

DR. IRK FERENC – DR. VARGA ÁDÁM

Közlekedésrendészet és idegenrendészet*

Magyarország földrajzi helyzete, szomszédaihoz és az Európai Unió országaihoz fűződő viszonya, társadalmi-gazdasági átalakulása új, nemkívánatos jelenségek elszaporodását teszi lehetővé, és új feladatok megvalósítását kényszeríti ki. Ezek közül elsősorban a mozgóbűnözés kérdéskörével, e bűncselekmények a forgalomellenőrzéshez kapcsolódó megelőzési lehetőségeivel foglalkozunk.

Hozai és külföldi mozgóbűnözés

A mozgó- vagy utazóbűnözés nyomon követhető a hazai kriminálsztatistikában, de a pontos méretek nehezen állapíthatók meg. Egy másodlagos analízis, mint amelyre ezúttal is sor kerül,¹ szintén számos bizonytalansági tényezőzt tartalmaz. A kriminálsztikai adatlap valójában nem e bűnözési forma nyomon követésére készült. A magyar bűnelkövetők esetében lehetőség van az utazó, az átutazó és a bűncselekmény elkövetése céljából érkezett kategóriák, külföldiek esetében az átutazó és az engedély nélkül Magyarországon tartózkodó kategóriák elkülönítésére.

Három jellegzetes évet emelünk ki: a rendszerváltás előtti utolsó „békeévet”, a rendszerváltást követő első és a legutóbbi évet.

1. Az 1. számú táblázat egyik dimenziója a már említett tettes típusok, a másik pedig néhány jellegzetes tettes típus százalékos megoszlását mutatja a bűncselekmények számát illetően. Néhány levonható főbb következtetés:

- A személy elleni bűncselekmények aránya az átutazó bűnelkövetők esetében a legmagasabb.
- A járműlopások aránya az utazóbűnözők és a bűncselekmények elkövetése céljából Magyarországra érkezettek körében egyaránt csökken.
- A gazdasági bűncselekményeket elkövetők aránya a bűncselekmény elkövetése céljából hozánkba érkezettek körében az utóbbi néhány évben erősen csökken; ugyanebben a körben azonban növekszik a vagyon elleni, ezen belül is a betöréses lopást elkövetők aránya, ugyanakkor folyamatosan csökken a közönséges tolvajok részaránya. A másik két csoportban ilyen jelentős átstrukturálódást nem figyelhetünk meg, ami prevenciósz szempontból különösen ráirányítja a figyelmet a most említett tetteskörre.

* Jelen tanulmány a Közép-európai Rendőrákadémia 1997. június 9.-13. között megrendezésre kerülő személynümbro készített magyar referátum kibővített és szerkesztett változata.

1. számú táblázat

Egyes hazai bűnelkövetők
által megvalósított bűncselekmények száma
(százalékos megoszlás)

Tettes típus	Úlkozó			Álulkozó			Bűnelkövetés céljából elkövető			Tilos elmozdítás		
	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988
Személy	0,7	1,2	1,5	4,3	3,1	4,7	2,3	2,0	3,7			
Gazdaság	3,1	0,7	1,5	4,4	11,0	9,8	1,4	2,9	6,1			
Tulajdon	87,0	80,0	88,0	34,0	28,0	27,0	82,0	74,0	74,0			
lopás	67,0	57,0	72,0	19,0	18,0	21,0	34,0	45,0	58,0			
betöréses	14,0	19,0	10,0	2,6	5,6	1,0	40,0	25,0	7,1			
autólopás	0,8	1,1	3,1	1,0	1,3	2,5	0,4	1,3	3,7			
rablás	1,3	1,1	1,2	0,8	0,9	0,8	0,6	0,9	1,2			
közlekedés	1,4	1,7	1,0	43,0	48,0	50,0	0,8	1,5	0,8			
Egyéb	7,8	16,0	8,0	14,0	9,9	9,0	14,0	16,0	15,0			

2. számú táblázat

Egyes hazai bűnelkövetők
által megvalósított bűncselekmények elkövetőinek száma
(százalékos megoszlás)

