



XVI. évfolyam 1. szám

# HATÁRRENDÉSZETI TANULMÁNYOK

2019/1. SZÁM



BUDAPEST

- 2019 -

**A MAGYAR RENDÉSZETTUDOMÁNYI TÁRSASÁG  
HATÁRRENDÉSZETI TAGOZAT  
TUDOMÁNYOS, SZAKMAI KIADVÁNYA**

Szerkesztő bizottság:

Dr. Gaál Gyula, Görbe Attiláné Dr. Zán Krisztina, Dr. Gubicza József,  
Prof. Dr. Fórizs Sándor, Dr. habil. Varga János, dr. jur. Vas Gizella,  
Dr. Horpácsi Ferenc

Szakmai lektor:

Prof. Dr. Fórizs Sándor

Szerkesztette:

Oláh Norbertné

A megjelent publikációk szerzői vélemények, melyek nem feltétlenül  
esnek egybe a szerkesztő bizottság megközelítésével.

Felelős kiadó:

Dr. Balla József r. ezredes

Magyar Rendészettudományi Társaság  
Határrendészeti Tagozat Elnöke

HU ISSN 2061-3997 (Online)

## Tartalom

<b>Balla József: Határforgalom ellenőrzési technológia kontra közokirat-hamisítás .....</b>	<b>5</b>
Bevezetés.....	6
1. A közokirat-hamisítással kapcsolatos fontosabb alapfogalmak .....	8
2. Határforgalom-ellenőrzés főbb állomásai 1990-ig .....	15
3. Schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés.....	22
4. Úti okmányok elfogadása és azok „fejlődése” .....	34
5. Határforgalmi adatok és közokirat-hamisítási adatok elemzése.....	43
Befejezés .....	53
Felhasznált irodalom .....	53
<b>Veprik Zita: A határrendészeti korrupció hatása a terrorizmus elleni küzdelemre .....</b>	<b>59</b>
Bevezetés.....	59
1. A határvédelem szerepe a terrorizmus elleni küzdelemben .....	59
2. A rendőrség határrendészeti feladatai a terrorizmus elleni küzdelemben .....	62
3. A terrorizmust segítő korrupciós cselekmények megelőzésének eszközei .....	66
Összegzés .....	68
Felhasznált irodalom .....	68
<b>Jószai János: EBESZ Határőr Tényfeltáró Misszió Tádzsikisztánban.....</b>	<b>70</b>
Következtetések, javaslatok: .....	75
<b>Suhajda Attila: 2017-es pillanatkép a németországi legfontosabb „migráns” társadalmi csoportokról .....</b>	<b>77</b>
Absztrakt .....	77
Bevezetés.....	78
1. Alapadatok.....	79
2. Térbeli elhelyezkedés .....	81
3. Korszerkezet.....	82
4. Család és háztartásszerkezet.....	84
5. Munka és jövedelem viszonyok .....	84
Befejezés - Összegzés .....	85
Felhasznált irodalom .....	85
<b>Éberhardt Gábor: A közúti teherforgalom költséghatékony, biztonságos határrendészeti ellenőrzése .....</b>	<b>87</b>
Absztrakt .....	87
Bevezetés.....	88

1. Fogalmi keretek.....	89
2. Az államhatár őrizetének súlyponti eltolódása.....	93
3. Magyarország külső határainak közötti teherforgalma, mint a határforgalom ellenőrzés kritikus eleme .....	96
4. A teherforgalom, mint határrendészeti kockázati tényező .....	100
5. Az államhatáron átlépő teherforgalom ellenőrzésének normatív nemzeti szabályozó környezete .....	104
6. Nemzetközi normák, ajánlások és legjobb gyakorlatok az államhatáron belépő tehergépjárművek ellenőrzésére.....	104
7. Elméleti ajánlások a tehergépjárműforgalom ellenőrzésének költséghatékony növelésére ....	105
8. Hol jelenik meg a költséghatékonyság? .....	112
Összefoglalás, ajánlások.....	114
<b>Kakócz Krisztián: A légi úton történő kitoloncolás megjelenése a tudományos diákköri dolgozatokban, szakdolgozatokban és diplomamunkákban .....</b>	<b>125</b>
Felhasznált irodalom .....	134

**Balla József<sup>1</sup>:**

## **Határforgalom ellenőrzési technológia kontra közokirat-hamisítás<sup>2</sup>**

Az úti okmányok megfelelő szintű hamisítás elleni védelme, illetve az ellenőrzést végző hatóságok oldaláról azok eredetiségének és érvényességének vizsgálata kiemelt jelentőséggel bír mind Magyarország, mind a teljes schengeni térség biztonságára, amely az irreguláris migráció elleni fellépés meghatározó eleme a határátkelőhelyeken végzett határforgalom-ellenőrzése során.

Magyarországon, a zöldhatár őrizetében bevezetett szigorító intézkedések (jogi, technikai, humán erőforrás gazdálkodás) az irreguláris migrációt a határátkelőhelyek irányába is terelik, ahol megnövekedhet a hamis és hamisított úti okmányokkal történő átlépési kísérleteknek a száma.

A prevenció, a határforgalom-ellenőrzését végző állomány helyzeti tudatosságának, reagálási képességének fokozása érdekében is szükséges, az úti okmányok hamisítási módszereinek vizsgálata és azok tendenciaszerű változásainak elemzése, az aktuálisan alkalmazott határforgalom-ellenőrzési technológiák biztonságra gyakorolt hatásának megközelítéséből és a biztonsági elemek „fejlődésének” aspektusából.

Jelen kismonográfiában, 1989. – a rendszerváltozás előtti időszakról – és 2017. közötti időintervallumban vizsgálom Magyarországon, a határforgalom-ellenőrzés során alkalmazott ellenőrzési technológiákat, az ellenőrzött személyek számának és az alkalmazott úti okmányok hamisítási módszereinek számszerűsített adatai alapján. Hipotézisem szerint, a határforgalom ellenőrzés tartalmi elemeinek módosítása jelentős hatással van a közokirat-hamisítás felfedések számszaki alakulására és összetételére, ezzel együtt a biztonságra. Az ellenőrzéseknek olyan tartalommal kell bírnia, hogy biztosítható az okmányhamisítások felfedésének lehetőségét. Véleményem szerint, nem elegendő a biztonsági elemekkel megfelelő szinten védett úti

---

<sup>1</sup> Dr. Balla József r. ezredes, docens, NKE Rendészettudományi Kar, Határrendészeti Tanszék  
orcid.org/0000-0002-6113-5350, balla.jozsef@uni-nke.hu

<sup>2</sup> A mű, a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001 azonosító számú, „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című kiemelt projekt, „A jó kormányzást célzó tény-alapú közszolgálat-fejlesztés hatásvizsgálati és kutatási megalapozása” alprojektjének, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem kiválósági programban/Egyed István Posztdoktori Programban az „Az úti okmányok hamisítási módszereinek és a határforgalom-ellenőrzési technológiák ok-okozati összefüggéseinek vizsgálata 1989-2016 között” címmel végzett kutatás keretében készült.

okmányok alkalmazása, ha az ellenőrzési technológia nem teszi lehetővé, illetve szükségessé azok vizsgálatát.

Választ kapunk arra a kérdésre is, hogy az úti okmányok biztonsági elemeinek a kor technikai és technológiai fejlettségével összhangban lévő korszerűsítései milyen hamisításbeli módosulásokat eredményeznek, és arra is, hogy az ellenőrzést végző állománynak milyen ismereteket kell legalább készség szinten elsajátítania ahhoz, hogy garantálni tudják a schengeni térség biztonságát.

Személyes célom, hogy a választott témát, ebben a rendszerező műben hagyományozzam az utókorra és biztosítsak egy olyan tudományos értékű alkotást, amelyre alaplámpaként tekinthetnek, mivel ebben a kérdéskörben még nem volt ilyen jellegű kutatás. Ezen túlmenően az oktatásban is hiánypótló produktumot képviselhet a kismonográfia, mivel eddig még nem készült hasonló jellegű elemző, rendszerező mű a témában.

## **Bevezetés**

Napjainkban, egyre nagyobb hangsúlyt kap, és a mindennapi életünk szerves részévé vált a biztonságunk megőrzése, a biztonságunk garantálása. De mit is jelent ez a biztonság? Egy statisztikai érték, vagy egy emberi érzés, meggyőződés? A leginkább előtérbe helyezett, és általánossá váló kifejezés a szubjektív biztonságérzet, amely megközelítés középpontjában maga az ember áll. A biztonság, az ő szemszögéből kerül „megítélésre”, azon szempontok alapján, hogy a lakókörnyezetében, munkahelyén, utazásai közben milyen, a biztonságra, biztonságára veszélyes cselekményekről hall, mivel találkozik, vagy esetleg válik szenvedő alanyává. A biztonság garantálásának célja az, hogy se közvetett, se közvetlen módon ne kerüljünk kapcsolatba jogsértő cselekményekkel. A Magyar Értelmező Kéziszótár (Pusztai, 2003), a biztonság fogalmát veszélyektől mentes, zavartalan állapotként határozza meg. A Hadtudományi Lexikon részletesebb meghatározást ad, amikor az alábbiak szerint fogalmaz:

*„A biztonság egyéneknek, csoportoknak, országoknak, szövetségi rendszereknek olyan állapota, helyzete (és annak tudati tükröződése), amelyben kizárható vagy megbízhatóan kezelhető az esetlegesen bekövetkező veszély, illetve adottak az ellene való eredményes védekezés feltételei”. (Szabó, 1995: 144)*

A kérdés csupán az, hogy hol is kezdődik számunkra a biztonság? Magyarországon, 2007. december 21. mérföldkövet jelentett a határellenőrzésben, mivel ekkor lett több kelet-közép-európai országgal a schengeni térség teljes jogú tagja, aminek eredményeként szárazföldi

schengeni belső határain megszűnt a határellenőrzés. (2007/801/EK tanácsi hat.) A légi határellenőrzésnél, a belső légi járatok határforgalom-ellenőrzésének megszüntetésére 2008. március 29-én került sor.

A határellenőrzés egy gyűjtőfogalom, amely elsődlegesen a határőrizeti tevékenységet, illetve a határforgalom-ellenőrzését foglalja magában. Az államhatár őrzése a határ őrizetét, a határőrizetet jelenti, amely tevékenységet a határterületen, folyamatos szolgálati tevékenységgel kell végrehajtani. [30/2011. (IX.21.) BM rend. 62. §] Az államhatár őrizete tehát magát a „zöldhatár” őrizetét jelenti, ami az átkelőhelyek közötti határszakasz folyamatos ellenőrzés alatt tartására terjed ki. A határforgalom-ellenőrzés viszont a határátkelőhelyen folytatott szolgálati tevékenység, amelynek a célja az államhatáron áthaladó személyek, járművek és szállítmányok ellenőrzése azzal a céllal, hogy végrehajtható-e a be-, illetve kiléptetés az adott állam/térség területére, vagy területéről.

Egy országnak/térségnek elsődleges célja, hogy a területére csak olyan személyek beutazását engedélyezze, akik nem veszélyeztetik a közrendet és a közbiztonságot, a lakosság szubjektív biztonságérzetét. Ezen kívánt cél elérésének eszközeként tekinthetünk a határbiztonságra.

*„Határbiztonság:*

*(1) A nemzetbiztonság egyik legrégebbi és legfontosabb eleme, amely biztosítja a területi integritást, és garantálja, hogy a határok védelmet biztosítsanak a veszélyeztető hatásoktól, az ellenséges erőkötől, akik a lakosság vagy az állam számára veszélyt jelentenek.*

*(2) Olyan megelőző, visszatartó, szabályozó és ellenőrző jellegű, nemcsak az államhatárhoz köthető koordinált, komplex tevékenységek, intézkedések és magatartások által létrejövő, létező állapot, helyzet, amely az érintett országra illetve a közösségre nézve potenciális veszélyt jelentő, vagy nemkívánatos személyek, tárgyak, technológiák be (át) jutási esélyének szintjét mutatja.” (RL, 2008)*

Szűkebb értelemben véve, egy ország biztonsága a határellenőrzéssel kezdődik, ahol az államhatár jogszerű átlépése elsődlegesen a határátkelőhelyen/határátkelőhelyeken biztosított. A határforgalom-ellenőrzés során alkalmazott ellenőrzési technológia közvetlen hatást gyakorol az egységnyi idő alatt átléptetett személyek számára, a jogsértő cselekmények elkövetési „hajlandóságára”, és azok felfedési arányára is. Az ellenőrzés tartalmi elemei jelentős hatással vannak/lehetnek a közokirat-hamisítások felfedésére. A végrehajtandó ellenőrzési elemeknek olyan szerves egészet kell alkotniuk, hogy minden szituációban, körülmény között biztosítsák az okmányhamisítások felfedésének lehetőségét. Nem elegendő a

biztonsági elemekkel megfelelő szinten védett úti okmányok alkalmazása, ha az ellenőrzési technológia nem teszi szükségessé azok vizsgálatát, illetve az ellenőrzésért felelős személy nem képes azok vizsgálatára és nem állnak fent az ellenőrzés megfelelő technikai feltételei. Az úti okmányok biztonsági elemeinek, a kor technikai és technológiai fejlettségével összhangban lévő korszerűsítései követelményszerűen magukkal hozzák az ellenőrzési oldal szükségyszerű változtatását. Az okmányelemek fejlődése ok-okozati összefüggésben van az alkalmazandó ellenőrzési technológiával/mechanizmussal. Az ellenőrzést végző személyeknek készség szinten kell elsajátítani és alkalmaznia azon ismereteket, amelyek garantálni tudják a hamis okmányok felfedését és a schengeni térség biztonságát. Ezen ismeretek birtokában nem reagáló, hanem preventív határforgalom-ellenőrzést kell folytatni.

A szakmai tudás értékének megőrzése, a tudás avulásának megakadályozása, a tudás folyamatos aktualizálása érdekében fogalmazta meg már 2000-ben az Európai Közösségek Bizottsága a „MEMORANDUMOT” (MEMORANDUM, 2000) az egész életen át tartó tanulásról, amely a folyamatos önképzés és továbbképzés felértékelődését erősítette meg. A tudás megszerzése és szinten tartása, természetesen kiemelt hatással van a határrendészeti területén dolgozó hivatásos szolgálatot teljesítő állományra is. (Molnár–Balla, 2017) Ezen tanulási „igény” és „szükséglet” egyik célorientált szegmenséhez járul hozzá a közokirat hamisítás ok-okozati összefüggéseinek vizsgálata, elemzése és értékelése is.

## **1. A közokirat-hamisítással kapcsolatos fontosabb alapfogalmak**

**Adminisztratív védelem:** a biztonsági okmányokkal kapcsolatos eljárásban az igazgatási folyamatba épített, az ügyintézés és ügykezelés során alkalmazandó előírások, intézkedések, továbbá az eljárást támogató informatikai rendszerben az adatkezelésre vonatkozó adatvédelmi és adatbiztonsági követelmények összessége. Elektronikus biztonsági okmány esetében az adminisztratív védelem körébe tartozik az informatikai rendszer védelmének az a része is, amelyben az elektronikus biztonsági okmány elektronikus funkciói működnek. [86/1996. (VI. 14.) Korm. rend.]

**Belív:** a könyv/könyvecske formátumú biztonsági okmány (pl. útlevel) meghatározó részét alkotó kötészetileg összetartozó egysége, az ismétlődő belső lapoldalak összessége, amely általában a határátléptető bélyegzőlenyomatok, valamint az arra jogosult hatóságok hivatalos bejegyzéseinek elhelyezésére ad lehetőséget.



**Bélyegzőlenyomat hamisítás:** az a hamisítási módszer, amely során a hamisító, a hitelesség látszatát keltve, a bélyegző jogos tulajdonosa tudta, illetve beleegyezése nélkül bélyegzőlenyomatot készít azzal a céllal, hogy az ellenőrzésre jogosult hatóságok szolgálati személyeit megtévevessze.

**Biankó okmány:** egy biztonságtechnikailag eredeti okmány, amelyet nem az arra jogosult hatóság állít ki. Az okmány legyártását követően, a kitöltetlen okmányt illetéktelen személyek illegális módon szerzik meg (esetleg lopás útján), és azt jogellenesen kitöltik, amely kitöltés nem felel meg az arra jogosult hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek, így készítenek tartalmilag hamisított okmányt. Ebben az esetben az okmány minden eleme – a kitöltés és érvényesítés/hitelesítés kivételével – eredeti.

### **Biometria:**

- (1) Az élőlények, azok testrészei, valamint életfolyamataik kvantitatív vizsgálata, illetve statisztikai összehasonlítása, tudományos feldolgozása során keletkező adat.
- (2) Az embernek, egy vagy több egyedi fizikai vagy viselkedési jellemzőjének mérésén alapuló azonosítása.
- (3) Mérhető testi, illetve viselkedésbeli jellemvonások, amelyek mérése alkalmas arra, hogy egy személy azonosságát ellenőrizni lehessen.
- (4) **Az ember valamilyen olyan jellemzőjének, adottságának a felhasználása az azonosítás során, amely személyenként egyedi, ugyanakkor elektronikus úton is jól feldolgozható és a biometrikus azonosítás során ezekkel az emberi jellemzőkkel történik a személy azonosítása.**

**Biztonsági okmány:** a természetes és jogi személyekkel, tárgyakkal, objektumokkal közvetlen vagy közvetett kapcsolatban lévő olyan speciális technológiával készült, védelemmel ellátott irat, amely tulajdonosának (birtokosának) személyét hitelesen igazolja, vagy jogosultságok gyakorlását, illetve kötelezettségek teljesítését teszi lehetővé, valamint az irat jogszerűtlen, illetve rendeltetésellenes használata nemzetbiztonsági, közbiztonsági, bűnügyi, igazgatási vagy nemzetgazdasági érdekeket súlyosan sérthet. [86/1996. (VI. 14.) Korm. rend.]

**Differenciált ellenőrzés:** a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásáért felelős szervezet azon tevékenysége, amikor a szelektív ellenőrzés érvényesítése mellett, a kockázati besoroláshoz

igazodó ellenőrzési módszer, eszköz és körülmény megválasztásával, utas kategóriánként eltérő tartalommal történik az ellenőrzés végrehajtása.

**Dokumentációkészítés:** az a tevékenység, amelynek során az elektronikus okmánynyilvántartó rendszerek – FADO, iFADO, PRADO, NEKOR – feltöltése, valamint az állomány okmányhamisításokra vonatkozó ismereteinek javítása, illetve az ezzel összefüggő elemzések-értékelések végrehajtása érdekében a rendészeti és bünyügyi tevékenység keretében felfedett egyes jogellenes cselekményeket digitálisan rögzítik.

**Elektronikus biztonsági okmány:** informatikai adathordozót tartalmazó biztonsági okmány, amely adathordozón tárolásra kerülnek azon személyes és biometrikus adatok, amelyek biztosítják a közvetlen kapcsolatot biztonsági okmány és annak tulajdonosa között, valamint hozzájárul/elősegíti a kétséget kizáró személyazonosság megállapítását. Általánosan használt megfogalmazás szerint ezeket az okmányokat nevezik „chipes” okmányoknak.

**Elektronikus okmánynyilvántartó rendszer:** az eredeti, a hamis és hamisított úti, személyazonosító és egyéb jogosultságot igazoló okmányok biztonsági elemeinek, valamint a közokirat hamisításokkal kapcsolatos információk leírására és képi megjelenítésére szolgáló elektronikus adatbázis a személyazonosítás és okmányellenőrzés végrehajtására jogosult személy részére.

**FADO (False and Authentic Documents Online – Hamis és Eredeti Okmányok Online Rendszere):** olyan európai uniós rendszer, amely eredeti, hamis és hamisított úti, személyazonosító és egyéb jogosultságot igazoló okmányok biztonsági elemeinek leírásait, valamint közokirat hamisításokkal kapcsolatos információkat tartalmaz, azok képi megjelenítéseivel együtt. Az adatbázisban tárolt adatok nagy része minősített, ezért a tagállamok tisztviselőinek hozzáférése korlátozott.

**Fényképcseré/arcképcseré:** az okmány tartalmi hamisításának azon módja, amikor az okmány valós/eredeti tulajdonosának fényképét/arcképét az okmányt felhasználni szándékozó, nem az okmány eredeti tulajdonosának fényképére/arcképére cseréli azzal a céllal, hogy az ellenőrzés során, az ellenőrzést végző tisztviselőt megtévezzék.

**Fiktív okmány:** a hamis okmányok egy sajátos típusát jelentő nem eredeti okmány, amelyet kifejezetten visszaélés céljából készítenek, állítanak ki, azért, hogy az ellenőrzés során, az ellenőrzést végző tisztviselőt megtévezzék. A fiktív okmány kétségtelenül érvénytelen okmány – amely többek között az államhatár átlépésére, vagy más jogosultság gyakorlására sem jogosítja fel a „tulajdonosát”. A szó latin jelentéséből is következik, hogy ezen okmány képzelt, állítólagos okmány, amelynek nincs eredeti változata – tehát emiatt nem az utáncat kategóriába tartozik –, de megjelenésében próbálja legteljesebb mértékben megközelíteni a biztonsági okmányok minőségét (pl. New Utopia Pincipality, Atlantis Königreich, Waveland, stb.).

**Hamisított okmány:** az okmánnyal történő visszaélés leggyakoribb és legváltozatosabb formája. Olyan módszer, amikor nem az okmány teljes – valamennyi okmányelemének – utáncása történik, hanem annak csak egyes részének/részeinek a megváltoztatása, esetleg utáncása valósul meg. Ez a hamisítási módozat, az eredeti okmány egyes elemeinek az illetéktelen megváltoztatását jelenti, azzal a céllal, hogy az ellenőrzés során, az ellenőrzést végző tisztviselőt megtévezzék az okmány eredetiségét illetően.

**Határátléptető bélyegző:** a határforgalom-ellenőrzés során a harmadik ország állampolgárának útlevelét, úti okmányát határátléptető bélyegzőlenyomattal kell ellátni annak érdekében, hogy a határátlépés helye, iránya és ideje egyértelműen megállapítható legyen, amely biztosítja a schengeni térség területén történő tartózkodás pontos meghatározását.

**Határellenőrzés:** az államhatáron, a közösségi „schengen norma”, és az azon kívüli nemzeti norma előírásainak megfelelően és azok alkalmazásában végzett, a határforgalom-ellenőrzésből és határőrizetből álló, valamint az ezeket támogató és kiegészítő tevékenységeket magába foglaló komplex folyamat.

**Határforgalom-ellenőrzés:** a határátkelőhelyeken végzett ellenőrzés annak megállapítására, hogy a személyek, beleértve az azok birtokában lévő közlekedési eszközöket és tárgyakat, beléptethetőek-e a tagállamok területére, illetve elhagyhatják-e azt. (2016/399 EU parlamenti és tanácsi rend. 2. cikk)

**Határrend:**

(1) Olyan állapot, amelyben két, vagy több szomszédos állam közös határán és annak közelében a kölcsönösen elismert, elfogadott, két-, vagy többoldalú szerződésekben rögzített, úgynevezett rendezett viszonyok uralkodnak.

(2) Mindazon kötelezettségek és jogok szoros egységben, kölcsönösen történő érvényesülése, amelyek a – vonatkozó egyezményekben meghatározott – határmenti jó viszonyok fenntartása érdekében a szomszédos államokat egymással szemben terhelik, illetve megilletik. Megvalósulása mindkét érintett állam önkorlátozása által történik és magába foglalja az esetlegesen bekövetkező jogsértések megelőzésére, megakadályozására, a már bekövetkezettek rendezésére irányuló összehangolt tevékenységet. A határrend szoros összefüggésben van az adott állam területi felségjogával.

(3) Rendezett határmenti viszony, amelynek fenntartása – nemzetközi szerződés vagy jogszabály alapján – a szomszédos államokat egymással szemben megillető jogok és kötelezettségek kölcsönös tiszteletben tartásán alapszik.

**iFADO (Intranet False and Authentic Documents Online – Intranet Hamis és Eredeti Okmányok Online Rendszere):** a FADO második szintje, amely korlátozott tartalmú információt biztosít az eredeti, hamis és hamisított úti, személyazonosító és egyéb jogosultságot igazoló okmányok biztonsági elemeinek leírásairól, valamint a közokirat hamisításokkal kapcsolatos információkról, azok képi megjelenítéseivel együtt. Az adatbázisban tárolt információk nagy része szolgálatellátás során alkalmazható, így a tagállamok hozzáférése szélesebb körű.

**Közokirat-hamisítás:** közokirat hamisítást követ el az, aki:

- a) hamis közokiratot készít, vagy közokirat tartalmát meghamisítja,
- b) hamis, hamisított vagy más nevére szóló valódi közokiratot felhasznál,
- c) közreműködik abban, hogy jog vagy kötelezettség létezésére, megváltozására vagy megszűnésére vonatkozó valótlan adatot, tényt vagy nyilatkozatot foglaljanak közokiratba.

[2012. évi C. törvény 342. § (1)]

**Nemzeti Komplex Okmány-nyilvántartó Rendszer (NEKOR):** a rendőrség informatikai rendszere, amely eredeti, hamis és hamisított úti, személyazonosító és egyéb jogosultságot igazoló okmányok biztonsági elemeinek leírásait, valamint közokirat hamisításokkal kapcsolatos információkat tartalmaz, azok képi megjelenítéseivel együtt.

**Szelektív ellenőrzés:** a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásáért felelős szervezet azon tevékenysége, amikor az államhatáron átlépésre jelentkező személy és adott esetben a birtokában/felügyelete alatt lévő jármű, szállítmány ellenőrzését, kockázatelemzés alapján, a kockázati indikátorok és profilok meghatározásával, az utas- és járműkategóriák, továbbá általánosított ismérvek, információk, gyanúkok figyelembe vételével, a kockázati besoroláshoz igazodó – veszélyesség mértékének megfelelő – szétválasztással hajtja végre.

**Totális ellenőrzés:** a határforgalom-ellenőrzés olyan ideológiai és politikai elveken nyugvó végrehajtása, amely a polgári demokráciából érkező személyek ellenségként történő kezelésén, és a magyar állampolgárok utazásának korlátozásán alapult. Ezen ideológiai felfogás következtében mindenkit, minden viszonylatban és irányban, minden alkalommal alapos ellenőrzésnek vetettek alá. (Kiss, 1992)

**PRADO (Public Register of Authentic travel and identity Documents Online – Eredeti úti és személyazonosító okmányok nyilvános Online Adatbázisa):** a *FADO* harmadik szintje, amely interneten elérhető és korlátozott tartalmú információt biztosít az eredeti úti, személyazonosító és egyéb jogosultságot igazoló okmányok biztonsági elemeiről. Az adatbázisban tárolt adatok nem minősítettek, így mindenki számára szabadon, korlátozás nélkül hozzáférhető.

**Rendészeti célú személyazonosítás:** az ellenőrzés alá vont személy és az általa személyazonosításra átadott okmány közötti közvetlen kapcsolat megállapítása az arckép/fénykép, a személyes adatok és a rögzített biometrikus azonosító által az ellenőrzés helyszínén, az ellenőrzés folyamatába építetten és azonnali válaszadással az azonosságra vagy eltérésre. (Balla, 2013)

**Személycsere:** a „hamisítás” azon típusa, amely a fondorlat kategóriájába tartozik, mert az eredeti okmányban lévő fényképet/arcképet, valamint a személyes adatokat – amelyek hasonlóak az okmányt felhasználni szándékozó, de nem az okmány eredeti tulajdonosának fényképével/arcképével és életkorával – változtatás nélkül, illetve az okmányt felhasználni szándékozó személynek az okmányban található fényképhez/arcképhez igazításával használják fel. A személycsere célja, hogy az ellenőrzés során, az ellenőrzést végző tisztviselőt megtévezzék. A veszélye abban rejlik, hogy az ellenőrzést végző tisztviselő személyazonosító

készségén múlik a személyazonosítás sikere, amennyiben nem áll rendelkezésre a biometrikus adatok alapján történő azonosítás lehetősége. (Balla, 2016a)

**Személyazonosítás eszköz-specifikus követelményrendszere (biometria):** az ellenőrzéshez szükséges technikai és informatikai feltételek, valamint eszközök és hálózatok összessége, vagyis az eszköz legyen képes a személyazonosítást végrehajtani, így különösen az alábbi szempontokat foglalja magában:

- a megoldandó feladathoz célorientáltan illeszkedjen, vagyis felesleges alkalmazásokat ne tartalmazzon (feladatorientált felépítés);
- extrém időjárási körülmények között (szélsőséges hideg vagy meleg, magas páratartalom, vertikális és horizontális gyorsulás, stb.), folyamatos mintavételezés, illetve a mintának nagyszámú maszkkal történő összevetése (1: N) esetén is üzembiztosan működjön (működési stabilitás);
- egyszerűen, a felhasználtól megkövetelt speciális képességek nélkül működjön (felhasználóbarát). (Balla, 2013)

**Személyazonosítás módszer-specifikus szempontrendszere (biometria):** az ellenőrzés végrehajtásának eljárásrendjét, metodikáját jelenti, amely biztosítja a személyazonosítás végrehajtását, így különösen az alábbi szempontokat foglalja magában:

- mindenkinél alkalmazható (egyetemesség);
- eltérő helyszíneken, azonos eredményességgel végrehajtható (stabil és mobil módon: közúti, vasúti, vízi és légi határátkelőhelyen; közúton; épületekben), (helyszín-függetlenség);
- eltérő ellenőrzési körülmények között is végrehajtható (éjszaka és nappal; jó és rossz megvilágítás esetén; változó időjárási paraméterek, eltérő hőmérsékleti viszonyok), (körülmény-függetlenség);
- az ellenőrzés folyamatában zajlik (beépülés a rezsimbe);
- belső biometrikus azonosítás alapján történik (nehéz eltulajdoníthatóság);
- higiéniai szempontok figyelembevételével kerül végrehajtásra: az azonosításhoz használt eszköz és az azonosítandó személy közötti kontaktmentes kapcsolaton alapul (érintésnélküliség);
- nem eredményezi az ellenőrzési idő jelentős növekedését (időkorlát);
- eredménye azonnali, csak két lehetséges kimenetel van („GO – NO GO”: elfogadás – elutasítás). (Balla, 2013)

**Tartalmi hamisítás:** Valamely, arra feljogosított hatóság által jogszerűen kiadott biztonsági okmányban, a kiadó hatóság engedélye nélkül, az okmány kiadását követően jogtalanul végrehajtott változtatások. Fajtái: fénykép/arckép csere, mechanikai-vegyi törlés, törlés, átírás, hozzáírás.

**Utánzott (hamis) okmány:** a hamisítás azon típusa, amikor egy létező okmány minden elemét „lemásolva”, az okmány gyártására/gyárttatására és kiállítására jogosult hatóság tudta és beleegyezése nélkül készítenek okmányt, azzal a célzattal, hogy az ellenőrzés során, az ellenőrzést végző tisztviselőt megtévezzék. Az utánzott (hamis) okmány valamennyi okmányeleme utánzat, nem tartalmaz eredeti okmányelemet.

## **2. Határfogalom-ellenőrzés főbb állomásai 1990-ig**

A „határrendészet” kifejezés több mint 110 éves múltra tekint vissza, azzal ellentétben, hogy nagyon sokan úgy vélekednek ezen fogalomról, hogy az európai uniós integrációs folyamat részeként, a schengeni csatlakozás eredményeként „meghonosodott” terminus. Ez joggal feltételezhető abból a megközelítésből, hogy Magyarországon a határőrizeti és határforgalmi szakterület 2004-es összevonásának időpontjától került „ismét” a határőrség kifejezéstárába. Ezzel a feltevéssel ellentétben, az 1907-ben kiadott Határrendészeti Kézikönyv (Pavlik–Laky, 1907: 404) ad írásos bizonyítékot, amely forrás a Magyar Királyi Határrendőrség, a bevándorlás, a kivándorlás, az útlevel, s ezekkel összefüggő törvények és rendeletek gyűjteményének tekinthető.

