

**ROHÁCS ROLAND – MOLNÁR SÁNDOR –
KOZMA RÓBERT – DALLOS SZILÁRD**

Dohánycsempészet és a szervezett bűnözés

Az elmúlt két évtizedben jelentős társadalmi és gazdasági nehézségekkel küszködő, és emiatt a szervezett bűnözés, illetve a korrupció által behálózott Ukrajna szomszédsága, valamint a régió, és különösen a határtérség gazdasági és infrastrukturális elmaradottsága az ország más részeihez képest kedvező környezetet teremtett a szervezett bűnözés speciális ágának kiépüléséhez Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. A jövedéki termékekben mutatkozó tartós és jelentős árkülönbség a két ország viszonylatában, valamint a kiemelkedően hosszú közös határszakasz, amelyen öt közúti határátkelőhely is található, a csempészetet az egyik legjövődélmezőbb jogellenes tevékenységgé tette.

A megyében az ukrán határszakaszokhoz kötődő dohányáru-csempészet az egyik legjellemzőbb jogsértés, amelynek kialakultak a különböző „szakterületei”, és ezzel együtt megjelentek az ezekre specializálódott csoportok is, egyebek között azok, amelyek a bűncselekményeiket a közúti átkelőhelyek igénybevételével valósítják meg.

Az ukrán–magyar közúti határátkelőhelyen tevékenykedő szervezett elkövetői csoportok általános jellemzői

A csempésztevékenység, illetve a dohányáru további értékesítésének sajátosságai kifejezetten generálják az elkövetői csoportok szerveződését az üzletszerű elkövetések köré, és mindez gyakran fonódik össze korrupciós bűncselekményekkel.

A dohányáru csempészetére szakosodott csoportok egyértelműen a szervezett bűnözés jegyeit hordozzák magukon, és ez igaz nemcsak a zöldhatáron tevékenykedő, hanem a közúti határátkelőhelyeken rendszeresen csempészeteket végző bűnelkövetőkre is, akik esetében a csoportba szerveződés motivációja hasonló, mint más bünszervezetek esetében: koordinált, rendszeres, biztonságos, tervezhető nyereségszerzés.

A közúti határátkelőhelyeken végrehajtott bűncselekmények az elkövetés helyszínének speciális körülményei miatt kifejezetten megkövetelik a pontos,

gondosan előkészített, fegyelmezett megvalósítást, amelyre hosszú távon és leplezetten csak valóban jól megszervezett csoportok képesek.

A bűnszervezetek tagjai általában vegyesen ukrán és magyar állampolgárok, az utóbbi időszakban jellemzően már többségük kettős állampolgár. A csoportokat néhány központi vezető irányítja, akik a közös érdekek alapján rövid vagy középtávú stratégiát alakítanak ki a bűncselekmények zökkenőmentes és folyamatos lebonyolítása érdekében. A vezetők gondoskodnak a tőkéről, és ukrán forrásból a csempészésre szánt dohányáruról, ők tartják a kapcsolatot a Magyarországról vagy az Európai Unió más országából érkező orgazdákkal, és ők határozzák meg az értékesítés aktuális árait is, természetesen egyeztetve a többi feketepiaci szereplővel. A feladataik közé tartozik a csoport működési területének, jelen esetben egy folyamatosan használható átkelőhelynek a megteremtése, ezt más bűnszervezetek vezetőivel és rendvédelmi dolgozókkal ápolt kapcsolataikon keresztül vihetik véghez.

A vezetők alárendelt középvezetőket, alsoportirányítókat alkalmaznak a működtetés során, akik kisebb, végrehajtó csoportokat hoznak létre, amelyekben esetenként szintén van egy-két szervező, irányítói feladattal felruházott személy. A középvezetők feladata a konkrét elkövetés megszervezése és a kivitelezés irányítása, a végrehajtók kijelölése, és például az új tagok toborzása is.

A csoportok működését fokozott konspiráció jellemzi, hiszen a közúti határátkelőhelyen elkerülhetetlen, hogy a jogsértő tevékenységük során közvetlen kapcsolatba kerüljenek a hatósággal. Az üzletszerű megvalósítás előfeltétele, hogy a tevékenységük leplezett maradjon.