Tettes típus	Úlkozó			Álulkozó			Bűnelkövetés céljából elkövető			Tilos elmozdítás		
	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988
Személy	1,6	2,2	2,8	5,1	3,7	4,5	3,4	3,6	4,9			
Gazdaság	1,8	0,8	2,1	4,8	9,2	11,0	3,3	6,9	7,2			
Tulajdon	83,0	86,0	81,0	26,0	26,0	26,0	78,0	77,0	73,0			
lopás	67,0	71,0	69,0	20,0	20,0	20,0	60,0	61,0	61,0			
betöréses	6,4	6,9	3,4	1,1	1,0	0,8	8,6	7,8	1,0			
autólopás	1,3	2,7	3,7	1,2	1,5	2,3	0,8	1,8	1,1			
rablás	2,7	1,4	2,4	1,1	1,1	1,1	1,6	1,5	1,4			
közlekedés	3,2	2,8	1,6	48,0	52,0	50,0	1,7	1,9	0,9			
Egyéb	10,0	8,2	13,0	16,0	9,1	8,5	14,0	11,0	14,0			

2. A 2. számú táblázat egyik dimenziója a már említett tettestípusok, másik dimenziója néhány jellegzetes tett-típus százalékos megoszlását mutatja a bűncselekményelkövetők számát követve. Bár alapvetően az előzőekben bemutatott tendenciának kell(ene) érvényesülnie, mégis néhány főbb következtetés levonható:

- A betöréses lopások esetében az utazóbűnözők aránya lényegesen alacsonyabb, mint amit az általuk elkövetett bűncselekmények számarányából becsülni lehetne. Ez arra utal, hogy e körben különösen jellemző a sorozat-elkövetés.
- Hasonló következtetés vonható le az átutazó bűnelkövetők és cselekményeik arányainak egybevetésekor: amíg a cselekmények aránya - különösen 1992-1995 között - jelentősen nőtt, addig az elkövetők aránya a teljes időszak alatt változatlan maradt.
- A gazdasági bűncselekmények esetében a bűnelkövetés céljából Magyarországra jött bűnelkövetők aránya - ismét 1992 és 1995 között - meghaladta az elkövetett bűncselekmények számát, vagyis növekedett a többelkövetős bűnesetek aránya.
- Az előbbi megfigyelés mégis leginkább a bűncselekmény elkövetése céljából érkező bűnözők által megvalósított betöréses lopások esetében figyelhető meg, azzal a lényeges eltéréssel, hogy e körben korábban is tipikus volt az „egy elkövető - több bűncselekmény”. Az arány sem sokat változott „rendszerváltáson innen és túl”: nagyjából egy elkövetőre hét bűncselekmény jutott és jut ma is.
- Csökkent az autólopásokon belül a felderített társas elkövetésben megvalósított cselekmények aránya.

3. A hazai - most vizsgálát tárgyává tett - bűnelkövetői köröket vizsgálva összegezősként az állapítható meg, hogy elsősorban az utazó és a bűncselekmény céljából helyszínre érkező körre célszerű a figyelmet fordítani, az átutazókra viszont nem. A célirányosan helyszínre érkezők különösen a betöréses lopások esetében jelentenek rohamosan súlyosbodó veszélyt.

4. A 3. számú táblázat a külföldi bűnelkövetők által megvalósított egyes kiemelt bűncselekmények arányát mutatja. (Mint szó volt róla, itt két kategória szerepel: akik átutazók, és akik jogtalanul tartózkodnak az ország területén.) A főbb következtetések:

- Az átutazók körében radikálisan csökken a gazdasági, ugyanakkor erőteljesen nő a vagyoni, az államigazgatás és igazságszolgáltatás, valamint a közrend elleni bűncselekmények részaránya.
- Az engedély nélkül hazánkban tartózkodók körében ugyancsak jelentősen csökken a gazdasági bűncselekmények aránya (a fekelemunka kivételével),

3. számú táblázat

Egyes külföldi bűnelkövetők által megvalósított bűncselekmények száma
(százalékos megoszlás)

