

„Tradíció, tudomány, minőség”

Tanulmánykötet

2021

*„Tradíció, tudomány, minőség”
30 éves a Vám- és Pénzügyőri Tanszék*

Tanulmánykötet

Kézirat lezárva: 2021. december 31.

Kiadja:
a Magyar Rendészettudományi Társaság
Vám- és Pénzügyőri Tagozata

Szerkesztette:
Czene-Polgár Viktória
Csaba Zágon
Szabó Andrea
Zsámbokiné Ficskovszky Ágnes

Felelős kiadó:
Szabó Andrea

ISBN: 978-615-81879-6-1

DOI: 10.37372/mrttvpt.2021.2

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a kiadó írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható, elektronikus rendszerek felhasználásával nem dolgozható fel, azokban nem tárolható, azokkal nem sokszorosítható és nem terjeszthető.

Tartalomjegyzék

Szerzők.....	6
Lektorok.....	10
Lectori salutem!	12
30 év, 30 vélemény	14
Tanszéktörténet	46
Szabó Andrea – Magasvári Adrienn: Hirtelen 30 – A szervezeti és a képzési rendszerben 30 év alatt bekövetkezett változások hatása a pénzügyőr tisztekkel szemben támasztott követelményekre	48
HR, szervezetfejlesztés, jogalkalmazás	60
Christián László – Erdős Ákos – Magasvári Adrienn: Képzési innováció a magyar rendészeti felsőoktatásban.....	62
Hajdu Ruben József: A meztelen igazság a pénzügyőrökről.....	78
Suba László: Úton a közérthetőség felé.....	92
Szilvász György Péter: Gondolatok a Nemzeti Adó- és Vámhivatal személyi állományának jogállásáról szóló új törvény és az alapjogi korlátozások kapcsolatáról.....	105
Voitseshchuk, Andrii: Establishment of New Customs in Ukraine: Latest aspects of personnel management based on a competency-based approach....	117
Vámtechnológia, kockázatkezelés, IPR	127
Csaba Zágon – Gecsei Márton: Kockázatelemzés a gyakorlatban: cigaretta a repülőtéren.....	129
Galella, Patricio: The Approved Exporter Authorization in the EU	143
Jurušs, Māris – Miloseviča, Kristīne – Šmite-Roķe, Baiba: Transaction market value range based on arm's length principle for customs and tax purposes	153
Német Martin – Szendi Antal: A szellemi tulajdonjogok védelme a vámigazgatási eljárásban.....	165
Van Dooren, Eric: The order to pay the counter value of disappeared goods in Belgium.....	179
Adóztatás, gazdaság, új technológiák.....	190
Halasi Nóra: A hagyományos és tájjellegű élelmiszerek gazdasági jelentősége az észak-alföldi régióban	192

Halász Zsolt: Variációk egy témára: kísérletek a virtuális eszközök szabályozására	206
Kovács László: Széttöredezett e-közbeszerzési környezet Németországban..	218
Nagy Zoltán András: Mesterséges intelligencia lehetőségei az adó- és vámügyi eljárásokban	226
Pajor Andrea: Az adózás/adóztatás igazságossága – Az arányos és méltányos közteherviselés	234
Potoczki Zoltán: Az adófelfüggesztési eljárás jellegzetességei	246
Szlifka Gábor: Vagyonosodási vizsgálat: kísértő múlt és ígéretes jövő	256
Történeti szemelvények.....	270
Czene-Polgár Viktória: Vámmentes csomagok Nyugatról – Az Ibusz Külföldi Kereskedelmi Akciója	272
Deák József: Határőrök, vámosok, állambiztonsági és belügyi szervek munkatársainak helytállása 80 évvel ezelőtt, a Szovjetuniót ért váratlan támadás első hónapjaiban.....	286
Kovács István: Németországban tevékenykedő arab nyelvű klánok és a „maffia” fogalmi összefüggései	294
Lippai Zsolt – Simonics Adrián: Magánbiztonság és futballhuliganizmus	306
Zsámbokiné Ficskovszky Ágnes: Brüsszeli Nómenklatúra – az egységes nemzetközi vámtarifa létrehozása	320

Szerzők

- Czene-Polgár Viktória, Dr., PhD., tanársegéd,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
czene-polgar.viktoria@uni-nke.hu
- Christián László, Dr., PhD., habilitált egyetemi docens, rektorhelyettes,
rendőr dandártábornok,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem,
christian.laszlo@uni-nke.hu
- Csaba Zágón, Dr., PhD., adjunktus,
pénzügyőr alezredes,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
csaba.zagon@uni-nke.hu
- Deák József, Dr. PhD, adjunktus,
rendőr alezredes,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Rendészetelméleti és -történeti Tanszék,
deak.jozsef@uni-nke.hu
- Erdős Ákos, tanársegéd,
pénzügyőr őrnagy,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
erdos.akos@uni-nke.hu
- Galella, Patricio, PhD., international trade consultant,
AGOSTO & ANGUREN IT (GUIEX),
and an Associate Professor at the Faculty of Law of the University of Barcelona,
galella@guiex.net
- Hajdu Ruben József, vámigazgatási referens,
pénzügyőr főhadnagy,
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Pest Megyei Adó- és Vámigazgatósága,
hajdu.ruben@gmail.com
- Halasi Nóra, kockázatkezelési referens,
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Hajdú-Bihar Megyei Adó- és Vámigazgatósága,
Kockázatkezelési Osztály,
halasi.nora@nav.gov.hu
- Halász Zsolt, Dr., PhD, tanszékvezető egyetemi docens,
Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog és Államtudományi Kar,
Pénzügyi Jogi Tanszék,
halasz.zsolt@jak.ppke.hu
- Jurušs, Māris, PhD., Associate Professor,
Customs and Tax Department, Riga Technical University,
Maris.Juruss@rtu.lv
- Kovács István, Dr., PhD., tanársegéd,
rendőr őrnagy,
Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Rendészeti Vezetéstudományi Tanszék,
kovacs.istvan@uni-nke.hu

- Kovács László MA hallgató,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar,
laci.kovacs1993@gmail.com
- Lippai Zsolt, mesteroktató,
rendőr alezredes,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Magánbiztonsági és Önkormányzati Rendészeti Tanszék,
doktori hallgató, Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola,
lippai.zsolt@uni-nke.hu
- Magasvári Adrienn, tanársegéd,
pénzügyőr alezredes,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
magasvari.adrienn@uni-nke.hu
- Miloseviča, Kristīne, Senior Tax Advisor,
KPMG Latvia.
- Nagy Zoltán András, Dr., PhD., egyetemi docens,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Gazdaságvédelmi-, Kiberbűnözés Elleni Tanszék.
nagy.zoltan.andras@uni-nke.hu
- Német Martin, pénzügyőr hadnagy, vámigazgatási referens,
NAV Dél-budapesti Adó- és Vámigazgatóság,
nemeth.martin@nav.gov.hu
- Pajor Andrea, dr., mesteroktató,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
pajor.andrea@uni-nke.hu
- Potoczki Zoltán dr., mesteroktató,
pénzügyőr alezredes,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
potoczki.zoltan@uni-nke.hu
- Simonics Adrián, hallgató,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
biztonsági szervező mesterképzési szak,
simonicsadrian88@gmail.com
- Šmite-Roķe, Baiba, Deputy Director,
Tax Board at State Revenue Service of the Republic of Latvia,
and Doctoral Student, Riga Technical University,
baiba.smite-roķe@vid.gov.lv
- Suba László, dr., tanársegéd,
pénzügyőr alezredes,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
suba.laszlo@nav.gov.hu
- Szabó Andrea, Dr., PhD., tanszékvezető egyetemi docens,
pénzügyőr ezredes,
Nemzeti Közszerolálati Egyetem Rendészettudományi Kar,
Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
szabo.andrea@uni-nke.hu

