési Büntetőjog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2008. 38. oldal*

⁴⁶ forrás: Dr. Fülöp Ágnes – Dr. Major Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2010. 121. oldal*

⁴⁷ forrás: Dr. Vágó Tibor: *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei. Közgazdasági- és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1972. 297. old.*

⁴⁸ forrás: Blaskó Béla – Miklós Irén – Pallagi Anikó – Polt Péter – Schubauer László: *Büntetőjog különös rész I. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2013. 243. old.*

⁴⁹ forrás: Blaskó Béla – Miklós Irén – Pallagi Anikó – Polt Péter – Schubauer László: *Büntetőjog különös rész I. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2013. 67. old.*

büntetendő.”⁵⁰ - közvetlen veszély nem azonos a veszélyhelyzettel, ahogy a fenti fogalom-meghatározásokból is jól látszik. Az én olvasatom szerint a 7001/2006 ORFK irányelvben szereplő veszélyhelyzet kifejezés megegyezik a Btk. 234. §. (1) bekezdésben foglalt közvetlen veszély fogalmi elemeivel.

Továbbá megemlíteném a veszélyhelyzet előidézésének tilalmát az irányultság kérdéskörében, ugyanis nem mindegy, hogy rendőrként az előttem haladó járművet követve én okozom a veszélyhelyzetet, vagy én kerülök veszélyhelyzetbe. Sőt, tovább futtatva ezt a gondolatmenetet az általam okozott veszélyhelyzet irányulhat saját magam ellen és/vagy más ellen is, de ez fordítva is igaz, azaz a veszélyhelyzet, amit nem én (mint rendőr) okozom, irányulhat ellenem és/vagy más ellen is. Minden esetben bekövetkezhet a veszélyhelyzet, mégis (megítélés szempontjából) minden egyes esetben máshogy kell azokat értékelni. A fentiek alapján az mindenképpen megállapítható, hogy a közvetlen veszélyhelyzetek létrehozása tilalmazott. Ennek ellenére úgy vélem, hogy a rendőr járőr bármely rendőri intézkedésében ott rejtőzhet egy általános veszélyhelyzet, ami előre nem látható, és ami ellen nem lehet tudatosan felkészülni. Lehet az olyan járművezető, aki nem tudja mit - hogyan kell tennie egy, például vele szemben közlekedő megkülönböztető jelzését használó szolgálati gépjármű esetén. Lehet egy labilis idegrendszerű járművezető, aki sokkot, vagy hisztériás rohamot kap a megkülönböztető jelzés miatt és ezáltal viselkedése kiszámíthatatlanná válik, vagy egy figyelmét hátsó ülésen helyet foglaló gyermekeire szegező családanya, aki nem észleli térben és időben a megkülönböztető jelzést használó szolgálati gépjárművet és még rengeteg hasonló szituációt fel lehetne sorolni. Azért említem ezeket az eseteket, mert sajnos könnyen előfordulhatnak és olyan hirtelen, nem várt veszélyhelyzeteket képesek kialakítani, ami előre nem megjósolható és így nehezen kivédhető. Ebből arra a következtetésre jutottam, hogy nem terheli (sem erkölcsi, sem büntetőjogi) felelősség a rendőrt, aki egy önmagát a rendőri ellenőrzés alól kivonó, menekülő járművezető megállítására tesz kísérletet, vagy követését hajtja végre és a rendőrről független ok

⁵⁰ forrás: A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 234. § a közúti veszélyeztetés bűncselekmény törvényi tényállása

miatt a menekülő jármű vezetője (pl.: eltúlzott sebessége miatt) személyi sérüléssel járó közlekedési balesetet okoz.

Több esetben előfordult szolgálatteljesítésem során Mátészalka város közigazgatási területén, hogy ismeretlen honosságú, típusú, hatósági jelzésű, nagyteljesítményű gépjárművek, rendkívül nagy sebességgel közlekedtek az államhatár irányába, vagy az államhatár irányából az ország mélységébe. Megjegyezni kívánom, hogy a járműveket és vezetőit nem követte egyik rendvédelmi szerv járőre sem és semmi nem utalt arra, hogy „indokolt” lett volna a rendkívül magas sebességgel való közlekedés. A dolgozatomban ismertetett járművezetők jelentős részének szándékában sem áll a közlekedési szabályok betartása, agresszív vezetési stílusuk arra enged következtetni, hogy a többi közlekedő életének, testi épségének veszélybe sodrása független attól, hogy a hatóság megállítási szándékkal követésüket megkezdte, vagy sem.

Összefoglalva a közvetlen veszélyhelyzetek kialakítása minden esetben tilalmazott. A veszély, mint jelenség – ezen belül a távoli (absztrakt) veszély – kialakítása szintén tilalmazott, ennek ellenére egyes rendőri intézkedések során bármikor kialakulhat, illetve szükségképpen jelen is van. A veszély kialakulásának kockázatát a minimális szintre kell csökkenteni, vagy ha lehet, kialakulását el kell kerülni.

5. KÖZLEKEDÉSRENDSZETI FELADATOK ÉS AZOK MEGVALÓSULÁSA

A közlekedésrendészet kiemelt feladata – az általános rendőri feladatokon túl – a közlekedés biztonságosabbá tétele, amely elsősorban a balesetek megelőzésében, illetve a balesetek számának csökkentésében és a balesetek kimenetelének mérséklésében mérhető leginkább. A balesetek számának csökkentése mellett kiemelt feladata továbbá a balesetben meghalt személyek számának csökkentésére való állandó és aktív törekvés. Továbbá meghatározó feladat a forgalom folyamatosságának, áramlásának biztosítása, a közlekedési szabályok megtartásának ellenőrzése, a szabálysértők kiszűrése és a velük szembeni intézkedések megtétele, a bekövetkezett balesetek helyszínén való intézkedés. Feladata még a közúti forgalmat érintő rendezvények, események biztosítása, illetőleg az állandó jelleggel végrehajtott baleset-megelőzési tevékenység.

Ezeket a speciális közlekedésrendészeti feladatokat és az általános rendőri feladatokat értékelve fogalmazódott meg bennem a dolgozatomban feldolgozott téma bemutatása, illetve az erre való figyelemfelhívás fontossága.



31-32. ábrák: Jellemzően sebesség túllépése a baleset bekövetkezésének az oka
(források: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség)

Ugyanis nem tudom elégszer hangsúlyozni, hogy a csempész cigarettát szállító személyek járműveikkel a KRESZ és minden más jogi

szabályozásra, normára tekintet nélkül úgy közlekednek, hogy folyamatos jelleggel veszélybe sodorják a saját, a szolgálatban lévő hivatásos kollégák és az egyébként éppen ott közlekedő, vagy tartózkodó civil lakosság életét, testi épségét és egészségét, valamint anyagi javait. Az elmúlt években számtalan anyagi káros, könnyű és súlyos sérüléssel végződő közúti baleset okozói ültek a cigaretta szállítására átalakított gépjárművek volánjánál.



33. ábra: Az első halálos kimenetelű közlekedési baleset a cigarettacsempészettel összefüggésben
Forrás: <http://www.szon.hu/halalba-szaguldott-a-cigarettacsempesz-csaholc-kozeleben/1835033>

Sajnos három esetben halálos kimenetelű baleset is történt a cigaretta szállításával összefüggésben. Mindhárom esetben az e tevékenységet végző járművek vezetői voltak az áldozatok. Külső szemmél (nem rendőrként) mondhatnám azt is, hogy megérdemelték, hiszen a bajt maguknak keresték. De nem mondom ezt és nem gondolom, hogy ez így helyes, hogy így kellett történnie. Ennek egyszerű okai vannak, ugyanis családapaként tisztában vagyok vele, hogy az áldozatokat is hazavárták szülők, testvérek, gyerekek, rokonok, valamint, hogy a cselekményük – aminek motivációja minden bizonnyal a rövid idő alatt realizálódó magas haszon volt – nem volt olyan súlyú, sem büntetőjogi, sem erkölcsi tekintetben, hogy az életükkel

fizessenek érte. Magyarország Alaptörvénye II. cikkének értelmében: „Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.”⁵¹ Súlyos árat kellett fizetniük azért, hogy más(ok) jelentős anyagi haszonra tegyenek szert. Mindezek ellenére megfogalmazódik bennem kérdés, mi fog történni, ha már nem „csak” ők lesznek az áldozatok? A kérdésre nem tudom a választ, de arra igen, hogy a törvények által biztosított keretek között mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy ezek a személyek és az általuk vezetett járművek megállításra, vagy a közúti forgalomból minél rövidebb idő alatt kivonásra kerüljenek. Ugyanis nincs helyük a magyar utakon olyan renitens, szabályszegő és bűnelkövető járművezetőknek, akik saját anyagi haszonszerzésük végett képesek mások életét, testi épségét veszélyeztetni.

Közlekedésrendészeti szempontból vizsgálva, meglátásom szerint hatékonyan fel lehet és fel is kell lépni a cigarettát szállító járművekkel és azok vezetőivel szemben, ugyanis fontos feladat a baleset-megelőzés aktív és preventív végrehajtása.

Az előző fejezetben tárgyalt közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzés végrehajtása jelenti a megoldást a preventív bűnmegelőzés szempontjából. Fontosnak tartom, hogy az ellenőrzés koncentráltan a közlekedési és közbiztonsági feladatok végrehajtása során realizálódjon. Ezen belül ki kell dolgozni körzetre és napszakra lebontva az EÁP-ok felállításának, hatékony végrehajtásának lehetőségeit, valamint a különböző bizonyítástechnikai módszereket. További feladat az együttműködés megszervezése a társszervekkel, valamint az önkormányzatokkal, különböző polgári szervezetekkel, illetve egészségügyi intézményekkel (pl.: ittasság ellenőrzés esetén, ha nagyobb számú vérminta vételezése feltételezhető). A feladatok maradéktalan és hibátlan elvégzése szükséges, de nem elégséges feltétele a látható eredmények elérése tekintetében, hiszen szükség van az elvégzett munka hatékonyságának mérésére, valamint az eredmények kiértékelésére. E feladatokról lesz szó ebben a fejezetben.