Tettes típus	Utazó			Átutazó			Bűnelkövetés céljából érkező			Több nemzetiségű		
	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988
Személy				0,8	1,3	0,3				0,6	0,3	0,0
Gazdaság				5,4	23,0	74,0				0,5	3,7	6,9
Tulajdon				32,0	9,4	4,7				41,0	9,7	3,4
lopás				4,2	6,9	4,3				5,5	8,2	0,0
betöréses				1,3	0,9	0,0				34,0	0,5	0,0
autólopás				0,2	0,3	0,2				0,0	0,5	1,1
rablás				0,9	0,5	0,0				1,1	0,3	2,3
közlekedés				8,5	37,0	19,0				0,7	0,2	1,1
Egyéb				53,0	29,0	2,0				57,0	86,0	89,0
áll. ig. + ig. szolg. ellen				13,0	11,0	2,1				45,0	70,0	84,0
közrend. ellen				40,0	19	0,5				12,0	16,0	3,4

4. számú táblázat

Egyes külföldi bűnelkövetők által megvalósított bűncselekmények elkövetőinek száma
(százalékos megoszlás)

Tettes típus	Utazó			Átutazó			Bűnelkövetés céljából érkező			Több nemzetiségű		
	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988	1995	1992	1988
Személy				1,5	1,4	0,7				1,2	0,6	1,5
Gazdaság				8,8	26,0	75,0				0,8	8,1	5,9
Tulajdon				12,0	11,0	2,9				14,0	13,0	4,4
lopás				8,8	8,3	2,2				8,9	10,0	0,0
betöréses				1,7	0,8	0,0				0,8	0,6	0,0
autólopás				0,5	0,2	0,2				0,1	0,6	1,5
rablás				0,7	0,8	0,0				2,4	1,0	2,9
közlekedés				13,0	37,0	18,0				1,3	0,3	1,5
Egyéb				65,0	35,0	3,4				83,0	78,0	87,0
áll. ig. + ig. szolg. ellen				56,0	4,6	2,2				63,0	46,0	84,0
közrend. ellen				8,9	20,0	0,5				20,0	28,0	2,9

viszont erőteljesen növekedett – különösen 1992-1995 között – a vagyon elleni bűncselekmények aránya, s a rablás e körben lényegében ezen három- négy év alatt terjedt el. Csökkent az államigazgatás és az igazságszolgáltatás rendje elleni vétségek aránya (különösen 1992-1995 között), de jelentősen növekedett (különösen 1988-1992 között) a közrend ellen bűncselekmények aránya.

5. A 4. számú táblázat a külföldi bűnelkövetők által megvalósított egyes kiemelt bűncselekményeket elkövetők számának arányát mutatja. A leglényegesebb tanulságok a következők:

- Az útutazó bűnelkövetők körében a gazdasági bűncselekményeket megvalósítóknál az előző pontban leírt változás ismétlődik. A tendencia hasonló a vagyon elleni bűncselekmények elkövetőinél, azonban a részarány-növekedés sokkal csekélyebb, ami arra utal, hogy – különösen 1992-1995 között – jelentős mértékben elszaporodtak azok az esetek, amikor egy elkövető több bűncselekményért is felelőssé tehető. Az állam- és igazságszolgáltatás ellen irányuló bűncselekmények elkövetőire ugyanez az összefüggés jellemző.
- A jogellenesen országunkban tartózkodó bűnelkövetők körében az tűnik fel, hogy 1992-1995 között a vagyon elleni bűncselekményeket elkövetők aránya korántsem növekedett olyan jelentős mértékben, mint az általuk (lásd előző táblázat) megvalósított bűncselekmények aránya. Tehát itt is az a következtetés vonható le, hogy az említett időintervallumon belül az egy személy által megvalósított bűncselekmények száma növekedett.

6. A külföldiekkel kapcsolatos legfontosabb következtetések:

- dominál az államigazgatás és igazságszolgáltatás ellen vétők aránya;
- a vagyon elleni bűncselekményeket elkövetők egyre kevésbé tekinthetők alkalmi bűnelkövetőknek, hanem egyre inkább e cselekmények megvalósítására berendezkedett személyekről, illetve ezek csoportjairól van szó, akiket csak sokadik bűncselekményük elkövetése után sikerül leleplezni;
- a különféle, általunk kiemelt, részben erőszakos bűncselekmények elkövetőinek aránya (például személy elleni erőszak, rablás, járműlopás) továbbra is alacsony.