A vezetők, középvezetők meghatározóan személyes találkozók keretében egyeztetnek, a telefonos kapcsolattartást lehetőleg mellőzik. Előszeretettel használják ukrán szolgáltatók mobiltelefonjait, különösen a határtérségben. Előre megbeszélte kódokat, fedőneveket használnak az időpontok és helyek esetében, és a jogsértések során a kárpátaljai régióra jellemző, sajátos, az ukrán, az orosz, a magyar és a ruszin különféle nyelvjárásaiból kialakult, helyi keveréknyelvet használják, amelynek megértése még egy ukrán anyanyelvű számára is nehézséget okoz. A hívószámokat és készülékeket rendszeresen, néhány hét elteltével cserélik, és a telefonszámok cseréjét szervezetten, lehetőleg egyszerre hajtják végre.

Az elkövetések szintén jól szervezettek. A cselekményeket a veszteségek minimalizálásának, és a legmagasabb, rendszeres haszon elérésének az érdekében gondosan, körültekintően megtervezik, komplex módon, sokoldalúan végzik, ehhez minden esetben előteremtik a szükséges erőt és eszközöket. Ha

nincsenek meggyőződve a kedvező feltételekről és környezetről, elállnak a jogsértés kivitelezésétől.

A biztosítás része a figyelés, felvezetés, és más biztonsági szabályok alkalmazása mellett az is, hogy az elkövetések térségében szolgálatot ellátó rendvédelmi állománnyal igyekeznek szerteágazó kapcsolatokat kiépíteni, rajtuk keresztül szolgálati információkhoz jutni, illetve elérni az intézkedések elmaradását.

A csoportok tagjai jól ismerik a régió földrajzi és közlekedési infrastruktúráis viszonyait, valamint az említett kapcsolati rendszeren keresztül a rendészeti szervek tevékenységét, szokásait, szolgálati tevékenységük jellemzőit.

A hazánk területére becsempészett cigaretta úgynevezett mélységi szállítása, az értékesítésig történő tárolása szintén igen szervezeten és konspirálisan történik. A szállítmányokat felvezetéssel és utóvédekkel védik, ügyelnek arra, hogy a szállító járművek ne legyenek személyhez köthetők. Az elkövetők igyekeznek akár erőszakos módon is kivonni magukat az intézkedés alól, és a csempészett dohányárut szállító gépkocsik nem állnak meg a rendőri, pénzügyőri ellenőrzéseknél, a sofőrök pedig a járművet hátrahagyva igyekeznek elmenekülni a helyszínről.

A dohányárut az értékesítésig őrzött átmeneti tárolóhelyeken raktározzák, amelyeket szintén szigorú szabályok szerint működtetnek. Az ingatlan, illetve az azt birtokló, felügyelő személyek nem hozhatók összefüggésbe a csoporttal.

A csempészetből származó bevételeiket a felső és esetenként már a középszintű szervezők is vállalkozásokba és ingatlanokba mentik át, így próbálva legalizálni a jövedelmeiket, és ily módon sokszor válnak az ukrán vagy magyar határtérségbeli lakókörnyezetük gazdasági szereplőjévé, amely együtt jár a köztisztességgel és a lakosság nagyfokú lojalitásával, ami egy büntetőeljárás lefolytatása során nagyban megnehezíti a személyi bizonyítékok beszerzését.

A jogsértések során tetten ért, elfogott csoporttagoknak a csoport vezetői kerítenek ügyvédet, vállalják a költségeket, és a kiszabott bírságot is kifizetik helyettük, ezáltal felügyelve az elvárt viselkedésüket is az eljárás folyamán.

A bünszervezetek tevékenységét nagyfokú rugalmasság és alkalmazkodóképesség jellemzi. Folyamatosan értékeli a rendvédelmi szervek munkáját, igazodnak az aktuális külső környezethez, és adott esetben a csoportok belső ügyeiben is gyors reagálóképességet mutatnak a szervezet átalakítása, a tagok pótlása terén.

A jogsértések elkövetésére nem nehéz végrehajtókat találni, ami részben a térség kedvezőtlen gazdasági helyzetéből és a munkanélküliségből fakad,

részben pedig abból, hogy egy jól működő csoport nemcsak rendszeres és viszonylag könnyű bevételt kínál, hanem erős garanciákat is nyújt a tagok védelme érdekében, így relatíve kicsi a kockázat.

Egy szervezett bűnözői csoport jogsértő tevékenysége konkrét felderítés tapasztalatainak tükrében

A feltérképezett csoport szerkezete és a bűncselekmények

Az előbbi jellemzők mindegyike megfigyelhető a következőkben ismertetett, ukrán, magyar, és ukrán–magyar kettős állampolgárokból álló csoport esetében, amelynek a tevékenysége meghatározóan két közúti határátkelőhelyre koncentrált az ukrán–magyar határszakaszon.