⁵¹ forrás: Magyarország Alaptörvényének II. cikke

5.1. Közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzések

A közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzések rendszeres végrehajtása egy olyan rendőrkapitányság területén, mint a mátészalkai – ami megyei szinten kiemelt rendőrkapitányság – rendkívül nagy jelentőséggel bír. Egyrészt a terület nagysága, az illetékességi területen lévő főutak száma és azok forgalma megkívánja az ellenőrzések folyamatosságát, következetességét. A Mátészalka Rk. vezetése felismerte a közlekedésrendészeti akciók, fokozott ellenőrzések fontosságát, amelyből kifolyólag kéthetente legalább egy közlekedési akcióban vesz részt a Mátészalka Rk. Közlekedésrendészeti Osztály hivatásos állománya. Ezen ellenőrzések elsősorban a közlekedésbiztonság javítására, azon belül az ittas járművezetők kiszűrésére, a sebesség ellenőrzésére, az ukrán és a román határ közelsége miatt migrációs ellenőrzésre terjednek ki. Természetesen a nemzeti és nemzetközi bűnüldözési érdekek is eleget téve minden intézkedés alá vont személyt és az általa vezetett járművet körözési rendszerben ellenőrzünk, majd a Robotzsaru Neo rendszerben rögzítünk, valamint alkoholtesztterrel történő ittaság ellenőrzést hajtunk végre minden járművezető esetében. Komplex ellenőrzést hajtunk végre a tehergépjárművekkel és azok vezetőivel kapcsolatosan, mely során ellenőrzésre kerül a járművezetők pihenőidejének vizsgálata, az okmányok megfelelő vezetésének és meglétének ellenőrzése, valamint hogy a jármű (járműszerelvény) az alapvető műszaki követelményeknek megfelel-e. A fokozott ellenőrzések egy részét a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya hagyja jóvá és koordinálja. A megyei szakirányítás szinte minden esetben rendelkezésre bocsátja a megyei hatáskörű, hivatásos személyi állománya egy részét szolgálati gépjárművekkel megerősítve. Negyedévente legalább egy alkalommal a megyében bárhol, különböző városi kapitányságok illetékességi területén végrehajtott fokozott ellenőrzésekben vesz részt tevékenyen a közlekedésrendészeti állomány néhány tagja.

Miért fontosak a közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzések? Egyrészt baleset-megelőzés szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bírnak, másrészt mind az ittas járművezetők, mind a megengedett legnagyobb sebességet túllépők száma folyamatos csökkenő tendenciát mutat a magyar állampolgárok vonatkozásában, ami a fokozott ellenőrzések gyakoriságának is köszönhető. A sebesség ellenőrzése és a szabályok betartása szempontjából pótolhatatlan szerepe van a sebességellenőrző készülékek folyamatos rendelkezésre állásának, ugyanis eddig Mátészalka város két másik, szomszédos várossal osztozott egy mérőkészüléken. Továbbá ki kell szűrni a forgalomból azokat a járművezetőket, akik agresszív, normaszegő magatartást, illetve balesetveszélyes viselkedési formákat tanúsítanak, ugyanis így lehet biztosítani a forgalom folyamatosságát és zavartalanságát. Fontosnak tartom mind a közlekedési bűncselekmények, mind a közlekedéssel nem összefüggő bűncselekmények felderítésében való aktív közreműködést. „A motorizáció terjedésével az utazó bűnözés általánossá vált. A közúti ellenőrzések feladatai közé egyre inkább tartozik a gépkocsin közlekedő bűnelkövetők tettenérése, a bűncselekmények eszközeinek és tárgyainak felderítése.”⁵²

5.2. Koncentrált közlekedési és közbiztonsági ellenőrzések kidolgozása

Különbséget kell tenni egy előre eltervezett és előzetesen jóváhagyott fokozott ellenőrzés megszervezéséhez szükséges teendők végrehajtása és egy nem várt esemény bekövetkezését követő hatékony ellenőrzés megszervezésének feladatai és azok végrehajtása között. A legfontosabb különbség az előkészületekre és a feladatok végrehajtására rendelkezésre álló idő. Az első esetben említett fokozott ellenőrzés keretén belül elegendő idő áll rendelkezésre az ellenőrzés helyének, idejének

⁵² forrás: Dr. Irk Ferenc - Dr. Varga Ádám *Forgalomellenőrzés jegyzet Rendőrtisztai Főiskola Közbiztonsági Tanszék Budapest, 2011., 9. oldal.*

kiválasztásához, az erők, eszközök csoportosításához és – az esetleges váratlan szituációk kiküszöbölése érdekében – a részletes és konkrét feladatszabáshoz, a vezetői jóváhagyáshoz. A második esetben – ami a szatmári térségben lényegesen gyakoribb – nem áll rendelkezésre elegendő idő a belső szabályzóknak minden szempontból megfelelő EÁP felállítására, útzár telepítésére. Hogyan lehet ezt a kézenfekvő problémát megoldani, a rendelkezésre álló időt valamelyest „lassítani”? Sajnos a válasz egy szóval egyszerűen kifejezhető: Jelenleg sehogyan. Ennek ellenére mégis van lehetőség arra, hogy felkészüljünk ezekre az „ad-hoc” helyzetekre, csak ehhez változásokra van szükség, aminek érintenie kell a jogszabályi háttérrel, a személyi állományt és az eszközparkot egyaránt. Kijelenthető, hogy a rendőrkapitányságok nincsenek felkészülve a fentiekben részletesen tárgyalt bűncselekmények elkövetői megállítására, elfogására. Ahhoz, hogy a cél – az élet, testi épség és anyagi javak kockáztatása nélkül történő, biztonságos megállítás és elfogás kivitelezése – megvalósulhasson, szükség van további feltételekre. Jogszabályok tekintetében a legfontosabbak a következők, amelyek kapcsolódnak az EÁP és az útzárhoz:

-  1994. évi XXXIV. tv. a rendőrségről
-  30/2011. (IX.22.) BM rendelet (Szolgálati Szabályzat)
-  9/1996 (III.21.) ORFK utasítás az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról
-  15/1996 (III.21.) ORFK KBH intézkedés az útzár telepítésére, alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadására
-  11/1998 (IV.23.) ORFK utasítás (Csapatszolgálati szabályzat)
-  7001/2006 (IV.06.) ORFK irányelv a közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról

Napjainkban a jogszabályok, jogi normák változása folyamatos, hiszen felgyorsult világunk demokratikus értékrendje megköveteli a naprakésziséget. Minden tekintetben igaz ez a rendőrség működését érintő jogszabályokra is. Látható, hogy a felsorolt jogszabályi háttéranyag és a belső szabályozók – néhány kivételtől eltekintve – több mint egy évtizede hatályban vannak. Ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy ezek a jogszabályok

elavultak, de a felgyorsult világunkhoz idomulva ki kell igazítani, fel kell frissíteni néhány tekintetben. Álláspontom teljes mértékben megegyezik a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság rendészeti igazgatója kérésére elkészített javaslatban foglaltakkal. Ez a javaslat az útzár használatával kapcsolatos módosításokat tartalmaz, amelyet a szakmai területükön (közrendvédelem, csapatszolgálati ismeretek) kiemelkedő teljesítményt nyújtó hivatásosok fogalmaztak meg.

A jogszabályi háttér módosításának javaslata:

A 9/1996. (III.21.) ORFK utasításban megfogalmazottak meglátásom szerint komoly nehézségeket okoznak az útzár alkalmazása esetén.

A 4. pontban („Útzárat csak az ellenőrző áteresztő pont (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat”), valamint az 5. pontban (Az útzár telepítésével végrehajtott rendőri ellenőrzést a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben (a továbbiakban: KRESZ) meghatározott közúti jelzőtáblákkal és egyéb közúti jelzésekkel kell jelezni) meghatározottak betartása megnehezíti az útzár telepítését.

Az utasítás 6. pontjában („Súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében - ha a jelzőtáblák és az egyéb közúti jelzések kihelyezésével járó késedelem az intézkedés eredményességét veszélyeztetné, az 5. pontban meghatározott feltételek hiányában is elrendelhető az útzár alkalmazása. Ebben az esetben a közúti közlekedés résztvevőinek figyelmét a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésének működtetésével és a rendőr által kézzel, jelzőtárcsával, rossz látási viszonyok között kézi lámpával adott fényjelzéssel kell felhívni. Az útzár telepítését elrendelő rendőri vezető köteles haladéktalanul gondoskodni az 5. pontban meghatározott közúti jelzések kihelyezéséről.”) ugyan késedelem, vagy az intézkedés eredményességének veszélyeztetése esetén van lehetőség arra, hogy a jelzőtáblák, illetve a közúti jelzések kihelyezését megelőzően telepíteni lehessen az útzárat, de

ez csak abban az esetben valósulhat meg, ha az útzár telepítése súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében történik.⁵³

A módosítás a javaslat és véleményem szerint is „a cél érdekében szükséges a fent szabályzó 6. pontjának módosítása oly módon, hogy a fenti feltételek hiányában a rendőri intézkedés előtt járművel menekülő személy érdekében lehessen útzárat alkalmazni.”⁵⁴

„Véleményünket alátámasztja az a tény is, hogy az intézkedés megkezdésekor nem lehet eldönteni, hogy a menekülő jármű vezetője súlyos bűncselekményt követett-e el, vagy más kisebb súlyú jogsértő cselekményt valósít meg.”⁵⁵

Javaslat:

„A 9/1996. (III.21.) ORFK utasítás 6. pontjának megváltoztatása oly módon, hogy ne csak a „súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjével szemben” lehessen alkalmazni útzárat, hanem a fenti utasítás 1. pontjában meghatározottaknak megfelelően „a rendőri intézkedés előtt járművel menekülő személy feltartóztatására, elfogására.”⁵⁶

„Ennek szinonimájára a Csapatszolgálati szabályzat 79. pontját és a 7001/2006 (IV.06.) ORFK irányelv 2.3.1. pontját is a fentiekre tekintettel kell módosítani.”⁵⁷

Javaslom továbbá:

⁵³ forrás: Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mászalai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat

⁵⁴ forrás: Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mászalai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat

⁵⁵ forrás: Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mászalai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat

⁵⁶ forrás: Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mászalai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat

⁵⁷ forrás: Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mászalai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat

Az Rtv. 51. § (3) bekezdésben megfogalmazott megállásra kényszerítés, mint kényszerítő eszköz részletes szabályozásának kidolgozását és biztosítani a technikai feltételeit. A 30/2011. (IX.22.) BM rendelet 45. §-ában foglaltak alapján: „Az Rtv. 51. § (3) bekezdésében meghatározott megállásra kényszerítéshez a rendőr szolgálati járművet, továbbá gépjármű elfogó hálót is felhasználhat. Ennek során a szolgálati járműben keletkezett kárért - ha az erre vonatkozó vizsgálat a kényszerítő eszközök alkalmazásával kapcsolatos szabályok megsértése miatt más következtetésre nem jut - a rendőrt kártérítési felelősség nem terheli.”

Azért is nagyon fontos és sürgető a belső norma kidolgozása a megállásra kényszerítés, mint kényszerítő eszköz esetében, mert az EÁP és az útzár használatával ellentétben a megállásra kényszerítés esetén nincs szükség nagy létszámú csoportokra, illetve több szintű előzetes parancsnoki jóváhagyásra. A megállásra kényszerítés, mint kényszerítő eszköz használata hatásos ellenszere lehet az „ad-hoc” jelentkező rendőrségi szempontból releváns eseményeknek.