- ▶ Szendi Antal, dr., mesteroktató,
 pénzügyőr ezredes,
 Nemzeti Közszerolgalati Egyetem Rendészettudományi Kar,
 Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
szendi.antal@uni-nke.hu
- ▶ Szilvász György Péter, dr., tanársegéd,
 rendőr őrnagy,
 Nemzeti Közszerolgalati Egyetem Rendészettudományi Kar,
 Igazgatásrendészeti és Nemzetközi Rendészeti Tanszék,
szgyb@gmail.com
- ▶ Szliffka Gábor, Dr., PhD, ellenőrzési igazgatóhelyettes,
 Nemzeti Adó- és Vámhivatal Pest Megyei Adó- és Vámigazgatósága,
szliffka.gabor@nav.gov.hu
- ▶ Van Dooren, Eric, Associate professor,
 Customs Law, University of Antwerp. Belgian,
 Supreme Court judge,
eric.vandooren@uantwerpen.be
- ▶ Voitseshchuk, Andrii, Director,
 Department of Customs Payments,
 The State Customs Service of Ukraine,
vad_71@ukr.net
- ▶ Zsámbokiné dr. Ficskovszky Ágnes, mesteroktató,
 pénzügyőr alezredes,
 Nemzeti Közszerolgalati Egyetem Rendészettudományi Kar,
 Vám- és Pénzügyőri Tanszék,
zsambokine.ficskovszky.agnes@uni-nke.hu

Vámtechnológia, kockázatkezelés, IPR

Csaba Zágon* – Gecsei Márton*: Kockázatelemzés a gyakorlatban: cigaretta a repülőtéren

Absztrakt

Háttér: A Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Karán végzett hallgatók rendészeti kockázatkezeléssel kapcsolatos elméleti és gyakorlati ismereteket is szereznek, amelyekről a témaválasztásuknak megfelelően szakdolgozat, vagy a diplomamunka során nyílik lehetőségük beszámolni. E tanulmány szerzői, egyikük úgy is mint itt végzett hallgató, illetve szerzőtársa, kockázatkezeléssel kapcsolatos tantárgyak oktatója, egy sikeresen megvédett szakdolgozatban szereplő vizsgálatot mutatnak be átdolgozott formában. A szakdolgozat a légi utasforgalomban felderített és cigarettára elkövetett jogsértéseket elemezte, arra keresve a választ, hogy miként lehet a jövő jogsértéseit megőszolni, illetve milyen kockázatkezelési alapon igazolható döntéseket célszerű meghozni annak érdekében, hogy a vámszervezet hatékonyan teljesíthesse feladatait, illetve megvalósíthassa küldetését.

Célok: Meghatározni, hogy a vizsgálat során homogén csempészárúnak tekintett és az illegális kereskedelmi ellátó láncban áramló cigaretta felderített esetei miként csoportosíthatók. Megvizsgálni, hogy figyelembe vehető-e az így létrehozott klaszterek a jövő kockázatkezelő eljárásai során. A tanulmány kockázatkezelés elméletből vett ismereteket alkalmaz és ennek eredménye alapján ajánlásokat tesz a jövő kockázatkezelői számára.

Módszerek: Választott egy éves időszak lefoglalási adatait elemeztük. Az elemzés során alkalmaztuk az említett képzés kockázatkezeléssel foglalkozó és vám- illetve adószakmai tantárgyai során tanult összefüggéseket, elveket és módszereket. A jövő kockázatai nagyságának meghatározására predikciót alkalmaztunk és a múlt eseményeit figyelembe vevő módon a jövőben bekövetkező események valószínűségére következtettünk. Az ilyen esetek során várható károknak a múltban gyökerező összefüggéseit elemeztük, illetve ezek eredményeit az elkövetői módszerekre vonatkoztattuk.

Eredmények: Megállapítottuk, hogy az ellenőrző tevékenységet a még viszonylag gyakran előforduló és egyenként közepes mennyiségű cigarettával kapcsolatos elkövetési módszerekre érdemes koncentrálni. E módszerek üzletszerűen működő, futár jellegű csempésztevékenységhez kapcsolódnak. Ellenük fellépni kockázati profilok alapján érdemes.

Kulcsszavak: kockázatkezelés, légiforgalom, vámvizsgálat, cigaretta.

English title: Risk analysis in practice: cigarettes at the airport

Abstract

Background: Students graduating from the Faculty of Law Enforcement of the National University of Public Service acquire theoretical and practical knowledge of law enforcement risk management that they incorporate in their thesis or dissertation, depending on their choice of topic. The authors of this paper, a graduate student and his co-author and lecturer in risk management, present a revised version of a successfully defended thesis. The thesis analysed

* Dr. Csaba Zágon, PhD., pénzügyőr alezredes, adjunktus, Nemzeti Közszerológati Egyetem, Vám- és Pénzügyőri Tanszék. <https://orcid.org/0000-0001-6615-8466>, csaba.zagon@uni-nke.hu

* Gecsei Márton, pénzügyőr hadnagy, határszerológati vámreferens, NAV Repülőtéri Igazgatóság. <https://orcid.org/0000-0003-0477-7493>, gecsei.marton@nav.gov.hu

infringements committed on cigarettes in air passenger traffic. The authors sought answers on the challenging prediction of future violations and what risk management-based decisions Customs authority can make to fulfil its mission.

Aims: To determine how to categorise the detected cases of cigarettes (considered as homogeneous contraband) during the investigation and that flow through the illicit trade supply chain. To examine whether the clusters thus created can be viewed in future risk management procedures. The paper applies insights from risk management theory and makes recommendations for future risk managers based on the results.

Methods: The seizure records have been analysed from the selected one-year period. The analysis applied the contexts, principles and methods learned in the risk management and customs and tax courses. To determine the magnitude of the risk, we used a prediction approach and inferred the probability of future events based on past events. We analysed the relationships between the expected harms in such cases, rooted in the past, and applied the results to perpetration methods.

Results: We have found that it is worth concentrating our customs control on offences involving illicit cigarettes, which are still relatively common and each of which is of a medium quantity. These methods relate to courier-type smuggling activities committed in a business-like manner. Customs should tackle them based on risk profiles.

Keywords: *risk management, air traffic, customs inspection, cigarettes.*

Bevezetés

A Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Karán a 2014-15-ös tanévtől a rendészeti mestervezető képzésen résztvevő hallgatók specializációt is választanak. (Szabó, 2018) A négy specializáció közül meglehetősen népszerűségnek örvend az értékelő-elemző, amely a rendészeti kockázatkezelés elemzői megközelítésű alkalmazására koncentrál, és több rendészeti ágazat megközelítésben ad használható tudást a szakirány hallgatóinak, összesen négy szemeszterre és hat tantárgyra elosztva. A mesterképzésen szerzett kockázatkezelés oktatási tapasztalatait, egy kurzusra összesűritett formában az adó- és pénzügyi nyomozó, illetve vám- és pénzügyőri szakirányú alapképzésekbe is integráltuk, abból fakadóan, hogy az alapképzéseinket elvégző kezdő pénzügyőr tiszteknek is szükséges tisztában lenniük a kockázatkezelés alapfogalmaival és összefüggéseivel a feladataik ellátásához.

A rendészeti kockázatkezelés természetesen a szakdolgozatok, illetve a diplomamunkák választható témái között is megjelent. Az előző három évben összesen 19 dolgozat született, amelyhez e tanulmány egyetemi oktató szerzője konzulensként járult hozzá, vagy mint bírálóként járt el a diplomaszerzés fontos állomásánál. Az elemzések zömében a rendészeti vezető mesterképzésben (8) illetve a Vám- és Pénzügyőri Tanszékhez kapcsolódó két-két nappali, illetve levelező alapképzés során született (7), de képviselteti magát az NKE Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Karán írt kockázati megközelítésű diplomamunka (2), illetve egy dolgozat is a rendészeti szakirányú továbbképzés szakáról, valamint egy másik munka, amelyet tudományos diákköri dolgozatként nyújtott be szerzője. A tanulmány készítésének időpontjában további hat kutatás folyik ebben a témában, amelyek még nem öltöttek dolgozatként testet. Ezek a tények, amelyek a kockázatkezelés és elemzés téma iránti élénk érdeklődést mutatják.

Az egyik említett dolgozatot jelen tanulmány társszerzője írta, aki egykori vám- és jövedéki igazgatási levelező alapképzésen résztvevő hallgatóként így igazolta a képzés során elsajátított ismeretek alkalmazási képességét. Ez a szakdolgozat a repülőtéri vámhatóság kockázatelemzési

és kezelési feladataival foglalkozik, ezen belül pedig az illegális cigarettakereskedelem példáján keresztül vizsgálódik, illetve alkalmazza a kockázatkezelés tanult elveit. (Gecsei, 2020) A szerző és konzulense úgy gondolta, hogy a kutatás módszerét, főbb elemeit és tanulságait egy tanulmány keretében is publikálják, amely egyrészt a dolgozatban írtakra támaszkodik, másrészt pedig további pontosításokat és kiegészítéseket is tartalmaz.