A bűnszervezet a jogsértő tevékenysége során üzletszerűen csempészt Magyarországra területére ukrán eredetű cigarettát átkelőhelyeken keresztül erre a célra speciálisan átalakított, rejtkehelyekkel ellátott, ukrán forgalmi rendszámmal és okmányokkal felszerelt kisbuszokkal. A dohányáru hazánk területére történő bejuttatásához a közúti határátkelőhelyeken szolgáltatást teljesítő pénzügyőrök közül többen is segítséget nyújtottak anyagi ellenszolgáltatásért cserébe oly módon, hogy az elrejtett dohányárut nem fedték fel, és beléptették az átalakított szállító járműveket.

A csoport kapcsolatban állt számos magyar és az Európai Unióhoz tartozó harmadik országbeli orgazdával, akik a becsempésztett dohányárut átvették, elszállították, és üzletszerűen tovább értékesítették.

A szervezet vezetése két ember kezében összpontosult. Ők adták a jogsértő tevékenységhez a pénzt, amely magában foglalta a járművek árát, és azok átalakításának költségeit, a csempésztett cigarettát és az ezzel járó egyéb járulékos költségeket, illetve ők határozták meg a szervezet működésének rövid és középtávú stratégiáját, valamint az aktuálisan igénybe vett átkelőhelyet is, a kapcsolati rendszerükből beérkező információk elemzése után. Az ő feladatuk volt továbbá az értékesítés megszervezése, a hazai és külföldi orgazdák felkutatása, és a magyar, illetve ukrán oldali rendvédelmi dolgozókkal történő kapcsolattartás.

A két vezető alatt öt középvezető dolgozott, mindegyikük egy-egy kisebb csoportot hozott létre maga köré. A középvezetők feladata elsősorban e kisebb csoportok irányítása volt, ők szervezték meg a konkrét végrehajtásokat, meghatározták a csoporttagok feladatait, ők állították össze az adott elkövetéshez szükséges járműparkot, és válogatták ki a résztvevőket. Az elköveté-

sek során hozzájuk futottak be a végrehajtók jelentései, és az ő iránymutató-suk szerint jártak el a csoporttagok a kivitelezés során mindvégig.

A csoporton belül elvárták és fenntartották a fegyelmezett viselkedést. Az utasításaiktól való eltérést nem tolerálták, a valamilyen okból alkalmatlannak bizonyuló tagokat néhány problémás eset után kizárták a csoportból. Az önálló elgondolásokon alapuló megoldások nem jellemezték, jellemezheték a csoporttagokat.

A középvezetők aktívan kivették a részüket a figyelési és biztosítási feladatokból, de a dohányáru szállító járművekkel, tárolóhelyekkel közvetlen kapcsolatba sohasem kerültek, nem mutatkoztak azok környezetében.

Az orgazdákkal való személyes kapcsolattartás viszont az ő feladatuk volt, és az adásvételt minden esetben a találkozó előtt közvetlenül kiválasztott, nyilvános helyeken ők bonyolították le.

A középvezetőknek is anyagi érdekeltségük volt egyes szállítmányokban, úgymond „résztvényesként”. Gyakran az áru egy részét megvásárolták, és az az után befolyó haszon a sajátjuk volt. Ez óriási motivációt jelentett a jogsértések eredményes végrehajtására, az újabbak szervezésére, és a vezetők iránti lojalitás megőrzésére.

A harmadik szintet a végrehajtók alkották – a létszámuk 35-40 fő körül mozgott –, akik jellemzően alkalmi munkából élő, vagy munka nélküli fiatalok voltak. Feladatuk volt a csempészetre átalakított járművek határon történő áthozatala, a dohányáru tárolóhelyeken történő be-, illetve kirakodása, a felvezetés és a figyelés. A bűncselekmények során a legnagyobb kockázatot ők vállalták, hiszen ők kerültek közvetlen kapcsolatba a csempészett cigarettával, és annak ellenére, hogy ők kapták a legkisebb juttatást – egy-egy csempészetért vagy szállításért tíz-húszezer forintot –, mégis mindig akadt jelentkező az adódó feladatokra.