A működőképes, hatékony közlekedési és közbiztonsági ellenőrzések előfeltétele a célkitűzés és ezzel kapcsolatban információ gyűjtése, ezeket – a nem elhanyagolható feladatok alapos végrehajtását – követi az ellenőrzéssel kapcsolatos összes lehetséges feladatnak, verzióknak a megtervezése és a döntés (a helyszínről, időpontról, erőkről, eszközökről, stb.). Mindezek maradéktalan meglétét követően megkezdődik a feladat végrehajtása, mely közben szükséges a folyamatos koordináció és kontroll. A feladat végrehajtását követően a következő – és egyben a befejező – lépcsőfok az eredmény kiértékelése, a konzekvenciák levonása, illetve ha lehetséges, a hatékonyság mérése. A feladat végrehajtását követő munka legalább olyan fontos, mint az azt megelőző, ugyanis rengeteg hasznos információra és tapasztalatra teszünk szert egy-egy feladat végrehajtása során, amiket rendszerezve, elemezve-értékelve nagyon jól tudunk hasznosítani a jövőre nézve.

A munka az ellenőrzés célkitűzésével kezdődik, jelen esetben, hogy a dolgozatom témájához szorosan illeszkedve maradjak, a cigarettacsempészettel összefüggésbe hozható közlekedési

bűncselekmények megelőzése, megakadályozása, a balesetek megelőzése, nagyobb mennyiségű cigaretta szállítására átalakított, nagy teljesítményű gépjárművek és vezetőik megállítása, elfogása, a közúti forgalomból történő mielőbbi kivonása. A legfontosabb cél az, hogy sérülés- és anyagi károktól mentesen hajtsuk végre az intézkedést.

Az ellenőrzés megtervezése előtt kulcsfontosságú a megfelelő minőségű és számú információ gyűjtése. Véleményem szerint ez az egyik legösszetettebb és legkényesebb része egy koncentrált közlekedési, illetve közrendvédelmi ellenőrzésnek, hiszen a nem megfelelő számú, vagy hamis információkon az egész munka elbukhat. Több szempont alapján lehet információt gyűjteni, melyek lehetnek a társzervektől, önkormányzattól, lakosságtól közvetlenül, vagy közvetett módon kapott adatok. Lehet saját tapasztalattal megszerzett adat (pl.: előző ellenőrzések végrehajtása során fellépő hiányosságok, „ad-hoc” helyzetek megoldása, ezekre való felkészülés), illetve bármilyen más módon beszerzett releváns információ – itt megemlíteném a titkos információgyűjtésből származó minősített adatokat, amire nagyon ritkán kerül sor, bár jelentőségéhez nem férhet kétség –.

Az ellenőrzés megtervezése során figyelemmel kell lenni a célkitűzésben meghatározott feladatok teljesíthetőségére, ezzel párhuzamosan a rendelkezésre álló adatokra – pl.: az elkövetés szempontjából gyakran használt helyekre, útvonalakra, az elkövetések időbeni gyakoriságára, az elkövetők számára, technikai hátterére, az időjárási körülményekre, a szomszédos rendőrkapitányságok által bevethető erőkre, eszközökre, valamint rengeteg más egyéb információra egyaránt –. Ezeken túlmenően ismerni kell a rendelkezésre álló erők, eszközök számát, állapotát, biztosítani kell a megfelelő és folyamatos összeköttetést, a megfelelő személyi és a tárgyi feltételeket, valamint fontos a konkrét, egyénre lebontott feladatszabás. A tervezési fázis legvégső szakasza a vezetővel, illetve a szakirányítást végző szervvel történő egyeztetés, majd ezt követően az ellenőrzés jóváhagyása a vezető és szakirányítás részéről.

A tervezési folyamatot szorosan követi a döntés. Az ismert adatok alapján meg kell szervezni az EÁP felállításában résztvevő erőket, eszközöket, annak helyét, idejét. Mindezt oly módon kell megtenni, hogy a lehető

legkevesebb költségi kiadással járjon, de a takarékoság nem mehet a hatékonyság rovására. Az összehangolt és hatékony feladat végrehajtása érdekében részletes, mindenre kiterjedő eligazítást kell tartani az ellenőrzésben résztvevők számára, lehetőleg oly módon, hogy az ellenőrzést végrehajtó és a koordináló teljes személyi állomány térben és időben együtt legyen a feladatok könnyebb és pontosabb rögzülése, valamint az összetartozás és a csapatszellem erősítése céljából.

Az ellenőrzés következő lépcsőfoka maga a feladat végrehajtása. Fontos, hogy személyre, járőrpárra, alcsoportra és csoportokra lebontva is tiszta és világos legyen a feladatok meghatározása, ugyanis csak így érhető el a pontos, esetleges hibáktól mentes végrehajtás. A folyamatos parancsnoki jelenlét szükséges, de nem elégséges, hiszen a jelenléten túl biztosítani kell a kommunikáció folyamatosságát, a folyamatos koordinációt és a részfeladatok megfelelő végrehajtásának ellenőrzését a kíván eredmény elérése érdekében. A kommunikáció és a koordináció folyamatosságának kérdése több ponton összekapcsolódik. Tudniillik a dolgozatom témájában szereplő járművezetők kiemelkedő vezetési képességekkel bírnak és fejlett (10-15 évvel ezelőtti, akkor az autógyártás csúcsát képviselő) technikai háttérrel, valamint jól szervezett külső segítséggel rendelkeznek. Ezekből az előzetes információkból kiindulva arra fognak törekedni, hogy az általunk felállított EÁP-ot és telepített útzárat bármilyen áron el-, illetve kikerüljék. Ezért is különösen fontos a biztonságot szem előtt tartva a pontos feladat-meghatározás és annak végrehajtása. Ha az említett cselekmény bekövetkezik és az oly módon történik, ahogy az eligazításon előzetesen nem hangzott el, mint lehetséges opció, akkor lesz kiemelkedő szerepe a kommunikációnak és a koordinációnak, hiszen „ad-hoc” jelleggel az akció irányításáért felelős parancsnoknak azonnal reagálni kell a történetekre. A részfeladatok végrehajtásának folyamatos visszaellenőrzése szintén fontos, ugyanis egy jelentéktelennek tűnő hiba a későbbiekben az egész akció sikerét veszélybe sodorhatja.

A fokozott ellenőrzés végrehajtását követően a következő fontos feladat az eredmény kiértékelése – ezen belül a hatékonyság mérése – és a következtetések levonása. Miért is fontos ez? Az eredményesség mutatja meg, hogy jól végezzük a munkánkat, a célkitűzés során meghatározottak

teljesítésre kerültek. A hatékonyság mutatja meg azt, hogy a megfelelő szám erő, eszköz befektetésével – költséghatékonyan –, a megfelelő időn belül értük el a kívánt célt. Jellemzően ezek változtathatóak, így a hatékonyság relatív, hiszen sok adat összességéből tevődik ki.

A következtetések levonása a jövőben megszervezésre és végrehajtásra kerülő akcióknak nyújt segítséget mind az előnyök megőrzése, mind a hibák kiküszöbölése érdekében.

5.3. Az ellenőrzés kidolgozása körzetre, napszakra tekintettel

Ebben a bekezdésben elsősorban az ún. „ad-hoc” jellegű elkövetés esetén, az ellenőrzés során fellépő lehetséges problémákra hívom fel a figyelmet.

Különböző feladatokat kell végrehajtani a lakott területen belül történő rendőri intézkedés elől menekülő járművezető követése keretében, mint lakott területen kívül. Belátható, hogy lakott területen belül megsokszorozódik a menekülő jármű követése során felmerülő kockázati tényezők – és ebből kifolyólag a feladatok – száma. A cél ilyen esetben az, hogy megakadályozzuk abban a menekülő járművezetőt, hogy lakott területre haladjon be az általa vezetett járművel, illetve ha már behaladt, akkor onnan minél rövidebb idő alatt kivezessük mások életének, testi épségének veszélyeztetése nélkül. Ilyenkor nem csak a forgalomban részt vevő járművezetők jelenlétére és várható magatartására, hanem a haladási útvonal közvetlen környezetében tartózkodó gyalogosokra is figyelemmel kell lenni. Ez azért is fontos, mert az események általában nagy sebességgel, nagyon rövid idő alatt történnek.

A lakott területre behaladó, menekülő jármű során végrehajtandó feladatokat a 7001/2006 ORFK. irányelv részletesen leírja. Ha a rendelkezésre álló személyi- (létszám) és a technikai feltételek adottak, az irányelv nagyon hasznos alapot nyújt az „ad-hoc” módon bekövetkező jogsértések megakadályozásához, az elkövetők elfogásához szükséges, összetett rendőri intézkedések végrehajtásához.

Azokban az esetekben, amikor előre nem vártan lép fel a menekülő járművel szembeni intézkedési kötelezettség, akkor megmutatkozik a rendőrség technikai és létszámbeli hiányossága. Mit értek ez alatt? Előfordult már, hogy a csempészárut – legyen cigaretta, vagy ember – szállító jármű vezetője a rendőr által adott szabályos „Állj!” jelzésre lassítással és haladása közben egyenletes jobbra húzódással reagál, így tévesztve meg a jelzést adó rendőrijárőrt. Az utolsó pillanatban gázt adva – az esetek egy részében a rendőr irányába kormányozza a járművet, igaz, nem feltétlenül annak érdekében, hogy elsodorja, inkább az időnyerés a fő motiváló erő –, a járművet nagy sebességre gyorsítva elhagyja az intézkedés helyszínét. A fenti esetekből a tapasztalatokat levonva, lehetőség szerint a szolgálati gépkocsival, hátulról történő megállítást helyezzük előtérbe a térségben. Egyrészt azért, mert így a rendőrijárőr személyi biztonsága garantált, másrészt az esetleges jogsértések megelőzésének, valamint azok megszakításának, illetőleg szükség esetén az elfogásnak így nagyobb az esélye.

Megoldásként lehetne rendszeresíteni az úgynevezett elfogó hálót, amely működésének sokkal jobb lehet a határfoka – a fentiekből kiindulva –, mint a rendőrségnél mai napig rendszeresített útzáré. Működése egyszerű, a menekülő jármű a telepített eszközön történő áthaladás során, az első tengelyen lévő kerekeivel „felszedi” az eszközben elhelyezett nagy szakítószilárdságú hálót, mely a kerekek forgásának következtében a háló feltekeredik az abroncsokra és a tengelyre, oly módon, hogy azok tovább gördülését megakadályozza, ezáltal állítva meg a járművet.