Kockázatkezelési alapok

Már az ókori görögöknél is felmerült annak gondolata, hogy egy döntéshozatalt megelőzően érdemes a döntés lehetséges következményeit vizsgálni, mivel így megelőzhetőek egy hibás döntés káros következményei. (Bernstein, 1996: 15-17) A kockázatkezelés, mint tudomány azonban csak körülbelül 40 évre tekint vissza. (Aven, 2016)

Általános kockázatdefiníció

A kockázatok értelmezését definícióval illik kezdeni, ahol általános és valamilyen területre vonatkozó specifikus kockázatdefiníciók is rendelkezésünkre állnak. Több megközelítés is létezik, amelyek közül a következőkkel dolgozunk. Általános definíció szerint a kockázat egy olyan esemény, amely [a jövőben] bekövetkezhet, és ha bekövetkezik, akkor negatív hatást gyakorol az érintett területre [pl. egy szervezetre, vagy a szervezet céljainak elérésére]. Pozitív hatás esetén lehetőségről beszélünk nem kockázatról. A definícióhoz David Vose (2008) gondolatait kölcsönöztük és zárójelben kiegészítéseket tettünk. A múlt eseményei alapján a jelenben szeretnénk helyes döntéseket hozni (például a légi utasforgalom vámellenőrzését végző) szervezet céljainak eléréséhez a jövő előrelátásának képességével.

Vámhatósági kockázatdefiníciók

A vámszervezet kockázatainak értelmezéséhez több támpont is kínálkozik. A vámeljárások egyszerűsítéséről és összehangolásáról szóló, Kiotóban, 1973. május 18-án kelt nemzetközi egyezményhez Brüsszelben, 1999. június 26-án Módosító Jegyzőkönyvet fogadtak el. (2006. évi XLI. tv.) Az így létrejött és röviden csak Felülvizsgált Kiotói Egyezményként hivatkozott nemzetközi jogforrás 6. fejezete előírja a vámhatóságoknak, hogy a vámellenőrzés során kockázatelemzést alkalmazzanak és ezt a módszert a kiválasztás céljára használják, vagyis hogy így döntsék el, mely személyeket és árukat, illetőleg szállítóeszközöket vizsgáljanak meg a vámellenőrzés során. Ugyanígy a vizsgálat módszerével¹ kapcsolatos döntést is a kockázatelemzés során megismert tényezők befolyásolják. A Vámigazgatások Világszervezete (WCO) útmutatót dolgozott ki az egyezmény végrehajtásának megkönnyítése érdekében, amely kockázatnak tekinti *a vámjogszabályoknak való meg nem felelés lehetőségét*. (WCO, 2010: 8)

Az Európai Unió vámjogszabálya az Unió Vámkódex (UVK) (Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelet) 5. cikk 7. pontja szerint *kockázat az Unió vámterülete és azon a területen kívüli országok vagy területek között szállított áruk beléptetésével, kiléptetésével, árutovábbításával, szállításával vagy meghatározott célra történő felhasználásával, valamint az Unió vámterületén belül nem uniós áruk jelenlétével összefüggő olyan esemény bekövetkezésének valószínűsége és hatása, amely a) akadályozná az uniós vagy nemzeti intézkedések helyes alkalmazását; b) veszélyeztetné az Unió és tagállamai pénzügyi érdekeit; vagy c) fenyegetést jelentene az Unió és lakói biztonságára és védelmére, az emberek, az állatok vagy a növények egészségére, a környezetre vagy a fogyasztókra*.

Az utóbbi fogalom annyival részletesebb, hogy az EU tagállamok és az ún. harmadik országok között kibontja, hogy vámjogi szempontból milyen eljárás módok lehetségesek, továbbá a kockázati esemény bekövetkezésekor létrejövő károkat három csoportba sorolja aszerint, hogy

¹ Itt tipikusan adminisztratív, szűrőpróbaszerű, vagy tételes vámvizsgálatról van szó.

ki szenved el a hátrányt, illetve a negatív hatást. Minden egyéb tekintetben a két definíció megfeleltethető egymásnak, hiszen mindkét fogalom abból indul ki, hogy a vámszervezetek elsődrendű célja a vámjogszabályok betartásának kikényszerítése és minden olyan dolog, amely hátráltatja a szervezetet küldetésének teljesítésében, az kockázatként értékelendő.

A predikció problémája

A WCO fogalomban a „lehetőség” szó, az UVK fogalomban pedig az „esemény bekövetkezésének a valószínűsége” szófórdulat pedig arra utal, hogy a kockázati esemény t.i. a vámjogszabályok megsértésének bekövetkezése bizonytalan és a jövő időre értelmezendő. Ezt nem úgy kell érteni, hogy jelenleg, vagy a múltban nem fordult elő ilyesmi, hanem úgy, hogy a jövőben bekövetkezhet ilyen esemény, de nem biztosan tudjuk, hogy hol, mikor, hányszor, mekkora kárt okoz, stb. és ennek a valószínűsége nagyobb kell legyen nullánál. Ha a negatív hatás bekövetkezésének valószínűsége nulla, azaz kizárható ilyen jövőbeni esemény, akkor nem lenne semmiféle létjogosultsága a kockázatok kezelésének.

Itt tehát a múlt eseményein, az ezekkel kapcsolatos tapasztalatokon nyugvó és a jövőre vonatkozó jóslásról, idegen szóval predikcióról van szó. Az előrelátott események azonban mindig csak valamilyen bizonytalansággal következnek be. (Aven, 2016) A jóslás, vagy másként fogalmazva a jövőben bekövetkező események előrelátásának képessége pedig azért bizonytalan, mert egy vélelmen alapul. Azon a feltételezésen, hogy a múlt eseményei befolyásolják a jövő történéseit.

Az alapgondolat az, hogy a kockázatelemzésnek átfogó kockázati képet kell alkotnia, kiemelve a várható értékeken és valószínűségeken túlmutató bizonytalanságokat. A kockázatelemzés célja az ismeretlen mennyiségek, például a kár nagyságának előrejelzése és a bizonytalanságok értékelése. A valószínűség önmagában nem tökéletes eszköz a bizonytalanságok kifejezésére, tudomásul kell vennünk, hogy a múlt eseményein, ezek tanulságain alapuló és az elemző által hozzárendelt valószínűségek csak szubjektív valószínűségek, amelyek egy adott háttérismerettől függenek. A hozzárendelt valószínűségek rossz előrejelzéseket eredményezhetnek. A kockázat fő összetevője a bizonytalanság, nem pedig a valószínűség. Előfordulhatnak meglepetések a hozzárendelt valószínűségekhez képest, és ha csak a valószínűségekkel foglalkozunk, az ilyen meglepetéseket figyelmen kívül hagyhatjuk. (Aven, 2015)

A gyakorlatban többnyire ez így van, azonban ha a jövőben bekövetkező kockázatos események kezelésére vállalkozunk, nem szabad megfeledkezni arról, hogy a világ (a kockázati környezet) folyamatos változás alatt áll. A folyamat ciklikussága pont azt a célt szolgálja, hogy a kockázati környezet spontán, vagy a kockázatkezelés hatására bekövetkezett változásait figyelembe vehessük például az egyes várható eseményekhez rendelt értékek, vagy a kezeléshez rendelt erőforrások, vagy módszerek változtatásával.

A bűnözés jelensége példáján keresztül könnyen belátható, hogy az elkövetési módszerek (modus operandi) között sok a múltban jelent meg és a jelenben, illetve a jövőben is elő fog bizonyos gyakorisággal fordulni. A gyakoriság növekedhet, vagy csökkenhet a bűnelkövetési módszer hathatóságára tekintettel. A szerzők egyetértenek más kutatókkal abban, hogy viszonylag pontos előrejelzéseket csak akkor lehet készíteni, ha a korábban megismert jelenségek tendenciaszerűen folytatódnak és azokban gyökeres, addig előre nem látható változások a jóslott időszakig nem következnek be. (Anen, 2015; Command and Control Research Program (U.S.), 2002) Lehetnek azonban olyan elkövetési módszerek is, amelyek ma még nem léteznek, valamikor a jövőben jelennek meg és terjednek majd el a bűnözés területén, ahol paradigmaváltáshoz vezetnek, lecsökkentve a predikció helytállóságát.