A csoportokra jellemző módon működött a „rangidős” rendszer is: a legveszélyesebb feladat, a dohányáruval megrakott gépkocsi vezetése általában a fiatal, új tagokra hárult. Közöttük volt a legnagyobb a fluktuáció is, ha alkalmatlannak, ügyetlennek bizonyultak, vagy ha elfogták őket, a csoport – bár a büntetőeljárás alatt még gondoskodott róluk – később megszakított velük minden kapcsolatot. A hatóság látókörébe kerülő személyeket a csoport a saját védelme érdekében szintén azonnal kizárta.

Az idő múlásával a tagok, előrelépve a ranglétrán, mind gyakrabban figyelési és felvezetési feladatokat is kaptak. Középvezetői szintre azonban, a szükséges tőke híján, jellemzően nem tudták feldolgozni magukat.

Mindazonáltal megfigyelhető volt, hogy a csoportban szerzett tapasztalatokat felhasználva – a vezetők tudtával – egy-egy agilisabb végrehajtó, maga köré néhány társat szervezve alkalmanként végrehajtott az anyagi lehetőségeihez mérten egy-egy kisebb csempészetet saját átalakított gépkocsival, de ennek során a bűnszervezet civil és rendvédelmi kapcsolati rendszerét nem használhatták, és vállalniuk kellett annak a veszélyét is, hogy „bukás” esetén a csoportból kiszorulnak, és maguknak kell vállalniuk a büntetőeljárással járó anyagi terheket is, a szervezet támogatása nélkül.

A csempészetek előkészítése és végrehajtása „klónozott” gépkocsikkal

A bűncselekmények előkészítése és megszervezése során a bűnszervezet – a csempészet tárgyául szolgáló dohányáru ukrainai beszerzésén és felhalmozásán túl – kialakított egy jelentősebb létszámú járműparkot is, a figyeléshez személygépkocsikat, míg a csempészetekhez mikrobuszokat vásároltak. A középvezetők egyik feladata volt például az is, hogy folyamatosan járva az autókereskedéseket, alkalmas járműveket keressenek az esetleg kiesők pótlására.

A cigaretta Magyarország területére történő ájtuttatását „klónozott” csempész járművekkel végezte a bűnszervezet. Az úgynevezett „párban klónozott” gépkocsik alkalmazásakor a csoport két megegyező színű és típusú járművet szerzett be, amelyek közül az egyiket rejtékhelyekkel látták el, a másikat pedig gyári állapotában hagyták. A jogsértésekben – mint később látható lesz – mindkettőnek fontos szerep jutott.

A felhasznált gépkocsik jellegüket tekintve kizárólag személyszállító kisbuszok voltak, amelyek közül a szállítónak szánt busz alvázat és padlószervezetét alakították át a dohányáru elrejtéséhez és csempészetéhez. Ezek típusától függően ötszáz–ezerkétszáz karton szállítására voltak alkalmasak. Az átalakítások az elfogott járművek alapján azonban – hozzáértő számára – viszonylag egyszerűen felfedhetők voltak minden esetben, tehát egy alaposabb pénzügyőri vizsgálat a bűncselekmény megszakításához vezethetett volna a közúti határátkelőhelyen történő belépéseik során. Az említett okból a bűnszervezet a cselekmények megkezdése előtt széles körű rendvédelmi kapcsolati rendszert épített ki mind a magyar, mind az ukrán vámszervek körében, és a cselekmények megtervezése a pénzügyőrök szakmai ismereteinek, és az ellenőrzési gyakorlatnak a figyelembevételével történt.

A személyszállító kisbusznak mint járműtípusnak a használatára – amelyhez szigorúan ragaszkodott a csoport a bűncselekmények során – annak a pénzügyőrök által alkalmazott kockázatelemző módszernek a tükrében került

sor, amely a tüzetesebb ellenőrzéseket a magasabb kockázatot jelentő áruszállító járművekre koncentrálja.

A folyamatos és biztos nyereség érdekében így is elengedhetetlen volt pénzügyőrök bevonása, akik szolgálataik során elvállalták, hogy a járműveket kezelik, és beléptetik. Az együttműködést azonban a bevont vámtisztviselők csak szigorú biztonsági intézkedések megléte esetén vállalták, amelyek egyben meg is határozták az elkövetések módszerét.

Az átalakított járműveket a használatba vétel előtt gyakran magyar pénzügyőr „szemlézte” Ukrajnában, hogy az alkalmas-e a határon történő „közlekedésre”. Ha a bemutatott jármű átalakításai megfeleltek az alapvető követelményeknek, akkor megkezdődhetett a „klónok szoktatása” az átkelőhelyen.