Az 1903. évi határrendészeti törvénycsomag részeként elfogadott 1903. évi VIII. törvénycikk rendelkezett az első önálló határrendészeti szervezetről a Magyar Királyi Határrendőrségről, amely feladatai között szerepelt a határfogalom-ellenőrzésének végrehajtása is, az alábbi megfogalmazással:

*„a) a határon átkelőket figyelemmel kísérése, a határ mentén felmerülő, államrendészeti szempontból fontosabb mozzanatokról és eseményekről tájékozásszerzés és az észleleteknek az illetékes hatósággal való közlése;” [1903. évi VIII. tv.]*

Szintén ezen törvénycsomag keretében valósult meg első ízben az úti okmányokra vonatkozó egységes szabályozás. Az útlevelügyről szóló 1903. évi VI. törvénycikk 1904.

augusztus 01-én lépett hatályba. Az útlevelügy szabályozásának célja leginkább csak a miniszteri indoklásból következtethető:

*„Habár az útlevelnek napjainkban – midőn a költözködés és a forgalom szabadága majd minden államban elismerést nyert – nincs meg többé az a jelentősége, mellyel akkor bírt, midőn még a nemzetek közti érintkezés mindenféle korlátoknak és zaklató ellenőrzésnek volt alávetve, mégis mint személyazonosság és állampolgárság igazolására szolgáló okmány még jelenleg is kiváló fontossággal bír, minélfogva úgy az egyes állampolgároknak, mint magának az államnak is érdekében áll, hogy az útlevel elnyerés feltételei és módozatai, a hatóságok illetékessége szabatosan megállapíttassék, s az egész útlevelügy megfelelően szabályoztassék.” [1903. évi VI. tv. ] (Eredeti írásmód – B. J.)*

Ezen indoklás elemzésének eredményeként azt a konkrét megállapítást lehet tenni, hogy az útlevelnek nem volt jelentősége a határforgalom ellenőrzése során. Az kizárólag csak a személyazonosság megállapítását és az állampolgárság igazolását szolgálta, illetve biztosította az egységes tartalmi és formai megjelenést. A megállapításnak bizonyos értelemben ellentmond Nagy György kutatási eredménye, aki szerint:

*„Az ellenőrzés korai időszakában a katonai határőrizettel a totális ellenőrzésre törekedtek. Az Osztrák-Magyar-Monarchia idején a kettősség érvényesült, egyrészt a totális ellenőrzés a Monarchia külső határán, másrészt a formális ellenőrzés a Monarchia országai között.”*  
(Dr. Nagy, 1994: 89)

Az ellentmondás, valójában csak látszólagos, mivel mind a két állítás igaz. A Monarchia külső határain a kivándorló személyekre útlevel kötelezettség volt érvényben, rájuk a kivándorlásról szóló 1903. évi IV. törvénycikk rendelkezései vonatkoztak, amely meghatározta, hogy:

*„Minden kivándorlónak abba az államba szóló útlevellel kell ellátva lennie, a melybe kivándorolni szándékozik.” [1903. évi IV. tv.]*

Az útlevel az alábbi kötelező adatokat tartalmazta:



*„Az utazó nevét, annak megjelölését, hogy az illető magyar állampolgár, továbbá állását vagy foglalkozását, lakhelyét, korát, személyleírását, annak az államnak vagy világrésznek megjelölését, hová az utazás terveztetik, továbbá az esetleges utitársaknak nevét, korát, személyleírását s az útlevel tulajdonosához való viszonyát, végül az útlevel érvényességének időtartamát.” [1903. évi VI. tvc. 10. §]*

Annak ellenére, hogy az útlevel kiállításának szinte egyetlen kézzelfogható célja a személyazonosság megállapítása volt, az útlevel nem tartalmazta a tulajdonos fényképét, abban csak a személyleírás szerepelt. A személyazonosság kétséget kizáróhoz „közeli” megállapításához a személyleírás túlságosan általánosnak tűnt, mivel több személyre is ráillő megfogalmazású lehetett. Az okmány eredeti tulajdonosa és az okmányt ellenőrzésre átadó személy közötti közvetlen kapcsolat megállapításának elsődleges „eszköze” – abban a korban – a fénykép alkalmazása bizonyult volna, amely hiányosságot az útlevel gyakorlati alkalmazása is igazolt. A magyar útlevelben 1914-től alkalmazzák a beragasztott fényképet, amelynek létjogosultságához nem fér kétség.

A határforgalom-ellenőrzés végrehajtásának módszertanát magában foglaló, első határforgalom ellenőrzési szabályzat 1969-ben jelent meg – ezt megelőzően csak utasítás szintű szabályozás volt –. A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 08. számú parancsa a „Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat a forgalomellenőrző pontok részére”, 1969. október 01-én lépett hatályba. Itt váltak kézzelfoghatóvá az úti okmány érvényességére és az államhatár átlépésére vonatkozó előírások:

- *„használója azonos azzal a személlyel, aki részére az úti okmányt kiállították;*
- *arra illetékes szerv az előírt alakban állította ki vagy érvényesítette;*
- *időbeni érvényessége fennáll;*
- *nincs meghamisítva, vagyis a bejegyzéseken vagy fényképen nem történt illetéktelen változtatás;*
- *nincs olyan mértékben megrongálva vagy megcsonkítva, hogy az eredetiség és érvényesség megállapítására alkalmatlan;*
- *alkalmas a személyazonosság megállapítására;*
- *területi érvényességének megfelelő országba történik az utazás;*
- *a szükséges belépésre jogosító magyar vízummal, láttamozással el van látva és az érvényes;*

– a külföldi állampolgár kilépése esetén az úti okmány – ha szükséges – el van látva kilépésre jogosító magyar vízummal, vagy a beléptetés megtörténtét igazoló bélyegzőlenyomattal.” (BM, 1969: 10-11)

A megfogalmazás által, egyértelműek azok a kritériumok, amelyek révén az ellenőrzésre jogosult személy megalapozott döntést tud hozni arra vonatkozóan, hogy az adott okmány feljogosítja-e a tulajdonosát az államhatár átlépésére vagy sem. Különbséget tesz magyar és nem magyar állampolgár úti okmányának érvényessége között és a személyazonosság megállapíthatóságát is nevesíti. Fontos tény, hogy még ekkor sem szerepel kötelező érvényű előírásként a fénykép alkalmazásának nélkülözhetetlensége a személyazonosság megállapításának folyamatában. Ha az érintett úti okmány ennek hiányában is megfelelt a kiállító hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek – vagyis nem kötelező a fénykép rögzítése – akkor az ellenőrzést végző személy felelőssége az okmány és tulajdonosa közötti közvetlen kapcsolat és a személyazonosság megállapítása, akár személyleírás alapján is. A fénykép alapján történő ellenőrzési kritérium az 1977-es „Határforgalom Ellenőrzési Szabályzatban” (BM, 1977) jelenik meg, egyértelműen.

*„Nem magyar állampolgár a Magyar Népköztársaság területére csak a személyazonosságának megállapítására alkalmas olyan útlevelemmel utazhat be, amely: tartalmazza az útlevelet kibocsátó állam (hatóság), vagy nemzetközi szervezet megnevezését, a tulajdonos nevét, személyi adatait, személyazonosítására alkalmas fényképét...”* (BM, 1977: 6)

Ez a szabályozás, „mérőkövön” tekinthető a biztonság magasabb szintre emelésének tekintetében és egy jelentős gyakorlati probléma megoldásának eszközét is jelentette. Nem egyszerű feladat a személyazonosság megállapítása úgy, hogy csak egy személyleírás áll rendelkezésére az ellenőrzést végző személynek, arról, akinek az okmányt jogszerűen kiállították. Az 1903. évi VI. törvénycikk értelmében például az útlevelem kiállítására az a hatóság volt illetékes, amelynek területén a kérelmező rendes lakhellyel bírt. Ha az érintett személy külföldön lakott, akkor az a hatóság, amelynek területén utolsó rendes lakhelye volt, vagy ha a Magyar Királyság országhatárain területén egyáltalában nem volt lakhelye, az a hatóság, amelynek területén községi illetőséggel bír. Megállapítható, hogy a központi okmánykiállítás hiánya – amely érthető a technikai és technológiai fejlődés adott korhoz tartozó szintjéből is nehézséget okozott a személyazonosság megállapításában. A helyi okmánykiállítás egyszerűen azért történt, mert csak ott ismerték a kérelmezőt és lehetett az okmány „közhitelességét” biztosítani,

garantálni. A személyleírás kérdésköre abból a szempontból is aggályosnak tekinthető, hogy szintén ezen szabályozás szerint – ez jellemző volt más országoknál is – egy okmányhoz nem csak egy személy tartozhatott, hanem az okmány tulajdonosával egy háztartásban élő családtagok, mint útitársak is szerepelhettek abban. (Balla, 2016b) Ebből következően, egy okmány ellenőrzésénél akár több személyt is kellett személyazonosítani, több személyleírás alapján. A személyazonosítást az alábbi személyleírási jegyek alapján kellett végrehajtani: termet, arca, haja, szakálla, bajusza, szeme, szája, orra, különös ismertető jelei. Ezen ismérvek alapján egyértelmű, hogy miért is volt korszakalkotó döntés a fénykép kötelező alkalmazásának bevezetése. Úgy gondolom, hogy arról nem is kell beszélni, hogy a megadott személyiségi jegyekhez nem volt kötelező választási lehetőség, hanem a kiállító személy saját tapasztalatai alapján, kézzel rögzítette az ismérveket, amelyek vagy teljesen fedték a valóságot, vagy csak részigazságokat tartalmaztak addigra, mire az ellenőrzés aktuálissá vált (például a kiállításnál még a kerek arcú kérelmező, lehet, hogy egy betegség, fogyás következtében az ellenőrzésnél már egy vékony arcú utazó volt).

A határforgalom-ellenőrzés bizonyos értelemben vett szelektálását jelenti például a magyar és a nem magyar állampolgárokra vonatkozó ellenőrzés elhatárolása is, amelyet az 1977-es szabályzat (BM, 1977) tovább konkretizál és megjelenik benne a négy szintű kategorizáláson alapuló differenciált ellenőrzés.

- Az első fokozatú ellenőrzés keretében a keleti és északi viszonylatba átlépő, egyben a szocialista államokba utazó, vagy onnan érkező magyar és más szocialista államok állampolgárait és járműveit kellett ellenőrizni, feltéve, hogy sem a hazatérés megtagadásának lehetősége, sem a tiltott anyagok csempészetének gyanúja nem állt fenn. Az ellenőrzést a forgalomellenőrző pont (a továbbiakban: FEP<sup>3</sup>) vagy a vámhivatal beosztottja megsejmlélés útján végezte.
- A második fokozatú ellenőrzést:
  - a nyugati és a déli viszonylatban valamennyi átlépő járműnél;
  - a nem szocialista országok állampolgárai gépjárműveinek bármely viszonylatban való átlépésénél;
  - magyar állampolgárok gépjárműveinek keleti és északi viszonylatban, de nem szocialista államba történő kiutazás és hazatérés esetén.

---

<sup>3</sup> A határőrség alapvető feladatai közül a határforgalom-ellenőrzését a forgalomellenőrző pontok (FEP-ek) látták el az adott időben.

Az ellenőrzést a megbúváásra és anyagok elrejtésére alkalmas helyek ellenőrzésével a FEP és a vámhivatal beosztottja közösen hajtották végre, úgy, hogy az utasok alapvetően a gépkocsiban maradhattak.

- A harmadik fokozatú ellenőrzést kell végrehajtani valamennyi viszonylatban – állampolgárságra való tekintet nélkül – ha az utas, a jármű vagy a szállítmány szükségessé tette a szigorúbb ellenőrzést.

Az ellenőrzést a megbúváásra és anyagok elrejtésére alkalmas helyek ellenőrzésével a FEP és a vámhivatal beosztottja közösen hajtotta végre, úgy, hogy az utasok nem maradhattak a gépkocsiban.

- A negyedik fokozatú ellenőrzést utasításra, határsértők, hamis útlevelel használata, tiltott anyag felkutatása és bűncselekmény esetén kellett végrehajtani.

Az ellenőrzést az utasforgalomtól elkülönített helyen, indokolt esetben a gépjármű szükséges mértékű szétszedésével és a szállítmány kirakodásával végezték. (BM, 1977)

A határforgalom-ellenőrzés „fejlődési” folyamatában meghatározó szerepe van a szelektivitás és differenciáltság elvén alapuló ellenőrzésnek. A biztonsági szinthez igazodó kockázati besorolás teszi azt lehetővé, hogy az utasokat csak a szükséges mértékig tartsa fel az ellenőrzés, a jó szándékú utasok továbbutazása biztosított legyen, a jogsértő cselekményt elkövető személyek pedig elfogásra kerüljenek.

A határforgalom jelentős növekedése szükségszerűen indokolta ezen elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés bevezetését. (Kovács, 2014) Az államhatáron, a határforgalom-ellenőrzése a határátkelőhelyeken, a rendelkezésre álló utasforgalmi sávokon történik. Mivel épített környezetről van szó, így azoknak megvan a maximális áteresztőképessége. Az 1990-es évek végéig – a rendszerváltás előtt – Magyarországon a „totális” határforgalom-ellenőrzés elve érvényesült. A totális ellenőrzés keretében, a határforgalom-ellenőrzés várakozásmentes végrehajtása érdekében az útlevelelkezelői feladatok ellátására a sorkatonai szolgálatukat töltő határőrök is felkészítésre kerültek, ami nélkülözhetetlen humánerőforrást biztosított a FEP -ek számára. (BM, 1982) Az 1980-as évek második felében a határforgalom növekedésére egyértelmű hatást gyakorolt a nemzetközi idegenforgalmi szokások módosulása, a nemzetközi kereskedelem hazánk iránti érdeklődésének fokozódása, valamint a turisztikai vonzerő erősödése is. Emellett a magyar állampolgárok tekintetében a világútlevelel 1988-as bevezetése is áttörést jelentett az utazási szokások változásában, jelentős számban jelentkeztek az államhatár átlépésére, ugrásszerűen megnövelve a határátkelőhelyek forgalmát.

A határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemeinek meghatározása is hatással van mind az ellenőrzés biztonságára, mind az ellenőrzést végző személy tevékenységére.

*„A FEP feladata:*

- *a határforgalomban résztvevő személyek úti okmányainak ellenőrzése, az érvényes okmánnyal vagy engedéllyel rendelkező személyeknek a határon való átléptetése, a forgalom adatainak nyilvántartása, jelentése;*
- *hamis, vagy hamisított úti okmányok felfedése, használóinak leleplezése; egyéb okból érvénytelen úti okmánnyal, úti okmány, vagy engedély nélkül, továbbá más meg nem engedett módon való határátlépés megakadályozása, határsértők és segítők elfogása;*
- *az államhatáron átmenő járművek és szállítmányok ellenőrzése határsértők és tiltott anyagok felfedése céljából;*
- *az államhatáron átmenő katonai szállítmányok, katonai személyek átléptetése;*
- *a FEP-re háruló állambiztonsági teendők ellátása;*
- *a felhatalmazás alapján vízumok, valamint fegyver (és lőszer) kísérő igazolványok kiadása;*
- *a FEP elhelyezési körletének és szolgálati helyeinek védelme;*
- *a határforgalom ellenőrzése során a Belügyminisztérium más szerveinek és a vámhivatalok munkájának segítése.”(BM, 1977: 10-11)*

A jelenleg hatályos „Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat” [24/2015 (X. 15.) ORFK utasítás] konkrétan nem tartalmazza a határforgalom-ellenőrzés fogalmi meghatározását, mivel azt a „Schengeni határ-ellenőrzési kódex” (2016/399 EU parlamenti és tanácsi rend.) határozza meg és közvetlenül alkalmazandó. Tartalmazza viszont a végrehajtandó szolgálati feladatokat, ahol az első vonalas ellenőrzést ellátó útlevélezési feladatok között nevesíti az alábbiakat:

- *„a határátkelőhelyen átlépésre jelentkező személyek jogszerű átléptetése, a járművek és szállítmányok ellenőrzése;*
- *a jogsértő cselekmények felfedése és a szükséges intézkedések megtétele;*
- *a határforgalom-ellenőrzés rendjét és technológiáját szabályozó rendelkezések, továbbá az adatvédelmi, a baleset-elhárítási, valamint az együttműködési szabályok betartása és*
- *a statisztikai, jelentőszolgálati feladatok ellátása.” [24/2015 (X. 15.) ORFK utasítás 39. pont]*

A korábbi szabályzatokkal összevetve megállapítható, hogy a jelenlegi szabályozás tömörebb, és mintha nagyobb szabadságot adna a határforgalom-ellenőrzését végrehajtó személy számára, mint a korábbi szabályozás. Ez azonban nem teljesen helytálló megállapítás. A konkrét feladatokat és annak sorrendjét, amit az útlevélezési feladatot ellátó személynek teljesítenie kell, ezen szabályzat mellett – amely az egyes ellenőrzések konkrét sorrendjét és tartalmi elemeit is lépésről-lépésre meghatározza –, az útlevélezők részére kiadott munkaköri leírása szabályozza.

A határforgalom-ellenőrzés végrehajtását szabályozó normák vizsgálata alapján egyértelműen megállapítható, hogy a határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemeinek tekintetében nincs jelentős eltérés. A cél azonos. Az eltérés az okmányok tulajdonosáról rögzített tartalmi elemek számából, az okmányelemek fejlődéséből következik, amely nem nélkülözheti az ellenőrzés mechanizmusának, technikai támogatottságának változását, fejlődését. (Balla, 2017)

Az évtized végére (1990) több, a határátlépés könnyítését elősegítő jogszabályváltozás is történt, amelyek mind az útlevelek kiállítására, mind a külföldre utazásra és mind az államhatár átlépésére is hatást gyakoroltak. A totális határforgalom-ellenőrzés helyébe „ismét” a szelektív és differenciált ellenőrzés lépett, amely egy új fejezetet nyitott a határellenőrzésben. (Varga, 2016)

### **3. Schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés**

A szabadság, a biztonság és a jog olyan értékek, amelyek szerves részét képezik az európai társadalmi modellnek és meghatározó elemei az európai integrációnak. Az Európai Unió és a schengeni térség biztonságának megteremtése valamennyi, a szabad mozgás uniós joggal rendelkező személy alapvető „létszükséglete”.

A szabadság, a biztonság és a jog térségének egy olyan egységes területnek kell lennie, ahol alapvető értéknek érvényesülnek az Európai Unió Alapjogi Chartájában foglalt emberi jogok, ahol az emberi méltóságot és más jogokat is tisztelet övezi. (Rapčan - Rapčanová, 2010)

*„Európai Uniónk – legalábbis bizonyos tekintetben – egzisztenciális válságban van.”* (Juncker, 2016) hangsúlyozta az Európai Bizottság elnöke. Mit is jelent Európa az itt élő embereknek? Mindenek előtt, a biztonságot, ahol nem kell tartani például fegyveres konfliktusoktól, faji, vallási üldöztetéstől, de lehetősége van mindenkinek a szabad mozgáshoz és munkavállaláshoz, az anyagi javak megszerzéséhez, s az emberhez méltó, mindennapi életvitel gyakorlásához. Sokan úgy vélik, hogy ez jó alapot biztosít a hosszú távú családtervezésre és a megélhetéshez, s célként határozzák meg ennek elérését. Védelmet nyújt

állampolgárainak, tiszteletben tartja, elfogadja és magáénak vallja többek között az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatát (Nyilatkozat, 1948), amely kimondja azt is, hogy minden személynek joga van minden országot – ideértve saját hazáját is – elhagyni, illetve az üldözés elől más országban menedéket keresni és a más ország nyújtotta menedéket élvezni. (Balla, 2017)

A 2004-ben módosított alkotmány szerint, 2005. január 1-től megváltozott a határőrség jogállása, országos hatáskörű, alapvetően rendészeti feladatokat ellátó, fegyveres rendvédelmi szervezetté vált. A „határőrizetről és a Határőrsegről szóló törvény” [1997. évi XXXII. törvény] 2005-ig az alábbiak szerint rendelkezett:

*„Az államhatár őrzése és védelme a fegyveres erők feladata. A Határőrség kettős rendeltetésű, sajátos jogállású és szervezettű fegyveres szerv, amely a haza katonai védelmét a fegyveres erőkre, a határrendészeti feladatait az e törvény rendelkezései, valamint a rá vonatkozó más törvények és jogszabályok alapján hajtja végre.” [1997. évi XXXII. törvény 2. §]*

A határőrségnek, a határrendészeti feladatok mellett az államhatár védelmével kapcsolatos feladatokat is el kellett látnia. Az államhatár védelme nem rendészeti, hanem katonai tartalommal bírt. A Hadtudományi Lexikon nem tartalmaz szócikket a határvédelemre, csak a védelemre, amelyből egyértelműen kitűnik a katonai jelleg:

*„Haditevékenységi mód, a harctevékenység egyik formája, amelyet a csapatok a támadó ellenséggel szemben előre elkészített v. a harc folyamán elfoglalt és berendezett sávban, körletben, körzetben folytatnak.” (Szabó, 1995: 1405)*

Napjainkban is sokan helytelenül használják a kifejezést, amikor a rendőrséget határvédelmi feladatok ellátásával ruházzák fel. Az Alaptörvény [Alaptörvény, 2011], a rendőrség alapvető feladatkörébe sorolja a bűncselekmények megakadályozását, felderítését, a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelmét. A megfogalmazás tehát az államhatár rendjének védelmére vonatkozik és nem az államhatár védelmére, amely fogalmak között jelentős különbség van. Magyarország államhatárainak katonai védelme a Magyar Honvédség feladatrendszerébe tartozik:

*„A Magyar Honvédség alapvető feladata Magyarország függetlenségének, területi épségének és határainak katonai védelme, nemzetközi szerződésből eredő közös védelmi és békefenntartó feladatok ellátása, valamint a nemzetközi jog szabályaival összhangban humanitárius tevékenység végzése.” [Alaptörvény, 2011. 45 cikk]*

Ezt az okfejtést támasztja alá például a Magyar Királyi Honvédség által a csendőrség, rendőrség, pénzügyőrség és az állami erdészet számára, 1940-ben kiadott „Honvédelmi Határszolgálati Utasítás” is:

*„Határvédelem életbeléptetése: feszült külpolitikai helyzetben, amikor a határainkat ellenséges támadás veszélyeztetheti, valamint háború esetén, de mindenkor külön parancsra, a határvédelem lép életbe.”*

*„A határvédelem célja és feladata az ország határait, ellenséges betörésekkel szemben megvédeni és az ország belsejében folyó háborús előkészületeket biztosítani.” (HM, 1940: 12)*

A határőrség, a kettős rendeltetése során is a rendészeti feladatainak keretében látta el a határforgalom-ellenőrzését:

*„...más hatóságokkal együttműködve ellenőrzi az államhatáron áthaladó személy- és járműforgalmat, a szállítmányokat, biztosítja a határátkelőhelyek rendjét...” [1997. évi XXXII. törvény 22. §]*

A határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemeiben nem csak érezhetővé, de kézzelfoghatóvá is vált a schengeni eszme azon „küldetése”, hogy a schengeni térségbe utazó külföldieket – akik alatt a harmadik ország állampolgárait kell alapvetően érteni – egy szigorúbb, több tartalmi elemet magában foglaló, alaposabb ellenőrzésnek kell alávetni.

*„A differenciálás oka az, hogy a tagállamok köz- és nemzetbiztonságát elsősorban kívülről fenyegetik veszélyek. Az illegális migráció egyre inkább összefonódik a szervezett bűnözéssel és új megjelenési formákat ölt.” (SALLAI–SZŐKE–VARGA–VASS–VÁJLOK–VIRÁNYI, 2000: 90)*



Eltérő tartalommal valósult meg a kilépő irányban és a belépő irányban határátlépésre jelentkező külföldiek ellenőrzése. A kilépő külföldiek ellenőrzését alapvetően csak a bűnmegelőzési cél indokolta:

*„Az ellenőrzés tartalma mindig függ az általános körülményektől és a konkrét helyzettől. Általában kiterjed annak ellenőrzésére, hogy a külföldi betartotta-e a schengeni területen és az adott tagállamban a tartózkodásra vonatkozó rendelkezéseket. Keresik a bűncselekmények elkövetésére utaló gyanúokat.”* (SALLAI–SZŐKE–VARGA–VASS–VÁJLOK–VIRÁNYI, 2000: 90)

A hazai határforgalom-ellenőrzési metodika – ezen ellenőrzési szempontok/követelmények majdani érvényesítésének ismeretében – 2004-ben módosult, az új „Útlevélezési Szabályzat” (HŐRPK, 2004) révén. Az ellenőrzéssel szemben támasztott követelményként, továbbra is tartalmazta a törvényes, biztonságos és kulturált feladat végrehajtást.<sup>4</sup>

- A **törvényesség** alatt azt értette, hogy az ellenőrzés folyamatának valamennyi szegmensében érvényesíteni kell a működésre vonatkozó hatályos normákban és belső rendelkezésekben meghatározott előírásokat, amelyek betartását az átlépésre jelentkező utasoktól is meg kell követelni.
- A **biztonságosság** azt jelentette, hogy a kialakított és alkalmazott ellenőrzési rendszer képes garantálni a biztonságra veszélyt jelentő tényezők időben történő felismerését és biztosítja a szükséges intézkedések megtételét.
- Az utas központú és a „szolgáltató” jellegű a **kulturáltság** jelentette, amely akkor érvényesült, ha az utasok átléptetése udvarias, gyors<sup>5</sup>, szakszerű volt, valamint biztosította az utasok szükséges és lehetséges mértékű felvilágosítását.

A határforgalom-ellenőrzés ilyen jellegű végrehajtásának szemléletváltása már az 1990-es évek végén is tetten érhető volt a belső szabályozásban, de látható, hogy ennek a hangsúlyozását és érvényre juttatását a határőrség továbbra is kiemelt célként határozta meg. A szabályozókban

---

<sup>4</sup> Meg kell jegyezni, hogy a jelenleg hatályos, 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás a „Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról” nem tartalmaz ilyen követelményeket.

<sup>5</sup> A gyorsaság soha nem mehet a biztonság rovására. Az ellenőrzésnek a szükséges ideig kell tartania, de lehetőség szerint az utasok indokolatlan várakoztatása nélkül kell végrehajtani.

még részletesebben és markánsabban jelent meg az utasok szelektálása és az utaskategóriához igazodó differenciált ellenőrzése.

Fogalmilag is definiálásra került a minimum<sup>6</sup> és az alap ellenőrzés<sup>7</sup>. Az utasforgalom egyre nagyobb növekedése miatt a már említett határátkelőhelyek épített infrastruktúrája nem tette lehetővé a várakozásmentes ellenőrzések végrehajtását. Az utas várakozások kialakulási esélyének csökkentése /minimalizálása érdekében a tömegellenőrzés keretében élni kell minden olyan kockázati kategóriai besorolás adta lehetőséggel, amely megoldási lehetőséget hordoz magában. Ez abban nyilvánul meg, hogy mindenkit csak a szükséges ideig kell ellenőrzés alá vonni, figyelemmel az általa, „személyével magában hordozott” biztonsági kockázati szintre.

A schengeni eszme nyújtotta, szabad mozgás gyakorlása alatt azt kell mindenki számára biztosítani, hogy az, aki az adott „körön belül” helyezkedik el, vagyis az európai unió állampolgára – ide értve a harmadik országok azon állampolgárait is, akik a szabad mozgás jogát gyakorló valamely uniós polgár családtagjai –, annak a schengeni külső határok átlépése során egy kedvezményezettebb, kevesebb tartalmi elemet magában foglaló határforgalom-ellenőrzésen kell átesnie. Ez abból a megközelítésből következik, hogy a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személy az, akinek a biztonságát garantálni kell azzal szemben, aki ezen a „körön kívül” helyezkedik el. Ezek a személyek azok, akiknek az ellenőrzését a legalacsonyabb kockázati besoroláshoz igazított tartalommal kell meghatározni. Ezt a feltevést felülírja bizonyos mértékben az a körülmény, hogy a „Schengeni határ-ellenőrzési kódex” 2017-es módosítása (2017/458 EU parlamenti és tanácsi rend.) kötelezően írja elő, hogy ezen utas kategóriát is rendszeres, adattári ellenőrzés alá kell vonni.

*„A szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyeket be- és kiutazáskor az alábbi ellenőrzéseknek kell alávetni:*

*a) a személy személyazonosságának és állampolgárságának, valamint a határátlépésre jogosító úti okmány eredetiségének és érvényességének ellenőrzése, többek között a releváns adatbázisok és azon belül is mindenekelőtt az alábbiak lekérdezésével:*

- 1. a SIS;*
- 2. az Interpol ellopt és elvesztett úti okmányokat (SLTD) tartalmazó adatbázisa;*

---

<sup>6</sup> Minimum ellenőrzés: a határforgalom ellenőrzése során a személyek, járművek, szállítmányok határátlépési feltételeinek megállapítása az okmányok vizsgálatával, valamint a járművek megsemmisítésével történik.

<sup>7</sup> Alap ellenőrzés: az alap ellenőrzés keretében kell vizsgálni a személyek, járművek, szállítmányok átléptetéséhez szükséges feltételek meglétét, illetve az ellenőrzés során felmerült jogszabálysértés gyanújára utaló körülmény esetén, a jogsértő cselekmény bizonyítása, illetve kizárása érdekében végzett ellenőrzés.

3. *az ellopott, jogellenesen használt, elvesztett vagy érvénytelenített úti okmányokkal kapcsolatos információkat tartalmazó nemzeti adatbázisok.*” (2017/458 EU parlamenti és tanácsi rend. 1. cikk)

A teljes jogú schengeni tagállamok valamennyi schengeni külső határán, be- és kilépő irányban is be kellett vezetni ezen tartalmú ellenőrzést. Magyarország esetében kivételt képez a magyar-román határszakaszon a kilépő irány, ahol továbbra is végrehajtható a kockázatelemzésen alapuló szűrőpróbaszerű adattári ellenőrzés. Ez abból következik, hogy a tagállamok azon határszakaszain, amelyeken a határellenőrzés megszüntetésére nem került sor, de a szomszédos ország a schengeni térséghez történő csatlakozás érdekében az értékelési folyamatot sikeresen lezárta – hazánk esetében Románia – be kell vezetni a „szisztematikus” ellenőrzést, azonban a szárazföldi határátkelőhelyeken a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyek kilépő irányban történő ellenőrzése szűrőpróbaszerűen, kockázatelemzés alapján is végrehajtható.

A schengeni térség biztonsága szempontjából kockázatosabb utaskategóriát jelentenek a harmadik országok állampolgárai, akik között szintén kétszintű „fenyegetettséget” lehet elhatárolni. Első a vízummentes, a második pedig a vízumkötelezett harmadik ország állampolgára. Ebben a két esetben viszont már arról van szó, hogy az előírt beutazási feltételekkel kell rendelkezni ezen állampolgároknak ahhoz, hogy a schengeni térség területére léphessenek.

*„Harmadik országok állampolgárait be- és kiutazáskor az alábbi alapos ellenőrzéseknek kell alávetni:*

*a) a beutazáskor végrehajtandó alapos ellenőrzések magukban foglalják az 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott, a beutazási feltételeknek, valamint adott esetben a tartózkodást és jövedelemszerző tevékenység folytatását engedélyező okmányoknak az ellenőrzését. Ez részletes vizsgálatot tartalmaz, amely kiterjed az alábbiakra:*

*i. harmadik országok állampolgárai személyazonosságának és állampolgárságának, valamint a határátlépésre jogosító úti okmány eredetiségének és érvényességének ellenőrzése, többek között a releváns adatbázisok és azon belül is mindenekelőtt az alábbiak lekérdezésével:*

- 1. a SIS;*
- 2. az Interpol SLTD adatbázisa;*

3. az ellopott, jogellenesen használt, elvesztett vagy érvénytelenített úti okmányokkal kapcsolatos információkat tartalmazó nemzeti adatbázisok.

A tárolóelemet tartalmazó útlevelek és úti okmányok esetében – az érvényes tanúsítványok rendelkezésre állásának függvényében – ellenőrizni kell a csipen tárolt adatok valóságát.