A külföldiek – egy 1997 első felében közzétett legfőbb ügyészségi statisztikai kimutatás szerinti² – a korábbi évekhez képest kisebb számban játszanak szerepet bűncselekmények elkövetőiként: a csökkenés 30%-os. Ebben az évben 4733 személy (az összes elkövető 3,9%-a) 7199 bűncselekmény elkövetője volt. Mintegy négyszer ennyi külföldi: 17 848 fő, azaz az összes sértett 5,8%-a vált bűncselekmény áldozatává.

5. számú táblázat

A külföldi bűnelkövetők beutazási országa és állampolgársága

Honnan		Kik	
Ország	Abszolút szám	Ország	Százalékos arány
RO	1593	RO	33,7
YU	817	YU	17,3
UKR	322	UKR	8,9
D	263	RUS	8,9
A	149	D	5,6
TR	148	A	3,2
PL	124	TR	2,8
HR	119	KINA	2,8
RUS	101	PL	2,6
SK	98	HR	2,5

Nem látszanak igazoknak azok az állítások sem, miszerint a lopások jelentős részét (ezen belül a zsebtulások 80%-át) külföldiek követik el. Az adatok szerint az összesen 178 063 lopás mint bűncselekmény mögött 761 külföldi (kevesebb mint 0,5%) húzódik meg. Semmi sem indokolja tehát, hogy a jórészt latensen maradó kisebb súlyú bűncselekmények elkövetői mögött javarészt csak külföldieket vételezzünk.

A külföldiek által elkövetett bűncselekmények 35-40%-át Budapesten, további 9-13%-át Győr-Moson-Sopron megye területén követik el. Általában a határ menti megyék bűnügyi leterheltsége az átlagosnál nagyobb a külföldiek esetében. Ennek részletes indoklására e helyütt nincs lehetőség, de vélhetően szükség sincs.

Az elkövetők beutazási országa és állampolgársága igen változó. A „top ten” listát az 5. számú táblázat mutatja.

Külföldi törekvések az ellenőrzésre

Az utóbbi időben szinte nincs olyan közlekedérendészeti összejövetel, ahol ne kerülne szóba: miként lehetne elejét venni külföldi polgárok valamely EU-államon belüli nemkívánatos tevékenységének. Az Európai Unió tagállamainak belső határain ugyanis nincs ellenőrzés, s a Schengeni Egyezményhez csatlakozó országok jogalkotása lényegében lehetetlenné teszi az „ellégiesült” államhatárokon

átlépők feltartóztatását és a korábbiakhoz hasonló mértékű ellenőrzését. Így, aki az államközösség külső határait átlépte, az lényegében akadálytalanul utazhat egyik országból a másikba. Ez nem is lenne baj, ha nem volnának közöttük szép számmal olyanok, akik messzemenően kihasználják ezen országok egyik gyenge láncszemét: az egyes államok közötti, egyelőre gyenge bűnügyi információ-áramlást.

Ma már több információ áll rendelkezésünkre azokról az erőfeszítésekről, amiket a rendőrség tesz a nagyobb szabadság előidézése nagyobb bűnügyi veszélyeztetettség mérséklésére.

1. Jürgen Karl, a bajor belügyminisztérium akkori rendőrigazgatója, a KERA 1996. évi szemináriumán számolt be saját tartománya erőfeszítéseiről.³ Az országban belüli ellenőrzés - amely nyomatékosan kiterjed a határtól álló külföldiekre, akiket Ausztriának a Schengeni Egyezményhez való csatlakozását követően már nem lehet Salzburgnál vagy valamelyik más Ausztriából kivezető határátkelőnél megállítani - három nagy csoportjának megkülönböztetését: a totális, a szelektív és a mobil ellenőrzést tartja szükségesnek. Különböző intézkedésekkel kívánják elérni, hogy a potenciális vagy a tényleges bűnözőket a határtól mért mintegy 40-50 km-es körzeten belül sikerüljön feltartóztatni.