A predikció problémája éppen az, hogy bizonyossággként legfeljebb a múlt, illetve a jelen eseményei ismerhetők meg – mint látni fogjuk ezek is csak bizonyos keretek között. A jövőre

vonatkozó jóslás azonban minden esetben valamekkora bizonytalansággal teljesül. Mindezek megvalósulásához azonban a hatóságok és szabályzók megfelelő működése is alapfeltétel. (Czenczer, 2019: 135)

A kockázati jellemzők meghatározása

A tanumányban foglalt vizsgálódáshoz elsősorban az alábbi alapösszefüggést, illetve ennek egy kiegészítését alkalmaztuk. A kockázatok legfőbb jellemzői a bekövetkezés valószínűsége, illetőleg a kár nagysága, tehát

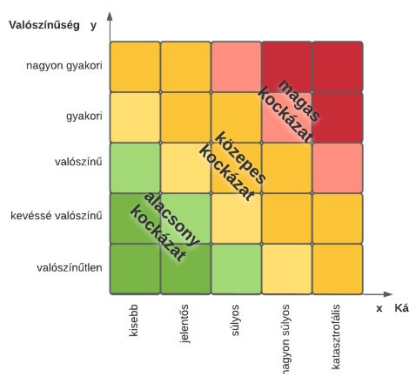
$$\text{kockázat} = \text{gyakoriság} \times \text{kár}$$

ami a szakirodalmakban leggyakrabban előforduló kockázati megközelítés

$$r = w \times k$$

ahol r a kockázat, w a bekövetkezés gyakorisága (adott időszakon belüli valószínűsége) és k a kár (átlagos, tipikus, vagy konkrét) nagysága. (Magyar Hadtudományi Társaság, 1995; Marx, 1990)

Ez alapján az események besorolhatók például egy háromfokozatú skálán magas, közepes és alacsony kockázatúaknak, de ennél részletesebb, többfokozatú skálát is választhatunk, ha a pontosság ezt igényli. Elterjedt módszer a lehetséges kockázati eseményeket ún. kockázati mátrixon ábrázolni. A mátrix koordinátarendszerként mutatja meg a lehetséges események bekövetkezési gyakoriságát (y tengely) és a bekövetkezéskor keletkező kár nagyságát (x tengely) és ezekhez a saját kockázatpercepciók szerint szinteket rendelünk, azaz eldönthetjük, hogy mely mezőket értelmezünk magas, közepes, vagy alacsony kockázatúnak. Az eseményeket gyakran egy konkrét helyre, vagy személyre vonatkoztatják, illetőleg a gyakoriságot egy évre vetítik és tipikusan 10 hatványaként mutatják be. (Magyar Hadtudományi Társaság, 1995) Cikkünk témája alapján a cigaretta illegális behozatala egy repülőtéren szolgálati helyre, vagy a konkrét repülőtér utasforgalmi részlege vonatkoztatható egy választott év előfordulási adataival.



4. ábra: Kétdimenziós kockázati mátrix 5x5 fokozatú skálával ábrázolva. Saját szerkesztés.

A módszer, mint később látni fogjuk, alkalmas kategóriák elkülönítésére is. Általában nem a gyakori, de kis átlagos kárral járó események, sem pedig a nagy kárral járó, de ritka események kerülnek a magas kockázatok közé, hiszen, ha a szorzat egyik oldalán kicsi érték szerepel, az eredmény nem lesz magas. Jellemzően a viszonylag jelentős kárral és bekövetkezési gyakorisággal járó események okozzák a magas kockázatot.

Ezek csoportosítására Vilfredo Pareto (1848-1923) olasz közgazdász és társadalomtudós, illetve a róla elnevezett eloszlás fogalom nyújthat segítséget. A gyakran csak 80-20-as szabályként említett összefüggés a jövedelmek társadalmi eloszlásának vizsgálata során jött létre. Pareto

felismerte, hogy a társadalomban megtermelt javak eloszlása nem véletlenszerű, hanem a javak közel 80%-a a lakosság 20%-ához kerül. (Pareto, 1964) A Pareto-eloszlás alkalmazható káresemények bekövetkezési valószínűsége, illetőleg az általuk okozott kár modellezésére is. A bűnözés jelensége is felfogható hasonlóképp, hiszen a bűncselekmények társadalmi károkat okoznak. Egyes bűncselekmények gyakrabban, míg mások ritkábban fordulnak elő, és az általuk okozott károk is eltérő nagyságúak lehetnek, amelyek szintén modellezhetők Pareto-eloszlás segítségével, (Aziani et al., 2021; Michaletzky, 2001) de például a logisztika tudománya is használja ún. ABC-analízis formában az említett összefüggést. (Szegedi és Prezenszki, 2017: 248-249; Csipkés, 2018)

A probléma abból fakad, hogy a kockázatok kezeléséhez rendelkezésre álló erőforrások egy adott időpontban végesek. Ez a rendészet területén² is igaz (Ratcliffe, 2008: 15-41; Newburn, 1995: 58-64), ezért el kell döntenünk, hogy a céljaink elérését fenyegető és jellemzően több forrásból származó, összetett kockázatok közül melyeket és milyen módon kezeljük. Mezey Gyula szerint a kockázatkezelési eljárások célja végső soron az erőforrások (a költségvetés) társadalmi, vagy szervezeti szinten történő elosztása oly módon, hogy a szervezeti célok elérésére az erőforrásokat hatékonyan használjuk fel, lehetőleg az összes ismert kockázat hatásának együttes, de nem azonos mértékű csökkentésével. (2009: 223-230) Más kutatók pedig arra hívják fel a figyelmet, hogy a szervezetek, köztük a vámhatóságok is különböző kockázatkezelési stratégiákat követnek aszerint, hogy a szervezeti célok teljesítését jobban, vagy kevésbé veszélyeztető kockázatokat kezelnek. Ezért a magaskockázatú területekre koncentrálnak az erőfeszítések zömét (erőforrás, technikai eszköz, módszer, a kockázatkezelésre fordított idő stb.) így a fenti tényezők jelentősen eltérnek a forgalom iránya szerint a kereskedelmi forgalom vámellenőrzésekor. (Barton et al., 2007: 7; Komarov, 2016)

A kockázatkezelési erőfeszítéseink hatékonyságát növelheti tehát, ha az erőforrásaink zömét arra a kevés (Pareto javaslata szerint 20%-nyi) kockázat fajtára tudjuk koncentrálni, amely a károk döntő többségéért felelősek, hiszen ezek a problémák sikeres megoldásával tudjuk az erre rendelkezésünkre álló korlátozott erőforrásainkkal a legnagyobb befolyást gyakorolni az eseményekre.

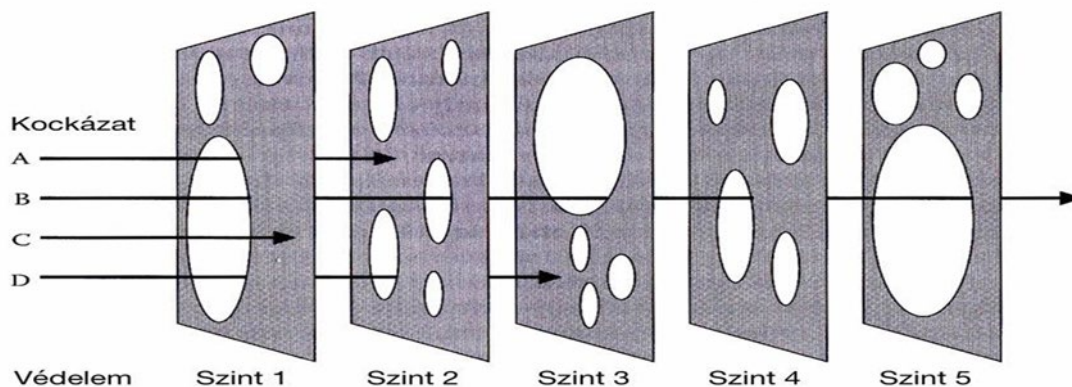
Ha megvizsgálunk tehát egy jelenséget, amely „tudja a Pareto-eloszlást”, akkor arra kell számítsunk, hogy nagyon sok egyenként csak kis kárt okozó káresemény történik és eközben csak elvétve fordulnak elő kiugróan nagy kárral járó esetek. Az előbbi tényezőknek a szorzatkénti értelmezése magyarázza meg, hogy a kockázatkezelés számára a legnagyobb kihívást jelentő problémák közt miért nem lelhető fel a csúcsertékek egyike sem. Az előfordulás gyakorisága és a kár szorzatának eredménye nem lehet nagy érték, ha a szorzat valamelyik oldalán egy nagyon kicsi tényező szerepel. Az előbbinél az esetenként bekövetkező kár minimális, a másik példánál pedig a nagyon ritka eseményből adódik ez. A céljaink megvalósítását tehát leginkább akadályozó kockázatok azok lesznek, amelyeknél a szorzat eredménye a legnagyobb értéktartományba esik. A gyakoriság és az esetenkénti kár itt ugyan nem kiemelkedően magas, de mindkét tényező elég nagy ahhoz, hogy a szorzatuk magas kockázati kategóriát érjen el.