- ii. annak ellenőrzése, hogy az érintett személy az úti okmányon túl adott esetben rendelkezik-e a szükséges vízummal vagy tartózkodási engedéllyel;
- iii. az érintett harmadik országbeli állampolgár úti okmányában szereplő beléptető- és kiléptető bélyegző-lenyomatok megvizsgálása annak ellenőrzésére – a beléptetés és kiléptetés dátumának összevetésével – hogy az érintett személy nem lépte-e túl a tagállamok területén engedélyezett tartózkodás maximális időtartamát;
- iv. a harmadik országbeli állampolgár indulási és célországának, valamint a tervezett tartózkodás céljának vizsgálata, és szükség esetén a megfelelő igazoló okmányok ellenőrzése;
- v. annak vizsgálata, hogy a harmadik országbeli állampolgár rendelkezik-e a tervezett tartózkodás időtartamának és céljának megfelelő, valamint a származási országba való visszatéréshez vagy egy olyan harmadik országba történő útutazáshoz, ahová őt biztosan beengedik, megfelelő fedezettel, illetve képes ezt a fedezetet jogszerűen biztosítani;
- vi. annak vizsgálata, hogy az érintett harmadik országbeli állampolgár, a járműve és a birtokában lévő tárgyak nem jelentenek-e veszélyt valamely tagállam közrendjére, belső biztonságára, közegészségügyére vagy nemzetközi kapcsolataira. A vizsgálat a SIS-ben és a nemzeti adatállományokban tárolt, személyekre, és – amennyiben szükséges – tárgyakra vonatkozó adatoknak és figyelmeztető jelzéseknek, valamint a figyelmeztető jelzés esetén végrehajtandó intézkedésnek a közvetlen lekérdezését foglalja magában;” (2016/399 EU parlamenti és tanácsi rend. 8. cikk)

A szelektív és a differenciált ellenőrzési metodika alkalmazásával az elvárt szintű biztonság érvényesülését garantáló, legszükségesebb mértékű ellenőrzési elemeket kell alkalmazni. A biztonság fenntartásához igazított állampolgársági besorolás kockázati szintje határozza meg alapvetően az ellenőrzés tartalmi elemeinek számát, az ellenőrzés mértékét. Az ellenőrzést befolyásoló tényezők között említhetjük:

- az ellenőrzést végző állomány felkészültsége, helyzeti tudatossága;

- az ellenőrzést negatívan befolyásoló szubjektív tényezők minimalizálási/megszüntetési lehetősége;
- a „megérzésen” és tapasztalaton alapuló ellenőrzést „kiváltó” objektív tények alapján történő feladatellátás;
- a határforgalom-ellenőrzésére milyen viszonylatban kerül sor (például egy harmadik országgal közös határszakaszon, vagy az Európai Unió tagságával rendelkező – de még nem teljes jogú schengeni tagsággal rendelkező – de már a schengeni értékelésen átesett állammal közös határszakaszon);
- a szomszéd ország határellenőrzését végző hatósággal történő együttműködés tartalma, a helyzeti tudatosság és a reagálási képesség összhangja/összehangolása;
- az adott viszonylat/irány, milyen kockázati besorolású a jogsértő cselekmények elkövetése/valós veszélye szerint (ide sorolandók a zöldhatáron jellemző tiltott határátlépést elkövető személyek is);
- a határátkelőhely adottsága/lehetősége (elhelyezkedése, úthálózati megközelíthetősége /csak egy, vagy több irányból is/, áteresztőképessége, technikai felszereltsége, állomány felkészültsége és szolgálati fegyelme);
- a határátkelőhelyek utasforgalma (összetétele /szabad mozgás uniós jogával rendelkező, harmadik ország állampolgára /vízummentes, vízumkötelezett/, nagysága);
- a határforgalom-ellenőrzésében résztvevő hatóságok közötti együttműködés tartalma, belső szabályzók összhangja, ellenőrzésre gyakorolt hatásuk;
- a határforgalom-ellenőrzésre vonatkozó szabályok, normák, bevezetett szigorító intézkedések ellenőrzésre gyakorolt hatása.

Magyarország, teljes jogú schengeni tagságából adódóan, a teljes térség biztonságának a fenntartásáért kötelezettséggel tartozik.

*„Van az uniónak és az országoknak is elképzelése, vannak tervek, menetrendek, születtek döntések és megállapodások, azonban ezek eredményét ma még nem látni, sőt megjósolni is nehéz. Az unió magosztottságát mutatta, hogy a tagországok teljesen más szemlélettel álltak ehhez a jelenséghez, kiváltó okaihoz, és különbözőképp képzeltek el a helyzet kezelését is. Van ahol a humanitárius megközelítést helyezték előtérbe, másutt a saját és az európai állampolgárok biztonsága élvez primátust, és minden egyéb intézkedést ehhez kell igazítani.” (Hegyaljai, 2017: 7)*

A schengeni térség biztonsága egyértelműen azon múlik, hogy a tagállamok felkészültek-e és képesek-e a schengeni külső határokon az egységes elvek szerinti ellenőrzést teljesíteni. A felkészültségen az infrastrukturális, technikai, informatikai és technológiai felkészültséget magába foglaló tevékenységet kell érteni. A képesség, leginkább a humánerőforrás rendelkezésre állását és a feladatellátáshoz szükséges, képességszintű tudás birtoklását jelenti.

A határforgalom-ellenőrzés követelményszerű és várakozásmentes végrehajtásához szükséges humánerőforrást leginkább az adott határátkelőhely maximális áteresztő képessége, az utasok állampolgársági összetétele – utas kategóriái – és a jogsértő cselekmények száma határozza meg. A létszámigény meghatározásánál az a matematikai számítási módszer a leginkább elfogadott, ahol egy útlevelező fülkében, időben folyamatos ellenőrzés biztosításához (január 01-től december 31-ig mindig ott van egy útlevelező) 5,2 fő szükséges. Ennek az értéknek a meghatározása az alábbiak szerint történik:

- „egy évben 365 napot kell folyamatos szolgálattal lefedni;
- egy évben ez  $365 \times 24$  órát, vagyis 8 760 órát jelent;
- egy hivatásos állományú személy havi kötelező átlag óraszám (munkaideje) 160 óra, ami a munkanapok számának 8 órás szorzata (éves szinten átlagosan, havi 20 munkanappal lehet számolni);
- egy hivatásos állományú személy egy évben 1920 órát teljesítene ( $160 \text{ óra} \times 12 \text{ hónap}$ ), ha nem lenne kötelező szabadság járandósága;
- ha figyelmen kívül hagyjuk a szabadságot, akkor egy szolgálati beosztás folyamatos ellátása (január 01-től, december 31-ig) 4,56 fő munkaidejét jelenti ( $8\,760 \text{ óra} / 1920 \text{ óra}$ ). Ha csak egy szolgálati helyről van szó, akkor 5 fő biztosítása indokolt, ha többről, akkor szorozható a 4,56 a szolgálati helyek számával, úgy, hogy az eredményt mindig felfelé kell kerekíteni. Lefelé kerekítésnél nem lehet a folyamatosságot biztosítani, mert valahol nem lesz hivatásos állományú személy.
- a hivatásos állomány tagját egy évben 25 nap alapszabadság [2015. évi XLII. tv.] illeti meg, amely csökkenti a szolgálatteljesítési időt 200 órával ( $25 \text{ nap} \times 8 \text{ óra}$ );
- a hivatásos állomány tagját évente pótszabadság illeti meg. Ha a rendőrség korfáját is figyelembe vesszük, akkor azt mondhatjuk, hogy átlagosan a hat-tíz év szolgálati viszonyban töltött idő után öt munkanap jár, ami 40 órát jelent ( $5 \text{ nap} \times 8 \text{ óra}$ );

- az alap- és a pótszabadság 240 órával csökkenti a kötelező óraszámot (munkaidőt), amelynek következtében egy évben 1680 órát kell teljesíteni (1920 óra – 240 óra);
- a kötelező járandóság (csak szabadság) figyelembe vételével egy szolgálati beosztás folyamatos ellátása (január 01-től, december 31-ig) 5,21 fő munkaidejét jelenti (8 760 óra / 1680 óra).
- a határrendészeti szolgálati ág végrehajtó állományának havonta egy képzési napot kell tartani, ami éves szinten 96 órával (8 óra x 12 hónappal) tovább csökkenti a kötelező óraszámot (munkaidőt);
- a képzési óraszám csökkentésével a hivatásos állomány tagjának 1584 órát kell munkaidőként teljesítenie (1680 óra – 96 óra);
- a kötelező járandóság (csak szabadság) és a képzési idő figyelembe vételével egy szolgálati beosztás folyamatos ellátása (január 01-től, december 31-ig) 5,53 fő munkaidejét jelenti (8 760 óra / 1584 óra).” (Balla, 2018a: 22-23)

Megállapítható, hogy minél több, a konkrét, határforgalom-ellenőrzés végrehajtásától személyt elvonó feladat, azzal arányosan nő az útlevelkezelői létszámigény.

Konkrét példára vetítve a kérdéskört, ha egy 100 fős útlevelkezelői állomány minden tagjának kötelező egy 8 órás képzés teljesítése az év valamennyi hónapjában, akkor azt jelenti, hogy személyenként 96 órát lesznek távol a képzés miatt az útlevelkezelői feladat végrehajtásától. Egy 100 fős szervezeti elem esetében, ez 9600 órát jelent éves szinten. Ha ezt az óraszámot visszaosztjuk az egy főre eső, éves kötelező 1680 órás kerettel (csak a szabadság kiadása mellett teljesítendő óraszám esetén szükséges 5,21 fő/útlevelkezelő fülke), akkor 5,71 fő éves órakeretét jelenti a képzés végrehajtása, vagyis már csak 94,3 fő áll rendelkezésre a feladathoz. Abban az esetben, ha az egy képzési nappal (8 óra) csökkentett kötelező óraszámot, az 1584 órát vesszük alapul (a szabadság kiadása mellett havonta egy nyolc órás képzéssel számolt óraszám esetén szükséges 5,53 fő/útlevelkezelő fülke), akkor 6,1 fő éves órakeretét jelenti a képzés végrehajtása, vagyis már csak 93,9 fő áll rendelkezésre, a feladatra.

Ez azért fontos szempont, mert a növekvő utasforgalommal egyenes arányban kellene növelni az ellenőrzést végző állomány létszámát is. A határforgalom-ellenőrzés során azonban nélkülözhetetlen a kor technikai- és technológiai fejlettségéből adódó, modern eszközök és rendszerek alkalmazása. A technikai vívmányok alkalmazása elsődlegesen nem arra szolgál, hogy teljes mértékben nélkülözze a humán erőforrást. A cél az, hogy biztonságosabb, és alacsonyabb létszámot igénylő ellenőrzési technológia valósuljon meg a technikai vívmányok

integrálásával. Olyan, új rendszerek kialakítása és működtetése indokolt, amelyek egyidejűleg képesek biztosítani, ezeknek a szempontoknak az érvényesülését. Racionális megoldási alternatívát jelentenek az automatizált határátléptető rendszerek, amelyek segítségével lehetőség nyílik a humánerőforrás csökkentésére is. Példaként – a nemzetközi tapasztalatokra is figyelemmel – egy négy automata átléptető kaput magába foglaló rendszer felügyeletére elegendő egy útlevelkezelő, amely éves szinten 15,6 fő csökkentést eredményezhet (5,21 fő x 3 útlevelkezelő fülkével).

A rendőrség határrendészeti szolgálati ágával szemben támasztott követelményeket – amely követelmények teljesítése nem csupán országhatárainkon belül bírnak jelentőséggel, hanem hatással vannak a teljes schengeni térség biztonságára is – legjobban a szakmaiság, az elhivatottság és a szorgalom kifejezésekkel lehet jellemezni. A feladat végrehajtása felkészült, és naprakész szakmai ismeretekkel rendelkező állományt igényel.

A határrendészeti képzés túlmutat a határrendészeti szolgálati ágon. Az európai integrált határigazgatási modell, a négy-lépcsős beléptetés ellenőrzési rendszer is azt feltételezi és igényli, hogy minden érintett szervezeti elem rendelkezzen a szükséges határrendészeti ismerettel – beutazási feltételek, jogszerű tartózkodás szabályai, okmány ismeret, okmányellenőrzés, személyazonosítás, vízumismeret, stb. – amely biztosítja számára, hogy a követelmények szerint tudja végrehajtani a modellben számára meghatározott feladatokat.

Annak érdekében, hogy a végrehajtó állomány helyzeti tudatossága és reagálási képessége folyamatosan biztosítsa a követelményszintű feladat-végrehajtást és ezzel a schengeni térség biztonságát, nélkülözhetetlen egy jól teljesítő továbbképzési rendszer, amelyet a rendőrség határrendészeti szakterülete számára jelenleg, a Szegedi Rendészeti Szakgimnázium égisze alatt működő Határrendészeti Oktatóbázis (a továbbiakban: HOB) biztosít.

A HOB szakmai továbbképzései a teljes határrendészettel kapcsolatos ismeretanyagot lefedik, ahol elsődleges szempontként jelennek meg az állomány fejlődésének szakmai igényei, valamint a schengeni értékelés/értékelések során megfogalmazott ajánlások. (Molnár–Balla, 2017)

A képzés eredményessége az elméleti és gyakorlati ismeretek összhangjának megteremtésén alapszik. Az elméleti foglalkozások mellett, kiemelt hangsúlyt kell fektetni a gyakorlatorientált foglalkozásokra is, mert ezeknek az ismereteknek az egymásra épülése tudja garantálni a



képzések sikerességét, a követelményszintű feladat-végrehajtást és ezzel a schengeni térség biztonságát.

A már többször említett szabadság, biztonság és a jog térségének megteremtését célzó közösségi intézkedések gyakorlati érvényesülésének, a tagállamok egymással szembeni kölcsönös bizalmának és szolidaritásának fenntartása érdekében, a Végrehajtó Bizottság, 1998-ban, a schengeni értékelési és végrehajtási állandó bizottság (a továbbiakban: Állandó Bizottság) létrehozásáról határozott.(SA, 1998) Az Állandó Bizottság egy olyan állandó testület, amelynek tagjait a szerződést aláíró tagállamok egy-egy magas rangú tisztségviselője alkotja. A schengeni térség biztonságát hivatott szolgálni a kettős feladatrendszer:

- első feladatként azt vizsgálta, hogy a schengeni térséghez újonnan csatlakozni kívánó ország teljesíti-e a schengeni vívmányok – köztük a schengeni belső határon a határellenőrzés megszüntetéséhez szükséges intézkedések – alkalmazásának összes feltételét, vagyis a felkészültség értékelését jelentette;
- második feladatként azt vizsgálta, hogy már a schengeni térség teljes jogú tagjaként „funkcionáló” tagállam helyesen alkalmazza-e a schengeni vívmányokat, vagyis a végrehajtás értékelését jelentette. (Balla, 2018b)

Az értékelési mechanizmus hatékonyságának fokozása érdekében, hosszan tartó szakmai és politikai egyeztetések és intézményközi viták eredményeként, 2013. október 07-én kihirdették a Tanács 1053/2013/EU rendeletét. (1053/2017 EU tanácsi rend.)

A külső határigazgatás témakörében végrehajtandó schengeni értékelés során a szakértők jellemzően öt csoportban dolgoznak:

- Az első csoport a kockázatelemzés kérdéskörét vizsgálja. Rendszerint ebben a csoportban kap helyet a Frontex delegáltja is, aki a megfigyelő státusza ellenére teljes jogú szakértőként végzi a feladatait.
- A második csoport a képzést és a humán erőforrás biztosítását vizsgálja. A speciális felkészültséget igénylő alcsoportba rendszerint területi, vagy központi szerveknél dolgozó tagállami delegáltak kerülnek, akik átfogó ismereteiknek és látásmódjuknak köszönhetően, stratégiai szinten képesek vizsgálni az említett kérdést.
- A harmadik csoport az eljárási kérdéseket vizsgálja, amely magába foglalja a teljes határőrizeti, határforgalmi és idegenrendészeti területet. Ez a csoport olyan szakembereket

igényel, akik maguk is az említett területeken dolgoznak. (Kizárólag elméleti ismeretekkel rendelkező, jogszabályokat ismerő szakemberek munkája hasznos lehet, azonban ennek az alcsoporthoz a tevékenysége támogatásához önmagában nem elegendő).

- A negyedik csoport az infrastrukturális feltételeket, a technikai eszközök rendelkezésre állását vizsgálja. A látszólag legegyszerűbbnek tűnő alcsoporthoz munkája az új értékelési mechanizmus keretében jelentős változásokon ment keresztül. Ez az alcsoporthoz korábban mindössze a meglévő technikai eszközöket vette számba, mintegy leltárt készítve a rendelkezésre álló technikai eszközökről. Ezzel szemben az új értékelési mechanizmusban az említett leltár már nem készül el, viszont a szakértőknek a migrációs fenyegetettség, a rendelkezésre álló létszám és felkészültség alapján kell véleményt mondani a rendelkezésre álló infrastruktúráról, a technikai eszközök elegendőségéről.
- Az ötödik csoport kizárólag stratégiai szinten vizsgálja a határigazgatás rendszerét, kitérve az integrált határigazgatási modell megvalósulására, a többéves nemzeti stratégia meglétére, az éves nemzeti programok, a pénzügyi tervek és az önértékelési tervek kidolgozására, végrehajtására. Tekintettel a szakértői csoport létszámára, ezen alcsoporthoz rendszerint a vezető szakértők kerülnek, ahol a munka, jelentős részét az Európai Bizottság delegáltja végzi. Figyelemmel az ötödik alcsoporthoz feladatkörére, egyértelműen kijelenthető, hogy a Bizottság, jelentős eszközt kapott a kezébe, amellyel – a tagállamok szakértői mögé bújva – egy adott tagállam schengeni értékelésének kimenetelét alapvetően megváltoztathatja. (Szabó, 2017)

A Magyarország által végrehajtott határellenőrzés, benne a határforgalom-ellenőrzésével túlmutat a nemzeti kereteken. A felkészültségről, és a feladatok követelményszerű végrehajtásáról nem csak meghatározott időközönként kell számot adni, hanem folyamatosan, azok érvényesítésével kell cselekedni. Nem lehet időszakokhoz/időpontokhoz kötni a közösségi magatartási normák betartását. Minden egyes intézkedésnél a schengeni elvek érvényesítését kell alapul venni, szem előtt tartani.

#### **4. Úti okmányok elfogadása és azok „fejlődése”**

Az Európai Unió és a schengeni térség biztonsága, a schengeni külső határokon végrehajtott határforgalom ellenőrzés során alapvetően azon múlik, hogy az ellenőrzést végző tisztviselő képes-e annak megállapítására, hogy az átlépésre jelentkező utas részéről ellenőrzésre átadott

okmányt az arra jogosult hatóság állította-e ki, megfelel-e a kiállító hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek, illetve nem tartalmaz-e hamisítást, jogtalan változtatást.

A Lisszaboni Szerződés és a Stockholmi Program előírásai értelmében mindenki számára egyértelmű tényként kell elfogadni azt, hogy a határellenőrzés szerepe a jövőben még nagyobb jelentőséggel bír és tovább erősödhet. Ezzel együtt továbbra is kiemelt figyelmet kell arra fordítani, hogy a jóhiszemű utazók és a szabad mozgás jogával rendelkező személyek utazását semmilyen intézkedés ne nehezítse. Az Európai Unió döntéseiből világosan látszik, hogy egy olyan egyensúly megteremtésére hivatott, amely egyaránt garantálja a biztonságot és a szabad mozgást, valamint az arra rászorulóknak védelmét. (Vas, 2012)

A határátkelőhelyen, a tiltott határátlépés megelőzésére nem kell külön intézkedéseket hozni, mert az ellenőrzés gyakorlati végrehajtását szabályozó eljárásrendek összhangban vannak a közösségi normákkal, így biztosított az egységes elvek szerinti ellenőrzés. Az egységes szabályozás garantálja azt, hogy valamennyi, teljes jogú schengeni tagállam számára meghatározott előírások, a többi tagállam biztonságát is szolgálni hivatottak. Az egységes eljárásrend biztosítja a rendszer működésének objektív elemét. A folyamatban a „gyenge láncszem” maga, az ellenőrzést végző tisztviselő, akinek a feladatellátását negatívan ható, szubjektív tényezők is befolyásolhatják. Ezek a szubjektív tényezők leginkább az úti okmány okmányelemeinek vizsgálata során, a személyazonosítás folyamatában és a járművek - kiemelten a tehergépjárművek, a vasúti vagonok - ellenőrzésében tetten érhetőek. (Balla, 2017) Ezen területek kiemelése azért indokolt, mert itt valóban az ellenőrzést végző személy felkészültségén múlik az ellenőrzés sikere.

A határátlépés során érvényes úti okmány és egyéb jogosultságot igazoló okmány érvényességének – és eredetiségének – a szempontjait a „Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat” részletesen meghatározza:

- „az úti okmány vagy a tartózkodási engedély jogszabály, valamint a Bizottság Ajánlása (2006. november 6.) a tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve (Schengeni kézikönyv)” (a továbbiakban: Schengeni kézikönyv) mellékletei alapján úti okmányként, tartózkodási engedélyként elismert vagy elismertnek tekintendő okmány;
- azt Magyarország által elismert állam arra jogosult hatósága adta ki;
- megfelel a kibocsátó hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek;

- azt az arra jogosult hatóság nem vonta vissza;
- alkalmas a személyazonosság megállapítására;
- az okmány felmutatója azonos azzal, aki részére az okmányt kiállították;
- az okmány nem hamis vagy hamisított;
- a területi érvényességének megfelelő államba történik az utazás;
- az okmány időbeli érvényessége megfelelő, vagy megfelel az Európa Tanács tagállamai között a személyek szabad mozgásának szabályairól szóló, 1957. december 13-án Párizsban aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 2013. évi LXIII. törvény, vonatkozó rendelkezéseinek;
- a korlátozott számú utazásra jogosító okmányt az azon feltüntetett határátlépések számáig használják fel.” [24/2015 (X. 15.) ORFK utasítás 2. c]

A belső normában rögzítettek, egyértelműsítik az okmányok elfogadásának követelményrendszerét és taxatív meghatározást adnak az ellenőrzést végző tisztviselő számára. A szabályzat kiadását megelőzően, a határőrség és a rendőrség 2008. január 01-i integrációját követően, a határforgalom ellenőrzését is magában foglaló 8/2008. ORFK utasítás azt határozta meg, hogy az úti okmány mikor jogosítja fel a tulajdonosát az államhatár átlépésre:

- „a) azt a Magyarország által elismert állam erre jogosult hatósága adta ki,  
 b) megfelel a kibocsátó hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek;  
 c) a Schengeni Kézikönyv mellékletei alapján elismert okmány és arra vonatkozó elismerő nyilatkozatot tettek a tagállamok;  
 d) alkalmas a személyazonosság megállapítására;  
 e) az okmány felmutatója azonos azzal, aki részére az okmányt kiállították;  
 f) a területi érvényességének megfelelő államba történik az utazás;  
 g) időben érvényes;  
 h) nincs meghamisítva, illetve abban nem követtek el hamisítást.” [8/2008. (OT 6.) ORFK ut. 80.]

A 2015-ös szabályozás egy részleteiben is pontosított megfogalmazást tartalmaz, amely egyértelműsíti a gyakorlati végrehajtást.

Az okmány időbeni érvényességére vonatkozóan törvény [2013. évi LXIII. tv.] határozza meg, hogy a szerződő felek állampolgárai, bizonyos esetekben, a már időben nem érvényes

okmányokkal is jogosultak a másik szerződő fél területére beutazni és ott tartózkodni. Az Európa Tanács tagállamai között a személyek szabad mozgásának szabályairól szóló, 1957. december 13-án, Párizsban aláírt Európai Megállapodás (a továbbiakban: Megállapodás) 1958. január 01-jén lépett hatályba, amely Megállapodás szabályai, Magyarországon 2013. szeptember 01-től hatályosak. A Megállapodás részes tagállamai<sup>8</sup> között van Törökország és Ukrajna is, amelyek a schengeni határforgalom-ellenőrzés szerint harmadik országoknak minősülnek. Magyarország – hasonlóan a többi európai uniós és Európai Gazdasági Térség tagállamaihoz – esetükben kinyilatkoztatta a hatálybalépés elhalasztását. Ennek eredményeként a Megállapodás Magyarország és Törökország, valamint Ukrajna viszonylatában nem alkalmazható. A Megállapodás mellékletében nevesített okmányokkal, a szerződő felek állampolgárai a beutazás és a tartózkodás jogát gyakorolhatják a három hónapot meg nem haladó tartózkodás esetén. Az okmány érvényességére vonatkozóan Magyarország esetében ez azt jelenti, hogy a már időben nem érvényes (azaz lejárt érvényességű) okmányokkal is át lehet lépni az államhatárt, például Ausztria, Belgium, Franciaország, Luxemburg, Portugália, Spanyolország, valamint Svájc állampolgárai az öt évnél nem régebben lejárt magánútlevelel, Németország esetében az egy éven belül lejárt útlevelel, személyazonosító igazolvánnyal. Olaszországra vonatkozóan, a gyermekek számára kiállított, fényképpel és rendőrségi bélyegzőlenyomattal ellátott születési anyakönyvi kivonattal is lehet az említett utazási és tartózkodási jogot gyakorolni.

A többi szerződő félhez hasonlóan, Magyarország meghatározta, azon okmányok körét – az egy évnél nem régebben lejárt magánútlevelel, és a személyazonosító igazolvány –, amelyek kiutazásra és a szerződött országokba történő beutazásra jogosítják a tulajdonosát. Ezen okmányokkal az érintett országokba ki lehet utazni, akkor is, ha a külföldre utazásról szóló törvény [1998. évi XII. tv.] úgy rendelkezik, hogy a külföldre utazás joga érvényes úti okmánnyal, illetve bizonyos esetekben érvényes személyazonosító igazolvánnyal<sup>9</sup> gyakorolható, mert kitételként található ezen eljárásrend.

---

<sup>8</sup> Ausztria, Belgium, Ciprus, Görögország, Hollandia, Franciaország, Liechtenstein, Luxembourg, Magyarország, Málta, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország, Svájc, Szlovénia, Törökország, Ukrajna.

<sup>9</sup> *A magyar állampolgár érvényes személyazonosító igazolvánnyal is gyakorolhatja a külföldre utazás jogát EGT-állam területére történő beutazáskor, valamint nemzetközi szerződés alapján, illetve ha azt EGT-államnak nem minősülő állam belső joga biztosítja, amely tény, illetve annak megszűnését az adott állam értesítését követően a külpolitikáért felelős miniszter a Hivatalos Értesítőben és honlapján haladéktalanul közzéteszi.*

*„A magyar állampolgár nemzetközi szerződésben meghatározott országok területére történő beutazáskor a nemzetközi szerződésben meghatározott lejárt érvényességű úti okmánnyal vagy lejárt érvényességű személyazonosító igazolvánnyal is gyakorolhatja a külföldre utazás jogát.” [1998. évi XII. tv. 1. § (4)]*

A megfogalmazás alapján, természetesen nem vonatkozik erre az esetre az okmány érvénytelenségi kritériumrendszere.

*„Érvénytelen az úti okmány, ha*  
*elvesztését, megsemmisülését vagy eltulajdonítását bejelentették, valamint ha azt elvették,*  
*illetve bevonták vagy szabálysértési, illetve büntetőeljárásban lefoglalták,*  
*b) személyazonosság megállapítására alkalmatlan, betelt, megrongálódott,*  
*c) hamis vagy meghamisították,*  
*d) jogosulatlanul használták fel vagy jogosulatlan felhasználás gyanúja alapján szabálysértési vagy büntetőeljárás indult,*  
*e) az arra való jogosultság megszűnt,*  
*f) érvényességi ideje lejárt,*  
*g) annak jogosultja külföldre utazási korlátozás alatt áll, a korlátozás időtartama alatt,*  
*h) a 19. § (3) bekezdésében foglalt okból visszavonták,<sup>10</sup>*  
*i) a használatára jogosult meghalt, vagy*  
*j) annak jogosultja az úti okmányáról lemondott.” [1998. évi XII. tv. 20. § (1)]*

Ha az időbeni érvényesség fogalma ebben a törvényben is megfogalmazásra került, akkor joggal merül fel az a kérdés, hogy miért kell a „Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat”-ban is azt „ismételten” rögzíteni? Azért, mert a külföldre utazásról szóló törvény személyi hatálya csak a magyar állampolgárokra, a Magyarországon élő hontalanokra, a bevándorolt és letelepedett jogállású harmadik országbeli állampolgárokra – a harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról szóló törvény eltérő rendelkezése hiányában –,

---

<sup>10</sup> Az útlevélhatóság a kiskorú úti okmányát visszavonja, ha azt

- a) a szülői felügyeleti jog gyakorlására jogosult bármelyik szülő vagy a gyám azért kéri, mert az úti okmány kiadásához való hozzájárulását visszavonta, vagy
- b) a szülői felügyeleti jog gyakorlására jogosult szülő azért kéri, mert a másik szülő – akinek a szülői felügyeleti joga megszűnt vagy szünetel – a kiskorú úti okmányát a felügyeleti jog szünetelése alatt vagy megszűnését követően nem adta át.

illetve a magyar menekültügyi hatóság által menekültként, valamint menedékesként elismert személyekre terjed ki.

A jelenleg hatályos követelményrendszer alapján egyértelműsíthető, hogy az államhatárt nem lehet olyan okmánnyal átlépni, amely nem felel meg, a kiállítására jogosult hatóság által meghatározott formai és tartalmi követelményeknek, vagyis nem az arra jogosult hatóság állította ki, illetve ha az okmány hamis/hamisított, vagy nem az a személy használja fel, aki részére kiállították. Az ellenőrzés célja tehát az, hogy csak olyan személy átléptetése történjen meg, ahol az okmány és „eredeti, valós” tulajdonosa közötti közvetlen kapcsolat egyértelműen megállapítható.

Az időbeni érvényességre vonatkozó követelményrendszer naprakész ismerete elengedhetetlen az ellenőrzést végző tisztviselők számára, mert csak így tudnak megalapozott döntést hozni az ellenőrzések során. Kimondva egyszerű feladatnak tűnik az, hogy az időbeli érvényességet ellenőrizni kell, azonban a bemutatott példák alapján is látható, hogy már önmagában is egy összetett feladatról van szó, amely nem csak a schengeni külső határon, a határforgalom-ellenőrzés keretében végrehajtott hatósági ellenőrzésnél jelentkezik, hanem a schengeni térség területén végzett valamennyi ellenőrzés alkalmával is.

A határforgalom-ellenőrzés folyamatában a leginkább személyfüggő feladat a személyazonosítás végrehajtása. A rendészeti célú személyazonosítás célja, annak kétséget kizáró megállapítása, hogy az ellenőrzés alá vont személy azonos-e, az általa átadott okmányban található fénykép/arc képen látható személlyel.

*„A személyazonosítás folyamatában meghatározó szerepe van a látási érzékelésnek, amely az azonosító személyről és az okmányban lévő fényképről a legtöbb információt szolgáltatja. A vizuális érzékelés során tárul fel az utas arcformája, annak szimmetriája vagy aszimmetriája, az arcelemek helyzete, fontos tulajdonságai, stb.” [HŐRPK, 1999: 44]*

A kriminalisztikai személyazonosítással ellentétben a rendészeti célú személyazonosítás elkülönítése, fogalmilag nagyon sokáig nem történt meg.(Balla, 2013) A két típusú személyazonosítás azonos céllal történik, de a lényeges különbség a végrehajtásra rendelkezésre álló időben, a végrehajtás helyében és módszerében van. A rendészeti célú személyazonosításnak az ellenőrzés helyszínén, az ellenőrzés folyamatába építetten, azonnali választ kell adni az azonosságra vagy eltérésre. A személyazonosítás különböző

megfogalmazásaival találkozhatunk, amelyek közül az alábbi két kiemelés, közel egy évtizedes különbséggel íródott.

*„A személyazonosítás, a személyadatok pontosságának, hitelességeinek és valóságának, az arckép-fénykép azonosságának megállapítását szolgáló sokoldalú módszerek, eljárások, intézkedések alkalmazása.” (Jegyzet, 2001: 135)*

*„Személyazonosítás az arckép-fénykép azonosságának, avagy eltérőségének, a személyi adatok hitelességének és valóságának megállapítását szolgáló sokoldalú módszerek, eljárások tudatos alkalmazása.” (MRTT, 2008: 351)*

A két fogalom vizsgálatából megállapítható, hogy azonos tartalommal bírnak, tehát lényegi változás nem következett be az idő múlásával és az okmányok tartalmi és biztonsági elemeinek fejlődése sem volt rá hatással.

A jelenleg hatályos „Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat” mindösszesen, csak nyolc alkalommal használja a „személyazonosítás” kifejezést, de minden esetben, csak, mint végrehajtandó feladatot. Ezen hiányosság “orvoslására” indokolt feleleveníteni és alkalmazni az alábbi meghatározását a személyazonosításnak.

*„A személyazonosítás végrehajtása során a határátlépésre jelentkező személy arcának főbb jellegzetességeit, lehetőleg az útlevélben lévő megfelelő beállítottságú helyzetben kell jól megfigyelni. A megfigyelést főként az arc formájának, a haj, homlok, szem, orr, száj, áll és a fül főbb jellegzetességeinek megállapítására kell összpontosítani. Ezzel a részletességgel kell megfigyelni az útlevélben lévő fényképet is és a két megfigyelést gondolati úton össze kell hasonlítani. Eltérések esetén figyelembe kell venni az útlevél kiállítása (fényképkészítés) óta eltelt időt, az azóta bekövetkezett természetes változásokat (hajviselet, hajszín bajusz, szakáll), valamint a fénykép minőségét és a kicsinyítés arányát.” (BM, 1982: 157)*

A személyazonosítás végrehajtását negatívan befolyásoló szubjektív tényezők megszüntetését, és az ellenőrzés biztonságának fokozását célozza meg a biometrikus adatok rendszeti célú alkalmazása. A biometrikus adatok alapján történő személyazonosítás végrehajthatósága érdekében rögzített biometrikus adatok minden esetben a kor technikai és technológiai fejlettségi szintjével összhangban eredményezik az okmányok biztonsági elemeinek fejlődését. A biometrikus adatok alapján történő személyazonosítás és a hagyományos, okmányba rögzített biztonsági elemek alapján történő személyazonosítás nem



nélkülözik egymás jelentését, hanem kiegészítik egymást. A biometrikus adatok alapján történő személyazonosítás során érvényesülnie kell a módszer és eszköz-specifikus követelményrendszernek. Minden ellenőrzési mechanizmusnak megvan a kívánt biztonsági szint eléréséhez igazodó helye.