2. Lényegében ezt az elképzelést módszertani szempontból részletesen ismertette Bozem rendőrségi tanácsos a münsteri közlekedésrendészeti szemináriumon.⁴ E referátumból világossá vált, a rendőrség közlekedésbiztonsági állományának munkája változás előtt áll. Tekintettel arra, hogy a bűnözők többsége gépkocsival közlekedik, a gépjárműveket ellenőrző közegeknek van a leginkább lehetőségük, hogy közülük kiszűrjék a körözés alatt álló vagy a nyilvántartásból még nem ismeri, ám bűncselekményt elkövetett személyeket. Ezt a munkát fokozott mértékben tette szükségessé az a kedvezőtlen változás, amit a keleti határok megnyitása okozott. Németország egyes részei ellepték a szervezeten működő, sorozatbetöréssel, gépjárműlopással vagy „csak” -kifosztással foglalkozó bandák, amelyek - Schengen előtt - kihasználták a laza határellenőrzést.

3. 1997-ben a KERA - mint már említettük - teljes szemináriumot szentelt a bűnügyi és a közlekedési rendőri ellenőrző munka tapasztalatainak.⁵ Főként a német és svájci tapasztalatok érdemelnek megkülönböztetett figyelmet.

4. Jürgen Karl⁶ a bűnözés nemzetközivé válását követően felvázolta azokat a következményeket, amelyeket a határellenőrzés megszüntetése eredményez. A veszély három fő területen jelentkezik, amiből a feladatok is következnek:

- Az NSZK-ba beérkező kábítószer (pontosabban: a heroin) 80%-a a balkáni úton kerül be Európába. A jelenlegi kedvező lehetőségeket kihasználva Kelet-Európában már heroinraktárak létesültek.

- Az orosz vagy más keleti vízumköteles országokból hamis vagy hamisított (elsősorban lengyel és cseh) útlevelekkel érkeznek az emberkereskedelem tárgyát képező személyek, többségükben nők.
- Kiemelt szerepet játszik a gépjárműlopás. Bajországban 1996-ban 5500 lopott gépjárművel foglaltak le, ami az NSZK számára főként azért érzékeny pont, mert kitűnt: a Kelet-Európába csempészett járművek 78%-a német gyártmányú.
- A feladat kettős: a külső határok ellenőrzésének erősítésével egyidejűleg szűrőpontok beépítése a belső határok ellenőrzésének fokozására. Mindehhez - elsősorban a határrendészeti szakemberekre támaszkodó - speciális képzést kell kapniuk a megerősített közlekedési ellenőrző egységeknek. Ugyancsak szükség van e speciális egység technikai megerősítésére, kezdve a gyors gépkocsiktól az on line-rendszerben működő információkeresési és ellenőrzési technika feltételéig. (Ismert, hogy a Schengeni Egyezményhez csatlakozó országok körében jelentőséggel bírnak az ún. határországok, hiszen a szárazföldi, vízi és légi határokat egyidejűleg kell biztosítaniuk a maguk, valamint az Egyezményhez tartozó „belső” országok részére a területükre érkező illegális bevándorlókkal és bűncselekményeket elkövetni szándékozókkal szemben.)

5. Ausztriában - pontosabban: Felső-Ausztriában - ugyancsak megindultak a szóban forgó, jellegében a hagyományostól eltérő gépjármű-ellenőrzések.⁷ A megfigyelés elsősorban a következő csoportokra összpontosul: személyek, javak általában, járművek, dokumentumok (főként ezek ellopása, hamisítása), a külföldre vonatkozó jogszabályok betartása. A tartományon belül a rendőrség tagjaiból alakítottak ki egy 6-8 főből álló, speciálisan bűnügyileg kiképzett egységet, amely előre meghatározott terv szerint végzi ellenőrző munkáját. Ausztria ezen tartománya szintén megszigorította határainak ellenőrzését, s itt is speciális prevenciós ellenőrzés folyik. A jelenleg is felfejlesztés alatt álló egység a közlekedésrendszeten belül speciális rendőrségi csoportként fog működni.