34. ábra: az elfogó háló működés közben
forrás: <http://lopjatokazotteimet.postr.hu/cimke/SQUID>

Kérdésként fogalmazódik meg bennem, hogy ez az eszköz alkalmas lehet-e az Rtv. 51. § (3) bekezdésben megfogalmazott megállásra kényszerítésre, mint kényszerítő eszköz. A választ a kérdésre a 30/2011. (IX.22.) BM rendelet adja meg a 45. §-ában: „Az Rtv. 51. § (3) bekezdésében meghatározott megállásra kényszerítéshez a rendőr szolgálati járművet, továbbá gépjármű elfogó hálót is felhasználhat. Ennek során a szolgálati járműben keletkezett kárért - ha az erre vonatkozó vizsgálat a kényszerítő eszközök alkalmazásával kapcsolatos szabályok megsértése miatt más következtetésre nem jut - a rendőrt kártérítési felelősség nem terheli.”⁵⁸

A dolgozatomban többször szó esett már a nagyteljesítményű járművek paramétereiről, a járművezetők vezetéstechnikai tudásáról, kockázatvállalásáról, valamint a szolgálati gépjárművekkel és a hivatásos állomány tagjaival történő összehasonlításról. Természetesen, mint általában az kijelenthető, e szituációkban is a bűnözők rendelkeznek fejlettebb technika hátérrel, ennek ellenére mégis minden tőlünk telhetőt megteszünk, hogy ne tudják kihasználni a technikai fölényüket.

Mivel nem képesek a rendőrségnél rendszeresített szolgálati járművek a fokozott terhelésre – kivéve az autópályákon szolgálatot teljesítő Skoda

⁵⁸ forrás: a rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 45. §-a

Octavia RS-eket, illetve a Terrorelhárítási Központ esetében a járműpark jelentős részét –, ezért a Tevékenység-irányítási Központ (továbbiakban: TIK)⁵⁹ tevékeny segítsége elengedhetetlenül szükséges az elkövetők elfogásához, a járművek mielőbbi megállításához. A TIK-ben rendelkezésre álló számítógépes rendszer és segédprogramok segítségével a műholdas helymeghatározó rendszerrel szerelt, szolgálatban lévő erőket és járműveket a menekülés várható útvonala irányába tudja küldeni. A TIK-ben a folyamatosan frissülő rendszer segítségével pontosan tudható, hogy mely erők és eszközök állnak rendelkezésre a térségben a követésre, megállításra, elfogásra. A TIK általi koordináció és folyamatos kommunikáció nagyon lényeges és sarkalatos pontja a sikeres feladatvégrehajtásnak. A TIK rendszer bevezetésével lényegesen hatékonyabbá vált az ilyen „ad-hoc” eseményekkel szembeni fellépés, ugyanis jelentősen lerövidült a koordinációért felelős személyek és a végrehajtás között a kommunikáció, aminek következtében sokkal gyorsabban lehet reagálni a nem várt következményekre, vagy az elvárttól eltérő magatartásokra.

A másik – általam lényegesnek tartott – szempont a követést végrehajtó szolgálati jármű vezetőjének megfelelő egészségi és pszichikai állapota, valamint a feladatok végrehajtása szempontjából a biztonság szem előtt tartása és a felesleges kockázatvállalás kerülése. Nagyon fontos az is, hogy a szolgálatot kezdő gépkocsizó járőr készség szintjén ismerje az általa vezetett szolgálati jármű paramétereit, viselkedését fokozott terhelés esetén is. A parancsnok feladata és felelőssége, hogy egy esetleges komolyabb pszichikai megterheléssel járó feladat végrehajtására alkalmatlan járőrt ne engedjen a szolgálati gépjármű volánja mögé. Amennyiben a járőrpáros mindkét tagja rendelkezik a szükséges képességekkel és megfelelnek az elvárásoknak, akkor lehetőséget kell biztosítani a szolgálat során, hogy mind a ketten, felváltva vezessék a szolgálati járművet – kiemelten az éjszakai szolgálatellátást – két-, háromóránkénti megszakítással, ami az

⁵⁹ *A Tevékenység-irányítási Központ (a továbbiakban: TIK) fogalma: az MRFK illetékességi területén a megyei rendőr-főkapitányság (a továbbiakban: területi szerv) és a rendőrkapitányságok (a továbbiakban: helyi szervek) ügyeleti feladatát központosított formában ellátó állandó ügyeleti szolgálati forma. (forrás: 20/2012. (XI.30.) ORFK utasítás a Tevékenység-irányítási Központok átmeneti működéséről és egyes ORFK utasítások módosításáról)*

éberség megőrzése és a saját biztonságuk előtérbe helyezése miatt kiemelkedően fontos.



35. számú ábra: A rendőrök is emberek
(forrás: Kölcsé Határrendészeti Kirendeltség)

„Ismereteink szerint a világon sehol - Európában minden bizonnyal - nem megoldott a megkülönböztető fény- és hangjelzés keltette stressz eredményes leküzdése. A rutin növekedésével az önkontroll is magasabb szintet ér el, azonban a sürgősségi feladat keltette feszültség, a nagyobb sebesség és az alapvető közlekedési előírások veszélymentes figyelmen kívül hagyásával összefüggő igyekezet miatti rendkívüli megterhelés soha nem szűnik meg, legfeljebb a kiváló önkontrollal és nagy vezetési tapasztalattal rendelkező járművezetőknél nem lesz a biztonság szempontjából kockázati tényező.”⁶⁰

Saját tapasztalatom, hogy egy nagyobb teljesítményű jármű követése, illetve megállítására tett kísérlet esetén a megnövekedett adrenalin szint a látóteret erőteljesen beszűkíti, ami miatt fontos részletek nem kerülnek a memóriában rögzítésre. Nem egy felemelő élmény azt látni, hogy az

⁶⁰ forrás: Dr. Irk Ferenc – Dr. Varga Ádám Közlekedésrendészeti szakismeretek Közbiztonsági Tanszék Budapest, 2011. 20. oldal

általunk megállítani kívánt jármű követésére tett kísérlet eleve kudarcra van ítélve. Ilyenkor fejben már nem a követésre, hanem a minél több információ és adat begyűjtésére kell elsősorban koncentrálni, hiszen az esetek többségében mindössze néhány pillanat alatt eldől, hogy van-e „esély” a sikeres követésre és az elfogásra, vagy nincs. A megfigyelt és tapasztalt adatokat, információkat meg kell jegyezni, amit azonnal a TIK-nek jelenteni, illetőleg, ha van rá lehetőség, akkor jegyzetelni, majd a lehető legrövidebb idő alatt jelentés formájában rögzíteni kell, hiszen előfordulhat, hogy egy-két perc elteltével nem pontosan ugyanarra és nem ugyanúgy fogunk emlékezni, ami és ahogy történt valójában. Főként igaz ez az esetleges segítő személyek (felvezető járművek, figyelők) megfigyelésénél, valamint külső tényezők leírásánál, helyzetek, szituációk, mozgások megállapításánál. Ezek az információk a későbbiek során nagyon fontossá válhatnak, illetve a sikeres felderítést szavatolhatják.

A látási viszonyok nem azonosak nappal, szürkületkor és éjszaka, illetve ha az idő a derült és borult, vagy száraz, csapadékos, ködös, nedves, szeles időjárási viszonyok esetén sem, valamint az sem mindegy, hogy a közterületen van-e működő közvilágítás, vagy sem. Ez esetünkben több szempont alapján is nagyon lényeges. Egyrészt fontos, hogy a saját életünk, testi épségünk ne kerüljön közvetlen veszélybe, másrészt fontos, hogy mások élete, testi épsége, anyagi java se kerüljön veszélybe. A látni és látszani elvnek való megfelelés egy ilyen típusú ellenőrzés végrehajtása közben fokozottan érvényes. Ahogy az előzőekben már említettem, a megállítási szabályait, valamint a megállított járművezetővel szembeni intézkedést, az érvényben lévő intézkedéstaktikai szempontokat figyelembe véve a 7001/2006 ORFK irányelv részletesen taglalja.

Az időjárási viszonyok változása során a látási viszonyokkal párhuzamosan általában az útviszonyok is megváltoznak, ami kihat a közlekedő járművek láthatóságára, irányíthatóságára, illetve biztonságos megállítására egyaránt. Ezek alapján a rendőrfőnök intézkedést csak akkor kezdeményezzen, ha biztosítani tudja mások jogai védelme mellett a saját életének, testi épségének védelmét, valamint ha az intézkedés jog- és szakszerűségi feltételeknek megfelel.

5.4. Bizonyítástechnikai módszerek kidolgozása

„A bizonyítás a hatóságok és más résztvevők megismerő tevékenysége, amely a múltban történt esemény (cselekmény) megállapítására és a megállapítás igazolására szolgál. A bizonyítás a büntetőeljárásban annak részét alkotó közvetett és összetett megismerési folyamat, amely az egyedi ügyben, a büntetőjogilag releváns, túlnyomórészt múltbéli tényállásnak az eljáró hatóság, végső soron a bíróság általi, a valósággal adekvát megállapítására irányul és a bizonyítékok összegyűjtésével, vizsgálatával és mérlegelésével kapcsolatos tevékenységben realizálódik.”⁶¹

A bizonyításnak kiemelkedő jelentősége van a büntetőeljárás során, ugyanis a büntetőeljárás egyik alapelve a bizonyítási teher (*onus probandi*). Az 1998. évi XIX. törvény a büntetőeljárásról (továbbiakban: Be.) a 4.§-ában így fogalmaz: „(1) a vád bizonyítása a vádlót terheli. (2) Kétséget kizáróan nem bizonyított tény nem értékelhető a terhelt terhére.”⁶² A Be. a hatóságok részére kötelezővé teszi – hivatalból – a bizonyítás során mind a terhelő, mind a mentő körülmények felkutatását, valamint összegyűjtését.⁶³

A bizonyítás és a bizonyítékok felderítése, begyűjtése, biztosítása és felhasználása esetében arra kell törekedni, hogy azok a Be.-ben foglaltak szerint, vagy más törvényben meghatározott módon, törvényesen történjen.⁶⁴

A bizonyítás során a különböző tárgyi bizonyítási eszközöknek fontos szerep jut. Kiemelten a dolgozatomban tárgyalt bűncselekmények megelőzése, megszakítása, illetve felderítése esetén. Napjainkban a számítástechnika fejlődésének és a telekommunikációs vállalatok által nyújtott szolgáltatásoknak köszönhetően szinte az ország területén bárhol

⁶¹ forrás: Bögöly-Budaházi-Csányi-Sléder Büntetőeljárás jog jegyzet Rejtjel kiadó, Budapest, 2010 133. oldal

⁶² forrás: A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény 4. § (1) és (2) bekezdése

⁶³ forrás: Bögöly-Budaházi-Csányi-Sléder Büntetőeljárás jog jegyzet Rejtjel kiadó, Budapest, 2010 65. oldal

⁶⁴ forrás: Bögöly-Budaházi-Csányi-Sléder Büntetőeljárás jog jegyzet Rejtjel kiadó, Budapest, 2010 137. oldal

meg tudunk osztani, vagy fel tudunk tölteni internetes közösségi oldalakra különböző kép- és hangrögzítő berendezésekkel készített felvételeket. Ez azért is fontos, mert az információ ilyen módon bárki számára könnyen és azonnal elérhetővé válik. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a rendőrség 2 szolgálati gépjárművébe (Nyíregyháza Rendőrkapitányság URH-s szolgálati gépkocsija, és Mátészalka Rendőrkapitányság URH-s szolgálati gépkocsija) teszt jelleggel 2014 év elején egy érintőképernyős tabletet és egy azzal összekapcsolt kamerát szereltek.