A schengeni térség biztonságának növelése érdekében elengedhetetlen volt az úti okmányok biztonsági elemeinek egységesítése, amely az európai összetartozás mellett a könnyebb ellenőrizhetőséget is biztosítja. Természetesen közösségi érdek mellett nem lehet figyelmen kívül hagyni a nemzeti érdeket sem.

*„Az okmányvédelem, az okmányok biztonságának fejlesztése és megtartása nemzeti érdek. Ebbe a feladatkörbe tartozik a leginkább védett okmányok, az útlevelek és a személyazonosító okmányok folyamatos fejlesztése, és az egységes ellenőrzési módszerek kimunkálása.”* (Hazai Lászlóné, 2014)

A Tanács 2004. december 13-án kelt 2252/2004/EK Rendeletében (továbbiakban: Rendelet) (2252/2004 EK tanácsi rend.) szabályozta első alkalommal részleteiben az Európai Unió tagállamai által kiállított útlevelek és úti okmányok biztonsági jellemzőire és a biometrikus adatokra vonatkozó előírásokat. A Rendelet létrejöttét, a biztonság fokozás szempontjából két fő cél vezérelte:

- az útlevelek biztonságosabbá tétele a harmonizált biztonsági jellemzőkre vonatkozó standardok kötelező érvényű meghatározása révén;
- megbízható, közvetlen kapcsolat biztosítása az útlevel és annak tulajdonosa között a biometrikus azonosítók bevezetése révén.

A Rendelet meghatározza az úti okmányok minimum biztonsági elemeit is, amelynek célja – azon kívül, hogy egységes megjelenést, formátumot adnak az okmánynak –, hogy biztosítsák az okmány hamisítás elleni védelmét. A minimum biztonsági követelmények az alábbi okmányelemekre terjednek ki:

- az okmány alapanyagára;
- a személyazonosító adatokat tartalmazó oldalra;
- az alkalmazott nyomdatechnikára;
- a másolás elleni védelemre;
- a kiállítási technikára.

A Rendelet fontos mérföldkő volt az okmányok megfelelő szintű védelme, egységesítése terén is. Ha a magyar okmányok közül csak két példát ragadunk ki az összehasonlításra, akkor is egyértelműen tettenérhető a nagyléptékű fejlődés, még akkor is, ha a magyar úti okmányok védelmi rendszere a világ élvonalába tartozik. A rendszerváltozás időszakában, érvényben lévő, magyar 1984 M útlevél adatos oldalának<sup>11</sup> normál megvilágítású megfigyeléséből is megállapítható, hogy a személyes adatok, magára a biztonsági papírra kerültek felvitelre, nyomtatási eljárással úgy, hogy azokat nem védte semmi – még fólia sem – a hamisítás ellen. Ennek következtében, ha ez az okmány, hamisítás tárgyává vált, akkor a törlés/átírás módszerét alkalmazva – amely mechanikai, vagy vegyi törlés lehet – viszonylag egyszerűen végrehajtható volt az adatok változtatása. Természetesen a hamisítás minőségétől jelentősen függött, hogy milyen mértékűek voltak a felfedést segítő hamisítási jegyek. A védelem nélküli megszemélyesítéssel ellentétben, a hagyományos ragasztott fényképeket már egy nedvesbélyegző-lenyomattal és fóliával is biztosították a fényképcsere hamisítási módszer végrehajtása ellen.

Ha a Rendelet hatálybalépését követően, a 2006-tól kiadott magyar magánútlevél<sup>12</sup> adatos oldalát vizsgáljuk meg szintén normál megvilágítás mellett, akkor azt tapasztaljuk, hogy a hamisítás elleni védelem rendszere olyan szintet ért el, amelynél az egyes biztonsági elemek között is korrelációs kapcsolat van, vagyis azok egymásra épülnek. Hamisítási láncolatokat kell annak érdekében elkövetni, hogy egy adat változtatása megtörténhessen. Ennek következtében viszont növekszik a hamisítási jegyek száma és az esélye a hatóság általi felfedésének. Ezen két logikai okfejtés alapján is levonható az a következtetés, hogy a hamisítás tárgyát leginkább azok az okmányok alkotják, amelyeknek az okmányvédelmi rendszere alacsonyabb szintű, mivel a hamisítók ott kevesebb „munkával” tudják a megváltoztatását, hamisítását végrehajtani. Azon biztonsági okmányok, amelyek az okmányvédelmi „fejlettség” legmagasabb szintjén állnak, viszonylag alacsonyabb számban válnak a hamisítás tárgyává, mivel szinte a nullával

---

<sup>11</sup> Az említett okmány adathordozó oldalának képi megjelenítése megtalálható SOM Krisztián (2014) könyvében: A magyar úti okmányok 1848–2012. Budapest, Nemzetbiztonsági Szakszolgálat, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság.

A világ szinte valamennyi országára vonatkozóan, a biztonsági okmányok képi információi megtalálhatóan az EDISON okmány-nyilvántartó rendszeren, amely bárki számára elérhető az interneten.

Forrás: <http://www.edisontd.net/>

<sup>12</sup> Az útlevél egyes képi információi megtalálhatóak az okmány gyártását végző Pénzjegynyomda honlapján.

Forrás: <http://www.penzjegynyomda.hu/fuzetokmannyok/>

egyenlő annak az esélye, hogy a jogtalan/külső beavatkozást az ellenőrzésre jogosult hatóságok munkatársai ne vegyék észre. (Balla, 2018c)

A világ országainak úti okmányai között még ma is vannak olyanok, amelyek kevésbé védettek és nem biztos, hogy alkalmasak arra, hogy a schengeni térség külső határainak átlépésére jogosítsák fel a tulajdonosát. Magyarország, kormányrendeletben [328/2007. (XII. 11.) Korm. rend.] rögzíti azon útlevélek felsorolását, amelyeket nem ismer el azzal a céllal, hogy azzal Magyarországra utazzanak és tartózkodjanak:

1. *„Szómália által kiállított magán-, szolgálati és diplomata és különleges útlevél*
2. *Irak által kiállított magán-, szolgálati és diplomata-útlevél „M”, „N” és „S” sorozata*
3. *Nigéria által kiállított, laminált adatoldalt tartalmazó magánútlevél „A” és „AA” sorozata*
4. *Csád által kiállított különleges útlevél.”* [328/2007. (XII. 11.) Korm. rend.]

Az, hogy milyen okmány jogosítja fel a tulajdonosát a schengeni külső határok átlépésére, egy külön eljárásrendnek a része, amelyet az Európai Parlament és Tanács 1105/2011/EU határozata részletesen szabályoz.

- „(1) A tagállamok az úti okmányok listájának közlését követő három hónapon belül értesítik a Bizottságot a listán szereplő úti okmányok elismerésére vagy el nem ismerésére vonatkozó álláspontjukról.*
- (2) Amennyiben a tagállam elmulasztja álláspontjának az (1) bekezdésben említett határidőn belüli közlését, a kérdéses úti okmány mindaddig elismertnek tekintendő, amíg ez a tagállam értesítést nem küld annak el nem ismeréséről.”* (1105/2011 EU parlamenti és tanácsi hat.)

A meghatározott eljárásrend következtében a tagállamoknak lehetősége, és egyben szabályozó szerepe is van a harmadik országok által kiadott úti okmányok elfogadása terén, mert önös érdekük is, hogy az adott három hónapos időintervallumon belül vizsgálat tárgyává tegyék az érintett okmányt/okmányokat és nyilatkozzanak annak elfogadásról, vagy elutasításról.

## **5. Határforgalmi adatok és közokirat-hamisítási adatok elemzése**

A határforgalmi adatok fontos elemei a határforgalom-ellenőrzés szükséges humánerőforrás meghatározásának, valamint a technikai és informatikai eszközök rendelkezésre bocsátásának. Az éppen aktuálisan előírt ellenőrzési technológiának a határforgalom-ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények szerinti végrehajtását jelentős mértékben képes alakítani a forgalom nagysága, összetétele, iránya és intenzitása is. Az egyre növekvő személy-, és járműforgalom várakozásmentes ellenőrzése, a határátkelőhelyek állandó, nem növekvő áteresztőképessége mellett, csak abban az esetben biztosítható, ha kockázatelemzésen alapuló, szelektív és differenciált ellenőrzés mellett a modern technológiák alkalmazása is támogatja a tevékenységet. Napjainkban, a tagállamok elkötelezettek az automatizált határátléptetés fejlesztése mellett, az olyan modern megoldások kialakításában, amelyek racionalizálják a szükséges humánerőforrás felhasználását. A határforgalom-ellenőrzését biztosító, állandónak mondható, épített környezet miatt, kiemelt figyelmet kell fordítani az európai határregisztrációs rendszer, az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS, 2018) megvalósítására is.

<b>A személyforgalom alakulásának kimutatása</b>		
<b>Év</b>	<b>Fő</b>	<b>Változás főben előző évhez viszonyítva</b>
1980	41 933 366	-
1981	44 426 822	+ 2 493 456
1982	31 461 116	- 12 965 706
1983	35 146 587	+ 3 685 471
1984	42 566 435	+ 7 419 848
1985	45 205 933	+ 2 639 498
1986	49 968 273	+ 4 762 340
1987	56 304 561	+ 6 336 288
1988	62 609 962	+ 6 305 401
1989	90 857 335	+ 28 247 373
1990	112 026 533	+ 21 169 198
...		

1998	95 433 841	-
1999	82 417 724	<b>-13 016 117</b>
2000	87 843 629	<b>+ 5 425 905</b>
2001	87 562 205	<b>- 281 424</b>
2002	93 809 467	<b>+ 6 247 262</b>
2003	96 829 291	<b>+ 3 019 824</b>
2004	104 126 299	<b>+ 7 297 008</b>
2005	111 219 066	<b>+ 7 092 767</b>
2006	113 135 156	<b>+ 1 916 090</b>
2007	117 042 051	<b>+ 3 906 895</b>
2008	35 458 676	<b>- 81 583 375</b>
2009	32 897 474	<b>- 2 561 202</b>
2010	33 278 636	<b>+ 381 162</b>
2011	34 042 418	<b>+ 763 782</b>
2012	33 591 347	<b>- 451 071</b>
2013	34 531 912	<b>+ 1 391 636</b>
2014	37 774 508	<b>+ 3 242 596</b>
2015	42 225 872	<b>+ 4 451 364</b>
2016	50 795 514	<b>+ 8 569 642</b>
2017	53 576 495	<b>+ 2 780 981</b>

1. sz. táblázat<sup>13</sup>

A személyforgalom alakulása 1980-1990 és 1998-2016. között.

A számadatokat többféle szempont alapján is lehet/lehetne vizsgálni, amelyek közül most négy időintervallumra vonatkoztatott megállapítások összegzése és következtetések levonása történik:

- Az első a rendszerváltozás időszaka, amikor **1989-1990.** vonatkozásában **+ 21 169 198 fő** határforgalom ellenőrzése történt **meg, amely 23%-os növekedést** jelentett egy év alatt. Ha az egy évtized forgalom növekedését nézzük **1980. és 1990. tekintetében,** akkor ez **+ 70 093 167 fő, vagyis 167%-os növekedést jelentett.** Az utazás szabadabbá válása és az egyre nagyobb célközönséget elérő „léte” nem csak hogy jelentős, de a számadatok

<sup>13</sup> A szerző által készített kimutatás, az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály által biztosított adatok alapján.

tükrében drasztikus forgalommnövekedést is jelentett a határforgalomban. A 41 933 366 főről, 112 026 533 főre történő növekedését alapvetően nem lehetett azonos elvek szerint ellenőrizni, szükséges volt az ellenőrzési technológia korábban már bemutatott módosítása. Ez egyértelműen mutatja az ellenőrzés tartalmi elemeinek szükség szerinti változtatásának igényét.

- A második időszak 1991-től, 2003-ig, Magyarország európai uniós csatlakozásáig terjed, ahol az tapasztalható, hogy a rendszerváltozással eljött „szabadság” utáni években, fokozatosan csökkent az utasforgalom. A határátlépésre jelentkezők száma 2003-ben nem érte el az 1990-es adatot, és – **15 197 242 fős, 13,5%-os csökkenés** realizálódott, azzal együtt, hogy 1999-től évről-évre emelkedés volt tapasztalható. Az 1999-től, 2003-ig bekövetkezett **+ 14 411 567 fős, 17,5%-os emelkedés** már szintén jelentősnek mondható és jelzi azt, hogy az emberek ismét nagyobb számban kívántak élni a szabad utazás jogával, lehetőségével.
- A harmadik időszakban, a 2004-es EU-s csatlakozás ismét a forgalom, növekedési „pályára állását” eredményezte, mivel **12 915 752 fővel többen léptek át** az államhatáron **2007-ben, mint 2004-ben, amely 12,4%-os növekedést jelentett.** A 2007-es személyforgalomból **42 272 894 fő a magyar-osztrák viszonylatú** határátkelőhelyeken közlekedett, amely az összforgalom **36%-a volt.** A magyar-osztrák viszonylatú határátkelőhelyeken 1989-ben 33 049 315 fő lépett át, amely az akkori összforgalom 35%-át tette ki. Ebből arra lehet következtetni, hogy a viszonylat forgalmának, az összforgalomhoz viszonyított aránya nagyjából állandónak tekinthető.
- A negyedik időszak, Magyarország teljes jogú schengeni tagságát követő időszak – 2008. és 2017. között –, amikor 2008-ban szembetűnő a drasztikus forgalomeszkökenés, amely abból következett be, hogy Magyarország államhatárának 2225 kilométeréből, 1111 kilométer belső határrá vált és megszűnt a határellenőrzés, amely magában foglalta a határforgalom-ellenőrzés megszüntetését is. Ha ennek függvényében vizsgáljuk meg a 2007. és 2008. év adatait, akkor a **81 583 375 fős csökkenés azt mutatja,** hogy az összforgalom közel **70%-a** – ebben az esetben a két év forgalmát állandónak tekintve, mint összforgalom és külső határszakasz forgalma – **belső határokon realizálódott.** Ez azt jelenti, hogy a közokirat-hamisítások számának alakulása a forgalom nagyságával arányosan változhat, természetesen ez jelentősen függhet a forgalom állampolgársági összetételétől. A **2008-tól, 2017-ig** terjedő időszakban egy jelentős forgalommnövekedést tapasztalunk, pontosan **+ 18 117 819 főt, ami 51%-os növekedés.**

A fenti számszaki adatok alapján megállapítható, hogy a modern technológiák alkalmazása nem megkerülhető a határforgalom ellenőrzésében. Ha példaként megnézzük Záhony Közúti- és Vasúti Határátkelőhelyet, ahol 1978-ban 1 355 546 fő (Nagy, 2000) átléptetését hajtották végre, amely akár napi 3713 főt jelentett. Ez a szám 2016-ban 2 528 134<sup>14</sup> fő volt, amely napi 6926 fő ellenőrzését jelentette, majdnem megduplázva az 1978-as határforgalmi adatot, azzal együtt, hogy a közúti határátkelőhely áteresztő képességének növelésében alapvetően nem történt változás, illetve a Tisza híd áteresztő kapacitása sem változott, állandónak mondható.

A közokirat-hamisítás célja az, hogy olyan személy jusson okmányhoz, aki valamilyen oknál fogva nem jogosult az adott okmány tulajdonlására. Minden esetben az ellenőrzést végző tisztviselő megtévesztése a cél, amely cél „elérésével” a személy „jogosultságot” szerez például objektumba/épületbe belépni, államhatárt átlépni, ingatlant megszerezni, vagy éppen kölcsönt felvenni, vagy valamilyen jogosultságot, tevékenységet végezni (pl. gépjármű vezetés, lőfegyvert birtokolni). A határforgalom ellenőrzése során az egyik cél annak megállapítása, hogy az átlépésre jelentkező személy rendelkezik-e eredeti és érvényes okmánnyal.

A közokirat-hamisítás módszerbeli változásainak vizsgálatához elengedhetetlen egy összehasonlító táblázat készítése. Ha tendencia szerinti változások vizsgálata a cél, akkor lehetőség szerint minél hosszabb időintervallum összehasonlítása indokolt. Az utasforgalmi adatok rendelkezésre állásával ellentétben a közokirat-hamisításról nagyon eltérő képet kapunk. A hamisítási módszerek összehasonlítás alapú vizsgálatánál meghatározó tényező, hogy miről kellett/ kell statisztikai adatot gyűjteni. Az igény folyamatosan változhat és változik. Ez a változás, a húsz évet felőlelő kutatási időintervallum statisztikai adatainak vizsgálatából egyértelműen kijelenthető, hogy sok esetben az adatok hitelességének és adott hamisítási módszerbe sorolásának nehézségét is magában hordozza. Minden szakmai/elemezési igényre kiterjedő, minden összefüggést vizsgáló, megbízható adatbázis 2010-től áll rendelkezésre a Nemzeti Komplex Okmány-nyilvántartó Rendszer által, amely folyamatosan változó igényekhez igazódó, jelenleg 52 szempont alapján, és ezek egyedi kombinációi szerint (keresztművekkel) ad lehetőséget az elemzésekre.

A 2010. előtti évekre vonatkozóan, már a módszerek tekintetében is nehéz megbízható adatokat kutatni, mivel sem a határőrségnek, sem a rendőrségnek nincs és nem is volt

---

<sup>14</sup> Záhony Határrendészeti Kirendeltség által biztosított adat.

adatszolgáltatási kötelezettsége a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) irányába az ilyen jellegű adatokra. A személy- és járműforgalom adatai kutathatóak a KSH adatbázisában, de a felfedett közokirat-hamisítások megoszlására (pl. módszer, elkövető honossága, felhasznált okmány honossága, viszonylat, irány, határátkelőhely) vonatkozó adat nem szerepel az adatbázisában.

A határország égisze alatt még készültek nyomtatott, féléves és éves közokirat-hamisítási jelentések, de az informatikai rendszerek térhódításával együtt ezek készítése háttérbe szorult, illetve adattartalmuk is az említett hiányosságokkal rendelkezett. Az éves jelentések alapvetően csak minimális számadatot tartalmaztak, összehasonlítva az előző évi közokirat-hamisítás statisztikáival, ami nem alkalmas az elemzések elvégzéséhez. Az adatok összegyűjtésére, alapvetően az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály Dokumentációs, valamint Határrendészeti és Kompenzációs Osztályán fellelhető elektronikus adatbázisok adnak lehetőséget, amelyek szintén sok esetben hiányosak. Én fenti kutatási módszerek alkalmazásával készítettem el a vizsgált időszak közokirat-hamisítási módszereinek összefoglaló táblázatát.

Az adatok összegyűjtésére, alapvetően az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály Dokumentációs, valamint Határrendészeti és Kompenzációs Osztályán fellelhető elektronikus adatbázisok adtak lehetőséget, amelyek szintén sok esetben hiányosak. Ezen objektív tényezők figyelembe vételével készült el az alábbi összefoglaló táblázat.

Év	Közokirat-hamisítás módszerei								
	Személy-csere	Fénykép-csere	Átírás-törlés	Lapcsere laphiány	Vízum tart engedély hamisítás	Bélyegző lenyomat hamisítás	Hamis, fiktív útlevel/okmány	Biankó útlevel	Összesen
<b>1997.</b>	206	<b>1017</b>	632	137	149	<b>127</b>	94	24	<b>2386</b>
<b>1998.</b>	412	<b>2077</b>	305	113	202	<b>98</b>	101	57	<b>3365</b>
<b>1999.</b>	335	<b>1462</b>	143	112	241	<b>104</b>	160	47	<b>2604</b>
<b>2000.</b>	188	<b>1330</b>	141	148	268	<b>78</b>	206	30	<b>2389</b>
<b>2001.</b>	199	<b>1354</b>	146	125	352	<b>80</b>	128	48	<b>2432</b>
<b>2002.</b>	140	<b>782</b>	124	115	326	<b>193</b>	142	17	<b>1839</b>



<b>2003.</b>	392	<b>731</b>	124	130	717	<b>363</b>	179	29	<b>2665</b>
<b>2004.</b>	315	<b>820</b>	174	168	1244	<b>428</b>	154	23	<b>3326</b>
<b>2005.</b>	447	<b>608</b>	217	231	3196	<b>495</b>	216	46	<b>5456</b>
<b>2006.</b>	327	<b>420</b>	305	237	951	<b>466</b>	470	32	<b>3208</b>
<b>2007.</b>	253	<b>176</b>	185	72	375	<b>264</b>	928	19	<b>2272</b>
<b>2008.</b>	32	<b>68</b>	188	30	301	<b>168</b>	488	7	<b>1282</b>
<b>2009.</b>	47	<b>59</b>	86	18	172	<b>140</b>	526	40	<b>1088</b>
<b>2010.</b>	53	<b>46</b>	282	24	325	<b>397</b>	128	53	<b>1308</b>
<b>2011.</b>	75	<b>34</b>	53	18	283	<b>520</b>	447	24	<b>1454</b>
<b>2012.</b>	40	<b>18</b>	53	9	185	<b>796</b>	387	16	<b>1504</b>
<b>2013.</b>	56	<b>15</b>	88	24	191	<b>977</b>	421	17	<b>1789</b>
<b>2014.</b>	77	<b>38</b>	64	31	179	<b>1227</b>	501	23	<b>2140</b>
<b>2015.</b>	68	<b>43</b>	80	35	145	<b>1308</b>	513	18	<b>2210</b>
<b>2016.</b>	42	<b>3</b>	77	34	99	<b>1102</b>	492	12	<b>1861</b>
<b>2017.</b>	98	<b>7</b>	120	15	109	<b>1269</b>	469	57	<b>2144</b>

2. sz. táblázat<sup>15</sup>

A határőrség (1997-2007.) és rendőrség (2008-tól) által felfedett közokirat-hamisítás módszerei 1997-2017 évek között.

A szám adatok elemzése többféle szempontrendszer alapján végezhető el, de húsz év távlatában négy figyelemre méltó és elgondolkodtató, adott esetben intézkedést igénylő megállapítás kiemelése indokolt:

- az okmányok tartalmi hamisításainak száma (fényképcsere, átírás-törlés, lapcsere-laphiány) jelentősen lecsökkent;
- a fényképcsere, mint elkövetési mód drasztikusan lecsökkent;
- a személycsere száma csökkent, de az évi összes közokirat-hamisításhoz viszonyított aránya ismét növekvő tendenciát mutat;
- a bélyegző lenyomat hamisítások száma közel tizenkétszeresére emelkedhet.

Fontos kérdés annak megválaszolása, hogy mit is hozott közokirat-hamisítás szempontjából a teljes jogú schengeni csatlakozás Magyarország számára? A válasz szám adatokban az alábbiakban összegezhető:

<sup>15</sup> A szerző által készített kimutatás, az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály által biztosított adatok alapján.

- A közokirat-hamisítások száma 2272-ről, 1282-re változott, ami 44%-os csökkenés. Ennél a 44%-os csökkenésnél mindenképpen figyelemmel kell lenni arra a korábbi megállapításra, hogy az össz személyforgalom száma 70%-al csökkent. Ha a forgalomhoz így arányosítom a közokirat-hamisításokat, akkor a 2007-es 2272 esethez viszonyítva 70%-al kellett volna csökkenni a felfedéseknek, ami 1590 eset volt, és a 30%-os külső határos személyforgalom arányához viszonyítottan 682 közokirat-hamisítás felfedése lett volna az előre prognosztizálható. A valóságban azonban nem ez történt. Tényként kezelhető, hogy a korábbi, belső határon, belépő irányban felfedett közokirat-hamisítások egy része a schengeni külső határszakasz kilépő irányába tevődött át. Véleményem szerint, ezért nem lett olyan arányú és mértékű a csökkenés, mint a személyforgalomban.
- A személycserék száma drasztikusan, 87%-al csökkent (- 221), 253-ról, 32-re.
- A fényképcserék száma 61%-al csökkent (- 108), 176-ról, 68-ra.
- A törlés-átírások száma szinte azonos (+ 3), 185-ről, 188-ra.
- A lapcsere-laphiány száma 58%-al csökkent (- 42), 72-ről, 30-ra.
- A vízum és a tartózkodási engedély hamisítások száma 20%-al csökkent (- 74), 375-ről, 301-re.
- A bélyegző lenyomat hamisítás 36%-al csökkent (- 96), 264-ről, 168-ra.
- A hamis/fiktív útlevelek/okmányok száma 47%-al csökkent (- 440), 928-ról, 488-ra.
- A biankó okmányok száma 63%-al csökkent (-12), 19-ről, 7-re.

Jelzés értékűnek kell tekinteni a személycserék és a fényképcserék nagyobb arányú csökkenését, valamint azt, hogy a törlés-átírások száma a forgalom 70%-os csökkenése ellenére szinte állandó maradt. Továbbra is meghatározó a jogosultságot igazoló, vízumok és a tartózkodási engedélyek hamisítási számának kisebb mértékű csökkenése.

Megállapítható, hogy az okmányok biztonsági elemeinek fejlődése egy jelentős, trendbeli áttrendeződést eredményezett. Vannak olyan módszerek, amelyek szinte megszűntek és vannak olyanok, amelyek „aranykorukat” élik. Minél biztonságosabb egy okmány, minél nehezebb hamisítani, annál inkább előtérbe kerül a személycsere módszere, amelynek felismerése csak az ellenőrzést végző személyazonosítási készségén múlik mindaddig, amíg a biometrikus adatok alkalmazása nem biztosítja a kétséget kizáró azonosság megállapítását. Az ellenőrzést végző állomány számára a közokirat-hamisítások változásainak folyamatos megismerése elengedhetetlen az eredményes feladat végrehajtáshoz.

A fényképcserék alakulását külön is indokolt megvizsgálni, elemezni.

Év	Közokirat-hamisítás		
	Fényképcsere	Összesen	%-os arány (egészre kerekítve)
<b>1997.</b>	1017	2386	<b>42</b>
<b>1998.</b>	2077	3365	<b>61</b>
<b>1999.</b>	1462	2604	<b>56</b>
<b>2000.</b>	1330	2389	<b>56</b>
<b>2001.</b>	1354	2432	<b>56</b>
<b>2002.</b>	782	1839	<b>42</b>
<b>2003.</b>	731	2665	<b>27</b>
<b>2004.</b>	820	3326	<b>25</b>
<b>2005.</b>	608	5456	<b>11</b>
<b>2006.</b>	420	3208	<b>13</b>
<b>2007.</b>	176	2272	<b>8</b>
<b>2008.</b>	68	1282	<b>5</b>
<b>2009.</b>	59	1088	<b>5</b>
<b>2010.</b>	46	1308	<b>4</b>
<b>2011.</b>	34	1454	<b>2</b>
<b>2012.</b>	18	1504	<b>1</b>
<b>2013.</b>	15	1789	<b>1</b>
<b>2014.</b>	38	2140	<b>2</b>
<b>2015.</b>	43	2210	<b>2</b>
<b>2016.</b>	3	1861	<b>0,2</b>
<b>2017.</b>	7	2144	<b>0,3</b>

3. sz. táblázat<sup>16</sup>

A határőrség (1997-2007.) és rendőrség (2008-tól) által felfedett közokirat-hamisítások száma, és a fényképcsere százalékos megoszlása 1997-2017 között.

<sup>16</sup> A szerző által készített kimutatás, az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály által biztosított adatok alapján.

Az elmúlt húsz év felfedett közokirat-hamisítások számának és a fényképcsere módszerének százalékos megoszlásának vizsgálatából az alábbi, főbb következtetéseket lehet megállapítani:

- az 1997-ben felfedett 1017 fényképcsere, 2017-re 7-re csökkent;
- 2017-re 7-re csökkent a fényképcserék száma, 1010-el csökkentve az 1997-es adatokat, ami 99%-os visszaesés 20 év alatt;
- az összes közokirat-hamisítás száma 1997-ben 2382, míg 2017-ben 2144;
- az összes közokirat-hamisításban a csökkenés mindösszesen 10%-os, az 1997-es adatokhoz viszonyítva;
- 1998-2001. között a fényképcsere aránya az összes közokirat-hamisítás több mint 50%-át jelentette;
- 2001-től a fényképcsere aránya az összes közokirat-hamisításhoz viszonyítva folyamatosan csökkent;
- 2008-tól a fényképcsere aránya az összes közokirat-hamisításhoz viszonyítva 10% alatti;
- 2011-től a fényképcsere aránya az összes közokirat-hamisításhoz viszonyítva 2% alatti;
- 2016-2017. között a fényképcsere aránya az összes közokirat-hamisításhoz viszonyítva 1% alatti.

A számadatok vizsgálata alapján egyértelműen megállapítható, hogy az úti okmányok biztonsági elemeinek fejlődése egy jelentős, trendbeli átrendeződést eredményezett a közokirat-hamisítások elkövetési módszereiben. Az egyre magasabb szintű védelemmel ellátott, az eredetiség ellenőrzést könnyítő, valamint a hamisítást nehezítő biztonsági elemeket tartalmazó okmányok folyamatos térvesztése tapasztalható abban a tekintetben, hogy azok egyre ritkábban lesznek hamisítás tárgyai. A hamisítók nem kockáztatnak, mert nehezen kivitelezhető és nem „fedhetetlen” hamisításokat képesek csak előállítani. Sokkal egyszerűbb a kevésbé védett okmányokat felhasználni a hamisítás céljára, illetve a jogszerű tartózkodás legalizálása érdekében hamis, vagy hamisított határátléptető bélyegző lenyomatokat előállítani, amit a bemutatott számadatok is egyértelműen alátámasztanak.

Minél biztonságosabb egy okmány, minél nehezebb hamisítani, annál inkább előtérbe kerül a személycsere módszere, amelynek felismerése csak az ellenőrzést végző személyazonosítási készségén múlik mindaddig, amíg a biometrikus adatok alkalmazása és a hatóságok általi

ellenőrzése nem biztosítja a kétséget kizáró azonosság megállapítását. Az ellenőrzést végző állomány számára a közokirat-hamisítások változásainak folyamatos megismerése elengedhetetlen az eredményes feladat végrehajtáshoz.

## **Befejezés**

Az úti okmányok biztonsági elemeinek fejlődésével, a határforgalom-ellenőrzés keretében végrehajtott okmányellenőrzés egyszerűbbé, gyorsabbá és biztonságosabbá vált. Az egyszerűbb kifejezés alatt ebben az esetben azt kell érteni, hogy már az első vonalas ellenőrzés során, egyszerű módszerekkel és nagyon sok esetben technikai eszköz nélkül is lehetőség van megalapozott véleményt mondani az eredetiségre, vagy a közokirat-hamisítás gyanújára vonatkozóan. Az okmányelemek fejlesztésének ugyanis nem csak az a célja, hogy megnehezítsék, vagy még inkább lehetetlenné tegyék a hamisítást, hanem az is, hogy megkönnyítsék az eredetiség ellenőrzését. Ezen cél megvalósulása hozzáadott értéket képvisel a tömegellenőrzés keretében végrehajtott ellenőrzéshez, mert jelentősen csökkenti az ellenőrzéshez szükséges időt úgy, hogy a biztonságot, mint követelményt maximálisan érvényesíti.

Az okmányelemek fejlődése nem szünteti meg a közokirat-hamisításokat, hanem egy módszerbeli átrendeződést eredményez, ahol a hamisítás tárgyát azon okmányok alkotják, amelyek védelmi szintje nem biztosítja az okmány hamisíthatatlanságát. Emellett megjelennek a jogszerű tartózkodást, mint jogosultságot igazoló okmányok, illetve bélyegző lenyomatok teljes, vagy részleges hamisításai, amellyel növekszik azon okmányok köre, amelyek képesség szintű ismeretét és ellenőrizhető védelmi elemeit az ellenőrzést végző tisztviselőnek ismernie kell. Az okmányismereti képzés szerves része a rendészeti képzésnek, amelyre folyamatosan időt kell szánni.

A közokirat-hamisítás elleni eredményes fellépés csak a felkészültséggel, megfelelő kockázatelemzésen alapuló profilalkotással és nem utolsó sorban szakmai elhivatottsággal biztosítható. Ha ezen feltételek adottak, akkor garantálható a siker.

## **Felhasznált irodalom**

1. Alaptörvény (2011): Magyarország Alaptörvénye.

[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=140968.356003](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140968.356003) (2018.08.10.)