William T. Fine felismer két további szempontot, amit a kockázat meghatározásánál javasol figyelembe venni. A fenti szorzat egyik tagját, vagyis a nem kívánt esemény bekövetkezési gyakoriságát két részre bontja: kitettségre és valószínűsége.³ Fine megérti, hogy gyakran az események láncolata vezet a kárhoz, amely csak bizonyos tényezők együttállása és megfelelő sorrendben való bekövetkezése esetén jön létre kár. Ezt hívhatjuk az események

² A rendészet több területén is fellelhető, hogy a kockázati megközelítés elveit követik az erőforrások hatékony alkalmazása és a célok elérése miatt. Ez tehát nem csak a vám- és adószabályok kikényszerítésére igaz, hanem például a büntetésvégrehajtásban a fogva tartási, vagy a biztonsági kockázatok kezelése terén, de másutt is. (Forgács, 2021).

³ Fine ötlete alapján a kitettség, a valószínűség és a kár nagysága ábrázolható háromdimenziós kockázati mátrixon, amely pontosabb elemzést tesz lehetővé. (Elias, 2010: 134) Ennek használata is elterjedt.

bekövetkezésének veszélyes mintázatának is. Fine a fenyegetés valószínűsége alatt az esemény veszélyes mintázati sorrendjében történt bekövetkezési esélyét érti, míg kitettség alatt azt, hogy milyen gyakran fordul elő a nem kívánt esemény, amely a balesetet kiváltó események sorozatát indítja el. Minél gyakrabban következik be ilyen váratlan esemény, annál nagyobb egy dolog kitettsége. (Fine, 1971) A kitettséget gyakran sebezhetőségnek vagy sérülékenységgnek is nevezik.



5. ábra: Láncolatszerű kockázati események az ipari balesetek folyamatait elemző James Reason „svájci sajt modelljén”.

Saját szerkesztés (Elias, 2010: 144 és Reason, 1997: 9) alapján.

A több mozzanatos, láncolatszerű események jelentőségét akkor vizsgáljuk helyesen a repülőtéri utasforgalom vámmellenőrzése terén, ha a cigaretta illegális kereskedelmét, melynek megakadályozásáról beszélünk, a logisztika tudománya segítségével hívásával egy ellátási láncként fogjuk fel. Itt persze egy illegális kereskedelmi ellátó láncról van szó, amely láncolat egyik végén a gyártás és az azt megelőző alapanyag beszállítói, míg másik végén a fogyasztók és a velük közvetlen kapcsolatba kerülő kiskereskedelmi szereplők állnak, a szereplők között pedig az anyagáramlást segítő logisztikai folyamatok, továbbá a láncolat működését mozgásban tartó pénz (vö. értéklánc), illetőleg a folyamatok koordinálásához elengedhetetlen információ áramlási rendszerek állnak. (Báthy, 2008; Horváth, 2016) A lánc több állomásán és az állomások között bonyolódó anyagáramlási folyamatok során Reason javaslatára több ponton védelmi intézkedéseket vezethetünk be. A légiközlekedés példáján keresztül említhetjük a kiinduló ország bevételi hatóságát, amely a gyártást követi nyomon, a kereskedelmi szállítás és a forgalmazás ellenőrzésére irányuló szakhatósági és rendészeti ellenőrző tevékenységet, a repülőtéren az utas- és repülésbiztonsági rezsím szabályokat és kikényszerítésük érdekében foganatosított ellenőrzéseket: minden olyan pontot a láncban, ahol a mi ellenőrzésünket megelőzően a jogsértő magatartások felfedhetők és megszakíthatók.



6. ábra: Kereskedelmi ellátó lánc leegyszerűsített ábra.

Saját szerkesztés Szegedi és Prezenszki, 2017: 299-305. alapján.

A láncolat bármely pontján jelenkező kockázatok a maradék elv szerint értelmezhetők, ahol a kockázatkezelés feladata a bizonytalan káresemények bekövetkezési lehetőségének azonosítása, felügyelet alatt tartása és hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések foganatosítása. Ennek megvalósítása során a cél alapvetően a kockázat teljes eliminálása helyett a kockázat nagyságának (bruttó kockázat) az elfogadható kockázat szintjére (nettó kockázat) való csökkentése. (Fekete, 2009; Peltier, 2005: 8)

Fine másik felismerése, hogy alapvető fontosságú a kockázatok értékelésénél az, hogy milyen mértékben vagyunk képesek a kockázati eseményekkel ok-okozati összefüggésben bekövetkező

károk nagyságát csökkenteni. Ezt a korrekciós tényezőt úgy kapjuk meg, hogy a beavatkozásunk nélkül spontán bekövetkező teljes kárból (pl. a teljes kár helyreállítási költségéből) kivonjuk a kockázatkezelési beavatkozás, kárelhárítás, vagy kárenyhítés hatását.

$$r = \frac{c \times e \times p}{c_f \times d_c}$$

ahol r a kockázat, c a következmény [*consequence*], e a kitettség [*exposure*], p a valószínűség [*probability*], továbbá c_f a költségtényező [*cost factor*] és d_c a korrekciós tényező [*degree of correction*].

$$\text{kockázat} = \frac{\text{kitettség} \times \text{valószínűség} \times \text{kár}}{\text{helyreállítási költség} \times \text{korrekciós tényező}}$$

A károk nagyságának csökkentése nem egyszerűen az, hogy hány vámvizsgálatot tud a szolgálati helyén lefolytatni a pénzügyőr, illetve hogy ezek a vámvizsgálatok a teljes átmenő forgalom mekkora arányát képesek lefedni. Az is épp úgy számít, hogy az ellenőrzések mekkora pontossággal képesek eltalálni a vám- és adójogszabályok megsértését. Ha nem sikerül eltalálni a jogsértést, akkor az ellenőrzésre fordított erőforrás és idő jórészt elvész a hatékony alkalmazás céljának megvalósításával együtt. Ha pedig nem akkor ellenőriznek, amikor a jogsértő cselekmény fellelhető, akkor a jogsértés felderítetlen marad, és így elmulasztják helyreállítani a sérült jogrendet is. Hacsak nincs több ellenőrző pont a folyamatban, akkor a károk bekövetkeznek és nem marad más, mint azok viselése. (Fekete, 2009) Ez esetben a legális cigaretta kereskedelmet terhelő adók megfizetése elmarad. A hatóság észlelésének hiányában a jogsértő cselekmény pedig rejtve marad.⁴

Az európai uniós tagállamok vámhatóságaitól kockázati alapokon nyugvó és a kereskedelmi ellátási láncra vonatkozó (Európai Bizottság, 2013: 4) egységes vámellenőrzési gyakorlatot várnak el, amely a hatékonyság biztosítója. Az Európai Számvevőszék elemezte, hogy a benyújtott árunyilatkozat-soroként milyen arányban végeznek okmányellenőrzést, illetve fizikai áruvizsgálatot a tagállamokban. Előbbi tekintetében 9,5%, utóbbinál 4,5% volt az átlagos teljesítmény a pénzügyi, és a biztonsági és védelmi kockázatok kezelése területén összesen, de meglehetősen nagy volt a szórás az egyes vámhatóságok eredményei között. (Európai Számvevőszék, 2021) Ezek az adatok ugyan nem az utasforgalom vámellenőrzése területére vonatkoznak, arra azonban mindenképp alkalmasak, hogy rávilágítsanak: a forgalomnak csak töredéke vonható alapos vámvizsgálat alá.