6. Svájcban Aargau kanton közlekedésrendészetének vezetője számolt be az ott folyó bűnügyi-közlekedésrendészeti munkáról.⁸ A „vakondellenőrzés” svájci látalmánya az autópályákra koncentrál. Elveti a totális ellenőrzés célszerűségét, és a szelektív kontrollnak biztosít elsőbbséget. Az egész intézmény létrejöttét az tette szükségessé, hogy Svájcban is nagyon elharapódzott az erőszak, s a polgárok elkezdtek félni. A svájciak (a szóban forgó kantonban legalábbis) mindazonáltal továbbra is a közbiztonsági és a közlekedésbiztonsági ellenőrzést azonos fontosságú feladatként kezelik. Svájcban külön gondot okoz az, hogy az egyes kantonok közigazgatása teljesen független egymástól. Ha a tettesnek szerencséje van, egy kisebb kantonon

autópályán 20 perc alatt végig tud autózni, tehát el is tud menekülni valamely tartományból ennyi idő alatt. A kontinban heti egy alkalommal végeznek - többnyire az éjféli utáni órákban, mintegy hat órai időtartamban - 13-15 fővel nagyszabású ellenőrzést. Az ellenőrzés helyszínét a munkában közvellenül részt vevők is csak egy nappal korábban ismerik meg. Állagosan minden 50-60. ellenőrzött személyt őrizetbe veszik, illetve gépkocsijukat ugyanilyen arányban lefoglalják.

Hozai törekvések - tények és kudarcok

Magyarországon 1995-ben és 1996-ban volt - az ORFK Közbiztonsági Főigazgatóságának, illetve a Főigazgatóság Közrendvédelmi Főosztályának koordinálása mellett - több olyan monstre akció, amelynek célja elsődlegesen a már nemzetközi szinten is feltűnővé vált gépjárműlopások leleplezése, a körözés alatt álló, lopott gépjárművek kézre kerítése volt. Ezek közül az időben legkorábban végrehajtott akció bizonyult a legsikeresebbnek. Egyesek hatékonysága - számos oknál fogva, aminek egy részét az ellenőrzés világosan kimutatta - megkérdőjelezhető. A főbb ellenőrzésekről és ezek eredményeiről a 6. számú táblázat ad áttekintést.

Az alacsony határfokhoz számos, elsősorban belső és alaposabb felkészülés esetén, jórészt kiküszöbölhető hiányosság játszott szerepet. Ilyenek voltak:

- nem állt rendelkezésre a körözött gépjárművek naprakész adatait tartalmazó loplop;
- nem használták a rendőrök következetesen a körözési nyilvántartást;

6. számú táblázat

Időtartam	Hely	Ellenőrzött járművek száma	Lopott járművek száma
1995. I. 28. - II. 6.	Budapest	36 000	154
1995. III. 1. - III. 10.	Győr-Ménfőcsanak-Sopron	11 000	3
	Vas	5 000	2
1995. VII. 1. - VII. 15.	Somogy	nincs adat	7
	Veszprém	1 800	0
	Zala	1 200	0
1996. VI. 27. - VI. 30.	Tiszahídak, kompok, határőrtájak	nincs adat	nincs adat
1996. VI. 27. - VI. 30.	Budapest	nincs adat	0*
1996. VII. 1. - VII. 15.	Somogy	3 259	28
	Veszprém	2 127	3
	Zala	1 557	1

* Ezen ellenőrzés alatt Budapestről összesen 202 gépkocsit (azaz naponta 34-et) loplok el.

- nem volt az egyes egységek között megfelelő rádió-összeköttetés;
- a rendőrségi adásokat nem kódolják, a bűnelkövetők egyszerű hozzáféréssel képesek a rendőri forgalmazásokat hallgatni, ezáltal az ellenőrzés alá vont régiókat elkerülik vagy a „szállítási” időszakosan szünetellettik;
- hosszú időn keresztül azonos helyen tartózkodnak;
- nem volt az ellenőrző ponton elfogógépkocsi;
- az elrendelt akciók és fokozott ellenőrzések végrehajtásában közreműködő közbiztonsági és közlekedési állomány az intézkedésekben deklarált szándék ellenére a „könnyebb” végrehajtás felé hajlott el, azaz többnyire az észlelt szabálysértéseket szankcionálták;
- az akciók időtartamai és helyszínei idő előtti nyilvánosságra kerültek.