Előnye, hogy viszonylag kis helyen elfér – a középkonzolra került rögzítésre –, könnyen kezelhető, valamint a tableten a Robotzsaru számítógépes rendszer és további adatbázisok – mobilinterneten történő – elérése folyamatos, ami nagyon hasznos segítség. További előny a rendőrrjárőr intézkedésének rögzítése, illetve az esetleges jogsértések rögzítése, a későbbiekben történő bizonyítás tekintetében.

Hátránya, hogy a kamera nem forgatható, így csak a szolgálati jármű előtt történő eseményeket képes rögzíteni, nagyon szűk a látószöge – a szolgálati személygépjármű elejétől számítva 6 méterig – méretéhez képest átlagostól gyengébb minőségű felvételt készít, valamint, hogy az intézkedés közben történő kültéri hangrögzítés nem megoldott. További hátránya, hogy a képernyő megvilágítása és segédfényei éjszaka a járművezetőt zavarja a vezetés során.

A rövid tesztidőszakot követően a megye összes közrendvédelmi szolgálati személygépkocsiba beszerelésre került az eszköz, ami nagyon örömdetes, hiszen sok esetben megkönnyíti majd a szolgálatot ellátó állomány feladatainak végrehajtását. Jelenleg a megfelelő jogszabályi háttér hiányosságai miatt a kamera használata határozatlan ideig tilalmazott, ellenben a tableten működő informatikai rendszerek használata engedélyezett.

Javasolnám a kameraegység elfordíthatóvá tételét a hossz tengelye és a merőleges tengelye mentén, továbbá – mivel a készülék által nyújtott képminőséget, mai modern kamerák sokkal kompaktabb méretekben is tudják – a kameraház méreteinek csökkentését. Ki lehetne egészíteni éjjellátó és hőkamera funkcióval, ami sok esetben hasznosnak bizonyulhat.

Mátészalka város a közeljövőben rendelkezni fog egy fix és egy mobil (hordozható) sebességmérő eszközzel, amely nagyban megkönnyíti a közlekedés biztonságosabbá tételét. Reményeim szerint a fix sebességellenőrző rendszer az útdíj ellenőrzésére felállított rendszerhez hasonlóan fog működni. Az idén volt szerencsém három hónapig a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőrfőkapitányság által az útdíj ellenőrzésére létrehozott szolgálati csoport ideiglenes tagja lenni és számos ismeretre szert tenni a 2013. évben bevezetett és életbe léptetett, teherforgalmat érintő megszorítással kapcsolatosan. Előljáróban annyit hozzáfűznék, hogy Európa nyugati országaiban már több éve – évtizede – sokkal drágábban közlekednek a tehergépkocsik, mint Magyarországon, ami elgondolkodtató, hiszen a közutak állapotát és a környezetét egyértelműen a teherforgalom rombolja, illetve szennyezi leginkább. Visszatérve az útdíj ellenőrzéséhez, az ország területén, 74 helyszínen fix kapuk telepítése és beüzemelése történt meg, melyre a Robotzsaru rendszer útdíjas moduljával lehet a csatlakozni. Ezek a kapuk az alattuk áthaladó járművekről fényképet készítenek előlnézetből, oldalnézetből és hátulnézetből, valamint egy radar segítségével a járműveket tengelyszámuk alapján kategóriákra bontja, mely során megállapítja, hogy kötelezett-e az útdíj fizetésére, vagy sem. Az útdíj ellenőrzés szempontjából nem releváns járműkategóriák képei a későbbiek során törlésre kerülnek. Képzeljük csak el, hogy mekkora segítséget tudnak nyújtani ezek a kapuk a napjainkban oly jellemző utazó bűnözéssel szemben folytatott küzdelem terén, vagy a dolgozatomban ismertetett bűncselekmények megelőzése, felderítése terén. Reményeim szerint a fix traffipaxokat telepítő és beüzemelő cég, hasonlóan több funkciós kialakítással, valamint technikai segéd- és háttérrendszerrel fogja szerelni a fix sebességmérő készülékeket, mint az útdíj esetében.

A szatmári térség néhány kisebb települése – különböző pályázatok megnyerését követően – a településekre bevezető és az onnan kivezető, nagyobb forgalmú útjai mentén térfigyelő kamera rendszereket építettek ki. Ezek a rendszerek – hasonlóan az útdíj ellenőrző kapukhoz – nagy

segítséget nyújthatnak a bűnözés megelőzésében, felderítésében, visszaszorításában, valamint az esetleges szemtanúk felkutatásában.

Hátránya a rendszereknek, hogy a települések önkormányzatai az üzemeltetők, ami miatt éjszaka, vagy hétvégén nehézkes, illetve nem megoldható a felvételek azonnali visszaellenőrzése. A fentiek tükrében javaslom az önkormányzati kamera rendszerek technikai kibővítését (több kamera felszerelése, a szerverek teljesítményének növelése), valamint a rendőrkapitányságok épületeibe történő olyan számítástechnikai online adatbázis (szerver) telepítését, amely az illetékességi területen belüli önkormányzatok kamerái által rögzített felvételeket rendszerezi és az azonnali felhasználásra lehetővé teszi, akár a bűnmegelőzés és a bűnfelderítés hatékonyságának növelése, akár a jogsértések elkövetésének megelőzése, szankcionálása érdekében.

5.5. Együttműködés

A rendőrség társszervekkel, más hatóságokkal, önkormányzatokkal, polgári egyesületekkel, társadalmi szervezetekkel, civil szervezetekkel, közhasznú egyesületekkel – és még sorolhatnám – történő együttműködése a huszonegyedik század alapvető és elvárt feladata.

Kiemelten fontos az együttműködés, hiszen a társszervekkel, vagy más hatóságokkal történő közös ellenőrzések során kitágul a kontroll által biztosított lehetőségek és feladatok száma, akár a hatáskörök tekintetében, illetve az egyes akciókat követően a tapasztalat és információcsere kölcsönösen javítja a későbbi ellenőrzések hatékonyságát.

Tekintettel arra, hogy a rendőrség, mint állami rendvédelmi szerv elvesztette a múltban oly vonzónak tűnő nyugdíj kordedvezményt, ami miatt nagyon sokan léptek be a kötelékbe, ennek következtében létszám problémák jelentkeznek a végrehajtásban. Ezt hosszú távon állami segítség – a hivatás újra vonzóvá tétele – nélkül nem lehet kiküszöbölni, viszont ideiglenes jelleggel áthidalhatóak a problémák, ha az együttműködést a társszervekkel, hatóságokkal, önkormányzatokkal, polgári szervezetekkel

együtt, közös erővel szervezhetjük. Természetesen, mint minden kiegyensúlyozott és hosszútávon is jól funkcionáló együttműködés alapvető feltétele a jogszabályi háttér megteremtése, a személyi- és technikai feltételek megléte, valamint üzemeltetése.

A dolgozatomban az együttműködés kiemelt jelentőséggel bír, hiszen a városi rendőrkapitányságok személyi állománya a szatmári térségben önállóan, a kitűnően szervezett és komoly technikai háttérrel rendelkező bünszervezetekkel – önmagában, a jelen állapot szerint – képtelen a harcot felvenni. Elengedhetetlenül szükséges a Nemzeti Adó és Vámhivatallal (NAV), a települések polgárőr egyesületeivel, a közterület felügyelettel – ahol van – a folyamatos együttműködés, illetve a közös akciók végrehajtása. A NAV rengeteg hasznos információval rendelkezik, melyeket hasznosíthat a rendőrség akár az elkövetés helyével, idejével, útvonalával, az elkövetők számával, járműveivel kapcsolatban. Ezek az információk elengedhetetlenül szükségesek egy hatékony ellenőrzés megszervezéséhez.

A közterület felügyelet és a polgárőr egyesületek szintén sok segítséget és információt nyújthatnak a „száguldó bűnözés” megakadályozását illetően. Egyrészt az előre megszervezett akciókban tevékenyen gyalogos figyelő szolgálatot láthatnak el a csempészzel kapcsolatba hozható útvonalakon, másrészt egy esetleges lakott területre behaladó, nagy sebességgel közlekedő jármű szándékolt haladási útvonalát keresztező utak forgalmát szükség esetén megállíthatják, vagy másik irányba terelhetik. Megfelelő technikai háttérrel (összeköttetés, forgalom irányításához szükséges technikai eszközök) és koordinációval a hatékony munkavégzés szavatolható.

További lehetőség a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembereivel, valamint a NAV-val történő közös ellenőrzések megszervezése és kivitelezése, melyek során a nagyteljesítményű járművek műszaki jellemzőinek, motor paramétereinek, motor és alvázszám eredetiségének ellenőrzésére, továbbá a jövedéki termék csempészetére utaló nyomok, jelek felfedezésére kell fektetni nagyobb hangsúlyt.

A rendőrségen belüli, külön szolgálati ágak közös szolgálat ellátását nem sorolom ide, hiszen azonos jogszabályi háttérrel, azonos vezetéssel, a hatáskör és illetékesség kérdésében esetleges különbségekkel rendelkező

egyes rendőrkapitányságok és azok szolgálati ágairól – közrendvédelem, közlekedés, igazgatásrendészet, bűnügy –, valamint egyes határrendészeti kirendeltségekről van szó.

5.6. Hatékonyság mérése, eredmények kiértékelése

A hatékonyság a ráfordítás és a kibocsátás viszonyszáma. Dolgozatom témájához kapcsolódóan a rendőri ellenőrzések, mint adott tevékenység során elért eredmények és a végrehajtásukhoz felhasznált források közötti kapcsolat. A hatékonyságot vizsgálhatjuk a meghatározott cél elérése érdekében felhasznált, lehető legkisebb ráfordítás tekintetében, illetve az adott ráfordítással a lehető legjobb eredmény elérése.⁶⁵

A hatékonyságot mérhetjük többféleképpen, például az ellenőrzésre fordított anyagi fedezetet (erő és eszköz költsége, üzemeltetésének költsége) összevetve az elfogott személyek és járművek számával, vagy vizsgálhatjuk egy elfogás tekintetében a lefoglalásra került cigaretta piaci értékét (elkülönítve a fekete piaci értéket a NAV által számított értéktől) és a bűnszervezetnek ezzel okozott veszteséget, esetleg a lakott terület irányába száguldó jármű elterelésére tett intézkedések megtételét, valamint ezek eredményességét. Szükséges a hatékonyság mérése, mert csak ez alapján lehetséges a folyamatos és a minőségi teljesítménynövelés.