A „szoktatás” során, amely általában pár hétig tartott, a gyári állapotú kisbusz a saját forgalmi rendszámával rendszeresen ki- és belépett a kiválasztott közúti határátkelőhelyen. Ennek a célja az volt, hogy a jármű átessen az átkelőhelyen újonnan feltűnő gépkocsikat gyakran utolérő másodlagos ellenőrzésen, amelynek során a jogsértésekbe be nem vont pénzügyőrök azt állapíthatták meg, hogy a jármű nem csempész gépkocsi, és nincsenek benne rejtékhelyek. Így a kisbuszt – és ami még fontosabb, a rendszámát – ártalmatlannak könyvelték el, és eközben megismerték, megszokták az azzal közlekedő sofőröket is.

Ezzel egyfelől jelentősen csökkentették annak a kockázatát, hogy később az átalakított kisbuszt – amely a jogsértésekkor természetesen a gyári állapotú testvér rendszámát viselte – esetleg véletlenszerűen másodlagos ellenőrzésre küldjék, másfelől azt a célt is szolgálta, hogy egy az átkelőhelyen bekövetkező lebukás esetén alibit biztosítson a pénzügyőrnek a beléptetések elvégzett „felületes” vizsgálatához. Ugyanis a jármű történetét visszakeresve a kivizsgálók azt tapasztalhatták, hogy akár több esetben is volt másodlagos ellenőrzésen, és annak az eredménye minden esetben negatív volt, még a rejtékhelyek tekintetében is. Éppen ezért a „szoktatás” során ezeket az ellenőrzéseket néha maguk a bevont pénzügyőrök kezdeményezték, a saját védelmük érdekében.

Amikor a járműpár a leírt módon alkalmassá vált a csempészetre, a nem átalakított kisbuszt az átalakított „klónjának” forgalmi rendszámával ellátva – a tervezett csempészet előtti napokban – behozták Magyarország területére egy a későbbi jogsértéstől eltérő határátkelőhelyen, majd leparkolták, és hátrahagyták a bűncselekményhez kiválasztott átkelőhely közelében.

Ezt követően az átalakított „klónban”, amelyet a gyári állapotú rendszámával láttak el, elrejtették a cigarettát, majd a csoportnak és a bevont pénz-

ügyöröknek alkalmas időpontban átléptek vele az államhatáron, és Magyarország területére csempészték a dohányárut.

A csempészetek konkrét végrehajtása a közúti határátkelőhelyen a következőképpen zajlott: a jogsértések elkövetésére kiválasztott szolgálat előtt a bűnszervezet tagjai gyalogosan, illetve személygépkocsikkal beléptek Magyarország területére, és figyelési pontokat foglaltak el, amelyek lefedték a főbb közlekedési útvonalakat és csomópontokat, illetve a rendvédelmi objektumokat. A figyelők az általuk tapasztalt gyanús gépkocsimozgásokról és a járőrtevékenységről folyamatosan jelentettek a középvezetőknek.

Ha semmilyen zavaró körülményt nem tapasztaltak, az átalakított kisbuszok érkezése előtt – mivel egyszerre több „klón” is belépett egy csempészet idején – a középvezetők egyike személyesen felkereste az átkelőhelyen szolgálatban lévő pénzügyöröket, be- vagy kilépésre jelentkezve. Ekkor röviden tájékozódott, hogy a korábban megbeszéltek szerint valóban alkalmas-e az időpont a bűncselekmények elkövetésére, majd ha minden rendben volt, a dohányárut rejtő járművek felsorakoztak a belépő oldalon, és a forgalomtól függően, viszonylag rövid idő alatt felhajtottak a belépő oldal azon sávjaira, ahol bevont pénzügyőr várta őket.

A kisbuszok ellenőrzését a pénzügyőr igyekezett minden esetben a megszokottnak tűnő módon végrehajtani, azonban annak ideje az adminisztrációval együtt sem volt több egy-két percnél, hiszen arra törekedtek, hogy a csempész gépkocsik minél hamarabb elhagyják az átkelőhelyet. A jármű másodlagos ellenőrzésen történő esetleges bukása esetén így is csak a hanyagsága miatti fegyelmi felelősségre vonással kellett volna szembenéznie a beléptetőnek, amely során pedig viszonylag kedvező helyzetben védekezhetett, a már említett okok miatt.