2. 1997. évi XXXII. törvény a határőrizetről és a Határőrségről.  
<https://mkogy.jogtar.hu/?page=show&docid=99700032.TV>, (2018.08.10.)
3. 1998. évi XII. törvény a külföldre utazásról.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=34153.348209](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=34153.348209) (2018.08.10.)
4. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=152383.357430](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=152383.357430) (2018.08.10.)
5. 2013. évi LXIII. törvény az Európa Tanács tagállamai között a személyek szabad mozgásának szabályairól szóló, 1957. december 13-án, Párizsban aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=160792.247710](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=160792.247710) (2018.08.11.)
6. 2015. évi XLII. törvény a rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=175262.338733](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=175262.338733) (2018.08.10.)
7. 1903. évi IV. törvénycikk a kivándorlásról.  
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=90300004.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D35> (2018.08.11.)
8. 1903. évi VI. törvénycikk az útlevelügyről.  
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=90300006.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D35>, (2018.08.11.)
9. 1903. évi VIII. törvénycikk a határrendőrségről.  
<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=90300008.TV&targetdate=&printTitle=1903.+%C3%A9vi+VIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev>, (2018.08.11.)
10. 86/1996. (VI. 14.) Korm. rendelet a biztonsági okmányok védelmének rendjéről.  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600086.KOR> (2018.08.10)
11. 328/2007. (XII. 11.) Korm. rendelet a harmadik országbeli állampolgárok részére kiállított, magyarországi beutazás céljából elismert okmányok meghatározásáról.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=112625.331483](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=112625.331483) (2018.08.11.)
12. 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=137964.314429](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=137964.314429) (2018.08.10.)
13. 8/2008. (OT 6.) ORFK utasítás a Rendőrség Határrendészeti Szabályzatáról.  
[www.police.hu/sites/default/files/8\\_2008\\_orfk\\_ut.doc](http://www.police.hu/sites/default/files/8_2008_orfk_ut.doc) (2018.08.11.)
14. 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról.  
[http://njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=191634.336952](http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=191634.336952) (2018.08.10.)

15. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 09.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2016:077:FULL&from=HU> (2018.08.14.)

16. Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2017/458 rendelete (2017. március 15.) az (EU) 2016/399 rendeletnek a külső határokon a releváns adatbázisok lekérdezésével végzett ellenőrzések megerősítése tekintetében történő módosításáról.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0458>  
(2018.08.10.)

17. Az Európai Parlament és Tanács (EU) 1105/2011 határozata (2011. október 25.) a külső határok átlépésére jogosító és vízummal ellátható úti okmányok listájáról, valamint az e lista összeállítására irányuló eljárás meghatározásáról.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32011D1105>  
(2018.08.10.)

18. A Tanács határozata (2007. december 6.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Cseh Köztársaságban, az Észt Köztársaságban, a Lett Köztársaságban, a Litván Köztársaságban, a Magyar Köztársaságban, a Máltai Köztársaságban, a Lengyel Köztársaságban, a Szlovén Köztársaságban és a Szlovák Köztársaságban történő teljes körű alkalmazásáról (2007/801/EK).

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:323:0034:0039:HU:PDF>

(2018.08.10.)

19. A Tanács 2252/2004/EK rendelete (2004. december 13) a tagállamok által kiállított útlevelek és úti okmányok biztonsági jellemzőire és biometrikus elemeire vonatkozó előírásokról L 385/1.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32004R2252>  
(2018.08.10.)

20. A Tanács (EU) 1053/2013 rendelete (2013. október 7.) a schengeni vívmányok alkalmazását ellenőrző értékelési és monitoringmechanizmus létrehozásáról és a végrehajtó bizottságnak a Schengent Értékelő és Végrehajtását Felügyelő Állandó Bizottság létrehozásáról szóló 1998. szeptember 16-i határozatának hatályon kívül helyezéséről.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32013R1053> (2018.08.10.)

21. BALLA József (2013): A biometrikus adatokat tartalmazó úti és személyazonosító okmányok biztonságnövelő hatása a határ- és közbiztonság alakulására. Budapest, Nemzeti Közszolgálati Egyetem. (Doktori [PhD] értekezés)
22. BALLA József (2016a): A rendészeti célú személyazonosítás biometriája. Határrendészeti Tanulmányok, XIII. évf. 3. szám, 4-19.
23. BALLA József (2016b): Úti okmányok a XX. század elején és végén, avagy az úti okmányok 110 éve. Határrendészeti Tanulmányok, XIII. évf. 2. szám, 30-44.
24. BALLA József (2017): A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban. Magyar Rendészet, XVII. évf. 3. szám, 13-30.
25. BALLA József (2018a): A határellenőrzés ideiglenes visszaállításának támogatása, erőeszköz szükséglete. Határrendészeti Tanulmányok, XV. évf. 2. szám, 4-28.
26. BALLA József (2018b): Schengeni értékelési mechanizmus. Hadtudományi Szemle, XI. évf. 1. szám, 287-306.
27. BALLA József (2018c): Határforgalom-ellenőrzés és úti okmány hamisítás 2005-2017. között. Magyar Rendészet, XVIII. évf. 3. szám, 1-14. (megjelentetés alatt)
28. BM (1969): Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat a forgalomellenőrző pontok részére. A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 08. számú Parancsa, ÁBTL-4.2.-10-21/8/1969/1, (HT-4).
29. BM (1977): A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 30/1977. számú Parancsa a „Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat kiadásáról”, a forgalomellenőrző pontok részére.
30. BM (1982): Kézikönyv a BM Határőrség határforgalom ellenőrzésében résztvevő sorállomány részére. Budapest, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság.
31. Dr. NAGY György (1994): A határforgalom ellenőrzésének fejlődése változó viszonyok között. Határőrségi Tudományos Közlemények, 71-92.
32. ETIAS (2018): Európai Bizottság - Tájékoztató Biztonsági unió: Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (ETIAS) – Kérdések és válaszok. Strasbourg, 2018. július 5.  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-18-4362\\_hu.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-4362_hu.htm) (2018.07.15.)
33. HAZAI Lászlóné dr. (2014): Ajánlás. SOM Krisztián: A magyar úti okmányok 1848–2012. Budapest, Nemzetbiztonsági Szakszolgálat, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság.
34. HEGYALJAI Mátyás (2017): Előszó. In. TÁLAS Péter (szerk.): Magyarország és a 2015-ös migrációs válság. Budapest, Dialóg Campus Kiadó. 7–8.



35. HM (1940): Honvédelmi határszolgálati utasítás a Magyar Királyi Honvédség, a Magyar Királyi Csendőrség, a Magyar Királyi Pénzügyőrség, és az állami erdészet részére. Budapest, Honvédelmi Minisztérium.
36. HŐRPK (2004): Útlevélkezelői Szabályzat. Budapest, Határőrség Országos Parancsnoksága. (Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály)
37. HŐRPK (1999): Szabályzat az útlevélkezelők részére (a 29/1999 országos parancsnoki parancs 2. számú melléklete). Budapest, Határőrség Országos Parancsnoksága. (Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Határrendészeti Főosztály)
38. Jaroslav RAPČAN - Michaela RAPČANOVA (2010): Az Európai Unió állampolgársága és a szabadság, biztonság és jog térségének összefüggései. Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XI., Pécs, 155-168.
39. Jean-Claude JUNCKER (2016): Az unió Helyzete. Az Európai Bizottság elnökének beszéde, Brüsszel, 2016. szeptember 14.  
[https://ec.europa.eu/commission/state-union-2016\\_hu](https://ec.europa.eu/commission/state-union-2016_hu) (2018.08.10.)
40. Jegyzet (2001): Határforgalmi ismeretek I. kötet. Körmend, Belügyminisztérium.
41. MEMORANDUM (2000): az egész életen át tartó tanulásról, Brüsszel, 2000. október 30., SEC (2000) 1832,  
[www.nefmi.gov.hu/europai-unio-oktatas/egesz-eleten-at-tarto/memorandum-tanulas](http://www.nefmi.gov.hu/europai-unio-oktatas/egesz-eleten-at-tarto/memorandum-tanulas),  
(2018.08.11.)
42. MOLNÁR Henrietta – BALLA József (2017): A határrendészeti továbbképzés helyzetértékelése. Határrendészeti Tanulmányok, XIV. évf. 4. szám, 4-27.
43. Nyilatkozat (1948): Az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata.  
[http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/hng.pdf](http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/hng.pdf) (2018.08.10.)
44. KISS Kálmán (1992): A változó Határőrség. Budapest, Határőrség Tudományos Tanácsa.
45. KOVÁCS Gábor (2014): A rendvédelmi szervek szervezete és vezetési rendszere. In: SCHWEICKHARDT Gotthilf (szerk.): A katasztrófavédelem vezetési módszertani kézikönyve. Budapest, 17-56.
46. MRTT (2008): Rendészettudományi Szószedet. A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye. Budapest, IRM Oktatási Főigazgatóság – Magyar Rendészettudományi Társaság.  
<http://rendeszettudomany.hu/rendeszeti-szoszedet> (2018.08.11.)

47. NAGY József (2000): A Határország területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Budapest, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem. (Doktori [PhD] értekezés)
48. PAVLIK Ferenc – LAKY Imre (1907): Határrendészeti Kézikönyv. Budapest. „Pátria” irodalmi vállalat és nyomdai részv.-társ. nyomása.
49. PUSZTAI Ferenc (2003) (főszerk.): Magyar Értelmező Kéziszótár. Budapest, Akadémiai Kiadó.
50. SA (1998): The Schengen acquis - Decision of the Executive Committee of 16 September 1998 setting up a Standing Committee on the evaluation and implementation of Schengen (SCH/ Com-ex (98) 26 def.).  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:41998D0026:EN:HTML>  
(2018.08.10.)
51. SALLAI – SZŐKE – VARGA – VASS – VÁJLOK – VIRÁNYI (2000): Határellenőrzés az Európai Unióban. In: VIRÁNYI Gergely (szerk). Budapest Tempus-Projekt Institut Bildung JEP-13165-98 Rendőrtiszti Főiskola, Hanns Seidel Alapítvány.
52. SZABÓ József (1995) (főszerk.): Hadtudományi Lexikon I. kötet. Budapest, Magyar Hadtudományi Társaság.
53. SZABÓ Károly (2017): A schengeni monitoring mechanizmus reformja, a jelenlegi értékelési rendszer elmélete és gyakorlat. Budapest, Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar. (Diplomamunka)
54. RL (2008): Rendészettudományi Lexikon szakmailag lektorált változata (szerkesztés alatt) (2018.08.10)
55. VARGA János (2016): A totális határforgalom-ellenőrzéstől a szelektív és differenciált ellenőrzésig: az 1980-as és 1990-es évek világpolitikai és társadalmi változásai, hatásuk a határforgalom-ellenőrzésére. In: DEÁK József – GAÁL Gyula – SALLAI János (szerk.): A toll sokszor erősebb, mint a kard. Rendészettudományi tanulmányok Prof. Dr. Fórizs Sándor 65. születésnapja tiszteletére. Budapest, NKE Szolgáltató Nonprofit Kft, 226-238.
56. VAS Gizella (2012): A határrendészet helye, szerepe a schengeni térségben. Migráció és Társadalom, Budapest.  
<http://rendeszet.hu/folyoirat/2012/1/hat%C3%A1rrend%C3%A9szet-helye-szerepe-schengeni-t%C3%A9rs%C3%A9gben> (2018.08.11.)

**Veprík Zita:**  
**A határrendészeti korrupció hatása a terrorizmus elleni  
küzdelemre**

**Bevezetés**

Az utóbbi évtizedekben, a 2001-es New York-i, illetve Európában a 2015. januári és novemberi párizsi, majd a 2016-os brüsszeli, nizzai és németországi terrortámadások kapcsán a terrorizmus és a bevándorlás közötti összefüggések vizsgálatára a közvélemény, a biztonságpolitikai szakértők és a tudományos élet képviselői egyaránt különös figyelmet fordítanak. A globalizáció hatására mára egyértelművé vált, hogy a migráció és a terrorizmus jelenti a legnagyobb biztonsági és rendészeti kihívást<sup>1</sup>. Az illegális migráció megakadályozásával, a legális migráció ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat hazánkban elsősorban a rendőrség határrendészeti állománya látja el. A határellenőrzéshez számos feladat kapcsolódik, amely a terrorizmus elleni küzdelmet szolgálja, így a határrendészeti munka külső negatív befolyásolásoktól mentes működéséhez jelentős biztonsági érdek fűződik.

**1. A határvédelem szerepe a terrorizmus elleni küzdelemben**

A migráció és a terrorizmus sokkal régebbi jelenség, mint a globalizáció. A migráció, a különböző népcsoportok vándorlása az emberiséggel együtt jelent meg és amióta az egyes közösségek (városok, államok) bármilyen ok miatt megpróbálták korlátozni a máshonnan származó emberek beutazását, letelepedését, azóta létezik az illegális migráció is. A terrorizmus megjelenése sem a globalizációnak köszönhető, de napjainkra a globális világ egyre nagyobb lehetőséget biztosít, hogy egy terrorcselekmény a Föld bármely pontján bekövetkezessen.<sup>2</sup>

A globalizáció legfőbb jellemzője a világ összekapcsolása, így mára az emberiség és gazdasági tevékenység az egész bolygóra kiterjed. Európában a globalizációnak egyik legjobb példája a Schengeni Egyezmény, amely a belső határőrizet és határforgalom-ellenőrzés megszüntetésével biztosítja a személyek és áruk szabad mozgását a tagországok belső határain.

---

<sup>1</sup> Ritecz György: A terrorizmus és a migráció viszonya a számok alapján. Acta Humana, 2016/5. 103. o

<sup>2</sup>Sallai János: A globalizáció rendészeti kihívásai. In: Szerk.: Gaál Gyula, Szerk.: Hautzinger Zoltán Tanulmányok "A változó rendészet aktuális kihívásai" című tudományos konferenciáról. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 2013. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 14.) 40. o

A belső határok szabad átjárhatósága egyértelműen kedvezően hat a gazdaságra, ugyanakkor biztonsági kockázatot is hordoz magában, hiszen az egyes tagállamok határain végzett ellenőrzések, valamint az utasok adatainak rögzítése, illetve a szállítmányok, csomagok ellenőrzése a terrorizmus elleni küzdelemben is hasznosnak bizonyultak. Ennek megszűnésével a schengeni térség külső határain keresztül valamelyik tagállamba illegálisan beutazó személy az összes többi országba is szabadon utazhat. Ugyanígy elmondható, hogy bármelyik tagállamban élő, oda legálisan beutazó, vagy ott letelepedett személy az összes tagállamra veszélyt jelenthet amennyiben terrorista szervezet tagja, vagy terrorcselekmény elkövetésére készül.

A statisztikai adatok azt mutatják, hogy a bevándorlók számának növekedése ellenére a terrorcselekmények, illetve a terrorcselekmények miatt alapos okkal letartóztatott személyek száma csökken. Így a terrorfenyegetettség nem elsősorban a „bevándorlókhoz”, hanem a „bennszülöttekhez” köthető.<sup>3</sup> Az Europol is arra az álláspontra jutott, hogy mostanáig nincs olyan konkrét bizonyíték, ami arra utalna, hogy a terroristák utazásaik során rendszeresen kihasználták volna az Európába irányuló menekült-beáramlást.<sup>4</sup>

Ezeknek a felismeréseknek a hatása az európai uniós jogalkotásban is megjelent, hiszen 2017. március 15-én az Európai Parlament és Tanács a Schengen-kódex<sup>5</sup> módosításával<sup>6</sup> bevezette a szisztematikus ellenőrzést és ezáltal szigorította a külső határokon végzett ellenőrzést. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy ma már minden schengeni külső határt átlépő utas adatait ellenőrizni kell a Schengen Kódexben meghatározott adatbázisokban. A korábbiakban ezt csak harmadik országos állampolgárok esetében kellett végrehajtani, az európai uniós tagországok állampolgárainak, valamint családtagjaiknak elegendő volt csak az okmányaikat ellenőrzésre átadni.

A szigorítás indokaként az (EU) 2017/458 rendelet preambuluma (1) bekezdése kimondja, hogy „A külső határokon végzett ellenőrzések továbbra is a belső határellenőrzések nélküli térség egyik fő biztosítékát képezik” ... „Az ilyen ellenőrzések egyik célja a tagállamok belső

---

<sup>3</sup> Ritecz György: A terrorizmus és a migráció viszonya a számok alapján. Acta Humana, 2016/5. 119. o.

<sup>4</sup> Europol TE-SAT 2016, 7. o. Forrás:

[https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/europol\\_tesat\\_2016.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/europol_tesat_2016.pdf) (letöltve: 2018. december 16.)

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex). Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0399> (letöltve: 2018. december 16.)

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/458 rendelete (2017. március 15.) az (EU) 2016/399 rendeletnek a külső határokon a releváns adatbázisok lekérdezésével végzett ellenőrzések megerősítése tekintetében történő módosításáról. Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0458> (letöltve: 2018. december 16.)

biztonságát és közrendjét érintő fenyegetések megelőzése, függetlenül azok eredetétől, ideértve azt is, amikor a fenyegetés uniós polgártól származik”.

Az Európai Unió terrorizmus elleni stratégiája négy alappillérré épül:

- megelőzés,
- védekezés,
- üldözés és
- reagálás.<sup>7</sup>

Ezek mindegyike valamilyen módon kapcsolódik a külső határok szigorúbb ellenőrzéséhez. A szisztematikus ellenőrzés bevezetése, a tűzfegyverek fokozottabb ellenőrzése a terrorizmus megelőzését és üldözését egyaránt szolgálja. A külső határok védelme és a közlekedésbiztonság javítása a védekezésben játszik szerepet. A terrorizmussal kapcsolatos információk elemzését és értékelését követően kidolgozott kockázatkezelési eszközök határátkelőhelyen történő alkalmazása pedig az eredményes reagálást segíti elő.

Ennek alapján egyértelmű, hogy a határellenőrzés nem merül ki az illegális migráció elleni fellépésben. A terrorcselekmények okait feltárva bebizonyosodott, hogy a terrorizmus elleni küzdelemben a hatóságok számára jó lehetőségeket kínál a határellenőrzés.<sup>8</sup> A schengeni külső határokon szolgálatot teljesítő rendőrökre nagy felelősség hárul a belső biztonságot és közrendet érintő fenyegetések megelőzésében, így a terrorizmus elleni küzdelemben is. Ezt az is bizonyítja, hogy csak az elmúlt évben több mint 53 millió utas és csaknem 19 millió jármű ellenőrzését hajtották végre hazánk határátkelőhelyein. Továbbá a 1.103 kilométeres schengeni külső határszakaszon 19.490 illegális határátlépést akadályoztak meg, illetve kísérték vissza a tiltott határátlépést elkövető személyeket az ideiglenes biztonsági határzáron a határrendészeti feladatot ellátó rendőrök.<sup>9</sup>

A határátkelőhelyen szolgálatot teljesítő rendőrök tevékenysége kiemelt korrupciós kockázatú. A tevékenységben érintett állomány többsége folyamatosan, intenzív kapcsolatban van többségében külföldi állampolgárokkal, akik közül sokan a korrupcióval fertőzött országokból származnak. A jelentős veszélyeztetettséget az is alátámasztja, hogy a határátkelőhelyeken feladatot ellátó rendőrökkel szemben rendszeresen indult eljárás hivatali vesztegetés elfogadása bűncselekmény miatt.

---

<sup>7</sup> Az EU terrorizmus elleni stratégiája. Forrás: <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/fight-against-terrorism/eu-strategy/> (letöltve: 2018. december 16.)

<sup>8</sup> Varga János: A határbiztonság, a közbiztonság, a magánbiztonság és a személyi biztonság néhány összefüggése. Rendvédelmi Füzetek 2011/1. 69. o

<sup>9</sup> ORFK, Illegális migráció alakulása. Forrás: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/hatarinfo/illegalis-migracio-alakulasa> (letöltve: 2018. december 16.)

A leírtak alapján mindenképpen indokolt vizsgálni, hogy a korrupciós veszélyeztetettség milyen mértékben befolyásolja a terrorizmus elleni eredményes fellépést, illetve azt, hogy a határátkelőhelyen dolgozó rendőrök munkája során melyek azok a feladatok, döntési helyzetek, amelyek a terrorizmus elleni küzdelmet szolgálják. Ezen feladatok ellátását, a törvényes döntés meghozatalát megzavarhatják-e korrupciós cselekmények, és ha igen az milyen veszélyt jelent a schengeni térség közbiztonságára.

## **2. A rendőrség határrendészeti feladatai a terrorizmus elleni küzdelemben**

A határrendészeti munka elemzésekor Magyarország Alaptörvényéből kell kiindulni, melynek 46. cikk (1) bekezdésében foglaltak szerint a rendőrség alapvető feladata a bűncselekmények megakadályozása, felderítése, a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme és a rendőrség részt vesz a jogellenes bevándorlás megakadályozásában.<sup>10</sup> A határrendészeti rendszer a schengeni külső határokon magában foglalja a határőrizetet és határforgalom-ellenőrzést, a határrend fenntartását a mélységi ellenőrzést, az idegenrendészeti intézkedéseket és eljárásokat, valamint a szakmai irányítást és felügyeletet.<sup>11</sup> A határrendészeti feladatokat szerbiai, román és ukrán viszonylatban a határrendészeti kirendeltségek látják el, horvát viszonylatban ez a határmenti rendőrkapitányságok feladatkörét képezi.

### **2.1. Határőrizeti feladatok korrupciós veszélyei a terrorizmus elleni küzdelem tükrében**

Határőrizeti feladatok alatt elsősorban a határátkelőhelyek közti területek, az úgynevezett zöldhatár őrizetét értjük. A schengeni külső határokat csak a kijelölt határátkelőhelyeken, annak nyitvatartási ideje alatt lehet átlépni az arra jogosult hatóságok ellenőrzése mellett. Azok a harmadik országbeli állampolgárok, akik a beutazási feltételekkel nem rendelkeznek, illetve azok a személyek – akár magyar, vagy más európai uniós ország állampolgárai – akik, valamilyen ok miatt el akarják kerülni a hatósági ellenőrzést, illegálisan a zöldhatáron próbálják meg az államhatárt átlépni. Ezek között előfordulhatnak olyan személyek, akik terrorista szervezetek tagjai, vagy akiket ilyen bűncselekmények miatt köröznék, de ugyanígy előfordulhat, hogy a terrorizmus támogatására fegyvert, lőszert, vagy egyéb tiltott anyagot csempésznek át a zöldhatáron.

---

<sup>10</sup> Magyarország alaptörvénye (2011. április 25.) 46. cikk (1) bekezdés. Forrás: [http://www.njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=140968](http://www.njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140968) (letöltve: 2018. december 16.)

<sup>11</sup> Varga János: A határrendészeti kirendeltség szervezeti rendszerének sajátosságai és vezetésének aktuális kérdései. *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évfolyam 1. szám, 511. o

A tiltott határátlépések megakadályozását, illetve a határt illegálisan átlépő személyek elfogását a rendőri állomány összehangolt járőrözési tevékenységgel hajtja végre. Munkájukat segíti, illetve kiegészíti a szerbiai és a horvát határszakaszon az ideiglenes biztonsági határzár, továbbá a teljes külső határszakaszon figyelmet segítő felderítő eszközök, mint például kézi-, mobil-, stabil-, valamint helikopterre, illetve drónra szerelt hőkamerák. A technikai eszközök fejlődésével a határőrizetben használt eszközök száma és hatékonysága is folyamatosan fejlődött.

A külső határokon végzett határrendészeti tevékenység optimális esetben összehangolásra kerül a szomszédos országok határőrizeti tevékenységével. A biztonsági kockázatok csökkentése érdekében az ország belsejében mélységi ellenőrzés, a belső határok közelében pedig kompenzációs intézkedések egészítik ki a külső határon végzett ellenőrzést.

A határőrizeti feladatok ellátása során a terrorizmus elleni küzdelem szempontjából relevánsnak tekinthető korrupciós veszélyeztetettség az alábbi területeken jelentkezhet:

- a. A rendőr a tiltott határátlépés miatt intézkedés alá vont személlyel szemben nem kezdeményez eljárást, hanem anyagi ellenszolgáltatás fejében továbbengedi.
- b. A rendőr arra illetéktelen személy részére kiadja a határőrizeti rendszer részleteit, tehát azt, hogy mikor, hol található járőr, mikor, melyik területet figyeli a hőkamera, annak hol vannak a holtterei. A tiltott határátlépést elkövetők ezt kihasználva a hatóságok számára észrevétlenül lépik át az államhatárt, vagy csempészhetnek át tiltott tárgyakat.
- c. A rendőr saját szolgálatának részleteit adja ki ellenszolgáltatás fejében illetéktelen személyek részére. Ez esetben a határ illegális átlépéséhez, fegyver, lőszer illegális behozatalához a rendőr nem csak kerülő utat mutat, hanem aktívan közreműködik annak végrehajtásában és leplezésében.
- d. A stabil-, illetve mobil hőkamera kezelője anyagi ellenszolgáltatás fejében egy előre megbeszélt időpontban a kamera látóterét úgy állítja be, hogy azon az illegális határátlépés ne legyen észlelhető.
- e. Határterületen, vagy mélységi ellenőrzés során az intézkedés alá vont személyek úti okmányainak ellenőrzését, a jármű átvizsgálását, nyilvántartásokban való ellenőrzését a rendőr nem hajtja végre. Illetve jogsértés észlelése esetén eljárást nem kezdeményez.

## **2.2. Határforgalom-ellenőrzési feladatok korrupciós veszélyei a terrorizmus elleni küzdelem tükrében**

A határforgalom ellenőrzése során a rendőr kötelezettsége a határátlépés európai uniós, valamint hazai jogszabályokban meghatározott feltételeit ellenőrizni, az államhatár átlépésére jelentkező személyek személyazonosságát megállapítani, úti okmányát ellenőrizni, a személy tárgyait és a járművet átvizsgálni és az ellenőrzés eredményének függvényében dönteni az átlépés engedélyezéséről, vagy megtagadásáról.<sup>12</sup> A „Schengen-kódex” alapján az ellenőrzés a határátlépésre jelentkező személyeken túl, a birtokukban lévő szállítóeszközökre és tárgyakra is kiterjedhet.

Magyarország külső határszakaszán jelenleg 50 határátkelőhely működik állandó jelleggel, melyek közül 31 közúti, 12 vasúti, 4 légi és 3 vízi határátkelőhely. Ezen túlmenően kérelemre, ideiglenes határnyitás céljából a 332/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet keretei között bárhol van további lehetőség (korlátozott nyitva tartással) az államhatár átlépésére. Román viszonylatban 10 ideiglenes határátkelőhely állandó hétvégi nyitva tartással működik.

A határátkelőhelyeken az utasok átléptetése során a rendőrök által kötelezően végrehajtandó feladatokat a „Schengen-kódex” 8. cikke és a rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzata<sup>13</sup> tartalmazza. Ezen feladatok közül a terrorizmus elleni eredményes fellépés szempontjából az alábbiak tekinthetők a legfontosabbnak:

- a. Személyazonosítás végrehajtása az átadott úti okmányok alapján.
- b. Úti okmány eredetiségének vizsgálata vizuálisan, illetve tároló elemet tartalmazó útlevelek és úti okmányok esetében ellenőrizni kell a chipen tárolt adatok valódiságát, továbbá azon vízumok esetében, melyek kiadásakor rögzítésre kerültek a biometrikus adatok a határátlépéskor az ujjnyomat ellenőrzését is végre kell hajtani.
- c. Az úti okmányba bejegyzett és jármű azonosítását szolgáló adatok ellenőrzése releváns adatbázisokban. Elsősorban: SIS, az Interpol SLTD adatbázisa, az elloptott, jogellenesen használt, elvesztett vagy érvénytelenített úti okmányokkal kapcsolatos információkat tartalmazó nemzeti adatbázisok.
- d. A jármű, utas-, csomag-, vagy rakterének, továbbá megbúvársra alkalmas helyeinek ellenőrzése.

---

<sup>12</sup> A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 35/A. §. Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.TV> (letöltve: 2018. december 10.)

<sup>13</sup> Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. ORFK utasítás. Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A15U0024.ORF&getdoc=1> (Letöltve: 2018. december 10.)



Természetesen a határátkelőhelyeken megfelelő ellenőrzési technológia és infrastruktúra kialakításával kell biztosítani, hogy ellenőrzés nélkül (az útlevélkezelők ellenőrzését kikerülve), azaz tiltott módon határátlépés ne következhesse be.

A határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátása során a terrorizmus elleni küzdelem szempontjából releváns korrupciós veszélyeztetettség az alábbi területeken merülhet fel:

- a. A rendőr az átlépésre jelentkező utast, járművet egyáltalán nem ellenőrzi, hanem anyagi ellenszolgáltatás fejében ellenőrzés nélkül átlépteti.
- b. A rendőr az úti okmány eredetiségének ellenőrzése, illetve a személyazonosítás során észlelt jogsértés esetén eljárást nem kezdeményez, hanem engedélyezi az átléptetést. Ezáltal olyan személy beléptetését segíti elő, akinek személyazonossága nem tisztázott.
- c. A rendőr anyagi ellenszolgáltatás fejében nem hajtja végre az adattárakban történő ellenőrzést, illetve az adattárakban elhelyezett jelzés észlelése ellenére eljárást nem kezdeményez. A terrorizmus elleni küzdelem szempontjából kiemelkedően fontos a SIS és az Interpol adatbázisaiban történő ellenőrzés.

Az elfogató parancs hatálya alatt álló személyekkel szemben átadás vagy kiadatás céljából történő letartóztatás érdekében SIS 26. cikk alapján jelzés kerül elhelyezésre, ami a súlyosabb (akár terrorcselekménnyel összefüggő) bűncselekmények elkövetőinek elfogását szolgálja.

A SIS 36. cikk alapján személyre, vagy tárgyra (elsősorban járműre) elrendelt jelzés alapján a hatóság rejtett vagy célzott ellenőrzést hajthat végre. Ennek során a rendőrség bünszervezetek, terrorszervezetek tagjaiként látókörbe került személyek, vagy járművek esetében leplezett módon adatot gyűjthet, illetve az eljárás valódi célját leplezve intézkedést foganatosíthat. Ezáltal a látótérbe került személyekről, kapcsolataikról, velük együtt utazó személyekről további információk szerezhetők be, utazásaik nyomon követhetők.

Azokkal a személyekkel szemben, akiknek a beutazása és a tartózkodása a nemzetbiztonságot, a közbiztonságot vagy a közrendet sérti vagy veszélyezteti a schengeni térség tagországai beutazási és tartózkodási tilalmat rendelhetnek el. Azon harmadik országbeli állampolgárok, akikkel szemben valamelyik tagállam beutazási és tartózkodási tilalmat rendelt SIS 24. cikk alapján figyelmeztető jelzés kerül elhelyezésre, beléptetésüket meg kell tagadni.

A fent leírtak alapján egyértelműen megállapítható, hogy az adattári ellenőrzések elmulasztása, illetve a szükséges intézkedések elmaradása mekkora veszélyt jelenthet a terrorizmus elleni küzdelemre.

- d. A rendőr az előző pontban részletezett adatbázisokból illetéktelen személyek részére adatot szolgáltat.
- e. A rendőr anyagi ellenszolgáltatás fejében a járművek, szállítmányok ellenőrzését nem hajtja végre, vagy jogsértés észlelése esetén intézkedést nem foganatosít, eljárást nem kezdeményez. Ebben az esetben felmerülhet, hogy olyan ismeretlen személyazonosságú, rejtekhelyen megbújó személyek schengeni térségbe való bejutását segíti elő, akik a tagállamok közrendjét, közbiztonságát veszélyeztetik. Ezen túl felmerül a veszélye annak, hogy terrorcselekmény elkövetéséhez szükséges fegyver, lőszer, robbanóanyag átléptetéséhez járul hozzá a rendőr.

### **3. A terrorizmust segítő korrupciós cselekmények megelőzésének eszközei**

A korrupció a világon mindenütt, minden politikai-gazdasági rendszerben előfordul<sup>14</sup>, azonban leszögezhető, hogy a korrupció etikai kérdés, a korrupció elleni küzdelem pedig egy kötelezettségvállalás,<sup>15</sup> ami szükséges az állam társadalmi elfogadottságához, legitimizációjához.

A rendészeti korrupciónak a korrupció általános hatásain túl, további negatív következményei vannak. Figyelembe kell venni e tekintetben, hogy a rendészet társadalmi rendeltetése épp az, hogy a jogsértőnek minősített emberi magatartásoktól védelmezze a társadalmat akár a hatósági kényszer eszközeivel is. A rendészeti korrupció éppen ezért kiemelt kockázatokat rejt, hiszen a rendészeti szervekbe vetett bizalom gyengülését és az előző fejezetben részletezett komoly biztonsági deficitet okoz.