Annak ellenére, hogy több alkalommal és több helyszínen ellenőrző-áttereszítő pontok (EÁP) létesültek, az előzőekben már vázolt és más tényezők miatt a nagy erőkkel igénybe vevő akciók rendkívül alacsony hatásfokúak voltak. (Kivétel ezalól az első budapesti – minden 234. ellenőrzött kocsit „találta” volt -, valamint az utolsó sorozat általában, de különösen annak Somogy megyében végrehajtott változata, amikor minden 116. ellenőrzött kocsit szintén „találta” volt. Budapesten közel azonos időtartamban teljes volt a kudarc.)

A teljes képhez tartozik, hogy az ellenőrzés lehetőségei és korlátai alapvetően mások autópályán és az esetleg azzal azonos forgalomúsűrűségű, kétirányú, egy-egy sávos „országúton”. Az is említést érdemel, hogy a különböző gépjármű-azonosító rendszerek (például FALCON) még nem nyertek általánosan teret az országban, bár erre hosszú idő óta folynak próbálkozások, tárgyalások.

Feladatok

Összegezés helyett úgy látjuk, a következőkre fontos felhívni a figyelmet:

1. A gépkocsi különféle bűncselekményekhez használható fel. Ilyen értelemben eszközszerepe egyre növekszik. Vannak bizonyos személyek, akik legkönnyebben akkor érhetők tetten, vehetők őrizetbe, amikor éppen úton vannak. E személyek egy része vonaton már nem, repülőgépen még nem közlekedik. Helyváltoztatásához kizárólag személygépkocsit használ. Más esetekben a gépkocsi tárgyhardozó, ismét más esetekben céltárgy.

2. A gépkocsimozgás regionális jellemzőinek tudomásulvétele nagyon fontos. Mind hazánk, mind régióink legtöbb országa nélkülözi a fejlett autópálya-hálózatot, s ez az ellenőrzés lehetőségeit jelentősen befolyásolja. Nemcsak hamarabb lehet az ellenőrzéssel a teljes forgalmat megbénítani, de az ellenőrzést elkerülni kívánó elkövetőknek is könnyebb a sűrűn egymást követő útkereszteződések valamelyikénél

letérni. (Mint ismeretes, a szervezeten működő autólólvajbandák többsége így lud még idejében egérutat nyerni.) Az alullejtett úthálózat csak rövid idejű azonosítási célú megállítást tesz lehetővé, s többnyire a megállásra szolgáló útszakaszok hossza is korlátozott. A hosszabb időre leállított kocsik többsége sem koncentráldik úgy néhány nagy és jól áttekinthető térségre, mint a nyugali autópályák menti benzinkutak, parkolók. Nálunk a kocsik koncentráltan elsősorban a „KGST-piacok”, az újban egyre szaporodó bevásárlóközpontok és a határátkelőhelyeken vizsgáthatók át tüzetesebben. Idényjelleggel ilyenek lehetnek a Balaton-part, a Budapesti Ünnepi Játékok fő rendezvényeinek színhelyei, a nagyobb városok helyszínei. Vannak ugyanakkor jellegzetes helyek, ahol a gépjárműforgalom különösebb beavatkozás nélkül is csökkentett sebességgel kénytelen haladni. Túl a nagyvárosi forgalmi dugókon, ilyenek például általában a hidak, különösen a Duna és a Tisza hidjai, valamint a városok be-, illetve kivezető szakaszai.

3. A szervezett transznacionális bűnözéssel összefüggő határátkelésre koncentráló szűrés fontos szempontja lehet, hogy elsősorban ne a sorbanállás tarison sokáig, inkább az azonosítást célzó megállításra maradjon elegendő idő. Ezért lényeges a különböző határátkelőhelyek attraktivitásának fokozottabb egyenlővé tétele. (Mindez természetesen nem változtat azon az alapvető problémán, hogy a manapság leginkább üldözendő kábítószert-mozgásban - az ebből a szempontból külön kezelést kívánó kamionforgalom, a vasúti és a repülő után - a közút csak a negyedik helyet foglalja el.)

4. Hazánk utazóbűnözőinek, illetve az országon átutazó bűnözőknek a leleplezését nem segíti elő az a körülmény, hogy a mozgás korántsem egyirányú: amíg például az embercsempészet és a műkincslopás iránya keletről nyugatra halad, addig a gépkocsilopások mozgásiránya ezzel ellentétes.