A bűncselekmények sikerének garantálása, és a bevont pénzügyőrök védelme érdekében gyakran küldtek be a csempészetek során a cigarettát szállító járművek közé olyan „üres” járműveket is, amelyeket a pénzügyőr szükség esetén át tudott irányítani a jogsértésbe nem bevont, másodlagos vizsgálatot végző, úgynevezett kutató pénzügyőrhöz, így foglalva le addig, amíg a szállító járműveket beléptette.

A sikeres átlépés után a „klónokon” azonnal rendszámot cseréltek, a cigarettát rejtő gépkocsit ellátták a saját rendszámával (ami már napok óta hazánkban volt), és a gyári állapotú kisbusz is visszakapta a saját forgalmi rendszámát. Majd utóbbi rövid időn belül – mintegy fél óra elteltével – ugyanazzal a sofőrrel, aki az átalakított párt behozta, kilépett Ukrajnába. A cigarettát rejtő

kisbuszt ezután az átkelőhely közelében hátrahagyták, a későbbi továbbszállításáig.

Az előbbieket nyomán a rendőrség határforgalmi, és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal határstatisztikai adatbázisaiból egy adott rendszám tekintetében csak igen rövid idejű magyarországi tartózkodások mutathatók ki, amiből egy elemző azt a következtetést vonhatja le, hogy a járművet nem használhatják csempészetre, hiszen fél óra alatt nem lehet egy átalakított gépkocsit az orgazdához fuvarozni, és ott kipakolni.

A „klón” járműveknél arra is figyelmet fordítottak, hogy rendszeresen összehangolják – a Nemzeti Adó- és Vámhivatal határstatisztikai adatbázisában rögzített adatokra tekintettel – a járművek kilométeróra-állását.

Az előbbi módszerhez nélkülözhetetlen volt továbbá egy „pihentetőhely” is, ahol a „klónokat”, különösen a dohányárut rejtő „klont” biztonsággal hátrahagyhatták. Erre az átkelőhelyek közelében több lehetőség is kínálkozott, hiszen kifejezetten erre specializálódott panziók, őrzött parkolók, vagy magánházak is igénybe vehetőek voltak a rendszámcsere lebonyolítására és a járművek hátrahagyására. Mindössze annyi követelmény volt ezek kapcsán, hogy az átkelőhely közvetlen közelében kellett lenniük, hiszen a csempészet legkockázatosabb szakasza az a fél perc volt, míg az átkelőhelyről leguruló, dohányáruval megrakott kisbusz elérte a kiválasztott pihentetőhelyet.

Ezt a kockázatot volt hivatott minimalizálni az alaposan strukturált gyalogos és gépjárműves figyelés. Egy-egy bűncselekmény biztosításában alkalmanként akár tíz-tizenöt ember, és öt-hat gépkocsi is részt vett.

A csempészetek időpontjának kiválasztása során a szervezet vezetői rendszeresen, személyes találkozók keretében értekeztek a pénzügyőrökkel, és számos szempont figyelembevételével (várható vezetői ellenőrzések, folyamatban lévő rendvédelmi akciók, a szolgálatba lépő állomány összetétele stb.) választották ki a megfelelő időpontot. A csoport tevékenységét körültekintő szervezés, nagyfokú konspiráció, és mindenekelőtt türelem jellemezte, mivel ha valamilyen körülmény kedvezőtlenül alakult számukra, és a bűncselekmények sikere nem volt garantálható, akár egy hónapig is szüneteltették a bűncselekmények elkövetését.

A megfigyelt időszakban a szervezet ennek ellenére is havonta átlagban három-négy csempészetet sikeresen végrehajtott, alkalmanként három-négy, de néha akár öt-hat átalakított kisbusszal is, járművenként – típustól függően – ötszáz–ezerkétszáz karton cigarettával. Ez elegendő mennyiségű dohányáru átjutását tette lehetővé ahhoz, hogy még e nagyfokú körültekintés mellett is a csoport rentábilis működéséhez szükséges nyereség elérhető legyen.

A mélységi szállítás és a további értékesítés

A „klón” párok alkalmazásának fő előnye a mélységi szállítás során jelentkezett igazán mind a pénzügyőrök, mind az elkövetők számára.