A korrupcióval kapcsolatban egy morális problémáról beszélünk, mely ellen hatékonyan csak akkor lehet fellépni, ha nemcsak erővel próbálják visszaszorítani, hanem a rendészeti dolgozóknak egy olyan belülről fakadó elvárást, elképzelést, erkölcsi értékrendet alakítanak ki, mely következetesen elutasítja a korrupció minden formáját. Egyet kell tehát érteni azzal, hogy a korrupció visszaszorítására a represszív eszközök mellett az integritásalapú eszközöket kell nagyobb arányban alkalmazni.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> BlackburnLackburn K. – Bose, N. – Haquem E.: The incidence and persistence of corruption in economic development. 2006. Journal of Economic Dynamics & Control. 30. pp. 2447–2467

<sup>15</sup> Kerezsi Klára: A rendészeti korrupció. In: Dobák Imre – Hautzinger Zoltán: Szakmaiság, szerénység, szorgalom. Dialóg Campus Kiadó, Budapest 2018. 343. o.

<sup>16</sup> Báger Gusztáv: Korrupció: büntetés, integritás, kompetencia. Akadémiai Kiadó 2012. 174. o.

A külső határokon folytatott határellenőrzés a bírói gyakorlatban fokozott büntetőjogi védelem hatálya alatt áll, így ennek a tevékenységnek végzése során elkövetett bármilyen katonai bűncselekmény, vagy korrupciós jellegű bűncselekmények esetében a kiszabott büntetések magasabbak, mint a más szolgálati feladatot ellátó rendőrök esetében.

A határforgalom-ellenőrzés során végrehajtott rendőri intézkedésekről a legtöbb határátkelőhelyen térfigyelő kamera felvétel készül. Ennek segítségével az intézkedések jogszerűsége, szabályszerűsége folyamatosan megfigyelhető, illetve a jogszabályban biztosított megőrzési időn belül visszanezhető. A korrupció megelőzése, illetve utólagos felderítése érdekében törekedni kell a holtterek megszüntetésére. Amennyiben ez megvalósul, a kamerák használata és felvételeik rendszeres ellenőrzése kiemelkedő jelentőséggel bír.

A korrupciós kockázatok csökkenthetők új ellenőrzési technológiák alkalmazásával is. A határforgalom-ellenőrzésben ezek közül az egyik legfontosabb a biometrikus adatok alapján történő személyazonosítás. Ennek alkalmazása a schengeni vízummal utazók esetében már most is kötelező, azonban szerepe a biometrikus adatokat is tartalmazó személyi igazolványok és útlevelek elterjedésével egyre jobban előtérbe kerül. A biometrikus személyazonosítás végrehajtása esetén egy megfelelő eszköz, illetve technológia alkalmazásával objektív módon meg lehet győződni arról, hogy az úti okmány tulajdonosa és az azt felhasználó személy megegyezik-e. Ennek köszönhetően az ellenőrzést végző személy részéről az ismeretalapú azonosítással ellentétben a szubjektív tényezők megszüntethetők.<sup>17</sup> Ez nem csak a határbiztonságra, de a korrupció visszaszorítására is előnyösen hat.

Szintén visszatartó erővel bírnak azok a rendőrségi normákban foglalt rezsimitézkedések, amelyek a korrupció megelőzését szolgálják, illetve ezen intézkedések érvényesülését célzó állományvédelmi ellenőrzések végrehajtása. Emellett a Nemzeti Védelmi Szolgálat által végrehajtott megbízhatósági vizsgálatok visszatartó ereje szintén vitathatatlan.

A korrupció megelőzésének legjobb eszköze természetesen az, ha sikerül azt elérni, hogy a rendőri állomány belső kényszerből utasítsa el a korrupció bármilyen formáját. Erre talán jó alapot szolgálhat az, ha a rendőrök felismerik azt, hogy mekkora veszélyt jelent, ha anyagi ellenszolgáltatás fejében megszegik a kötelezettségüket és ezzel közreműködnek abban, hogy körözött, vagy ismeretlen személyazonosságú személyek, vagy közbiztonságra, nemzetbiztonságra veszélyes szállítmányok lépjék át az államhatárt.

---

<sup>17</sup> Balla József: Biometrikus adatok a személyazonosításban. In: Szerk.: Gaál Gyula, Szerk.: Hautzinger Zoltán Tanulmányok "A változó rendészet aktuális kihívásai" című tudományos konferenciáról. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 2013. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 14.) 290. o.

## Összegzés

A határrendészeti területen elkövetett korrupciós cselekmények negatív hatással lehetnek a terrorizmus elleni küzdelemre. Sőt, előfordulhat az, hogy egy terrorcselekmény elkövetője emiatt nem kerül elfogásra, vagy egy készülő terrorcselekmény korrupciós cselekmény miatt nem kerül megakadályozásra. A határrendészeti korrupció és a terrorizmus elősegítése közti kapcsolat azonban indirekt. Kicsi a valószínűsége annak, hogy bármely határrendész közvet módon a terrorizmus elősegítése céljából követne el korrupciós cselekményeket, de természetesen ennek esélye sem zárható ki. Nagyobb a valószínűsége viszont annak, hogy az illegális migráció, valamint az áru- és embercsempészet hatására kialakult korrupciós kockázatok veszélyeztetik a terrorizmus elleni eredményes fellépést. De talán éppen ez a felismerés és ennek a rendőri állomány felé történő kommunikálása is hozzájárulhat a kötelezettségszegéssel elkövetett korrupciós bűncselekmények visszaszorításához.

## Felhasznált irodalom

1. Balla József: Biometrikus adatok a személyazonosításban. In: Szerk.: Gaál Gyula, Szerk.: Hautzinger Zoltán Tanulmányok "A változó rendészet aktuális kihívásai" című tudományos konferenciáról. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 2013. pp 287-297. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 14.)
2. Báger Gusztáv: Korrupció: büntetés, integritás, kompetencia. Akadémiai Kiadó 2012.
3. Blackburn Lackburn K. – Bose, N. – Haquem E.: The incidence and persistence of corruption in economic development. 2006. Journal of Economic Dynamics & Control. 30. pp. 2447–2467
4. Kerezsi Klára: A rendészeti korrupció. In: Dobák Imre – Hautzinger Zoltán: Szakmaiság, szerénység, szorgalom. Dialóg Campus Kiadó, Budapest 2018. 343.
5. Ritecz György: A terrorizmus és a migráció viszonya a számok alapján. Acta Humana, 2016/5. pp. 103-123
6. Sallai János: A globalizáció rendészeti kihívásai. In: Szerk.: Gaál Gyula, Szerk.: Hautzinger Zoltán Tanulmányok "A változó rendészet aktuális kihívásai" című tudományos konferenciáról. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 2013. pp. 37-41 (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 14.)
7. Varga János: A határbiztonság, a közbiztonság, a magánbiztonság és a személyi biztonság néhány összefüggése. Rendvédelmi Füzetek 2011/1. pp. 68-73

8. Varga János: A határrendészeti kirendeltség szervezeti rendszerének sajátosságai és vezetésének aktuális kérdései. *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évfolyam 1. szám, pp. 506-526
9. Europol TE-SAT 2016, 7. o. Forrás:  
[https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/europol\\_tesat\\_2016.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/europol_tesat_2016.pdf)  
(letöltve: 2018. december 16.)
10. Az EU terrorizmus elleni stratégiája. Forrás:  
<https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/fight-against-terrorism/eu-strategy/>  
(letöltve: 2018. december 16.)
11. ORFK: Illegális migráció alakulása. Forrás: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/hatarinfo/illegalis-migracio-alakulasa> (letöltve: 2018. december 16.)
12. Magyarország alaptörvénye (2011. április 25.) 46. cikk (1) bekezdés. Forrás:  
[http://www.njt.hu/cgi\\_bin/njt\\_doc.cgi?docid=140968](http://www.njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140968) (letöltve: 2018. december 16.)
13. A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 35/A. §. Forrás:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.TV> (letöltve: 2018. december 10.)
14. Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. ORFK utasítás. Forrás:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A15U0024.ORF&getdoc=1> (Letöltve: 2018. december 10.)
15. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex).  
Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0399>  
(letöltve: 2018. december 16.)
16. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/458 rendelete (2017. március 15.) az (EU) 2016/399 rendeletnek a külső határokon a releváns adatbázisok lekérdezésével végzett ellenőrzések megerősítése tekintetében történő módosításáról. Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0458> (letöltve: 2018. december 16.)

**Jószai János:**

## **EBESZ Határőr Tényfeltáró Misszió Tádzsikisztánban**

(1. rész; felkérés, utazás)

Mottó: Quidquid discis, tibi discis.<sup>1</sup>

EBESZ Misszióban Tádzsikisztánban címmel a „Határőr” 2003/3 számában jelent meg az öt részes cikksorozat első része. Semmilyen hasonló misszióra 2002 decemberéig nem került sor. Visszatekintve a 16 évvel ezelőtti „kalandra”, nagyszerű élmény volt, s azóta is büszke vagyok arra, hogy a magyar határőrséget képviselhettem a neves nemzetközi szervezet szakértőjeként e távoli, érdekes országban.

A jelenlegi frissített verzióban tudományos alaposággal, egyúttal olvasmányosan igyekszem ismét vázolni a történeteket. A cikksorozattal elsődleges célom a jelenleg, és a jövőben szolgáló magyar határrendészek/rendőrök segítése, hogy megfelelő szakmai tapasztalattal és nyelvtudással bátran induljanak segíteni, „missziózni” külföldre.



Az Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet (EBESZ) – angolul Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) – felkérése 2002. októberében érkezett a magyar határőrséghez. Angolul jól beszélő, tapasztalt tisztet kértek szakértőnek. A tádzsik határőrség helyzetének felmérése és a segítségre történő javaslatok kidolgozása volt a cél. A beosztást meghirdették az interneten is. Közel 40 jelentkező akadt, a világ minden részéből. Magyar jelöltként „kötelességszerűen” jelentkeztem a feladatra.

---

<sup>1</sup> Bármit tanulsz, magadnak tanulsz.

A háromfős misszióba az EBESZ Bécsi Központjának egy (nem e területen szakértő, francia csendőr) tisztjén kívül egy nyugalmazott német határőr tábornokkal kerültem. Nemcsak nagy megtiszteltetés volt ez akkor, de komoly kihívás is. Még ma is nehéz hasonló pályázatokat elnyerni.



Az EBESZ Határőr Tényfeltáró Misszió Tagjai és legfőbb segítői a dusanbei EBESZ nagykövet rezidenciájának kertjében (balról jobbra): **Alexandru Codreanu** (Moldávia) projekt menedzser, **Marc Gilbert** (Franciaország) nagykövet, **Meghan Fitzgerald** (USA) projekt koordinátor, EBESZ, Dushanbe, Tajikistan; **Dr. Józsei János** határőr alezredes., szakértő (Magyarország), **Detlef Buwit** nyugállományú határőr tábornok, szakértő (Németország), **Fernand Batard** csendőr alezredes. EBESZ, Bécs (Franciaország)

Münchenben a Bécsből történő megérkezéstől az Air Tajikistan heti egyetlen szombati járatának indulásáig gyorsan elrepül az idő. A csomagokra öt percet kell csak várni. A terminál hatalmas és tele van élettel. A mozgó járdákon tíz percig tart, amíg Fernanddal, a francia csendőr alezredessel, aki Bécsben, az EBESZ központban a Stratégiai Rendőri Ügyek Hivatalának beosztottja, eljutok a tádzsik légitársaság pultjáig. Itt végre találkozunk Detlef Buwittal, a nyugalmazott német határőr tábornokkal, a misszió másik határőr szakértőjével. Gyorsan kiderül, hogy már a fél világot bejárta különböző ENSZ és EBESZ missziók tagjaként, nemegyszer vezetőjeként. A magyar missziósok közül is majdnem mindenkit ismer Kambodzsa óta. Nagyon örül, hogy megint egy magyarral dolgozhat együtt. Gördülékenyen csevegünk angolul és mindannyian úgy érezzük, mintha már száz éve ismernénk egymást. Közös téma akad bőven. Viccekre és humoros kalandokra is futja. Gyorsan repül az idő az indulásig.

Az isztambuli repülőtér tranzit várójában eltöltött közel két óra az utazás talán legunalmasabb része. A vámszabadtoltban csak drága dohányárú, menő illatszerek és márkás italok kaphatók, drágábban, mint a hazai üzletekben. Látnivaló semmi, csak a valamivel több, mint háromórás repüléstől fáradt utasok. Még mintegy öt óra út áll előttünk. A beszállás előtt itt is alapos az ellenőrzés, akárcsak Bécsben és Münchenben. A török kollégák túl jól állították be a mágnes kaput. A zsebemben maradt kabala ötforintosra is bejelez. Szeptember 11. utóhatása...



A TU-154-es fedélzetén nem ér meglepetés. Ilyennel már repültem úgy húsz éve. Azóta egy kicsit kopott. Találgatjuk, mikor helyezhették üzembe. Azért a Business Class nem olyan vészes. Csinos a stewardess, bőséges és finom az étel és ital. Egy sorral hátrébb hazatérő tádzsik fiatal emberek mulatnak. Rendesen fogy a vodka és a konyak.

A hazai csapat vidáman száll le a jó öreg Tupoljevéről Dusanbéban, a főváros nemzetközi repülőtérén. A többi utas inkább nyüzötnak tűnik, minket is beleértve. A csarnok frissen festve, vadonatúj, nyugati stílusú széksorokkal felszerelve. Az IOM (Nemzetközi Migrációs Szervezet) projektjének első eredménye május óta. Amikor hosszú várakozás után végre sorra kerülök a teljesen üres, csak két székkal „felszerelt” fülkénél, az útlevélkezelő érdekesen forgatja úti okmányomat, amelyben teljesen friss, ám könnyen hamisíthatónak tűnő kéthetes tartózkodásra jogosító vízum virít. Nekem úgy tűnik, életében először lát magyar útlevelet. A latin betűkkel is komoly gondjai lehetnek. Csak anyanyelvén beszél, de hál’ istennek a



Világbank egy, velem egy gépen érkező munkatársa segít. „Milyen célból érkezett?” „Az EBESZ missziójának tagja vagyok.” A határőr nem kérdez többet. Villámgyorsan visszaadja az útlevelemet.

Hazai idő szerint vasárnap, 2002. december 8-án hajnali fél háromkor érkezünk meg. A négyórás időeltolódásnak hála, ez helyi időben fél hetet jelent. Dusanbéban ekkor már süt a nap. A havazás nemrég állhatott el. Az ég tiszta, a környék havas és piszkos.

Két terepjáróval jöttek értünk az EBESZ misszióról. Kemény hideg van, jó kicsit melegedni a kocsiban. A helyi rádió kellemes, keleties zenét játszik, közben hallani a misszió rádióforgalmazását is. Angolul folyik az üzenetváltás, szakszavakkal, ahogy azt a BM NOK felkészítő tanfolyamain tanultam.

A repülőtér sivár előparkjában szegényesen öltözött helyi lakosok és kolduló gyerekek nagy türelemmel, míg a külföldiek egyre türelmetlenebbül várják, hogy a teljesen külön épületben levő csomagkiadó épület kinyisson. Csak másfél órát kell erre várnunk. A tömeg bezúdul. A bejáratnál levő őr, akinek a csomagcédulák ellenőrzése lenne a feladata, nem bír velük. Minket is magukkal sodornak. Nagy nehezen megkaparintjuk bőröndjeinket. Újabb küzdelem a kijutásért, miközben elhessegetjük a sok önkéntes hordárt.

A városon keresztül csak tíz percig tart az út a szállodáig. Vasárnap reggelhez képest elég nagy a forgalom. Sok a gyalogos. Alighanem a sok piac valamelyikére sietnek. Magántaxiként üzemelő kisbuszok használják a kétszer három sávú utak külső sávját. A tizenkét személyes járművekben nemigen ülnek húsznál kevesebben. A trolik zsúfoltak, de nagy a személyautó forgalom is. Öreg Moszkvicok, Zsigulik, Ladák és Volgák. A buszok túlnyomó többsége ismerős. Ikarusok uralják a mezőnyt. Néha felbukkan egy-egy muzeális orosz járgány. Becslésem szerint az ötvenes évek elején készülhettek. Mellettük néha elsuhan egy-egy vadonatúj és méregdrága nyugati luxusautó is helyi rendszámmal. A német tábormok felszisszen, amikor meglátja a legújabb, legdrágább Mercedest. Könnyű felismerni a különböző követségek és nemzetközi szervezetek járműveit is. Majdnem mind fehér terepjáró hatalmas

antennával és néhány kisbusz. Az utak tágasak. Az épületek többsége kopottas. Az elnöki palota mellett haladunk el. Gyönyörű és csak két percre van leendő lakhelyünkötől.

A szállodai szobám a szomszédos mecsetre néz. A minaretből a müezzin éneke ébreszt hajnalonként.



Havazás fogad minket a szállodánknál.



A szálloda a főváros négy nagy hotelének legjobbika az útikönyvek, és a misszió tagjai szerint is. Úgy huszonöt éve tényleg impozáns és a kor színvonalához képest szép és modern lehetett. Úgy maradt. A bútorok is. Azért legalább rend van és tisztaság. Az ablak alatti hatalmas öntöttvas radiátor jéghideg. A központi fűtés helyett azonban minden szobában egy hőszugárzó van, vagy egy olajradiátor. Pechemre én az utóbbit fogom ki. A szobát sem fűti ki igazán. Az előtérben és a fürdőszobában cudar hideg van. A rövid alváshoz mindenesetre felveszem a melegítő felsőmet. Még jó, hogy ilyesmire is felkészültem.



A csapból sárgás-barnás víz folyik.



Két óra mély alvás. Utána vár minket a kemény munka és elsőként az EBESZ dusanbei nagykövete, Marc Gilbert úr, a tapasztalt diplomata, aki öt nyelvet beszél anyanyelvi szinten és még vagy egy tucatot csak úgy.

#### **Következtetések, javaslatok:**

1. Tiszthelyettéstől tábornokig nyugdíjba vonulás után is jól hasznosítható a szolgálati évek alatt megszerzett szakmai és nyelvtudás.
2. Soha nem szabad feladni és pályázni kell minden lehetséges szervezetnél és minden olyan beosztásra, amelyhez megvan a képzettség, szakmai tudás, tapasztalat és nyelvtudás.

3. Nyelveket kell tanulni és folyamatosan karbantartani. A világ annál jobban kinyílik, minél több nyelvet beszélsz.
4. Hasznosítsad a megszerzett szakmai és nyelvtudásodat!
5. Ha színvonalas munkát végzel a különböző missziókban, nemzetközi szervezeteknél, azzal nem csak magadnak, de hazádnak és a magyar rendvédelemnek, rendészettudományának is dicsőséget és elismerést szerzel.
6. Vezess naplót, írd le a tapasztalataidat és tedd közzé azokat, hogy ezzel segítsd a jövő generációit a még színvonalasabb munkavégzésben.
7. Ha módodban áll, tegyél meg mindent, hogy a rendvédelmi szakemberek minél képzetebbek legyenek.
8. Lehetőleg a misszió előtt szerezz be minden információt, ami a külföldi munkához és a szabadidő elöltéséhez kell.
9. Ha misszióba mégy, vidd magaddal az összes „lehet, hogy szükség lesz rá” gyógyszert. („Kérdezze meg kezelőorvosát, gyógyszerését”)<sup>2</sup>
10. Gyakorold rendszeresen és gyakran a már elsajátított nyelveket, hogy naprakész légy! Megszerzett nyelvtudás nem vész el, de leülepszik és idő kell a „felpiszkálásához”.
11. A nyelvtudás szinten tartásához nyitottság szükséges. Bátran ismerkedjél, kérdezz, kezdeményezz beszélgetést. Minden nép szereti, ha anyanyelvén szól hozzá a „vándor”.
12. A missziókban – ahogy a hazai, vagy külföldi munkahelyen is – nem nagyon van mód megválogatni a kollégákat. Kedvesen, segítőkészen, barátságosan kell viszonyulni mindenkihez, ügyesen minimálisra csökkentve az esetleges konfrontálódás, konfliktus esélyét (tudjuk: „okos enged...”). Az együtt töltött idő behatárolt és általában nem túl hosszú, ráadásul nagy eséllyel soha többet nem találkoztok. Főöslegesen idegeskedni.
13. A missziókban általában nem számít a rendfokozat és az iskolai végzettség. Ami számít: szakmai tudás, tapasztalat, csapatszellem, szerénység, munkaszeretet és munkabírási. (Persze az egyetemi végzettség, a több nyelvismeret, a 10-20 évvel több szakmai tapasztalat általában nyerőbb.)
14. Tilos a vendéglátó ország politikai helyzetére, állampolgáira, szokásaira, vallásaira, gazdaságára, kultúrájára bármilyen megjegyzést tenni! Kerülni kell a szexszel, életmóddal, családi szokásokkal kapcsolatos témákat is. Ha a házigazda szóba hozza, hallgasd meg, de ne kommentáld.

---

<sup>2</sup> Ha nincsen rá szükség, legfeljebb visszahozod. Szinte biztos, hogy a távolabbi országokban nem olyan néven, nem olyan kiszerezésben kapható a szer.

**Suhajda Attila:**  
**2017-es pillanatkép a németországi legfontosabb „migráns”  
társadalmi csoportokról**

(An overview of the most important social groups in Germany of 2017)

**Absztrakt**

A tanulmány a Németországba migráció során érkezett társadalmi csoportok közül a számadatok alapján legmeghatározóbbakkal: a lengyellel, románnal, olasszal, oroszokkal, törökkel, valamint a tömeges irreguláris migrációs helyzet miatt fontos szíriai és Afrikából érkező emberekkel és családtagjaikkal foglalkozik. Ezen társadalmi csoportok helyzetéről ad képet a 2017-es hivatalos statisztikai adatok alapján. Elemzési területek: térbeli elhelyezkedés, korszerkezet, háztartásszerkezet, végzettség, munka és jövedelem viszonyok.

Kulcsszavak: Németország, migráció, társadalmi helyzet, statisztika, 2017.

**Abstract**

The purpose of this paper is to consider/ study/examine/ present the social situation/ position of (those german social groups whose significance stands above all according to numerical data:) the most significant social groups who with migration come to Germany based on their numbers; Polish, Rumanian, Italian, Russian, Turkish minorities as well as of people from Syria and Africa having special importance due to the irregural migrational situation (the syrian as well as other people who came from Africa.)Taking into consideration the official statistical data of 2017, I would like to provide a clear picture about these minorities and compare their social conditions.

Keywords: Germany, migration, social status, statistics, 2017.

## Bevezetés

Jelen tanulmányban a Németországba élő migráns<sup>1</sup> és migráns származású legfontosabb csoportok társadalmi helyzetét vizsgáltam, a Német Szövetségi Statisztikai Hivatal 2017-es tematikus kiadványa adatainak elemzésével. A kiadvány a német statisztikai intézmény 2017-es migrációs háttérű népesség mikrocenzusát dolgozza fel.<sup>2</sup>

A migráció témája napjainkban megkerülhetetlen, hatásaival mindenképp foglalkozni kell, még akkor is, ha Magyarországot kevésbé érinti. A migráció hatásainak vizsgálatára az egyik legjobb terület Németország, ami a világ egyik legkedveltebb migrációs célterülete.

Az elemzés alanyai azok az emberek, akik migráció eredményeképp érkeztek Németországba (statisztikai megnevezés: *Personen mit eigene Migrationserfahrung*, magyarul<sup>3</sup>: saját migrációs tapasztalattal rendelkező személyek), valamint azon német állampolgárok, akiknek legalább az egyik szülője nem németországi születése révén szerezte meg a német állampolgárságot (statisztikai megnevezés: *Personen mit Migrationshintergrund*, fordítás: migrációs háttérrel rendelkező személyek).<sup>4</sup>

Az elemzendő társadalmi csoportok kiválasztása során törekedtem arra, hogy a Németországban legnagyobb létszámmal rendelkező, valamint a 2015-ös felfokozott migráció, meghatározó, kibocsátó térségeiből érkező legfontosabb társadalmi csoportokat vonjam vizsgálat alá. Magas lélekszám adataik miatt kerültek a tanulmányozandó társadalmi csoportok listájára: Lengyelország, Olaszország, Románia, Oroszország, Törökország. A 2015-ös migrációs helyzet miatt kerültek a listára Szíria állampolgárai és általam összevontan kezelt afrikai kontinensről érkező emberek. A kontinens számos országából érkező emberek egy elemzési csoportba való összevonása, az egyszerűsítés szándéka miatt történt. Az egy egységként való kezelést indokolja, hogy az adatot szolgáltató kiadványban vannak külön Afrikára vonatkozó adatok, így nem kell külön statisztikai műveletekkel azokat létrehozni.

A vizsgálandó csoportokat többféle módon lehet kategorizálni. Az egyik csoportosítási lehetőség a migráció kiinduló országához hozzárendelni a kontinenst.

A más kiinduló kontinens eltérő kulturális elemeket feltételez, amiből következhet együttélési nehézség lehetősége a Németországba érkezők és az ott élők között. A kultúra, migráció és

---

<sup>1</sup> Fogalom definíciókat lásd: Ritecz György – Sallai János: A migráció trendjei, okai és kezelésének lehetőségei. 2.0 – Hanns Seidel Alapítvány, Budaörs, 2016. 15-22. oldal.

<sup>2</sup> Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa.  
[https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund2010220177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund2010220177004.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>3</sup> Ebben a részben és a későbbiekben a német szavak fordítását a szerző végezte.

<sup>4</sup> Uo.

kommunikáció, valamint a német identitás problémájával foglalkozik számos publikáció<sup>56</sup> és sajtótermék. A németországi törökök és (iszlám közösség) helyzetével mind társadalmi<sup>7</sup> és biztonsági<sup>8</sup> szempontból számos írás foglalkozik. Afrika, mint potenciális kibocsátó terület kutatása, lehetséges jövőbeli súlya ellenére még gyermekcipőben jár.<sup>9</sup>

Az európai kiinduló országgal rendelkező csoportokat szintén tovább lehet bontani. Az elkülönítés egyik szempontja lehet, hogy a migráció kiinduló országa a keleti vagy a nyugati blokk részeként élte-e meg a múlt század második felét. Egy keleti blokkbéli migrációs kiinduló ország lakói számára a kelet-német tartományok funkcionálhattak a múltban fő célterületként. A területi dimenzió való elkülönítésen túl elmondható, hogy minden társadalmi csoportban más és más felfogás társul a munka, a család, a közösséghez való tartozás és a beilleszkedés fogalmaihoz. Ezt a tényezőt a társadalomba való integrálás során figyelembe kell venni.

A 2017-es évre azért esett a választás, mert erre az évre állnak rendelkezésre a tanulmány írásakor a legfrissebb adatok. Fontos megjegyezni, hogy a 2017-es évben nem volt népszámlálás, így az adatfelvétel mikrocenzus keretében történt. Ennek következtében lehetnek pontatlanságok, viszont a nagyságrendeket és tendenciákat jól szemlélteti.

Általánosságban elmondható, hogy a statisztika lát és láttat valamit. A statisztika adattal írja le a valóság egy bizonyos részét. Az adat egy képet alakít ki a valóságról, amit a befogadó valahogy értelmez. Ennek ellenére az országba érkezők társadalmi helyzetének, objektív, érzelemmentes bemutatásának egyik fontos eszköze kíván lenni. Csak statisztikán keresztül nem lehet egy jelenséget teljes körűen bemutatni. A tanulmány témájára ez különösen igaz, így a teljes megértéshez további kutatásokra van szükség (kvalitatív és kvantitatív) a társadalomtudományok teljes spektrumának bevonásával.

## **1. Alapadatok**

Németországnak 2017-ben megközelítőleg 82 millió lakosa volt, ebből 20 millió lakos rendelkezett migrációs háttérrel és ezen belül 12 millió úgynevezett saját migrációs tapasztalattal. Az elemzett csoportokon kívül, fontos megemlíteni, hogy Németországban négy

---

<sup>5</sup> Dr. Bodolay László: Németország. In: Dr. Bodolay László (szerk.): Kultúra, migráció, kommunikáció. Saldo Kiadó, Budapest, 2017. 177-197. oldal.

<sup>6</sup> Günther Wallraff: Legalul. Magvető Kiadó, Budapest, 1987.

<sup>7</sup> Dr. Rostoványi Zsolt (szerk.): Az iszlám Európában. Aula Kiadó, Budapest, 2010.

<sup>8</sup> Dr. Kis-Benedek József: Dzsihadizmus, radikalizmus, terrorizmus. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2017.

<sup>9</sup> Dr. Tarrósy István: Afrikai migrációs folyamatok.

hivatalos kisebbséget tartanak számon hivatalosan a frizeket, a dánokat, a szorbokat és a romákat.<sup>10</sup>

A vizsgált társadalmi csoportok adatait az 1. táblázat mutatja. A megértéshez meg kell jegyezni, hogy a migrációs tapasztalattal rendelkező csoport részhalmaza a migrációs háttérűek csoportjának. Figyelemre méltó a migrációs tapasztalattal rendelkezők százalékos aránya a táblázatban színnel kiemelt csoportoknál. A többihez képest alacsony értékek az olaszoknál és a törököknél (sárga szín) egy olyan migrációs helyzetet rajzol ki, amelyben közel minden második török és olasz már Németországban született, így már az ő életükben nem játszik akkora szerepet a migráció és nagyobb eséllyel lesz számukra a német a kulturális referenciaközeg. A szírek (narancssárga szín) 90% fölötti saját migrációs tapasztalattal rendelkező arányának értéke egy nagyon friss migrációs helyzet képét rajzolja ki. A szírek számadatainak értelmezését nehezíti, hogy a 2015-ös tömeges illegális migráció során az ide érkezők előszeretettel vallották magukat szírnek és ezen állításukat nehéz megnyugtatóan ellenőrizni.

<b>Kibocsátó terület</b>	<b>Migrációs háttér</b>	<b>Migrációs tapasztalat</b>	<b>Migrációs tapasztalat aránya</b>
Olasz	859	498	58%
Lengyel	2100	1664	79%
Román	859	707	82%
Orosz	1381	1100	80%
Török	2774	1270	46%
Afrikai	856	578	68%
Szír	706	641	91%

1. ábra: A vizsgált társadalmi csoportok számadatai 2017-ben (ezer fő).

*Forrás: Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa 4. táblázata alapján saját szerkesztés.*

A 2015-ös migráció másik nagy kiinduló területének, afrikaiak adatait nézve megállapítható, hogy az onnan érkező migráció korábban kezdődött. Az eddig nem említett európai államok (lengyel, orosz, román) esetében a két harmad fölötti migrációs tapasztalattal rendelkezők aránya mögött ott van az a tényező is, hogy Németországtól jobb megélhetési feltételeket

<sup>10</sup> Dr. Bodolay László: Németország. In: Dr. Bodolay László (szerk.): Kultúra, migráció, kommunikáció. Saldo Kiadó, Budapest, 2017. 177-197. oldal.



remélnék az odaérkezők, illetve maga az EU és a schengeni csatlakozás biztosította és a globalizáció okozta szabadabb vándorlás.

## 2. Térbeli elhelyezkedés

Általánosságban elmondható, hogy a volt nyugati tartományokban nagyobb számarányba voltak jelen a migráció során érkezettek. A keleti tartományok körzeteiben (mely a tartományi szint alatt van, németül *Regionalkreis*) a külföldről érkezettek aránya kivétel nélkül, mindenhol 14% alatti értéket vett fel, míg a nyugati tartományok bizonyos körzeteiben 30% fölötti arányban voltak jelen a 2017-es adatok alapján.

Az egyes társadalmi csoportok térbeli elhelyezkedése alapján kétféle területi mintázat alakult ki: az egyikben mindkét hidegháborús országrészen érdemben jelen van az adott csoport, a másik esetben csak a volt nyugati országrészen (2. ábra).