5. Ennek kell megfeleljen az ellenőrzés módja, ami hat fő csoportba sorolható:

- nyilvánvalóan közlekedési;
- nyilvánvalóan közbiztonsági;
- nyilvánvalóan bűnügyi;
- igazgatásrendészeti ellenőrzéssel kombinált bűnügyi, közrendvédelmi;
- közlekedés-ellenőrzésnek álcázott bűnügyi;
- közlekedés-ellenőrzésnek indult bűnügyi ellenőrzés.

6. Rendkívüli felkészültséget igényel a céljárművek „megézésre” való kiválasztása. Ez az a terület, ahol a külföldi kollégák tapasztalatai nagyon hasznosak lehetnek. (Ilyen például, hogy a fellütnően gyorsan haladó, a menekülésnek legcsekélyebb jelét is mutató járművel érdemes foglalkozni. Természetesen szükséges legalább egy gyors kocsi, egy működésben lévő video, tökéletesen működő hírlánc és egy tökéletes helyismerettel rendelkező rendőrségi gépkocsivezető.) Hasonló segít-

séget nyújt az emberismeret, amire ugyancsak nem elegendő a szolgálat során szerzett tapasztalat – főleg ha az csak néhány éves. Fel lehet és kell készíteni az ellenőrző állományt arra, hogy milyen előjelekből, viselkedési formákból, külső ingerekre adott válaszreakciókból milyen személyiségre lehet „lippelni”.

7. Megállapítható, hogy a leleplezés minimális feltételei:

- információszerzés és -ellenőrzés;
- emberismeret;
- adott esetben (egyre gyakrabban) nyelvismeret;
- kiváló vezetéstechnikai ismeretek és helyismeret;
- a különböző szervezeti egységek koordinációja.

* * *

Ez a tanulmány mindössze figyelemfelhívásra törekedett. Bizonyosra vehető, amennyiben elsősorban az ún. egyenruhózott rendőri állomány nem készül fel idejében az új feladatokra, súlyos nehézségek elé nézhet a közeli jövőben. Szerencsére a rendőri felső és középszintű vezetők közötti kapcsolatok, a tanulmányutak, a nemzetközi rendezvényeken való részvételek olyan lehetőségek, amelyek segítséget nyújtanak a változó körülményekhez való alkalmazkodáshoz.

JEGYZETEK

- 1 Itt fejezzük ki köszönetünket a Legfőbb Ügyészség Számítástechnika-alkalmazási és Informatikai Főosztályának, hogy a kért feltatásokat elvégezte, illetve a keresztábrákat rendelkezésünkre bocsátotta.
- 2 A külföldi állampolgárok bűnözése Magyarországon az 1995-1996-os években. Legfőbb Ügyészség Számítástechnika-alkalmazási és Informatikai Főosztálya, 1997.
- 3 J. Karl: Kriminalpolizeiliche Aufgaben und Möglichkeiten der Verkehrspolizei. In: J. Fehérvári – M. Lug (Hrsg.): Seminarbericht zum MEPA-Expertenseminar „Verkehrspolizei: Möglichkeiten der Zusammenarbeit in Mitteleuropa“, 17-21. Juni 1996 in Wien 17. sk. o.
- 4 B. Bozem: Kriminalitätsbekämpfung und Straßenverkehr. Polizeiliche Handlungsfelder im Verkehr. Vortrag zum Seminar Verkehrssicherheitsarbeit durch die Polizei an der PFA Münster-Hiltrup im September 1996. In: K. Redekker – G. Rosenberger (Hrsg.): Verkehrssicherheitsarbeit durch Polizei. Seminar vom 10. bis 13. September 1996. 311-328. sk. o.
- 5 A konferenciáról szóló kiadvány még nem látott napvilágot, így az egyes referensek előadásaira kézirataik, illetve témavázlataik alapján hivatkozom.
- 6 Aufgaben der Verkehrspolizei bei der Verbrechensbekämpfung. (Ansichten der Theorie, Lehre und Praxis.) Kézirat, 19. sk. o.
- 7 G. Sippel: Aufgaben der Verkehrspolizei bei Verbrechensbekämpfung. Kézirat, 5. skk. o.
- 8 H. P. Furrer: Wühlmauskontrollen – Praktische Erfahrungen aus der Schweiz. 21. skk. o.