A becsempészett cigarettát rejtő járműveket az esetek többségében a csempészet után egy napig pihentették. A továbbszállításuk előtt a bűnszervezet tagjai a konspirációs szabályok figyelembevételével léptek be az ország területére. A dohányárut rejtő gépkocsik tervezett sofőrjei – akik természetesen mások voltak, mint azok, akik a határon előző nap áthozták a járműveket – és a szervezők, illetve figyelők külön-külön érkeztek az átkelőhelyre, előbbiek gyalog, utóbbiak a felvezetéshez használt gépkocsikkal. A dohányárut rejtő jármű „bukása” esetén a sofőrök nem voltak a szervezőkhöz kapcsolhatók a határforgalmi adatok révén.

Az előbbi intézkedések, a rendszámcsere és a pihentetés által biztosított volt továbbá az is, hogy ha a mélységi szállítás folyamán egy járművet elfogtak, azt sem a beléptető pénzügyőrhez, sem a szervezőkhöz, de még a felvezetőkhöz sem lehetett kötni. A határregisztrációs adatok tanúsága szerint a kisbusz (vagyis a rendszám) napokkal korábban egy másik átkelőhelyen lépett be, és az esetlegesen megkérdezett beléptető pénzügyőr őszintén állíthatta, hogy nincs köze a dohányáruhoz, a sofőr pedig érdemi nyilatkozatot nyilván sohasem tett. Az eljárást így csak vele szemben lehetett lefolytatni.

A mélységi szállítás során az elkövetői csoport gépjárműves felvezetéssel végezte az átalakított járművek elkísérését a következő állomásukra. A becsempészett dohányárut vagy közvetlenül egy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében működő orgazdának értékesítették, vagy a bűnszervezet átmeneti tárolóhelyére pakolták le, ahonnan az orgazdák szállították tovább. A csoport a megye határain túli szállításokat sohasem vállalt, csak az általuk jól ismert, biztonságosnak ítélt terepen mozogtak, és ettől a gyakorlattól nem is tértek el.

A kisbuszokat általában reggel 7.00 és 7.30 között, a rendőrség és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal járőreinek megszokott váltási idejéhez igazítva viték ki a határtérségből, mivel ekkor volt a legkisebb az esélye egy közúti ellenőrzésnek a tervezett menetútvonalon, ami várakozásra kényszeríthette volna a csoportot. A kötelező két-három felvezető gépjárművön túl utóvédekkel is ellátták a konvojokat, amelyek folyamatosan jelentették a hátulról a csoport felé közeledő gyanús járműveket, valamint egyfajta „rotálást” is végeztek a kisbuszok között, ennek során egy biztosító személygépkocsi végigelőzte a konvoj tagjait, és a köztük utazó, közéjük kikanyarodó járműveket is igyekezett ellenőrizni. A kocsi az oszlop élére érve leváltotta az egyik felve-

zetőt, aki hagyta magát megelőzni a konvoj tagjai által – így visszafelé is ellenőrizhette az oszlopot –, majd beállt az utóvédek közé. Ezt akár többször is megismételték az út folyamán a középvezetők belátása szerint, akik a mélységi szállításokban személyesen is részt vettek.

A csoport tárolóhelyére csak a szállító járművek mentek be, sem a figyelműk, sem a vezetők nem jelentek meg ott személyesen. Átmeneti lerakatként egy jól őrzött, a fő közlekedési útvonalakhoz közel eső, mindamellett kevésbé forgalmas helyen található ingatlant választottak. Ezt a nap 24 órájában őrizte valaki, a kaput és az utcafrontot kamerával figyelték, amely azonban képet nem rögzített, hogy a saját járműveket ne dokumentálja. Itt fogadták a jellemzően budapesti vagy külföldi orgazdákat, akik maguk gondoskodtak az adásvétel után a cigaretta elszállításáról.

Az orgazdákhöz szállított árunak a tárolóhelyeikre történő bekísérésében az orgazdák is közreműködtek, figyélssel biztosítva a környéket a buszok megérkezése előtt. Az adásvételt velük a középvezetők semleges helyen, személyesen bonyolították le.

Az átalakított, dohányárut rejtő „klónok” a mélységbe szállításukat és kikapolásukat követően hazatértek, és a következő csempészet előkészítéseként az ikerpárok újra rendszámot cseréltek Ukrajnában.

A jogsértések leplezése érdekében, további biztonsági intézkedésként az elkövetők az egyes járműpárokat bizonyos időközönként kivonták a használatból, és csak néhány hónapnyi szünet után kezdték ismét csempészethez használni őket, előbb újra visszaszoktatva a „klónokat” az átkelőhelyre.