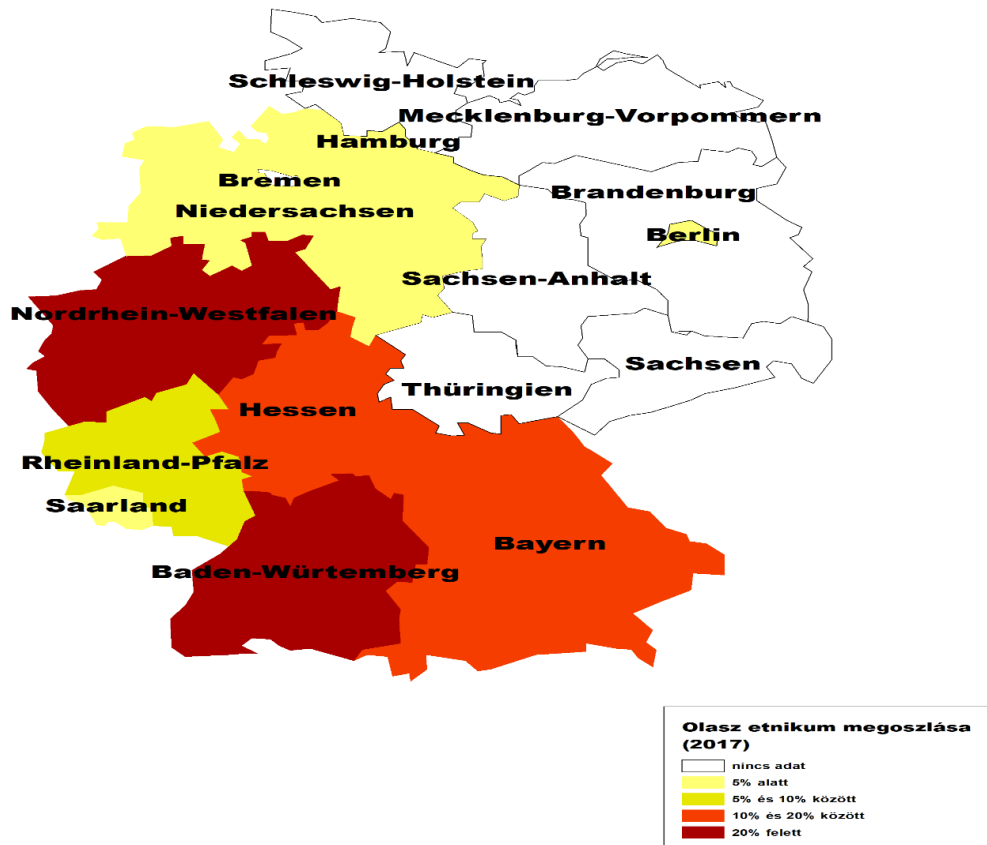
Ezen megállapítás értelmezéséhez meg kell jegyezni, hogy a statisztikai adatfelvétel tartományi szinten történik (minden tartomány rendelkezik saját statisztikai hivattal), így ez lehet torzító tényező, viszont a helyzetképet jól szemléltetik az adatok.

Mindkét korábbi országrészen jelen van az orosz, lengyel és szír etnikum. Az egykori nyugati tartományokra (ideértve az egyesített Berlint is) korlátozódik az érdemi jelenléte a török, román, olasz és afrikai etnikumoknak. Ezt a térbeli mintázatot az olasz etnikum elhelyezkedésén keresztül szemléltetem a 2. ábrán.

Általánosságban elmondható, hogy a célországba érkező egyének beilleszkedése kulcskérdés. Ehhez kapcsolódik a migráció hálózatos értelmezése, melynek a témánk szempontjából lényeges eleme, hogy a célország határát átlépők az érkezés után jó esetben be akarnak kapcsolódni a fogadó ország társadalmi hálózatába (munkaerőpiac, szociális rendszer, közösség), ha ez problematikusan sikerül, akkor fennáll a veszélye, hogy az érkezők maguk szervezik meg saját hálózatukat és az így létrejött két hálózat egymásnak feszülhet és létrejöhet a szegregáció.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Dr. Sík Endre: A migráció szociológiája II. E- Tankönyv, Budapest, 2012.



2. ábra:

Olasz etnikum megoszlása 2017-ben Németországban.

Forrás: Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa 5. táblázata alapján, saját szerkesztés.

Mindkét korábbi országrészben jelentkeznek a migrációval érkező csoportok miatt integrációs feladatok. A volt nyugati részre nagyobb nyomás nehezedik, mint a volt keleti részre. A különböző intenzitás ellenére, mindkét országrésznek az integráció megoldásához plusz forrást kell teremteni és a szociális rendszert hozzá kell igazítani ehhez a feladathoz. A keleti oldalnak ez a feladat komolyabb nehézséget jelent, mert nekik a múlt miatt a fogadó társadalmon belül is vannak kezelendő problémáik.

### 3. Korszerkezet

Ebben a pontban a mikrocenzus 2. táblázatának adatai alapján készíték elemzést.<sup>12</sup>

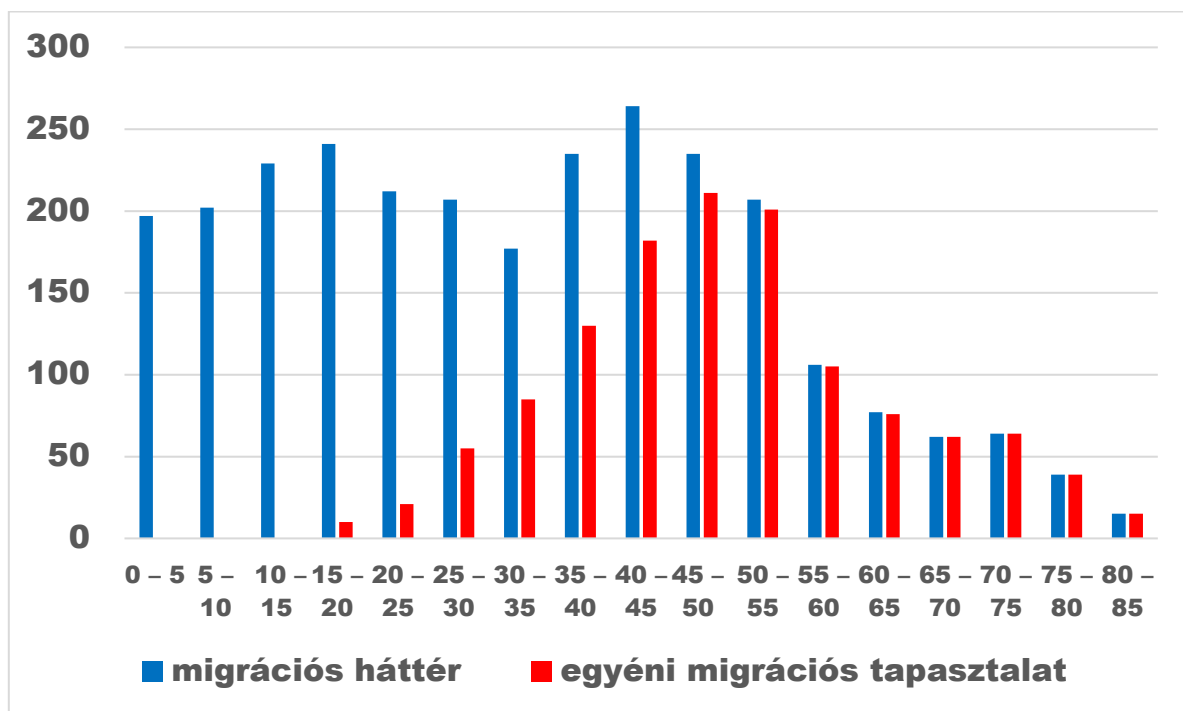
Korszerkezet szempontjából élesen elkülönülnek a szírek, náluk minden korcsoportban (melyek 5 életévenként alkotnak egy korcsoportot) szinte az emberek döntő többsége

<sup>12</sup> Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa.  
[https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergerund2010220177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergerund2010220177004.pdf?__blob=publicationFile)

rendelkezik saját migrációs tapasztalattal. Ebből következik, hogy esetükben a beilleszkedésnél nehézséget jelenthet, hogy szocializációjuk nem teljes egészében (korosztálytól függően eltérő mértékben) Németországban történt.

A többi ország polgárai esetében elmondható, hogy a fiatalságot jelentő 0 és 25 év közötti korcsoportokban nagy többségben vannak azok, akik nem rendelkeznek saját migrációs tapasztalattal. Ez azt jelenti, hogy kialakulóban van egy olyan nemzedék, akik helyben szocializálódtak és számukra már nem olyan szoros a szülei anyaországához való kötődés. Ez a tényező erősítheti a társadalmi integráció lehetőségét.

A migrációs háttér külön érdekes a török korcsoportokban. Az ő esetükre való külön kitérést indokolja, hogy hozzájuk társul az a társadalom nagy részében keringő gondolat (melyet Magyarországon is lehet hallani), hogy előzönlik Németországot. Náluk is elmondható, hogy a fiatal korcsoportokban döntő túlsúlyban vannak a helyben születettek. Különlegesség esetükben, hogy a 0 és 15 év közötti három korosztályban szinte elhanyagolható azok száma, akik nem Németországban születtek. Ez szintén egy helyben született generáció képét rajzolja ki, valamint lehet mögötte az is, hogy Németország irányába csökken migrációjuk, a statisztikák alapján lehetséges az anyaországba való visszaáramlásuk.



3. ábra: A németországi török migrációs háttérrel rendelkezők korszerkezete 2017-ben (ezer fő).

*Forrás: Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa 2. táblázata alapján saját szerkesztés.*

#### **4. Család és háztartásszerkezet**

Ebben a fejezetben a mikrocenzus 13. táblázatának adatait elemezve mutatom be a kijelölt migrációs háttérű csoportok háztartását.<sup>10</sup>

Ezen a területen erősen elkülönülnek egymástól az európai és nem európai kiinduló országgal rendelkező csoportok. A kontinenshez kötődő csoportok esetében körülbelül egyharmadot tesznek ki az egyszemélyes háztartások, szintén hasonló értékkel bírnak a kétszemélyes háztartást alkotó párok, gyermek nélkül kategória és egyharmad aránnyal rendelkezik a 3 fő feletti létszámmal bíró családok gyerek(ek)kel kategória. A törökök, afrikaiak, szírek esetében nincs ilyen stabil arány. Mindhárom csoportban a párok gyermek nélkül kategória 20% alatti értékkel bír. A törököknél az 59%-os értékkel bíró családban élők aránya tükrözi a családegyesítést és a kulturális alapokon álló családhoz ragaszkodást. Ez a tényező időben elcsúsztatva jelenik meg az afrikaiaknál, náluk különlegességet jelent az egyedülállók 46%-os aránya, mely mögött az áll, hogy a migráció kezdeti szakaszában a család egy (sok esetben férfi) tagja lépi át az országhatárt és ideális helyzet esetén majd követi őt az egész család, ahogy korábban a török családegyesítéseknél. Ez a tényező a szírek esetében is fennáll (55% az egyedül élők aránya) még akkor is, ha a háború elől való menekülés a teljes család migrációját indokoltta tenné. Valószínűleg az innen érkezők családjainak nagy része Szíria szomszédos országaiban lelhető fel.

#### **5. Munka és jövedelem viszonyok**

Ennek a fejezetnek az adatai a mikrocenzus 16. táblázatában találhatóak.<sup>13</sup>

A szírek és az afrikaiak kivételével minden csoportban 10% alatti a munkanélküliség. Az afrikaiaknál 11%. Viszont szírek esetében 40% ez az érték, ami mögött van, hogy a friss érkezés, következtében a menekültügyi eljárások befejezése nélkül, még kevésbé lehet szó a hivatalos munkavállalásról. Viszont, ha ez tartósan így marad, ez szülhet problémákat. Valamennyi csoportra igaz, hogy tagjaik egyharmadának az ipar, a többinek a szolgáltató szektor adja a munkahelyét. Foglalkoztatási idő terén kicsivel nagyobb arányban dolgoznak heti 40 óra fölött, mint a migrációs háttérrel nem rendelkező németek.

Jövedelem eloszlásnál nincs drámai különbség sem az egyes csoportok, sem a migrációs háttérrel nem rendelkező németek és a vizsgált csoportok között. Az egyetlen apró különbség abban áll, hogy a migrációs háttérrel nem rendelkező németek pár százalékkal nagyobb

---

<sup>13</sup> Német Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa:  
[https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund2010220177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund2010220177004.pdf?__blob=publicationFile)

arányban vannak jelen a 2000 euró fölötti jövedelem kategóriában, mint a vizsgált csoportok, melyeknél ez a különbség az 1300 euró alatti jövedelem kategóriákban jelentkezik többletként. Ez jelentős eltérést mutat a társadalmi közvélekedéshez képest.

## **Befejezés - Összegzés**

Az adatok elemzése következtében megállapítható, hogy a térbeli elhelyezkedés alapján két féle mintázat van: az egyik esetben, valamennyi tartományban érdemi jelenlét van, ez a lengyel, orosz, szír társadalmi csoportoknál figyelhető meg. A többi kiinduló ország esetében csak a volt nyugati országúakra koncentrálódik érdemi jelenlét. Ebből következik, hogy mindkét országúrá és valamennyi tartomány rendelkezik integrációs feladatokkal, melyhez szakpolitikát és forrást kell rendelni. Korszerkezetet tanulmányozva fontos megállapítás, hogy az időstől a fiatal korosztályok felé haladva egyre csökken azok aránya, akik saját migrációs tapasztalattal rendelkeznek. Ez egy olyan fiatal generáció képét rajzolja ki, amelynek a tagjai már Németországban szocializálódtak. Családszerkezet tekintetében eltérnek egymástól az európai és nem európai gyökerű csoportok. A különbség: az eltérő családkép értelmezésben és abban a tényezőben keresendő, hogy a migráció egyik lehetséges formájában a család egy felnőtt tagja érkezik (sok esetben férfi) a célországba és utána érkezik majd a teljes család. Munkaviszonyok tekintetében a sírek 40%-os munkanélküliségi mutatóval rendelkeznek, a többi csoport értéke kivétel nélkül 10% körüli vagy az alatti. A sírek társadalmi helyzetének javítása kiemelten fontos feladat. A jövedelemviszonyok tekintetében a várthoz képest nincsenek drámai különbségek. A különbség abban áll, hogy a legfelsőbb jövedelem kategóriákban pár százalékkal kisebb a migrációs háttérrel rendelkezők aránya, mint a migrációs háttérrel nem rendelkezők aránya. A statisztikai adatok alapján, a közvélekedéssel ellentétben a vizsgált migrációs háttérrel és migrációs tapasztalattal rendelkező társadalmi csoportok, nem jelentenek jelentős társadalmi kockázatot Németországban. Egyedül a Síriából érkezők társadalmi helyzetére kell kiemelt figyelmet fordítatnia a német szociálpolitikának.

## **Felhasznált irodalom**

1. Dr. Bodolay László: Németország. In: Dr. Bodolay László (szerk.): Kultúra, migráció, kommunikáció. Saldo Kiadó, Budapest, 2017. 177-197. oldal.
2. Günther Wallraff: Legalul. Magvető Kiadó, Budapest, 1987.
3. Dr. Kis-Benedek József: Dzsihadizmus, radikalizmus, terrorizmus. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2017.

4. Dr. Ritecz György – Dr. Sallai János: A migráció trendjei, okai és kezelésének lehetőségei 2.0. Hanns Seidel Alapítvány, Budaörs, 2016.
5. Dr. Rostoványi Zsolt (szerk.): Az iszlám Európában. Aula Kiadó, Budapest, 2010.
6. Sík Endre: A migráció szociológiája II. E- Tankönyv, Budapest, 2012.  
[http://old.tarki.hu/hu/about/staff/sb/Migracio\\_Szociologiaja\\_2.pdf](http://old.tarki.hu/hu/about/staff/sb/Migracio_Szociologiaja_2.pdf)
7. Dr. Tarrósy István: Afrikai migrációs folyamatok.  
<https://docplayer.hu/960139-Afrikai-migracios-folyamatok.html>  
Letöltve: 2019.03.12.
8. Fórizs Sándor: Menekültek a német bűnügyi statisztikában. In: A XXI. század biztonsági kihívásai. Pécsi határőr tudományos közlemények. Szerk: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán. Pécs. 2018. 163-173. oldal.
9. Német Szövetségi Statisztikai Hivatal: Migrációs háttérű népesség 2017-es mikrocenzusa című kiadványa. -  
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/MigrationIntegration/MigrationIntegration.html;jsessionid=90331B76D6707DFD064C71B5577623D2.InternetLive2#tab165880No2> – Letöltve: 2019. 03. 12.

„Az ember biztonságra és bizonyosságra vágyik.”

- Popper Péter -

**Éberhardt Gábor<sup>1</sup>:**

## **A közúti teherforgalom költséghatékony, biztonságos határrendészeti ellenőrzése**

### **Absztrakt**

A határforgalom ellenőrzése a globalizált világ egyik kiemelkedő jelentőségű feladata. A gazdaság által megtermelt javak fogyasztókhoz történő minél gyorsabb eljuttatása az egyik alapja a gazdaság működésének. A határforgalom ellenőrzését végrehajtó szervezeteknek biztosítaniuk kell ezeket a gazdasági és társadalmi igényeket egy olyan szakmai környezetben, ahol az ellenőrzött áruk környezete biztonsági kockázatot jelent. A biztonsági kockázat az áruk, a tiltott anyagok csempészete mellett egyre markánsabban jelenik meg az embercsempészés területén is, így Magyarország schengeni külső határszakaszán is a növekvő forgalom, növekvő biztonsági kockázatot rejt magában.

A biztonsági kockázat az embercsempészés, az irreguláris migráció teherforgalomban történő megjelenésében azért is súlyozott, mivel a nagyszámú teherforgalomban, a lezárt járművek megbízható ellenőrzése, a potenciálisan csempészhető személyek magas száma, valamint azok valós migrálási célzata komplexen jelenik meg ezen a szakmai területen. A jelentkező feladatok jogszerű, szakszerű, biztonságos, költséghatékony és gyors ellenőrzéséhez az érintett hatóságok részére a jogalkotónak és a fenntartónak olyan speciális környezetet kell kialakítani és fenntartani, amely garanciát szolgáltat Magyarország és a schengeni tagállami szövetség biztonságának fenntartására.

### **Abstract**

Controlling border traffic is one of the most important tasks of our globalized world. One of economy's basis is the as fast as possible delivery of the produced goods to the consumers. Border control bodies must ensure these economic and social needs in such a professional environment where the environment of the controlled goods means a safety risk. The increasing

---

<sup>1</sup> Éberhardt Gábor rendőr ezredes, Nemzeti Közszoigálati Egyetem - Rendészettudományi Doktori Iskola - PhD hallgató.

of the security risk is noticeable by the smuggling of goods and prohibited substances as well as smuggling of people with growing traffic in the Schengen external border region of Hungary which also means increasing security risk.

The security risk of smuggling of people is connected tightly to irregular migration by freight traffic because of the increased freight traffic the reliable control of sealed vehicles, the high number of potentially smuggled people and their real migration goals appear complexly in this professional area. In order to ensure lawful, professional, safe, cost-effective and rapid monitoring of the tasks to be performed the legislator and the maintainer need to develop and keep such a special environment for the authorities concerned which guarantees the maintenance of the security of Hungary and the Schengen member federation.

## **Bevezetés**

Doktoranduszi kutatásom tárgya a migráció rendészeti megközelítésű közrendi, közbiztonsági<sup>2</sup> és járványügyi hatásainak vizsgálata<sup>3</sup>, a kapcsolódó jelenségek elemzése, ajánlások kialakítása. Ebben a kutatási aspektusban megkerülhetetlen a határforgalom ellenőrzés egyik legnagyobb kockázati elemét jelentő teherforgalom ellenőrzési rendszerének vizsgálata, elemzése, értékelése a „causa et effectusi” szerinti összefüggések rendszeret szakmai és normaalkotási ajánlások előkészítésének céljával, a költséghatékonyság elvének érvényesítésével.

A tanulmány készítésének motivációja a migráció rendészeti kezelésű feladatainak vizsgálata a Magyarország külső határait érintő tömeges migráció és az azt megelőző időszakában, az empirikus tapasztalásaim tudományos módszertannal vizsgálva. Ebben a migrációs áramlásban kutattam annak szervezettségét, valamint a szervezett bűnözés kapcsolódását, az embercsempészésre utaló jelenségeket. A tanulmány készítésének időszakában történt az ún. „pandorfi halálkamion” büntetőügyének első, majd másodfokú bírósági tárgyalása<sup>4</sup>. Az aktualitás a tanulmány céljával párosul, mivel az összegzés rámutat Magyarország schengeni külső határain belépésre jelentkező tehergépjármű forgalom nagyságrendjével arányos biztonsági kockázat növekedésére, valamint ajánlást fogalmaz meg a kutatási technológia technikai eszközzel történő súlyozott alkalmazására, normatív és módszertani korrekciókra, támogató rendszerek alkalmazására.

---

<sup>2</sup> Finszter Géza: Közbiztonság és jogállam – Jog, állam, politika – Kitekintés. (2009/3.) 167-172. o.)

<sup>3</sup> Kmety Károly: A magyar közigazgatási jog kézikönyve – Politzer Zsigmond, Budapest, (1897.) 282. o.

<sup>4</sup> Forrás: <https://birosag.hu/aktualis-kozlemenyek/szegedi-itelotabla-junius-6-kezdodik-parndorfi-halalkamion-ugy-targyalasa> Letöltés időpontja: 2019. 04. 20.



Balla ezredes értelmezésével részben értek egyet abban, hogy a határforgalom ellenőrzésben „két gyenge láncszem” található, mégpedig a végrehajtó szubjektumán múló személyazonosítás, illetve a járműkutatás végrehajtása.<sup>5</sup> Azzal egyetérttek, hogy a határforgalomellenőrzés egyik legmagasabb szintű képzettsége és speciális kompetenciák szükségesek a személyazonosítás eredményes végrehajtásához, ugyanakkor ennek támogatására számos technikai, illetve informatikai támogató eszközrendszer is rendelkezésre áll a magyar határrendészeknek. A kutatási feladatok személyes felkészültségen, motiváción, kompetenciákon és rendelkezésre álló kézi eszközök alkalmazása mellett magashatékonyágú, félautomatizált eszközökkel szintén érdemben támogatható.

Tanulmányomban azt vizsgálom, hogy Magyarország külső határos, közúti forgalmi határátkelőhelyein a schengeni csatlakozás óta eltelt időszakban hogyan alakult a teher- és ezen belül a belépő tehergépjármű forgalom. Vizsgálom, hogy a belépő tehergépjárművek mekkora migrációs kockázati tényezőt jelentenek a határforgalom ellenőrzése során, valamint a költséghatékony, magas szintű biztonság és a nemzetgazdasági érdekek biztosítására figyelemmel kutatok fel és mutatok be olyan technológiát, normatív ajánlást, támogató módszertani eszközöket, amellyel a humán erőforrás igény jelentős mértékben csökkenthető a rendőrség ilyen tartalmú feladatainak végrehajtására.

## **1. Fogalmi keretek**

A migráció, valamint annak jelenségéhez kapcsolódó hatások egységes leírása a tanulmány készítésének időszakában hiányoznak, azok különböző megközelítésben leírtak. A fogalmak tisztázása jelen munkának nem célja, de az egységes értelmezés érdekében ismertetem azokat a fogalmakat, amelyeket alkalmazok.

A migráció jelensége, fogalmi kerete, a migráció kutatásának eredményei, a migrációval kapcsolatos elméletek, annak hatásai az elmúlt években a társadalmi együttélés szinte valamennyi színterén egyre nagyobb hangsúlyt kapott nemzetközi és hazai viszonylatban is. Kerezsi Klára professzor asszony gondolatával egyetértve: *„A társadalmi törésvonalak mentén kialakult és nem kellőképpen kezelt konfliktusok súlyosan veszélyeztetik a társadalom integrációját. Az integráció lehetőségét a globalizációs folyamatok keretezik, és a*

---

<sup>5</sup> Balla József: A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban - Magyar rendészet, Budapest, (2017/3.) 23-24. o.

*bizonytalanság befolyásolja, amiben szerepet játszik a marginalizálódás, az úgynevezett identitásproblémák, a migráció, de befolyásolják a vallási és etnikai konfliktusok is.*<sup>6</sup>

A migrációnak a Maslow által kidolgozott szükséglet piramis<sup>7</sup> gondolatiságát elfogadva az emberiség történelmével egyidős előélete<sup>8</sup> miatt számtalan megfogalmazása és a jelenséghez kapcsolódó értelmezése van, amelynek részleges bemutatása az elméleti megközelítem tárgyaként a kutatási anyag részét képezi. A jelenség szociológiai jellegének középpontjában ugyanakkor mindig is az ember helyváltoztatása volt, amelynek beazonosítható a kiváltó oka, amit Tóth Judit értelmez tanulmányában: *„A fogalom mögött meghúzódó magyarázat egyike: a vándorlás egyéni vagy csoportos akarat eredménye, amelyet az általános társadalmi, gazdasági vagy politikai folyamatok az egyéni szándék és a mindennapok törekvései együtt és egyszerre határoznak meg.*”<sup>9</sup>

A határforgalom ellenőrzési célzatú gépjárműkutatás, mint rendészeti feladat rendszerbe történő pozicionálásához a hazai rendészettudományt képviselő Finszter Géza értelmezését alkalmazom: *„A rendészettudomány tartalma szerint a rendészetre vonatkozó, kritikailag igazolt, tudományos módszerekkel megszerzett, és a rendészettudomány által kialakított fogalmakkal leírt ismeretek rendszerezett összessége, amelyek lehetővé teszik a kutatási tárgy törvényszerűségeinek megismerését és a rendészet más társadalmi komplexumokkal való kapcsolatainak tanulmányozását. ... A rendészettudomány feladata a rendészet működésének, szervezetének, személyzetének és jogi szabályozásának elméleti igényű tanulmányozása...”*<sup>10</sup>

A migrációkezelés rendészethez való kapcsolódása alapján a kutatás során alkalmazandó alapfogalmak közül a már korábban hivatkozott fogalmi értelmezéseken túlmenően az alábbiakat tartom a legfontosabbaknak a témával összefüggésben:

- **Államhatár:** azok a képzeletbeli függőleges síkok összefüggő sorozata, melyek az adott ország területét a szomszédos államok területétől a föld felszínén, a légtérben és a föld mélyében egyaránt elválasztják, illetve össze is kötik.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> Kerezsi Klára: A párbeszéd hatalma - A helyreállító igazságszolgáltatás szerepe a közpolitikában – Dialóg Campus, Budapest (2018.) 16. o.

<sup>7</sup> Maslow, H. Abraham: A theory of human motivation - Psychological Review, Brooklyn, (1943.) 50(4), 370-396. o.

<sup>8</sup> Ritecz György; Sallai János: A migráció trendjei, okai és kezelésének lehetősége – Hanns Seidel Alapítvány, Cordoba nyomda, Budaörs, (2015.). 11-20; 117. o.

<sup>9</sup> Tóth Judit: A nemzetközi migráció jogi alapjai. In: Lukács Éva – Király Miklós (szerk.): Migráció és Európai Unió. Szociális és Családügyi Minisztérium Budapest, (2001.) 20. o.

<sup>10</sup> Boda József; Finszter Géza; Imre Miklós; Kerezsi Klára; Kovács Gábor; Sallai János: A rendészettudományi kutatások elméleti megalapozása és főbb irányai, Államtudományi műhelytanulmányok, (2016). 17. szám, Budapest, Nemzeti Közszerzői Egyetem, 2-3. o.

<sup>11</sup> Rendészettudományi szaklexikon, Budapest, NKE RTK, (2018.) 33. o.

- Elemző-értékelő tevékenység: az információk és a feltárt helyzetre, jelenségre vonatkozó adatok, kapcsolatok elemzése és értékelése egymásra épülő tevékenységet, munkafolyamatot takar.<sup>12</sup>
- Határforgalom ellenőrzés: Az erre hivatott szervezetek szolgálati személyei által a határforgalom számára megnyitott határátkelőhelyen vagy az ellenőrzésre kijelölt más helyen folytatott olyan szolgálati tevékenysége, amely személyek, járművek és szállítmányok ellenőrzésére, jogszerű átléptetésére, továbbá az államhatár jogellenes átlépésének megakadályozására és a hatáskörébe tartozó más jogsértő cselekményeknek a megelőzésére, felderítésére és megszakítására irányul.<sup>13</sup>
- Határrendészet: olyan rendészeti eszközökkel és módszerekkel megvalósított hatósági tevékenység, amely a rendelkezésre álló emberi erőforrások, eszközök, technológiák, ismeretek és kapcsolatrendszer felhasználásával, a közösségi és nemzeti szabályok egységes és következetes alkalmazásával, a magas szintű határbiztonság megteremtésére, fenntartására és fejlesztésére irányul. A rendészet egyik olyan alkotórésze, amely az államhatár rendje előfeltételei létrehozására és fenntartására irányuló (állami) tevékenység.<sup>14</sup>
- Kockázat: a veszély valós, káros hatásainak bekövetkezési valószínűségeként értelmeznek.<sup>15</sup>
- Kockázatelemzés: a felderítési és egyéb releváns adatok, információk, tények, azok közti összefüggések feltárásának, értékelésének rendszeres tevékenysége, amely magába foglalja az információ szerzés humán és technikai rendelkezésre állásának, hiányosságainak vizsgálatát is.<sup>16</sup>
- Közbiztonság: olyan kollektív társadalmi termék, amely az egyének és közösségeik tevékenységéből, az állami szervek hatósági intézkedéseiből, a polgárok önvédelmi képességei és a vállalkozói piac nyújtotta szolgáltatások együtteséből alakul ki. Ennek mérésére, elemzésére a fejlett democráciákban egyre bonyolultabb és pontosabb módszereket alkalmaznak. Ilyenek például az áldozatok megkérdezésén vagy a lakosság széles köreiből végzett vizsgálatok eredményein alapuló elemzések.<sup>17</sup>

<sup>12</sup> Rendészettudományi szaklexikon, Budapest, NKE RTK, (2018.) 164-165. o.

<sup>13</sup> Rendészettudományi szaklexikon, Budapest, NKE RTK, (2018.) 270. o.

<sup>14</sup> Rendészettudományi szaklexikon, Budapest, NKE RTK, (2018.) 280. o.

<sup>15</sup> Teke András: A veszély kezelése és a határbiztonság - Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, VI., Pécs (2006.) 65-91. o.

<sup>16</sup> Héjja István; Kenedli Tamás: Az elemző-értékelő munka elméleti és gyakorlati kérdései – ZMNE, Egyetemi jegyzet, Budapest (2011.) 37-42. o.

<sup>17</sup> Finszter Géza: Közbiztonság és jogállam – Jog, állam, politika – Kitekintés, Budapest, (2009/3.) 170. o.

- Migráció: költözés, vándorlás<sup>18</sup>; „*az egyén bátor akaratának kifejeződése a nehézségek túllépése és egy jobb élet élése felé.*”<sup>19</sup>; a gazdasági, társadalmi, szociális és kulturális élet részét képező olyan aktív emberi magatartás, amely a tartózkodási hely megváltoztatására irányul. Az állandó lakóhely, származási, vagy életvitelszerű tartózkodási hely tömeges, leggyakrabban szervezetlen elhagyása az 1989. évi 15. törvényerejű rendelettel kihirdetett, a menekültek helyzetére vonatkozó 1951. évi július hó 28. napján elfogadott Genfi Konvenció, valamint a menekültek helyzetére vonatkozóan az 1967. évi január hó 31. napján, ezt kiterjesztő jegyzőkönyv által meghatározott okok miatt.<sup>20</sup>
- Migráns: olyan személy, aki nemzetközi határokon vagy egy államon belül tartózkodik szokásos tartózkodási helyétől távolabb, függetlenül az illető jogi státuszától, a mozgása önkéntes vagy kényszerű jellegétől, valamint a mozgása okaitól, a tartózkodás időtartamától.<sup>21</sup>
- Rendészet: a rendészet a modern államban az a közigazgatási tevékenység, amelynek társadalmi rendeltetése a jogellenes emberi magatartásokból keletkező veszélyek elhárítása. A veszély olyan állapot, élethelyzet, amelyben a társadalom által értéknek elismert anyagi és szellemi javakat sérelem fenyegeti. A sérelem lehet a javak megsemmisülése, értékük csökkenése, vagy értékgyarapító képességük elvesztése.<sup>22</sup>
- Tehergépjármű kutatás: a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás 289.; 289/A-B. pontjaiban meghatározottak.
- Veszély: fogalmára a rendészettudományi szaklexikon több értelmezést ad, ugyanakkor közös jellemzője a kockázat területi és/vagy időbeni közelsége, bekövetkezésének reálisan megnövekedett értéke. A veszély lehet absztrakt vagy potenciális; konkrét vagy aktuális és putatív.<sup>23</sup>

<sup>18</sup> Révai Nagy Lexikona, 13. kötet, (1915.) 736. o.

<sup>19</sup> Address of Mr. Kofi Annan, Secretary-General, to the High-Level Dialogue of the United Nations General Assembly on International Migration and Development, New York, 2006. szeptember 14. [https://doi.org/10.1111/j.1747-7379.2006.051\\_1.x](https://doi.org/10.1111/j.1747-7379.2006.051_1.x) (Letöltés időpontja: 2018.10.12.)

<sup>20</sup> Rendészettudományi szaklexikon, Budapest, NKE RTK, (2018.) 459. o.

<sup>21</sup> Forrás: <https://www.iom.int/who-is-a-migrant> (Letöltés időpontja: 2018.10.12.)

<sup>22</sup> Finszter Géza: A rendészet és a rendészeti igazgatás elmélete, NKE egyetemi jegyzet, Budapest, (2016.) 61. o.

<sup>23</sup> Sallai János: Magyar Tudományos Akadémiai értekezés – kézirat (2018.) 28-31. o.