Hatékonyan akkor tud működni csoport (pl.: a fokozott ellenőrzést végrehajtó szolgálati csoport), ha rendelkezésre áll a megfelelő számú erő és eszköz, illetve ha van motiváció és a résztvevő egyének esetében szakmai tudással, hátérrel párosul a tetterre készség iránti vágy. Fontos továbbá a tapasztalat és az összeszokottság is, hiszen így válik a csoport minden tagja képessé arra, hogy egymás képességeinek határaival tisztában legyenek, ehhez viszont idő és több közös akcióban történő részvétel szükségeltetik. Amennyiben ezek a feltételek a rendelkezésre állnak, olyan egységgé kovácsolják az ellenőrzést végrehajtókat, ami képessé válik jól és gyorsan reagálni egy „ad-hoc” helyzet esetén is.

⁶⁵ forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/Hat%C3%A9konys%C3%A1g>

A hatékony működéshez elengedhetetlenül szükséges egy jó vezetői képességekkel rendelkező parancsnok, aki egyrészt tisztában van az ellenőrzésben részt vevő állomány és eszközpark terhelhetőségével, képességeivel, valamint a célkitűzésben szereplő feladatok végrehajtása során vélelmezhető akadályokkal, azok leküzdésének lehetőségeivel.

A cél mindig a hatékonyság növelése, ami a rendőrség esetében sincs másképpen. Az anyagi eszköztár a rendőrség tekintetében véges, ellenben a megfelelő szakismeretekkel rendelkező és motivált személyi állomány folyamatos képzése, meglátásom szerint elegendő kiaknázatlan lehetőséget rejt magában, hogy a bűnszervezetek technikai fölényét nagyban csökkentsük, és ezzel hatékonyabban lépünk fel ellenük.

Az eredmények kiértékelését az ellenőrzés során megszerzett tapasztalatok rendszerező, elemző-értékelő folyamatának is tekinthetjük. Összesítjük az ellenőrzés során és annak előkészítése érdekében igénybe vett erőket, eszközöket, az elfogott személyeket, az ellenőrzés során lefoglalt tárgyak értékét, az elfogott elkövetők számát, valamint a feltárt hiányosságokat, emberi mulasztásból fakadó hibákat és ezek következményeit. Rengeteg adatot, információt kell figyelembe venni és kiértékelni, melyek a munkafolyamat végén egységgé összeállva mutatják meg az ellenőrzés végeredményét, amit a parancsnoki állományon kívül az ellenőrzésben tevékenyen részt vevő hivatásos állomány részére is rendelkezésre kell bocsátani pozitív megerősítésként, vagy az esetleges hibák kiküszöbölése érdekében. Ez nem jelenti azt, hogy az összes információt meg kell osztani a csoport minden tagjával, de arra figyelni kell, hogy a túlzott konspiráció hosszú távon negatívan hathat a csoportegységre, ami befolyásolhatja a teljesítmény növekedését. A nagyobb volumenű fokozott ellenőrzések kapcsán elengedhetetlen a korábbi, hasonló jellegű feladatok végrehajtása során keletkezett információk – eredmények elemzése-értékelése – begyűjtése és az azokból nyert hasznos adatok beépítése az ellenőrzés megtervezése során.

5.7. Prevenció rendészeti szemmel

Dolgozatom témájához szorosan kapcsolódva meglátásom szerint a megelőzés (prevenció) olyan állam általi lépések sorozata, amelyek a lehető legkisebb szintre csökkentik, vagy kiküszöbölik a bűncselekmények megvalósulásának lehetőségét jogi (rendészeti), valamint társadalmi-gazdasági eszközökkel.

Véleményem szerint nem mindig elegendő és célra vezető, ha csak és kizárólag büntetőjogi eszközök segítségével orvosoljuk a kialakult helyzetet. Meg kell vizsgálni az elkövetésben részt vevő személyek és a környezet társadalmi és gazdasági helyzetét. Fontos az is, ha a rendvédelmi szervek eljárást kezdeményeztek és folytattak le bűnszervezetek ellen, az ügyész, mint a vád képviselője példás büntetések kiszabását kérje a bíróságtól, ugyanis a kiszabott büntetésekből ki kell, hogy rajzolódjon az állam és a társadalmi intolerancia a bűnszervezetben történő elkövetés tekintetében. Az állam büntetőjogi eszközeinek érvényre jutásától is nagyobb visszatartó erőt képvisel a NAV által kiszabott bírság összegek, amelyek esetenként több tíz-, illetve százmillió forintot is meghaladják. Azt gondolom, mindezekre az eszközökre is szükség van, hiszen a komoly üzleti érdekek által irányított cigarettacsempészet több tíz esztendő óta tekint vissza és virágzása napjainkban sem ért véget. Sőt! Amennyiben az előrejelzések igaznak bizonyulnak és a Magyarországon kapható cigaretta ára ez év végére 1500 forint körül fog alakulni, akkor – feltételezhetően – soha nem látott magasságba fog emelkedni az ukrán cigaretta illegális importja.

A média szerepe szintén elvitathatatlan a megelőzésben, egyrészt a büntetések, másrészt a felelősségre vonások, illetve a „lebukások” elkerülhetetlenségének kommunikálásában, ezzel is egyfajta pszichikai nyomást gyakorolva a bűnelkövetőkre.

Továbbá vizsgálni kell a térség munkaerő piaci viszonyait, az ott élők átlagkeresetét és ezeken túl egyéb, – a bűncselekmény elkövetése szempontjából – lehetséges motivációs tényezőket.

Úgy gondolom, hogy mindezekről függetlenül Ukrajna tudná a

leghatékonyabban megakadályozni az illegális cigaretta exportot. Érdekes helyzetet idézhetne elő, ha Ukrajna a dohánytermékek – elsősorban a cigaretta – árát a magas magyarországi árakhoz igazodva, rövid idő alatt megemelné. Ez a lépés Ukrajna saját népegészségügyi helyzetének javulásán túl, magyarországi szempontból is pozitív hatást gyakorolna.

Rendészeti eszközökkel az alábbi módokon lehet a csempészetet megelőzni határterületen és mélységben egyaránt:

- ✚ a jogszabályi háttér korrekciójával, illetve a belső normák mielőbbi megalkotásával (gondolok itt a megállításra kényszerítésre, mint kényszerítő eszközre)
- ✚ a személyi állomány folyamatos és magas szintű oktatásával, fizikai, vezetéstechnikai, lövészet tréningek szervezésével
- ✚ a teljes magyar-ukrán határszakasz telepített kamerarendszerrel történő megfigyelésével – a magyar-szlovák vízi határszakasz mintájára –,
- ✚ a rendőrség szolgálati járműveinek (vízi, közúti) korszerűsítésével, azok folyamatos karbantartásával, új (egyedileg tervezett, kizárólag a rendőrség számára legyártott) járművek beszerzésével, valamint speciális járművek hadrendbe állításával (quadok, légpárnás hajók, drónok, stb.)
- ✚ a meglévő technikai eszközök korszerűsítése (útzárak), speciális technikai eszközök beszerzése („elfogó háló”, a járművek vezérlőegységeit ideiglenes blokkoló eszközök)
- ✚ az államhatár közvetlen közelében fokozott rendőri jelenléttel
- ✚ a személyi állomány – segítő szándékú! –, folyamatos visszaellenőrzésével
- ✚ a rendőrség alkalmazásában álló pszichológusok bevonásával a személyi állomány pszichikai megerősítése különböző tréningekkel
- ✚ a nagyfokú személyi leterhelés mielőbbi feloldásával – kiegyensúlyozott munkahelyi légkört teremtve –.

Ami nagyon fontos a hatékony bűnmegelőzés szempontjából az az állam

legális erőszakszervezete (rendőrség) jog- és szakszerű, eredményes, szükséges és arányos fellépése, ami magasan kvalifikált és folyamatosan képzett személyi állományt és megfelelő számú, modern eszközöket jelent a mai kornak megfelelő, fejlett híradás- és számítástechnikai háttérrendszerrel.

Közlekedésrendészeti szempontból a baleset-megelőzés és a közlekedés biztonságának fenntartása, illetve annak folyamatos növelése jelenti a legnagyobb kihívást. A dolgozatom témája azért foglalmazódott meg bennem, mert az elmúlt időszakban három halálos kimenetelű baleset is történt a szatmári térségben, ami összefüggött a cigaretta csempészetével, illetve szállításával. Az elhunytak között volt két fiatalember, akik Mátészalka város vonzáskörzetében laktak és mindketten a húszas éveik elején jártak.



36. ábra: Az első halálos kimenetelű közlekedési baleset a cigarettacsempészzel összefüggésben
Forrás: <http://www.szon.hu/halalba-szaguldott-a-cigarettacsempesz-csaholc-kozeleben/1835033>

Az első halálos eredménnyel végződő baleset a sajtó értesülése szerint Csaholc és Kisnamény községek között történt, lakott területen kívül. „A

BMW vezetője nagyon nagy sebességgel közlekedett, amikor egy balra ívelő kanyarban elvesztette uralmát a jármű fölött, előbb jobbra sodródott az útról, majd a visszatérő manőver után az út menti fának ütközött. Az ütközés erejétől az autó teljesen összetört, a benne ülő fiatalember a helyszínen meghalt.”⁶⁶

A második halálos közúti baleset történeti tényállása bonyolultabb volt, mint az előző. A sajtó híradása szerint: „Gyanús autót próbáltak megállítani a fehérgyarmati rendőrök a 491-es úton a város közelében. A Mercedes nem állt meg, hanem továbbszáguldott. A gépkocsi Tunyogmatolcson áthaladva Györtelekhez közeledett, és a település Tunyogmatolcs felőli végénél álló rendőrségi autót jobbról, a padkán akarta kikerülni, ami részben sikerrel járt, de eközben nekiment a Fordnak, szerencsére senki nem sérült meg az eset kapcsán.