Nem célszerű a vizsgálatok arányát a 100%-hoz még csak közelíteni sem, mert egyrészt ez a hatóság oldalán a nagyon nagy erőforrás-igényt támaszt, másrészt a közlekedés és a kereskedelem térfelén, indokolatlanul megnövekedő és egyébként elkerülhető várakozási idő meghosszabbodása, illetve ebből fakadó anyagi veszteség mutatható ki. (Erceg, 2013; European Commission, 2010) Ha a vámhatóság mégis a totális ellenőrzésre törekedne, akkor ezzel nem csak feladná a hatékonyság érdekében alkalmazott kockázatkezelő módszereket, hanem az ott dolgozók szembe mennének a gazdaság védelmére tett esküjükkel is. Ha úgy tetszik, ilyen intézkedés a részükről maga is kockázat lenne a tanulmány elején bemutatott kockázati fogalom szerint. Ehelyett a vámellenőrzések terén egyfajta optimumra szükséges törekedni, ahol a

⁴ A rendészettudomány a hatóság előtt rejtve maradó bűncselekményeket látens bűnözésnek nevezi. (Dialóg Campus, 2019: 364). E dolgozatnak nem célja az illegális cigaretta kereskedelem terén a látencia meghatározása, azonban megjegyezzük, hogy az illegális piacon megjelenő és elfogyasztott cigaretta vonatkozásában a KPMG nemzetközi pénzügyi elemző hálózat évek óta értékes kutatómunkát végez a SUN Projekt keretében. Az eldobott üres cigarettásdobozok módszeres gyűjtésén és a megszerzett tudás adatbázisba rendezésén alapuló elemzés több évre tekint vissza. A legfrissebb nyilvánosan hozzáférhető változat 2020 évvel foglalkozik. (KPMG, 2021).

rendelkezésre álló módszereket, erőforrásokat és képességeket alkalmazzák a túlzóan óvatos és a hanyag ellenőrzési stratégia közötti határvonalon. (Vasvári, 2015)

Módszerek

Megpróbáljuk a rendelkezésünkre álló adatokból a lehető legpontosabb jóslást elvégezni, mennyiségi és minőségi adatok felhasználásával. Mennyiségi adatok alatt a lefoglalási események számszerűsíthető részét (események száma, bekövetkezési ideje, és a lefoglalt mennyiség), a minőségi adatok alapján pedig az egyes lefoglalásokhoz kapcsolódó elkövetési módszereket vettük figyelembe.

A számszerű lefoglalási adatokból indultunk ki, amelyeket a múltban jelentkező kockázatok sikeres csökkentésére vonatkozó részletes információként kezeltünk. A sikeres lefoglalásokról tanúskodó események az illegális cigarettakereskedelemben résztvevők közötti láncszerű együttműködés. A tevékenység megszakítása az ellenőrzés pontján a maradék kockázat elve szerint történik. Az ellenőrzési pontunkon átjutó mennyiség a sikertelen ellenőrzés következménye.⁵ Ez az a kockázati szegmens, amely esetben, ha nincs további ellenőrzési szint, már csak a károk viselése marad. Az ilyen események bekövetkezési részarányát igyekszünk csökkenteni a jövőben a szelektív ellenőrző tevékenység célirányosságának, illetve az ellenőrzések találati pontosságának javításával.

Feltételezzük, hogy a vizsgált évben történt lefoglalások számossága és a lefoglalt mennyiségek együtt elemezve alkalmas biztosítanak kockázati csoportok (klaszterek) létrehozására. Ennek érdekében egyrészt a Pareto-eloszlást alkalmazzuk, illetve a hasonló mennyiségek szerint klasztereket hozunk létre. A lefoglalt mennyiségi sávokon belüli előfordulásokat vesszük figyelembe. Az egyes klaszterekhez a kockázati jellemzőket a mennyiség és az előfordulás gyakoriságának együttes mértékét az arra a klaszterre jellemző kockázati értéként határozzuk meg. A vámhatóság szervezet a legnagyobb fenyegetést jelentik majd a szervezeti célok elérésére?

Nincs információnk, hogy a kiválasztott év során hány ellenőrzés vezetett azokhoz a sikeres találatokhoz, amelyek az adatbázisunk cigarettalefoglalásainak rekordjait képezik, ezért ennek vizsgálatától eltekintünk. Ugyanígy nincs módunk azt sem vizsgálni, hogy hány pénzügyőr szolgálatteljesítése vezetett a lefoglalásokhoz, és a kollégák által elért teljesítmény pusztán a létszám növelésével vagy más munkaszervezéssel javítható-e. Ezek vizsgálata véleményünk szerint szintén fontos kérdés, amelynek megválaszolása, kiszámítása, illetve tudományos módszerekkel történő igazolása egy másik kutatásnak adhat alapot.

Hipotézisek

Az eredmények kiértékelése előtt három várakozási alternatívát fogalmaztunk meg arra vonatkozóan, hogy mely sávba tartozó „veszélyes kombináció” okozza majd a legnagyobb kockázatot.

H_1 hipotézisünk szerint olyan rendkívüli nagy részesedést képez az egyszerre csak kis mennyiséget jelentő lefoglalások halmaza, hogy arra számítottunk: sok kicsi sokra megy alapon ezek jelentik majd a legnagyobb fenyegetést a szervezeti célokra.

⁵ A vámellenőrzés sikertelensége alatt a hamis negatív, illetve a hamis pozitív találatokat értjük. Az előző esetben az ellenőrzésre kiválasztás elmarad főként a kockázatok rossz felismeréséből, értékeléséből, vagy kapacitás hiányból fakadóan. Az utóbbi esetben pedig nem jogsértő áru, utas, fuvarszköz ellenőrzésére fordít a hatság felesleges időt, ami szintén veszteség, bár nem jár a jogsértő dolog illegális piacra jutásával. (Cf. Rukanova et al., 2021; Európai Bizottság, 2013: 5)

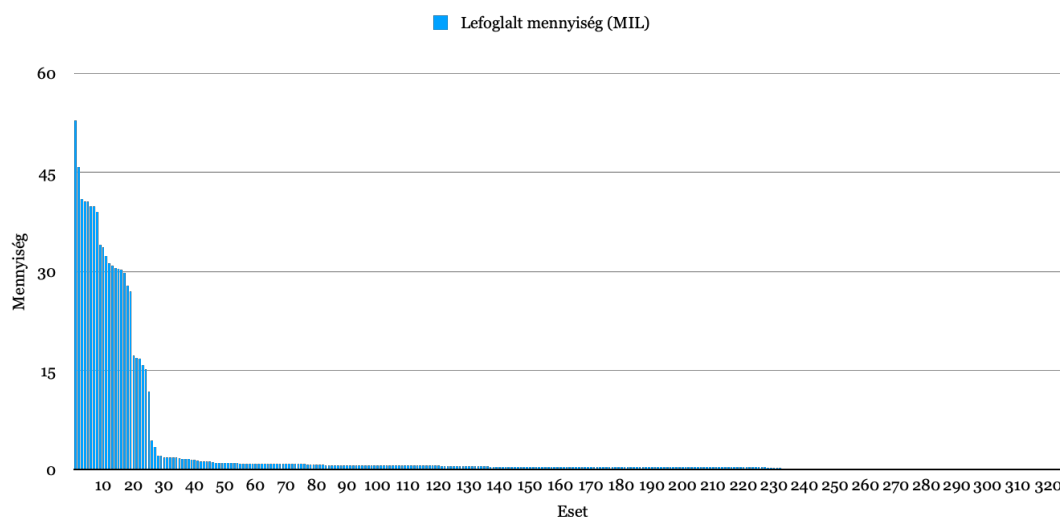
H_2 hipotézis szerint a legnagyobb egyszerre történt lefoglalási mennyiség, ha mégoly kis esetszám mellett is fog győzni, mert mindent visz majd a kiugróan nagy mennyiség.

H_3 hipotézis alapján azonban sem nem a kiugróan nagy esetszám, sem pedig a kiugróan nagy mennyiség lesz a leginkább kihívást támaztó kombináció, hanem a még viszonylag nagy mennyiség, amely még szintén viszonylag nagy számban fordul elő.

Eredmények

Egy teljes naptári évet felölő vizsgált időszakban a lefoglalási adatbázis összesen 327 lefoglalási eseményt tartalmazott. A rekordok között csak azok az események kerültek, amelyek cigaretta lefoglalásával is együtt jártak és a számadatok csak a cigarettára vonatkoztak. Az eseményekhez tartozó lefoglalások 52,8 MIL⁶ (max) és 0,02 MIL (min) szál cigaretta között szóródnak. Az említett rekordok összesen 922,6 MIL cigaretta mennyiség lefoglalásáról számoltak be. Az egy lefoglalási eseményre eső átlagos mennyiség 2,82 MIL.

A lefoglalási esetek és mennyiségek értelmezését az 1. számú ábra segíti, ahol az egyes eseteket nagyság szerint sorba rendeztük.



4. ábra: A vizsgált időszakban lefoglalt cigaretta mennyisége: az esetek a lefoglalt mennyiség nagysága szerint. Saját szerkesztés (Gecsei M., 2020. 38.) alapján.