A rendvédelmi közreműködés

A jogsértéseket a pénzügyőrök között egy-egy kiválasztott pénzügyőr, általában csoportvezető koordinálta. Nevezettek részt vettek a bűncselekmények előbbiekben leírt, szakmai ismereteiket felhasználó, körültekintő megtervezésében, a várható szolgálatszervezés és egyéb szolgálati információk figyelembevételével meghatározták a bűncselekményekre alkalmas napok körét, majd döntöttek a végrehajtás lehetőségéről a szolgálatuk során.

Az említett hivatásosok feladata volt, hogy a beosztásukat kihasználva a belépősávokon szolgálatban lévő, arra hajlandó pénzügyőr kollégáikat felbujtsák arra, hogy vállaljanak részt a bűncselekményekben, vagy a járműveket olyan tapasztalatlan pénzügyőr sávjára irányítsák, akiről tudták, hogy nem fog rejtekhelyeket kutatni, találni.

Igyekeztek továbbá arra is odafigyelni, hogy az átalakított járműveket ne válasszák ki másodlagos, tételes ellenőrzésre, ehhez felhasználhatták a csoport által felkínált üres „csali” járműveket is.

A bűncselekményekben való részvételért járó pénzt is ők vették át személyesen, és adták tovább a közreműködő kollégáiknak, a beléptetett járművek száma után, arányosan. A korrupcióból származó pénzt igyekeztek különféle családi vállalkozásokba befektetni, és így legalizálni.

A csoport határrendészekkel is tartott fenn kapcsolatot, tőlük elsősorban a térségben jellemző rendészeti és járőrtevékenység, illetve a várható akciók vonatkozásában igényeltek információkat, alkalmi jelleggel, szükség szerint.

A „bukások” után bevezetett intézkedések

A bűnelkövetői csoport egy-egy jármű mélységi elfogása után minden esetben biztonsági intézkedéseket vezetett be. Lecserélték a telefonkészülékeket, pihentették az addig használt járműveket, és újakat szereztek be, illetve szükség szerint a végrehajtásokat áthelyezték egy másik átkelőhelyre. A döntések meghozatala előtt, figyelembe véve az ezekkel járó anyagi veszteségeket, mindig igyekeztek pontos információkat beszerezni az elfogás okait illetően, felmérve, hogy a csoport látókörbe került-e, vagy csupán véletlenről van szó. Ehhez felhasználták rendvédelmi kapcsolataikat is, mind a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, mind a rendőrség állományában.

A vezetők az elfogott csoporttagnak ügyvédet szereztek, aki megfelelő irányba „terelgette” a vallomását, és ők fizették a költségeket, illetve a bírságot is az eljárás folyamán. Az ügyvéd a jogi képviselően túl szintén igyekezett információkat megtudni a Nemzeti Adó- és Vámhivatal csoportot érintő esetleges felderítő tevékenységéről és a büntetőeljárás hátterében álló hatósági intézkedésekről, ezeket továbbította a csoport vezetőinek.

A büntetőeljárás alá vont tag többé nem vehetett részt a csoport által kivitelezett bűncselekményekben.

Összegzés

A bűnszervezet működése kapcsán szerzett tapasztalatokat összegezve elmondható, hogy a csoport összehangoltan, fegyelmezetten, jól előkészítve, és nagyfokú konspirációt alkalmazva hajtott végre bűncselekményeket egy

TANULSÁGOS NYOMOZÁSOK

olyan módszer kidolgozásával és alkalmazásával, amely minimalizálta a csempészetek során a véletlen felfedések kockázatát, lehetetlenné tette a szállító gépkocsik esetleges mélységi elfogása esetén a belépés tényleges körülményeinek feltárását, és védelmet nyújtott mind az elkövetőknek, mind a csoporttal együttműködő pénzügyőröknek. Sikert emellett olyan továbbértékesítési csatornákat is kialakítaniuk, amelyek kellően biztonságosak voltak, és nem veszélyeztették a csoport zavartalan működését, tekintettel arra, hogy azokat visszafejtve sem a szervezet tagjai, sem a határhoz kötődő jogellenes cselekmények nem voltak felfedhetők.

A hasonló szervezettségű bűnelkövetői csoportok által megvalósított jogsértések eredményes felderítése és a jelenség visszaszorítása csak az elkövetési módszerek teljes körű elemzése, megismerése után, a szükséges létszámú erő bevonásával, a rendelkezésre álló eszközök és módszerek összetett alkalmazása, valamint az érintett rendvédelmi szervek széles körű együttműködése révén lehetséges.