⁶⁶ forrás: <http://www.szon.hu/halalba-szaguldott-a-ciqarettacsempesz-csaholc-kozeleben/1835033>



37-38. ábrák: a második halálos közúti közlekedési baleset előzménye
forrás: <http://www.szon.hu/fehergyarmat/mint-a-krimiben-tragikus-veget-ert-a-15-km-es-szaguldas-a-hatarkorzetben/1878593>

A rendőrségi Ford defekttessé vált, a Mercedesről pedig feltételezhető volt, hogy megrongálódott. Ez később be is igazolódott, mert a 4922-es úton Győrtelek felől Nagyecsed irányába tartva talán félúton járva a műszaki hibák miatt végleg leállt. Az korábbi ütközés nyomán nem csak a külseje rongálódott, hanem a hűtő, az olajteknő is és kiszakadt a kereke. Az autó sofőrje elhagyta a helyszínt, feltételezés szerint egy másik autóval.”⁶⁷

⁶⁷ forrás: <http://www.szon.hu/fehergyarmat/mint-a-krimiben-tragikus-veget-ert-a-15-km-es-szaguldas-a-hatarkorzetben/1878593>



39. ábra: A második halálos kimenetelű közlekedési baleset a cigarettacsempészettel összefüggésben
forrás: <http://www.szon.hu/fehergyarmat/mint-a-krimiben-tragikus-veget-ert-a-15-km-es-szaguldas-a-hatarkorzetben/1878593>

Az online újságcikk így folytatódik: "Nem sokkal később a mentők kaptak segélyhívást Nagyecsedről, mert egy Lancia a település határánál lévő csatornába borult. A Lancia Győrtelek irányából érkező nekiütközött a csatorna zsilipjének és emiatt sodródott le az útról. A rendőrség szóvivője Hajas Zoltán őrnagy érdeklődésre elmondta: egy 21 éves fábiánházi⁶⁸ férfi súlyos sérüléssel kiszállt a csatornába borult autóból, a mátészalkai tűzoltók a 24 éves sofőrt kihozták, de a mentők őrajta már nem segíthettek. A tragédia kapcsán az MRFK közlekedési osztálya igazságügyi műszaki szakértő bevonásával indított eljárást a körülmények tisztázására. Egyelőre nem tudni a két eset között volt-e összefüggés, azt a későbbi vizsgálat hivatott tisztázni."⁶⁹ A két eset között tudomásom szerint volt összefüggés, ezzel kapcsolatban több, nem hivatalos információ is birtokomba jutott. Az, hogy a büntetőeljárás során milyen megállapításokat tett a hatóság, erre vonatkozóan nem tudtam információt beszerezni.

⁶⁸ Fábiánháza: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található település

⁶⁹ forrás: <http://www.szon.hu/fehergyarmat/mint-a-krimiben-tragikus-veget-ert-a-15-km-es-szaguldas-a-hatarkorzetben/1878593>

A harmadik, egyben jelenlegi információim szerint az utolsó halálos eredményű közúti közlekedési baleset Kölcse és Túrístvándi községek között, a 4131-es számú úton történt lakott területen kívül reggeli (06 óra 15 perc körüli) időpontban.



40. ábra: A harmadik halálos kimenetelű közúti baleset a cigarettacsempészettel összefüggésben
forrás: <http://www.szon.hu/halalos-baleset-kolcsenel/2526527>

„A rendelkezésre álló adatok szerint egy személygépkocsi eddig tisztázatlan okból eredően lesodródott az úttestről és az árokba csapódott. A balesetben a járművezető egy 35 éves debreceni férfi a helyszínen életét vesztette. A rendőrök a balesetet szenvedett járműben nagy mennyiségű, feltehetően csempészett cigarettát találtak. A rendőrség teljes pályás útlezárás mellett 6 óra 40 perckor megkezdte a baleset helyszínelését. Az elsődleges információ szerint a Renault nagy sebességgel érkezett Kölcse felől tartott Túrístvándi felé és egy kanyarban sodródott le az útról, majd irányíthatatlanul csapódott egy fának. A műszaki mentéshez a tűzoltók is riasztást kaptak, majd a bűnügyi technikusok rögzítették a nyomokat.”⁷⁰

Kiemelten fontos megjegyezni, hogy a rendőrség részéről – és egyéb rendvédelmi szerv részéről – egyik esetben sem „követték” az áldozatokat

⁷⁰ forrás: <http://www.szon.hu/halalos-baleset-kolcsenel/2526527>

és az általuk vezetett járműveket. A balesetek nem a rendőri intézkedés előli menekülés következtében történtek. A dolgozatomban már utaltam rá, hogy ismeretlen –, mint a leggyakrabban előforduló – okból történő sebességtúllépés vezetett a balesetekhez, amelyek sajnos tragédiával végződtek.

Azért ismertettem a szatmári térségben történt három tragikus közúti közlekedési balesetet, hogy felhívjam a figyelmet arra, mennyire komoly helyzettel állunk szemben, ugyanis ezzel a problémával eddig – tudomásom szerint – érdemben senki nem akart foglalkozni. A vezetésnek be kell látnia, hogy a megoldás, illetve a megelőzés tekintetében komoly erőfeszítések szükségesek, melyek eddig elmaradtak. Három személy esett már áldozatául ennek az elkövetési módnak, ezért sem engedhető meg több tragédiával végződő baleset, hiszen a rendőrségnek – azon belül a közlekedésrendészetnek – alapvető feladata a balesetek megelőzése. Ki kell dolgozni egy egységes és hatékony módszert a csempészárut szállító járművezetők megállítása és a bünszervezetek felszámolása érdekében. A vezetésnek mielőbb biztosítania kell a hiányzó belső normákat, végrehajtani az érvényben lévők rekonstrukcióját és beszerezni a megfelelő eszközöket, hogy a végrehajtó állomány fellépése eredményes legyen a bűnelkövetőkkel szemben.

6. INTERJÚK

6.1. Interjú egy ex csempésszel

Az interjút egy régen tisztességesen, fizetésből élő vállalkozóval készítettem, aki a gyors meggazdagodás reményében vágott bele a cigaretta csempészetébe. Név nélkül készítettem ezt az interjút a vállalkozó kérésére tekintettel. Elkészítése során mindvégig az járt a fejemben, hogy megfelelő és hiteles információkat kapok az interjú alanyától, vagy nem enged betekintést abba a világba, amelynek ő is részese volt. Eleinte kissé feszült volt a hangulat, majd később oldódott azért, aminek köszönhetően néhány, számomra is új ismeretre tettem szert. Elmondta, hogy a 2000-es évek közepén kezdte meg csempész tevékenységét. Mivel a közelmúltban két alkalommal is „megbukott”, nem látta értelmét a folytatásnak. Elmondása szerint komoly pénzbírsággal sújtotta a NAV, de az összegről nem nyilatkozott.

Elmondta, hogy a csempészet hatalmas üzlet. Nagyon gyorsan, nagyon sok pénzt lehet vele keresni. Manapság az ukrán helyzetnek köszönhetően a cigaretta beáramlása határozatlan ideig szünetel - így értesült -, aminek okán nagyon gyorsan emelkedik az ún. „betárolt” cigaretta feketepiaci ára Magyarországon. El sem hinnénk, hogy hányan foglalkoznak csempészettel a szatmári térségben. Minden bandának bejáratott helye és emberei vannak, név szerint tudják egymás között, hogy hol, mikor és kivel dolgozik a másik. Komoly logisztikai háttérrel működik az egész rendszer. Akárcsak mi (rendvédelmi szervek), ők is nagyon alapos szervezői munkát fektetnek bele az előkészületekbe. Több alkalommal üresen „elpróbálják” kinek mi a feladata és ki hová, milyen útvonalon megy, őt ki segíti. Azt mondta, amikor éles „akció” volt, megfigyeltek minden ki- és bevezető utat, 20 km-es körzeten belül minden rendvédelmi mozgásról pontosan tájékoztatva volt. Ehhez az kellett, hogy a helyi munkanélküli lakosságot megfelelő

pénzösszegekkel motiválttá tegye, illetve elmondta, hogy információja volt arról, hogy egyes bűnszervezetek rendőröket korrumpálnak a lebukás elkerülése érdekében. Ő úgy tudta, hogy egy kis rendőrnek 100.000 Ft-ot, egy jó beosztásúnak 800.000-1.200.000 Ft-ot kellett adni egy szolgálatra. Neki is volt két nagyteljesítményű járműve, amivel a szállítást végezték. A határterülettől egészen egy Mátészalka melletti község egyik telephelyéig hozták a cigarettát, ahol depózták, majd ha a megfelelő mennyiség összegyűlt, akkor azt egyben eladták. Három felvezető jármű biztosította a cigaretta útját, abból az egyik egy szintén nagy teljesítményű jármű volt. Elmondása szerint azért volt rá szükség, mert valami véletlen folytán mégis rendőrök keresztezték az útjukat, akkor ez a jármű kiugrott és „elhúzta” a rendőröket az útról. Adott esetben intézkedést provokált és így időt nyert, amivel biztosította a cigaretta zavartalan tovább szállítását. Felhívta a figyelmem egy rendőrtisztre, akit név szerint meg is nevezett, hogy ő a csempészek „rémálma”. Nem lehet lefizetni, a területet nagyon jól ismeri és tud a csempészek fejével gondolkodni. A sors furcsa fintora, hogy a másik interjúalanyomról volt szó. Érdekes volt hallgatni az interjút adó személyt, mennyire tisztában volt a rendőrség intézkedés kezdeményezési taktikáival. A tanulság, ami sikerült leszűrni a beszélgetés alkalmával az az, hogy meg kell tanulni az „ellenfél” fejével gondolkodni és így a meglepetéseket elkerülve, egy lépéssel mindig előtte lehet járni.

6.2. Interjú egy rendőrtiszttel

Az interjút egy magát megnevezni nem kívánó, hivatásos állományú rendőrtiszttel készítettem, aki a szatmári térség egyik határrendészeti kirendeltségén teljesít szolgálatot. A csempészet (legyen az ember, vagy áru) a szakterülete. Rengeteg információ van a birtokában, ami úgy gondolom, nem hiányozhat a hatékony bűnüldözés eszköztárából. Nagyon jó kapcsolatot ápol a helyi lakossággal. Kifogástalan életvitele példát állít beosztottai szemében. A csempészek rettegnek tőle, mert az itt töltött

szolgálati évek alatt hatalmas információ bázisra és mindenre kiterjedő területismeretre tett szert. A beszélgetésünk témája az útzár alkalmazása volt, hiszen az elmúlt évben két alkalommal is használniuk kellett. Mindkét alkalommal ugyanazon a helyszínen, egy a település főutcájába torkolló mellékutcán történt a használata. A mellékutcát előszeretettel használták a csempészek, mert a lakott területről kihaladva a szomszédos település irányába mezőgazdasági talajút formájában folytatódott számtalan megbúvási lehetőséggel. Az interjú alanyom ezzel tökéletesen tisztában volt. Előzetes információval bírt arról, hogy a talaj utat csempészek, közlekedés céljából igénybe fogják venni. Kihelyeztette a jelzőtáblákat, felállította az EÁP-ot, majd telepítette az útzárat a normában leírtaknak megfelelően, ezt követően egy másik egységgel a szomszédos település irányából a talajút ellenőrzését végeztette. Nem kellett sokat várni, két nagyteljesítményű Audi megjelent előttük, az egyik balról, a másik jobbról kerülve az útzárat. Az egyik jármű sértetlenül megúsza, a másik jármű egyik első kereke leeresztett, aminek következtében mintegy 5 kilométer megtétele után a járművezető a másik (ép) járműbe átülve elmenekült a helyszínről. A második eset kísértetiesen hasonlított az előzőre, annyi különbséggel, hogy egy Audi típusú jármű érkezett, melynek két kereke légvesztett lett, de még így kb. 3 kilométer megtétele után állt meg, a járművezető gyalogosan elmenekült a helyszínről. A két esettel kapcsolatban a rendőrtiszt számtalan nevet és hatósági jelzést osztott meg velem. Tanulásként a két esettanulmányból azt lehet levonni, hogy az útzár nem feltétlenül a legalkalmasabb kényszerítő eszköz a csempészárművek megállítása szempontjából. Mindenképpen kell egy olyan alternatív megoldást találni, amivel hatékonyabbá lehet tenni a csempészek ellen folytatott küzdelmet.