Az ábrát megvizsgálva jól látható, hogy csak nagyon kevés lefoglalási esemény járt együtt jelentős lefoglalt mennyiséggel. Ezek hozzávetőlegesen az első 25 eseményt tartalmazó sávban találhatóak, melyek az események 7,6%-át teszik ki. A fennmaradó, mintegy 94%-nyi esetről pedig csak csekély egyszeri mennyiség érintett.

Ezen mennyiségek vonatkozásában tehát a vámhatóságnak sikerült az illegális kereskedelmi ellátóláncban áramló áru piacra jutását megakadályozni. A pénzügyőrök intézkedésének hatására sikerült megakadályozni, hogy Magyarországon, vagy más EU tagállam piacán a vám- és adójogszabályok megsértésével behozott cigaretta forgalomba kerüljön. A pontosabb elemzéshez mennyiségi kategóriákra osztottuk fel a lefoglalási adatokat és megszámláltuk, hogy az egyes sávokra mennyi lefoglalási esemény jut. A csoportokat 10 MIL (10.000 szál) cigarettánként állítottuk fel és „A-tól, F-ig” neveztük el. A 10 MIL léptékű mennyiségi halmazok közül az „A” jelű tartalmazza a legkisebb, 0-10 közé eső mennyiségi határba tartozó rekordokat. Ez tartalmazza a legnagyobb rekordszámot $N_A=302$, míg a legkisebb rekordszámot a legnagyobb mennyiségi sáv, az „F” jelű halmaz tartalmazza, mindössze $N_F=1$ rekorddal.

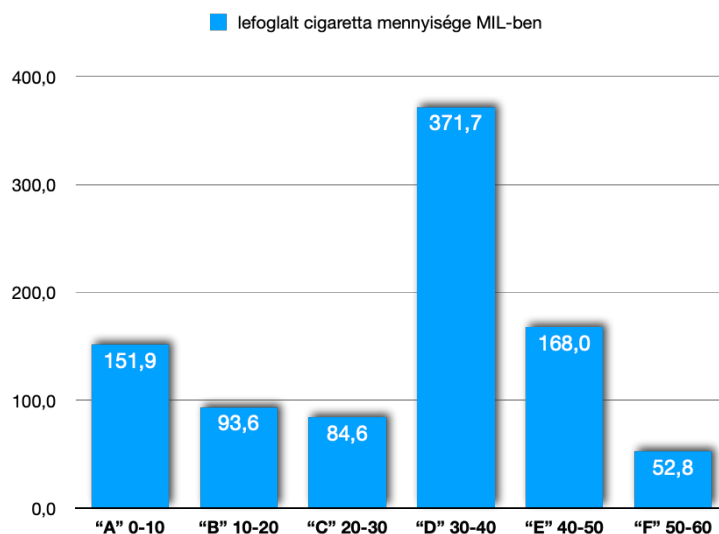
⁶ 1 MIL mennyiség 1000 szál takar. A mértékegység alkalmazását egyrészt az egyszerűsítés, illetve a dobozonként eltérő mennyiség indokolja.

A mennyiségek megoszlása terén egyértelműen az „F” sávba eső összesen egy rekord adja a legnagyobb értéket, ahol pusztán egy eset 52,8 MIL cigarettával az összes lefoglalt mennyiség 5,7%-át teszi ki. Az „A” sávban pedig a legkisebb átlagos mennyiséggel számolhatunk, mindössze 0,5 MIL-lel, azaz 500 szál cigaretta átlaggal. Ez 2,5 karton cigarettának felel meg. Fel kell figyelni a „D” sávban történetekre, ahol az „A” sávban előforduló kivétellel csekély esetszámot felmutató halmazok (B-F) között viszonylag sok, összesen 11 eset található. Ugyanígy itt viszonylag nagy átlagos mennyiség, 33,79 MIL cigaretta található. Ezt figyelembe véve az összes lefoglalt cigaretta 40,3%-át kitevő, legnagyobb mennyisége, 371,74 MIL ebbe a sávba esik.

1. táblázat: Lefoglalási adatok elemzése. (Saját szerk.)

mennyiségi sáv	esetszám (N)	lefoglalt mennyiség (MIL)	mennyiség (%)	eset (%)
„A” 0-10	302	151,923	16,5%	92,4%
„B” 10-20	6	93,644	10,1%	1,8%
„C” 20-30	3	84,6	9,2%	0,9%
„D” 30-40	11	371,74	40,3%	3,4%
„E” 40-50	4	167,96	18,2%	1,2%
„F” 50-60	1	52,8	5,7%	0,3%
Összesen	327	922,667	100,0%	100,0%

A vizsgálatunk tehát azzal az eredménnyel zárul, hogy a H₃ esete valósult meg. Nem elegendő pusztán a magas esetszám, sem pedig a kiemelkedően nagy egyes esetre jutó lefoglalt mennyiség, mert a cikkben korábban írt kockázatmeghatározás képlete szerint az esetszám (másként a bekövetkezés valószínűsége) és a kár esetenkénti nagyságának szorzata számít. Hiába nagyon nagy a szorzat egyik oldalán található tényező, ha a másik tényező nagyon kicsi. Ennek megfelelően a legnagyobb kockázati értékkel a „D” sáv rendelkezik. Az első helyezett tehát a „D” sáv, a második az „E”, szoros versenyben az „A” sávval, amely a harmadik helyre szorult.



5. ábra: Lefoglalt cigaretta kockázati sávonként.

Az egyes kategóriák között eltérő elkövetési módszerek, elkövetők és motivációk ismerhetők fel. Az általunk „A” sávba sorolt csekély mennyiségek, zömében két-három karton átlagos cigarettamennyiséget jelentenek. A cigaretta forrása a kiinduló, vagy átszálló repülőter vámmentes boltja. Itt a behozható mennyiség kisebb túllépéséről van szó, jellemzően figyelmetlenség, a szabályok helytelen értelmezése, az alkalmosság vagy az ellenőrzés elmaradása, felfedés esetén pedig az enyhe büntetésbe vetett hit miatt. Ezek azok az esetek, ahol az utas arra számít, hogy a megengedett mennyiség felett még egy-két kartont nyugodtan vásárolhat, és bízik a következmények elmaradásában.

A „D” sávba eső esetpéldák az előzőhöz képest gyökeresen eltérő körülményekről szólnak. Itt nem alkalmosságokról van szó, hanem előzetesen átgondolt és üzletszerűen tevékenykedő cigarettafutároktól, akik az alacsony adószinttel rendelkező országokból jórészt diszkont légitársaságok igénybevételével megrendelésre visznek cigarettát olyan célországokba, ahol magas a jövedéki adószint. Az ilyen esetekben előfordul, hogy nem közvetlen járatot vesznek igénybe, ezért a vámhatár átlépése nem a célországban történik. A jelentős mennyiségű cigaretta több együttműködő személynél bőrendőkből van elosztva. Utazásuk egyedüli célja a haszonszerzés.

Az ilyen tevékenységek kockázati profilba rendezésénél az ismertté vált korábbi esetek elemzése, az utasadatok figyelése és feldolgozása, valamint más repülőterei vámhatóságokkal történő információcsere fontos segítség.

Összefoglalás

A repülőterei illegális cigaretta példáját amiatt választottuk, mert szemléletessége mellett úgy gondoltuk, hogy alkalmas a kockázatkezelés elveinek, elgondolásainak demonstrálására, gyakorlati alkalmazására. Viszonylag egyszerű módszereket, eljárásokat alkalmaztunk annak érdekében, hogy meghatározzuk a vámjogszabályok által is elvárt vámhatósági kockázatkezelés számára, hogy a példa szerinti utasforgalmi vámmellenőrzés feladataira rendelkezésre álló véges erőforrásokat célirányosan milyen fenyegetések kezelésére érdemes koncentrálni annak érdekében, hogy a lehető legtöbb cigaretta vám- és adójogszabályokat megsértő módon történő forgalomba kerülését akadályozzuk meg.

Vizsgálatunk során arra jutottunk, hogy az előfordulási esetszámok és lefoglalt mennyiségek alapján jól meghatározhatók azok a halmazok, amelyekbe sorolva hasonló jellegű cselekmények együttes kockázatait értelmezhetjük. A kockázati klaszterek biztosítják a lehetőséget arra, hogy a szervezeti célok elérésére magas kockázatot jelentő szegmenseket kiválasszunk, majd azokat az elkövetési módszerekkel is összevetve felhasználjuk a hatékony kockázatkezelés során. A kiemelkedő kockázati kategóriába tartozó cselekmények jellemzői (mint például a személyek, útvonalak, járatok stb.) kockázati profil alkotására nyújtanak alkalmat, és ezek rendszeres aktualizálás, illetve frissítés mellett támogatják a célirányos és szelektív kockázatkezelést a vámmellenőrzések során.