7. ÖSSZEGZÉS

A dolgozatomban bemutattam a cigaretta csempészetét a szatmári térségben. Napjainkban nagyon aktuális a téma, mert a cigarettacsempészetre szakosodott bűnszervezeteknek egyre nagyobb a társadalmi és gazdasági tényezőket befolyásoló hatása Magyarországon. A probléma nem új keletű és eddig úgy tűnt, hogy nem is kell neki nagy jelentőséget tulajdonítani. Egészen a közelmúltig a bűnszervezetekkel és az új elkövetési módokkal a hatóságok több-kevesebb sikerrel megbirkóztak. Mára viszont a gazdasági válság következtében az állástalanok számának megnövekedése és a hazai cigaretta árának robbanásszerű emelkedése miatt tömegesen jelentek meg a csempészetre és szállításra szakosodott bűnszervezetek a térségben. Ezekkel egyenes arányban megnőtt a sikertelen rendőri intézkedések száma is. A hatóságok vezetőinek fel kell ismerni a probléma okát és a megszüntetés érdekében meg kell tenni a szükséges intézkedéseket. Ahogy az eredményekből is kitűnik, az idő sajnos nem a rendvédelmi szerveknek „dolgozik”. Hárman már életüket veszítették a szatmári térség közútjain.

Dolgozatomban vizsgáltam a cigarettacsempészet kialakulását és szerepét a szatmári térségben. Részletesen bemutattam a cigaretta Ukrajnából Magyarországra történő illegális behozatalát. Külön vizsgáltam a határátkelőhelyek és a zöldhatár vonatkozásában az elkövetés lehetséges helyeit, párhuzamba állítottam a jelen és a múlt kedvelt elkövetési módjait. Feltártam a csempészett áru szállításának veszélyeit az elkövetések helyszíneire és módjaira tekintettel. Feltártam azokat a rendőrségi feladatokat, amelyek a cigaretta csempészetének és szállításának megakadályozása és megelőzése szempontjából elengedhetetlenül szükségesek. Kiemelten foglalkoztam az ellenőrző-áteresztő pont felállításának problémájával, illetve az útzárral, mint rendőrségi kényszerítő eszközzel. Vizsgáltam az ellenőrző-áteresztő ponttal és az útzárral kapcsolatos joganyag és belső szabályzók időszerűségét, amellyel

kapcsolatban arra a megállapításra jutottam, hogy a belső normák felfrissítése szükségessé vált.

Konkrét javaslatot tettem a 9/1996. (III.21.) ORFK utasításban megfogalmazottak módosítására, valamint az 1994. évi XXXIV. törvény 51. § (3) bekezdésében és a 30/2011. (IX.22.) BM rendelet 45. §-ában megfogalmazott „megállásra kényszerítés” kényszerítő eszköz használata módszereinek és taktikáinak részletes kidolgozására.

Bemutattam a közlekedésrendészeti fokozott ellenőrzések gyakorlati jelentőségét a szatmári térségben. Vizsgáltam a közlekedésrendészeti akciók során fellépő feladatokat lebontva az előre megtervezhető és az előre meg nem tervezhető („ad-hoc”) események tükrében. Megállapítottam, hogy az „ad-hoc” helyzetekre merőben új stratégiát kell kidolgozni, melyben nélkülözhetetlen szerep jut a megállásra kényszerítésnek és a kivitelezéséhez szükséges beszerezendő tárgyi eszközöknek. Vizsgáltam a rendőrség jelenlegi erőinek és eszközeinek hatékonyságát és eredményességét, növelésük érdekében ajánlásokat fogalmaztam meg szellemi és anyagi tekintetben egyaránt. A bűncselekmények elkövetőinek elfogása érdekében javaslatot tettem a térségben különböző bizonyítástechnikai eszközök kidolgozására. Vizsgáltam a rendőrség együttműködéssel kapcsolatos jelen és jövőbeli feladatait.

A dolgozatom végén arra a következtetésre jutottam, hogy a cigarettacsempészet elleni küzdelem a rendőrség elé kiemelten fontos feladatokat állít a közeljövőben, különösen igaz ez a szatmári térség rendőrkapitányságaira és határrendészeti kirendeltségeire. A rendvédelmi szerveknek mielőbb össze kell fogniuk és együttesen kell fellépniük a külföldi cigaretta illegális behozatala és értékesítése ellen, mert rövid és hosszútávon egyaránt a jövedéki termékek adóbevételének jelentős visszaesését, illetve – ami sokkal aggasztóbb – az egészségügyi kiadások drasztikus emelkedését fogja okozni, nem is beszélve a balesetek megelőzésének fontosságáról és a közlekedés biztonságáról.

IRODALOMJEGYZÉK

1. Dr. Fülöp Ágnes – Dr. Major Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2010. 100-140. oldal
2. Enyedi László - Dr. Fülöp Ágnes - Dr. Melegh Gábor - Radványiné Novothny Olga - Dr. Varga Tibor: *Közlekedési Büntetőjog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2008. 20-50. oldal és 85-100. oldal
3. Dr. Irk Ferenc - Dr. Varga Ádám: *Forgalomellenőrzés jegyzet Rendőrtiszti Főiskola Közbiztonsági Tanszék Budapest, 2011. 3-28. oldal*
4. Dr. Irk Ferenc – Dr. Varga Ádám: *Közlekedésrendészeti szakismeretek Közbiztonsági Tanszék Budapest, 2011. 3-23. oldal*
5. Dr. Vágó Tibor: *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei. Közgazdasági- és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1972. 297. oldal*
6. Blaskó Béla: *Magyar Büntetőjog Általános Rész Tankönyv Rejtjel Kiadó, Budapest-Debrecen, 2013., 375-402. oldal*
7. Blaskó Béla – Miklós Irén – Pallagi Anikó – Polt Péter – Schubauer László: *Büntetőjog különös rész I. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2013. 31-73. oldal és 239-263. oldal*
8. Dr. Zsigmond Csaba r. őrnagy: *Egy bünszervezet elleni nyomozás tapasztalatai, avagy egy bünszervezet felszámolása RENDVÉDELEM 2012/1. szám Budapest, 2012.*
9. Bögöly-Budaházi-Csányi-Sléder *Büntetőeljárás jog jegyzet Rejtjel kiadó, Budapest, 2010., 55-176. oldal*
10. Bihari János r. alezredes – Mihályfalvi Róbert r. őrnagy – Szabó Géza r. alezredes – Mészai Zsolt r. főhadnagy által 2014. február 18-án készített az útzár használatával kapcsolatos iktatószám nélküli módosítási javaslat
11. *Magyarország Alaptörvényének II. cikke*
12. *A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény*
13. *A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény*
14. *A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény*
15. *A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet*
16. *A Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítása*
17. *Az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról szóló 9/1996. (III.21.) ORFK utasítása*
18. *57/2013. (XII.21.) ORFK utasítás az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv tevékenység-irányítási központjai, egyes rendőri szervek ügyelei, valamint a segélyhívásokat fogadó központok egységes működéséről*
19. *Az útzár telepítésére és alkalmazására vonatkozó „Útmutató” kiadásáról szóló 15/1996. (III.21.) ORFK KBH intézkedése*
20. *A Magyar Köztársaság Rendőrségének Járőr- és Őrszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 22/1997. (XI.18.) ORFK utasítása*

21. *A közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról szóló 7001/2006 (IV. 6.) ORFK irányelv*
22. *A rendőrségi gépjárművek megkülönböztető jelzéseinek használatáról, valamint a gépjármű vezetők pszichológiai alkalmassági vizsgálatáról szóló 63/2007 (OT 34.) ORFK utasítása*
23. *20/2012. (XI.30.) ORFK utasítás a Tevékenység-irányítási Központok átmeneti működéséről és egyes ORFK utasítások módosításáról*
24. <http://9400hir.hu/sport/egy-doboz-cigi-ara.html> letöltés ideje: 2014. 08. 10.
25. <http://www.webbeteg.hu/cikkek/szenvedelybetegseg/10983/dohanyzast-szigorito-torveny.html> letöltés ideje: 2014. 08. 10.
26. <http://cultura.hu/psziche/ijeszto-statisztika-a-dohanyzas-hatasairol.html> letöltés ideje: 2014. 08. 10.
27. <http://www.fokuszpont.dohanyzasvisszaszoritasa.hu/hu/content/hazai-es-kulfoldi-adatok-tanulmanyok.html> letöltés ideje: 2014. 08. 11.
28. <http://mmp2006szm.gportal.hu/picview.php?prt=373180&gid=2837001&index=1> letöltés ideje: 2014. 08. 12.
29. http://www.palyatanacsadok.hu/html/20/munkaeropiaci_helyzetkep_eszak_alfold_javitott_3.pdf letöltés ideje: 2014. 08. 12.
30. http://www.vezess.hu/magazin/lefoglalt_cigicsempesz_autok/47293/ letöltés ideje: 2014. 08. 15.
31. <http://www.autosforum.hu/automarka/opel/2438-atadtak-a-rendorsegi-opelastrakat.html> letöltés ideje: 2014. 08. 15.
32. <https://www.fetivizig.hu/hun/fogalomtar> letöltés ideje: 2014. 10. 01.
33. <http://444.hu/2014/03/14/a-halal-jart-barabason/> letöltés ideje: 2014. 09. 01.
34. http://www.szatmar.ro/Kozel_300000_lej_ertekben_koboztak_el_cigaretta/hirek/5376 letöltés ideje: 2014. 09. 01.
35. http://mialmanach.mit.bme.hu/fogalomtar/ember_nelkuli_legi_jarmu_uav letöltés ideje: 2014. 09. 10.
36. <http://mialmanach.mit.bme.hu/fogalomtar/dron> letöltés ideje: 2014. 09. 10.
37. <http://www.rozswagen.hu/hu/termek/lzj-10-sz%C3%B6ges-%C3%BAtz%C3%A1r> letöltés ideje: 2014. 09. 23.
38. <http://lopjatokazotleteimet.postr.hu/cimke/SQUID> letöltés ideje: 2014. 09. 21.
39. <http://hu.wikipedia.org/wiki/Hat%C3%A9konys%C3%A1g> letöltés ideje: 2014. 09. 09.
40. <http://www.szon.hu/halalba-szaguldott-a-cigaretta-csempesz-csaholc-kozeleben/1835033> letöltés ideje: 2014. 09. 29.
41. <http://www.szon.hu/fehergyarmat/mint-a-krimiben-tragikus-veget-ert-a-15-km-es-szaguldas-a-hatarkorzetben/1878593> letöltés ideje: 2014. 09. 29.
42. <http://www.szon.hu/halalos-baleset-kolcsenel/2526527> letöltés ideje: 2014. 09. 29.