A szerzők érdemesnek tartják a fent leírt elvek szerint rendszeres időközönként megvizsgálni, azonosítani és a célirányosság érdekében felhasználni a kiemelt kockázati csoportokat azoknál a termékköröknél, ahol ilyen vizsgálat indokolt. Az így megismert kiemelt kockázati csoportokat figyelembe venni a döntéshozatalnál a célirányos és szelektív ellenőrzések megvalósítása során.

Javasoljuk a kockázatkezelés elveit, elgondolásait és alkalmazási módszereit oktatni, illetve a gyakorlati tapasztalatokat, bevált gyakorlatokat rendszeresen kicserélni az érintett szakterületen.

Irodalomjegyzék

- [1] 2006. évi XLII. törvény a vámeljáráások egyszerűsítéséről és összehangolásáról szóló, Kiotóban, 1973. május 18-án kelt nemzetközi egyezmény Brüsszelben, 1999. június 26-án létrehozott Módosító Jegyzőkönyvének kihirdetéséről.
- [2] Aven, T. (2015). *Risk analysis* (2nd ed.). John Wiley & Sons. <https://doi.org/10.1002/9781119057819>
- [3] Aven, T. (2016). Risk assessment and risk management: Review of recent advances on their foundation. *European Journal of Operational Research*, 253(1), 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.12.023>
- [4] Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Unió Vámkódex létrehozásáról. [UVK]
- [5] Aziani, A., Calderoni, F. & Dugato, M. (2021). Explaining the Consumption of Illicit Cigarettes. *Journal of Quantitative Criminology* 37, 751–789 <https://doi.org/10.1007/s10940-020-09465-7>
- [6] Barton B.T., Kouwenhoven, N., Coen, L., Bettge, J., Cortada, J. W. & Le Noir, M. (2007). Expanded borders, integrated controls. Achieving national prosperity and protection through integrated border management. In Barton, B.T. (ed.) *Border Management in the New Century - Emerging Trends and Best Practices*. (pp. 3-18) IBM Global Business Services.
- [7] Báthy, S. (2008). A honvédelmi célú tartalékok szerepe az ellátási láncban. *Hadmérnök* 3(3), 88–95.
- [8] Bernstein, P. L. (1996). *Against the Gods: The remarkable story of risk*. John Wiley & Sons.
- [9] Command and Control Research Program (U.S.) (ed.). (2002). NATO code of best practice for C2 assessment (Rev. 2002). CCRP. http://www.dodccrp.org/files/NATO_COBP.pdf
- [10] Csipkés M. (2018). Az EOQ modell és az ABC elemzés alkalmazása a készletgazdálkodásban. *Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok* IV(1), 17–22. <https://doi.org/10.21405/logtrend.2018.4.1.17>
- [11] Czenczer O. (2019). Az alapvető jogok biztosának a Nemzeti Megelőző Mechanizmus keretében végzett vizsgálatai egy bv-s szemével - különös tekintettel a fiatalkorúak szabadságvesztés büntetési intézeteiben végzett vizsgálatokra. *Miskolci Jogi Szemle* (14)2 különszám, 135-146.
- [12] Dialóg Campus. (2019). Látens bűnözés. In Rendészettudományi Szaklexikon (p. 364).
- [13] Elias, B. (2010). *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. Auerbach Publications. <https://doi.org/10.1201/9781420070309>
- [14] Erceg, A. (2013). The New Computerized Tranzit System and E-Customs Influence on Savings in Tranzit Time and Cost. In Segetlija, Z. et al. (eds.): *Business Logistics in Modern Management, XIII. International Scientific Conference*. (pp.143-152) University of Josip Juraj Strossmayer.
- [15] Európai Bizottság. (2013). A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak a vámügyi kockázatkezelésről és az ellátási lánc biztonságáról. COM(2012) 793 final. [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2012\)793&lang=hu](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2012)793&lang=hu)
- [16] Európai Számvevőszék (2021). Vámellenőrzések: az elégtelen harmonizáció árt az Unió pénzügyi érdekeinek. Különjelentés. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_04/SR_Customs_controls_HU.pdf
- [17] European Commission. (2010). Secure trade and 100% Scanning of Containers. European Commission Staff Working Paper. https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2016-09/sec_2010_131_en.pdf

- [18] Fekete I. (2009). Folyamat alapú működési kockázatelemzés – kockázatelemzés alapú belső ellenőrzés. *Egészségügyi Gazdasági Szemle* 47(6), 5–10.
- [19] Fine, W. T. (1971). Mathematical evaluation for controlling hazards. *Journal of Safety Research*, 3(4), 157–166.
- [20] Forgács, J. (2021). Rendszerváltozás a börtönnevelésben. *Belügyi Szemle* 69(2), 213–225. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.2.3>
- [21] Gecsei M. (2020). Kockázatelemzés és vámellenőrzés a légi utasforgalomban. [Szakdolgozat]. Nemzeti Közszolgálati Egyetem.
- [22] Horváth A. (2016). Ellátási lánc, mint kritikus infrastruktúra (létfenntartású rendszerelem). In Csengeri J., Krajnc Z. (szerk.) *Humánvédelem – békeművelési és veszélyhelyzeti-kezelés eljárások fejlesztése*. (pp. 550–615.) Nemzeti Közszolgálati Egyetem. [http://real.mtak.hu/33554/1/tanulmánygyujtemeny%20ujratervezes CsJ KZ 1.5.pdf](http://real.mtak.hu/33554/1/tanulmánygyujtemeny%20ujratervezes%20KZ%201.5.pdf)
- [23] Komarov, O.V. (2016). Customs control and risk management system on the tax example of the Ukrainian Customs. *Customs Scientific Journal* 6(2), 85–96.
- [24] KPMG. (2021). Illicit cigarette consumption in the EU, UK, Norway and Switzerland. 2020 results. <https://www.stopillegal.com/docs/default-source/external-docs/kpmg-report---illicit-cigarette-consumption-in-the-eu-uk-norway-and-switzerland---2020-results.pdf>
- [25] Magyar Hadtudományi Társaság. (1995). Kockázat. In *Hadtudományi Lexikon* (p. 706).
- [26] Marx Gy. (1990). Kockázat. *Fizikai Szemle*, XL(5), 129–138.
- [27] Mezey, Gy. (2009). *Döntés és Kockázat. Monográfia*. Szent István Egyetem.
- [28] Michaletzky, Gy. (2001). Kockázati folyamatok. ELTE Eötvös kiadó.
- [29] Newburn, T. (1995). *Crime and criminal justice policy*. Addison-Wesley Longman Limited.
- [30] Pareto, V. (1964). *Cours d'Economie Politique: Nouvelle Edition*. (Bousquet G.H. & Busino, G. eds.) Librairie Droz. 299–345. <https://doi.org/10.3917/droz.paret.1964.01>
- [31] Peltier, T. R. (2005). *Information Security Risk Analysis*. (2nd ed.) Auerbach. <https://doi.org/10.1201/9781420031195>
- [32] Ratcliffe, J. (2008). *Intelligence-led policing*. Willan Pub.
- [33] Rukanova, B., Tan, Y.-H., Slegt, M., Molenhuis, M., Ben van Rijnsoever, Migeotte, J., Labare, M. L. M., Plecko, K., Caglayan, B., Shorten, G., Otis van der Meij, & Post, S. (2021). Identifying the value of data analytics in the context of government supervision: Insights from the customs domain. *Government Information Quarterly*, 38(1), 101496. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2020.101496>
- [34] Szabó A. (2018). A pénzügyőri képzésektől az adóigazgatási szakirányig. *Belügyi Szemle* 66(11), 71–80. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2018.11.7>
- [35] Reason, J. T. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Routledge.
- [36] Szegedi, Z., & Prezenszki, J. (2017). *Logisztika-menedzsment: Bővített kiadás—PDF formátumú e-könyv*. Kossuth Kiadó.
- [37] Vasvári, T. (2015). Kockázat, kockázatelemzés, kockázatkezelés – szakirodalmi áttekintés. *Pénzügyi Szemle* 60(1), 29–48.
- [38] Vose, D. (2008). *Risk Analysis. A quantitative guide*. (3rd ed.) John Wiley & Sons.
- [39] WCO (2010). Kyoto Convention – General Annex – Chapter 6 Guidelines on Customs Control. Revision: December 2010. [online] <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/dev/rkc-guidelines-ch-6.pdf>