## 2. Az államhatár őrizetének súlyponti eltolódása

Az államhatár őrzése – ami nem más, mint a területi hozzáférés korlátozása érdekében tett erőfeszítések – már régóta központi állami tevékenység.<sup>24</sup> Anderson szerint az európai határok elsődlegesen katonai célok mentén alakultak ki, mivel a társadalmaknak meg kellett védeni a saját stratégiai tartalékjaikat, illetve meg kellett semmisíteni a másik nemzet készleteit. A határ szó egyik jelentése is katonai terminológia, ami egy olyan zóna, ahol az ember az ellenséggel találkozik. Európa határvitái és nemzeteinek fejlődése a XX. század két világháborújában csúcsosodott ki és azóta sem szűntek meg teljes egészében.<sup>25</sup> Az államok a kialakulásuk idejétől kezdve alkottak olyan szabályokat, alakítottak ki olyan szervezeti egységeket, amelyek fő feladata államhatalmi intézményként az országhatárok sérthetlenségének védelme, szabályozott belépési korlátok alkalmazása, a támadólag fellépő fegyveres egységek elrettentése, a nemzetgazdaság és kereskedelem védelme, az ország számára nemkívánatos személyek és események határon kívül tartása. Krasnes szerint valamennyi állam monopolizálja a jogot annak meghatározására, hogy kinek és minek, milyen feltételeknek történő megfeleléssel biztosítja a lehetőséget a területéhez történő hozzáféréshez, az oda történő belépéshez, az ottani tartózkodáshoz.<sup>26</sup>

A globalizálódott világ<sup>27</sup>, a társadalmi formálódások és gazdaság változó intenzitású fejlődésének egyik hatásaként az államhatárok őrizetének, a határokon átmenő határforgalom ellenőrzésének prioritásai folyamatosan idomulnak, annak súlypontjai eltolódnak. A nagy történelmi és államalakítási időszakokra jellemző katonai erővel és eszközökkel fenntartott rendszereket felváltották a biztonsági igényeket is garantáló, ugyanakkor a társadalom mobilitását, a kereskedelem és ipar szabad áramlását is garantáló rendészeti szervekkel és azok eszközeivel, módszereivel tevékenykedő komplex határellenőrzési rendszerekkel. Ezek a változások, súlypont eltolódások ugyanakkor továbbra is elsődleges prioritásként kezelik és biztosítják a területi szuverenitás sérthetlenségét, az állam határának feltételekhez kötött, államhatalmat képviselő szervezet által ellenőrzött átlépésének biztosítását. Az államhatárok

---

<sup>24</sup> Malcolm Anderson, *Frontiers: Territory and State Formation in the Modern World* - Cambridge Polity (1996.) 5. o.

<sup>25</sup> Malcolm Anderson: *Frontiers: Territory and State Formation in the Modern World* (2006.) 9. o.

<sup>26</sup> Stephen D. Krasner, "Power Politics, Institutions, and Transnational Relations," in Thomas Risse-Kappen, ed., *Bringing Transnational Relations Back In: Non-State Actors, Domestic Structures, and International Institutions* (New York: Cambridge University Press, 1995), 268. o.; and Samuel P. Huntington, "Transnational Organizations in World Politics," *World Politics*, Vol. 25, No. 3 (1973.) 333–368. o.

<sup>27</sup> Sallai János: *A globalizáció rendészeti kihívásai - Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, XIV., Pécs, (2013.) 37-41. o.*

őrzésének, annak szabályozott keretek között történő átlépésének a fejlett társadalommal és gazdasággal rendelkező országokra jellemző módon a feladatrendszer demilitarizációja tapasztalható, amely tevékenységet rendészeti szervekkel és azok eszközeivel váltanak fel. Az újonnan jelentkező feladatok célkitűzése ugyanakkor mégsem változik, hiszen marad a területi hozzáférés jogának nemzeti szerv által ellenőrzött és engedélyezett rendjének biztosítása. Ennek a tevékenységnek az egyik alapja a folyamatos kockázatelemzés mellett a megfelelő határrendészeti stratégia kialakítása és annak következetes alkalmazása, szükséges felülvizsgálata, indokolt korrekciója mellett. A rendészeti szervek a tevékenységük hatékonyságának biztosítása érdekében feltérképezik, azonosítják, kezelik és az állam területére történő bejutás megelőzésére, megakadályozására törekszenek mindazon személyek, szervezetek tagjai esetében, akik „Clandestine Transnational Actors” (továbbiakban: CTAs), vagyis „Megfigyelt Nemzetközi Gyanúsítottak” -ként kerültek azonosításra. A CTAs olyan, jellemzően nem nemzeti személyek, szervezetek, amelyeknek a tevékenysége szervezett bűnözéshez, terrorizmushoz, az államhatár meg nem engedett módon történő átlépéséhez, azon átnyúló ember és áru-, drogcsempészethez, proliferációhoz<sup>28</sup>, nemzeti és nemzetközi jog által tiltott cselekményekhez köthetők.<sup>29</sup>

A CTAs többnyire nem lokálisan, hanem regionálisan, illetve az államok határain átívelve, globálisan tevékenykednek, amelyekre szintén jellemző a folyamatos változás, az elkövetési módszerek korrekciója a primer cél biztosítása érdekében: bejutni a tervezett állam területére és ott tartózkodva további jogsértő cselekményt elkövetni, azt folytatni. Az államok számára nem kívánatos szereplők az elkövetési módszerek változtatásával együtt azok helyeit és intenzitását szintén korrigálják, amelynek következtében az államhatár közelében élő lakosság, társadalmi és gazdasági szereplők észlelésén túl, felhívják magukra a figyelmet a média, a politika és a kormány, a jogalkotó részéről is. Ennek a határveszélyeztetettségi súlypont eltolódásnak a kezelésére az állam a hatáskörrel és illetékességgel bíró szervei felé deklarált jogokat és kötelezettséget fogalmaz meg, aminek birtokában azok a korábbinál szélesebb jogosítványokkal, modernebb eszköztárral, szükséges létszámmal és megfelelő módszertannal hajthatják végre feladataikat.

A határrendészet feladatait, vele szemben támasztott elvárásokat jellemzően olyan szakemberek fogalmazzák meg, akik annak veszélyeztetettségét az államhatárhoz, a

---

<sup>28</sup> Tömegpusztító fegyverek (atom-, biológiai- és vegyi fegyverek) és a kettős-felhasználhatóságú termékek, illetve az előállításukhoz és célba juttatásukhoz szükséges eszközök nem kívánatos továbbadását, veszélyes elterjedése – Forrás: <https://bit.ly/2OURlID> Letöltés időpontja: 2018. 09. 22.

<sup>29</sup> Peter Andreas: Redrawing the Line – Borders and Security in the Twenty-first Century - International Security, Vol. 28, No. 2. (2003.) 78–79. o.

határátkelőhelyhez kötődő bűncselekmények megelőzéséhez, azonosításához, bűnelkövetők eljárás alá vonásához, az ország területére történő megakadályozására koncentrálnak.<sup>30</sup> Aggodalomra adhat okot, ha felelős politikai döntéshozók nem, vagy késve, esetlegesen tévesen reagálják le az államhatár szuverenitását veszélyeztető, vagy sértő CTAs eseményeket, többnyire érdemben csak az államhatárokhöz kötődő politikai viták, illetve katonai fenyegetés esetén hoznak döntéseket. A tudományos élet szereplőinek, a szakterület kutatóinak megállapításai alapján összegezhető megállapítás, amely szerint a militarizált államközi viták aránya és azok veszélye a gazdasági növekedést követő permeabilitással együtt csökken, viszont az államhatárok nemzetközi jogi értelemben véve továbbra sem szűnnek meg, továbbá a növekvő áru- és személyforgalom gyors, biztonságos, kulturált átléptetésének feltételrendszerét biztosítani kell.

A XX. század végére, a XXI. század elejére egyértelműen beazonosítható globalizált világunkban a határrendészet, a határforgalom ellenőrzése területén egyre nagyobb és egyre nehezebben kezelhető kihívást jelent a terrorcselekmények<sup>31</sup> miatti fenyegetettség, azok tényleges elkövetése, a tömeges (bevándorlás)<sup>32</sup> irreguláris migráció<sup>33</sup>, a proliferáció, a tiltott áruk és anyagok csempészete, a feladatvégrehajtó állomány integritásának veszélyeztetettsége<sup>34</sup>. A 2001. szeptember 11-én az USA államhatalmi apparátusa elleni összehangolt terrorcselekményeket követően elrendelt kormányzati intézkedések következtében jelentős korlátozások születtek, várakozások alakultak ki a határforgalom ellenőrzés területén, a feladat nagyságrendjére és súlyára nem megfelelően felkészült rendszer hiányosságai miatt. Ezek a hiátusok a jogszerűen átléptethető utas és járműforgalomban, áruk szállításában több milliárd dolláros forgalom csökkenést okoztak, amelyek a gazdaság működőképességét, a társadalom megélhetési viszonyait veszélyeztették. Az Európai Unió schengeni külső határain 2014. és 2015. évben jelentkezett tömeges irreguláris bevándorlási

---

<sup>30</sup> William F. McDonald, "The Globalization of Criminology: The Next Frontier Is the Frontier," *Transnational Organized Crime*, Vol. 1, No. 1 (1995.) 1–22. o.

<sup>31</sup> Dr. Ben Saul: *Defining terrorism to protect human rights*, The University of Sydney, Sydney Law School, *Legal Studies Research Paper No. 08/125* (2008.) 8-16. o.

<sup>32</sup> A menedékjogról szóló 2007. évi LXXX. törvény 80/A §.

<sup>33</sup> Hautzinger Zoltán: *Szemelvények a migráció szabályozásáról* - Pécs, AndAnn Kft. (2016.) 16-19. o.

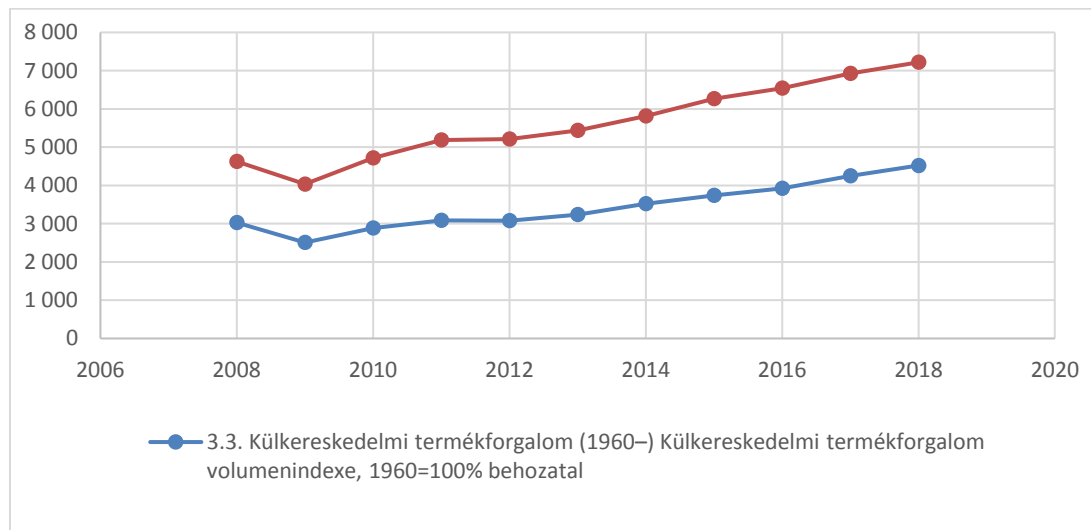
<sup>34</sup> Malét-Szabó, Erika: *Az erkölcsi értékrend és a személyiség közötti kapcsolat vizsgálati szempontjai*, Belügyminisztérium, Budapest, (2015.) 65-79. o.

folyamat<sup>35</sup> következményeként a tranzit külső határos országok és a migrálók célországainak lakossága körében a szubjektív biztonságérzet a percepció<sup>36</sup> miatt is csökkent.

A prognosztizálható kockázatok megfelelő elemzésével, értékelésével, azok minimálisra történő csökkentésével az ilyen nagyságrendű, államhatárokon átívelő és államok működését megrendítő hatásokat lehetőség nyílik megelőzni, érdemben kezelni. A Birkland-féle „focusing event” modell elmélet iránymutatást adhat a politikai döntéshozóknak arra, hogy az államhatárhoz köthető eseményeket, hatásokat minimálisan is regionális szinten kell kezelni, valamint figyelembe kell venni a határmenti közösségek érdekeit a nemzeti érdekek vonatkozásában is.<sup>37</sup>

### 3. Magyarország külső határainak közúti teherforgalma, mint a határforgalom ellenőrzés kritikus eleme<sup>38</sup>

Magyarország a Schengeni tagállami szövetség tagjaként a hatályos nemzetközi és nemzeti jogszabályok alkalmazásával hajtja végre a külső határain belépésre jelentkező teherforgalom ellenőrzését. Magyarországon a külső-határok felől belépő teherforgalom nem csak tranzitál, valamint meghatározó arányt képviselnek az exportárúk és szállítóik kontrollja is.



<sup>35</sup> Éberhardt Gábor: A túlterheléses migráció a globalizált világra jellemző olyan koncentrált reguláris, vagy irreguláris migrációs jelenség, amely térben és időben behatárolható, szervezeten és intenzíven növelt létszámával, járulékos hatásaival veszélyezteteti, gátolja a felelős hatóság jogszerű és flexibilis preaktív tevékenységét abból a célból, hogy az ellenőrzési és eljárás feladatainak végrehajtásában az inflexibilis reaktív feladat ellátással biztonsági deficit keletkezzen. - (2019.) Kéziratban.

<sup>36</sup> Gazdag Ferenc; Remek Éva: A Biztonsági tanulmányok alapjai – Dialog Campus, Budapest, (2018.) 17. o.

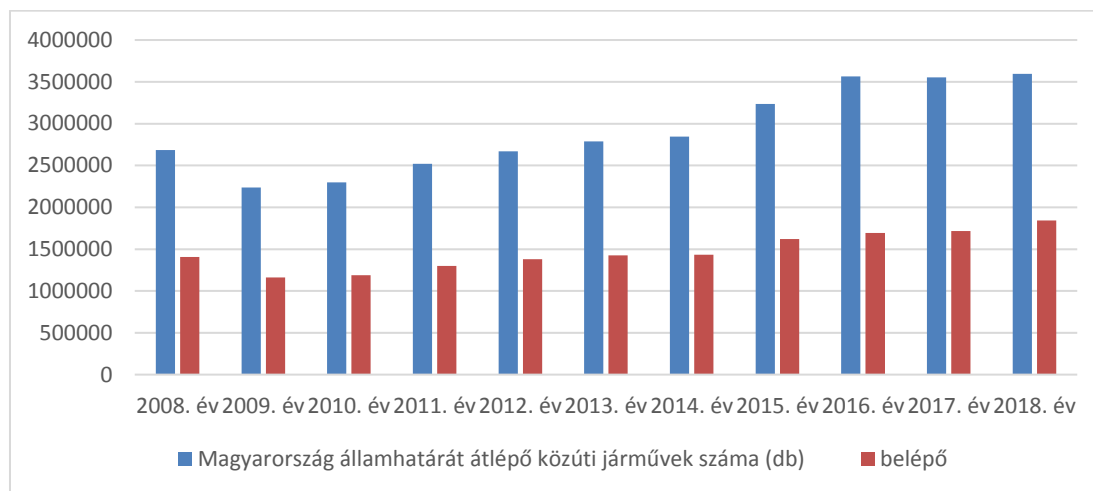
<sup>37</sup> Birkland, A. Tomas: After disaster: Agenda setting, public policy, and focusing events. Washington, DC: Georgetown University Press. (1997.) 22-34. o.

<sup>38</sup> FRONTEX, Risk Analysis for 2019., Warsaw, (2019.) 17-19. o.

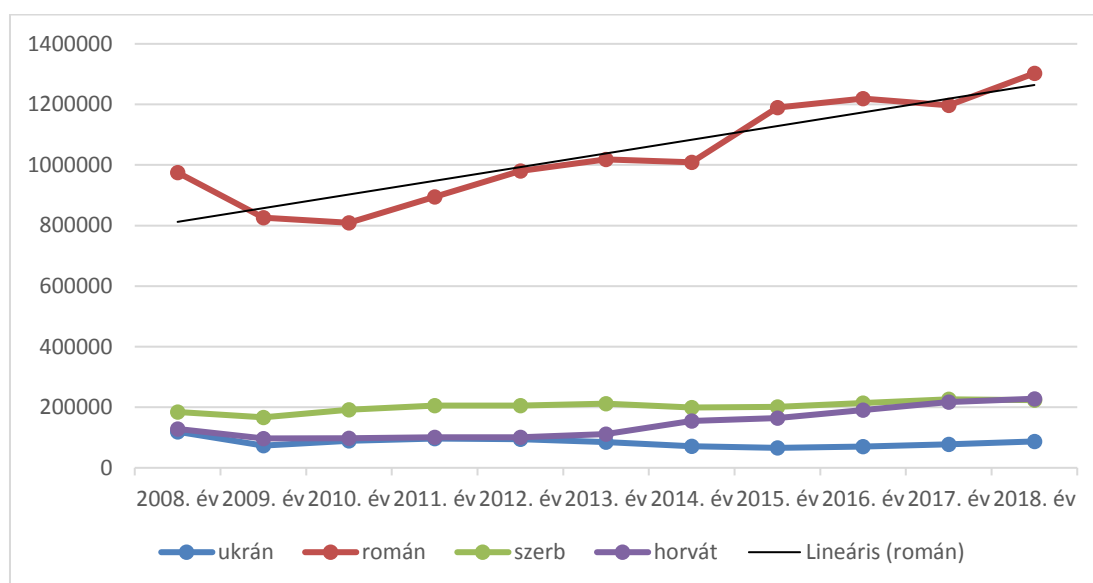


1. sz. ábra – Magyarország külkereskedelmi forgalma (be/ki) az 1960. évi bázishoz képest<sup>39</sup>

Természetesen az áruk szabad áramlásának biztosítása a kereskedelmi adatok tükrében csak részben valósul meg közúti teherforgalom által szállítva.



2. sz. ábra – Magyarország külső határait átlépő tehergépjárműforgalom<sup>40</sup>



3. sz. ábra – Magyarország külső határain belépő tehergépjárműforgalom<sup>41</sup>

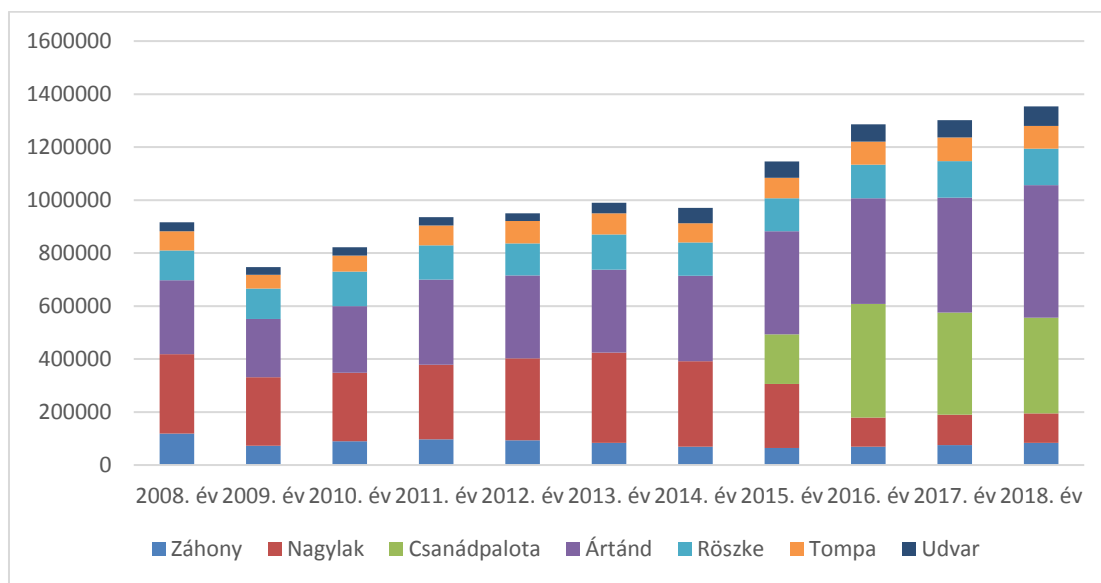
A teherforgalmi adatok elemzése során megállapítható, hogy a gazdasági világválságot követő (lásd 1. sz. ábra) konszolidációs időszak után a kereskedelmi szállítmányozás a termelés növekedését és a vásárlási igényeket követve, folyamatosan és dinamikusan növekszik. A külső határaink vonatkozásában a román határszakasz meghatározó pozíciója kétségtelen,

<sup>39</sup> Forrás: [http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_hosszu/h\\_qkt001.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_qkt001.html) Letöltés időpontja: 2019. 04. 21.

<sup>40</sup> Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> Letöltés időpontja: 2019.04.21.

<sup>41</sup> Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> Letöltés időpontja: 2019.04.21.

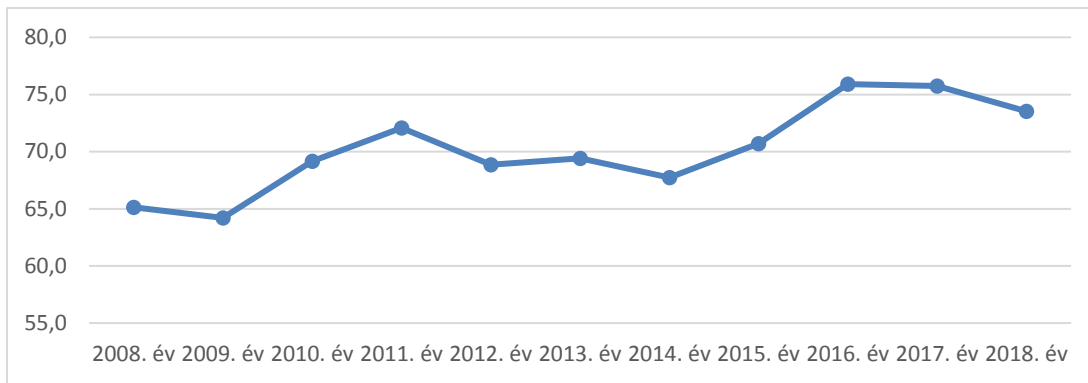
nagyságrendekkel nagyobb belépő teherforgalom ellenőrzését hajtja végre ott a felelős rendészeti szerv, mint a többi szakasz vonatkozásában. A teherforgalom növekedési intenzitását tovább emelte a termelés és kereskedelem mellett az úthálózat fejlesztése, az autópálya határátkelőhelyek bevezetése a nemzetközi gazdaság vérkeringésébe. A viszonylati teherforgalom alakulása az államhatár átlépési pontjaként jelentkező közúti- és autópálya határátkelőhelyek forgalmi adatainak elemzésével további következtetések és a formálódó kockázati tényezők beazonosítása hajthatók végre.



4. sz. ábra – Magyarország külső határainak 7 legnagyobb belépő tehergépjárműforgalmát ellenőrző határátkelőhelyek forgalmi adatai<sup>42</sup>

Az adatok elemzéséből megállapítható, hogy a vizsgált időszakokban a beléptetett összes 16.169.926 db tehergépjármű 6%-a (930.085 db) az ukrán, 71%-a (11.419.500 db) a román, 14%-a (2.228.226 db) a szerbiai és 9%-a (1.592.115 db) a horvát viszonylatban került határforgalmi ellenőrzés alá, kapták meg a jogot a magyar állam területén történő tartózkodásra, közlekedésre.

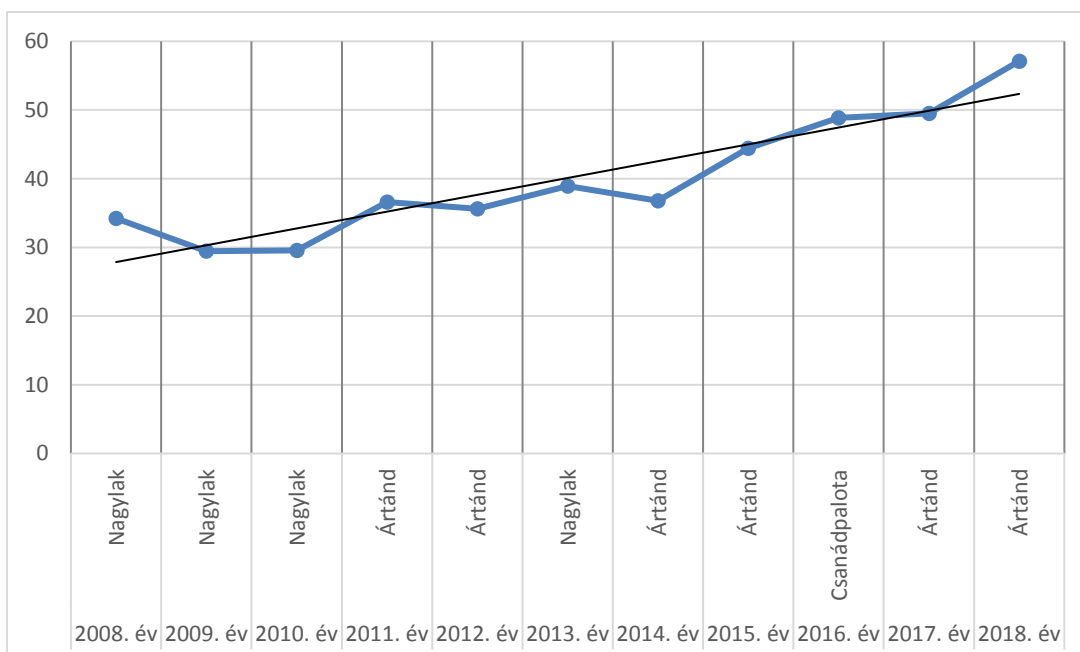
<sup>42</sup> Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> Letöltés időpontja: 2019.04.21.



5. sz. ábra – Magyarország külső határainak 7 legnagyobb belépő tehergépjárműforgalmát ellenőrző határátkelőhelyek %-s teljesítési arányai<sup>43</sup>

A legnagyobb forgalmi adatokkal bíró, román határszakaszon elhelyezkedő határátkelőhelyek forgalmi adatainak elemzése során megállapítható, hogy a csanádpalotai autópályahatárátkelőhely 2015. évi megnyitását követően a viszonylat korábbi 60% körüli forgalmi aránya jelentősen meghaladja a 70%-t is.

Amennyiben további forgalom elemzéseket is végrehajtunk, akkor azt tapasztalhatjuk pld. az ártándi és gyulai határátkelőhelyeken, hogy a szállított áruk meghatározó arányban képviselnek a szomszédos európai uniós tagországból hazánkba importált építési és fűtési alapanyagot, amíg a csanádpalotai határátkelőhelyen a migrációs kockázatot jelentő, dél-balkáni régióból érkező és Európa számos országába tranzitáló, klasszikusnak értékelhető, vegyes összetételű szállítmányok ellenőrzése kerül végrehajtásra.



<sup>43</sup> Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> Letöltés időpontja: 2019.04.21.

6. sz. ábra – Magyarország külső határainak 3 legnagyobb belépő tehergépjárműforgalmát ellenőrző határátkelőhelyeken átlagosan, óránként beléptetett tehergépjárművek száma<sup>44</sup>

A vizsgált időszak 12 hónapjának 365 napjával és annak 24 órájával számolva megállapítható, hogy óránként, átlagosan, az átkelőhelyeken 60 tehergépjárműnél kevesebb hagyja el a határvonalat Magyarország mélysége, az Európai Unió és a schengeni tagállami szövetség területe felé.

#### **4. A teherforgalom, mint határrendészeti kockázati tényező**

A teherforgalom és az általuk szállított konténerok, tartályok a mai globalizált világkereskedelem szállítmányozási alapjait jelentik, amit viszont potenciális kockázati tényezőként is és csak az intelligens határvonal koncepciójának<sup>45</sup> alkalmazásával lehetséges a gazdasági érdekek támogatása mellett a biztonsági érdekeket szolgálva ellenőrizni. A konténeres és tartályban történő szállítások megoldási rendszerét a második világháborúban dolgozták ki a katonai felszerelések, fegyverzeti anyagok egységes, gyors, biztonságos elhelyezésének, szállításának és tárolási igényeinek kiszolgálására. Ezeket az eszközöket a használhatóságuk és könnyű kezelhetőségük miatt átvette a kereskedelmi szállítmányozási üzleti világ, hiszen a szabvány méretek és mobilizáló eszközök alkalmazásával nem jelentett további pénzügyi forrásigényt az árut szállító jármű, tartalmazó eszköz kezelhetősége.

A konténerokban történő alacsony kockázatú szállítás lehetőségét felhasználva a CTAs is egyre nagyobb arányban veszik igénybe a csempészethez, terrorista és más köztörvényes bűncselekmények elkövetőinek, vagy elkövetési eszközeinek mobilizálására. A kiemelt kockázati tényezőt ezen tárgyakkal azok mérete, a bennük történő mennyiségi és összetételű anyagok közé történő rejtési lehetőségek, a tömeges szállítások és zárt tárolási mód miatti ellenőrzési lehetőségek alacsony száma és módja jelenti, amivel a saját sikerének áldozataként ugyanolyan előnyöket kínál a bűnözőknek, mint a szállítmányozó vállalatoknak.<sup>46</sup>

A járművekben történő megbújások kockázatára a FRONTEX<sup>47</sup> is felhívja figyelmet. 2018. évben 2258 fő, a Magyarországot is magába foglaló nyugat-balkáni régió kívülről érkező irreguláris bevándorlót fedeztek fel, miközben a határokat jogszerűtlenül kísérelték meg átlépni

---

<sup>44</sup> Forrás: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu> Letöltés időpontja: 2019.04.21.

<sup>45</sup> Jason Ackleson: Border Security Technologies: Local and Regional Implications, New Mexico, (2005/2.) 147-149. o.

<sup>46</sup> V. Valkovic, D. Sudac, D. Matika: Port Security: Container Cargo Control Traffic Safety and Security Review (2005.) 236. o.

<sup>47</sup> FRONTEX, Risk Analysis for 2019., Warsaw, (2019.) 18. o.

a közút határátkelőhelyeken keresztül, nagyrészt a járművekben való elrejtéssel, ami nagyjából 40 %-kal haladta meg a 2017. év ilyen tartalmú adatait. A 2017. negyedik negyedév növekedésének legnagyobb hányada a horvát-szerb határszakaszon bejelentett felfedések számának növekedésével magyarázható. Az értékelési időszakban a magyar-szerb és a bosznia-hercegovinai határszakaszokon észlelt felfedések számai is emelkedtek a 2017. negyedik negyedévre, de összességükben alacsonyabbak voltak. Az értékelt időszakban a nyugat-balkáni országok 82 nemzet állampolgárait jelentették az irreguláris határátlépési kísérletek miatt a közúti határátkelőhelyeken.<sup>48</sup>

Beck szerint a dinamikusan fejlődő információs központú iparosodás és modernizáció, valamint a globalizáció miatt a belső biztonsági kockázati tényezők mellett egyre nagyobb kihívást jelent a megalapozott és teljes körű külső biztonsági tényezők feltárása, elemzése, értékelése, megelőző és helyzetkezelő protokollok kidolgozása. Szerinte a modernizálódás és a radikalizálódás párhuzamot generál a kockázati tényezők kialakulása között, amely változások a korábban alkalmazott módszerek felülvizsgálatát és korrekcióját igénylik azzal, hogy a veszélyelemek közé be kell illeszteni a terrorizmus és a tömegpusztító fegyverek társadalmak elleni alkalmazásának kockázatát. A fejlett társadalmak számára meghatározó problémaként jelent meg a biztonsági kockázatok spektrumának bővülése mellett a lakosság egyre intenzívebb szubjektív és objektív biztonság iránti igénye. Ez a dilemma a nemzetek, az államhatárok biztonságáért felelős szakmai szervezeteken túl a politikai döntéshozók részére is komoly kihívást jelent, mivel a gazdasági fejlettség fenntartása mellett kell olyan biztonsági rendszereket kialakítani, amelyek szavatolják a személyek és az áruk szabad mozgását, ugyanakkor a legmagasabb szintű biztonságot is garantálják.<sup>49</sup>

Dye szerint a biztonságpolitikai elemek kialakításakor jelentős nehézséget okoz, hogy a transznacionális bűnözői hálózatok ugyanazokat a mobilitási útvonalakat és eszközöket használják, amelyeket a legális kereskedelmi szállítmányozók.<sup>50</sup> Flynn szintén felhívja a figyelmet, hogy a határon átnyúló bűnözés nem (csak) az államhatár túloldalán, annak mentén alakul ki, van jelen, hanem az beszövi a Földet és ráépül a nemzetközi kereskedelmi és turisztikai hálózatokra. Kiemeli tanulmányában továbbá, hogy ugyan a terrorizmus jelentheti a legnagyobb kockázati tényezőt, de nem szabad csak annak megelőzésére koncentrálna

---

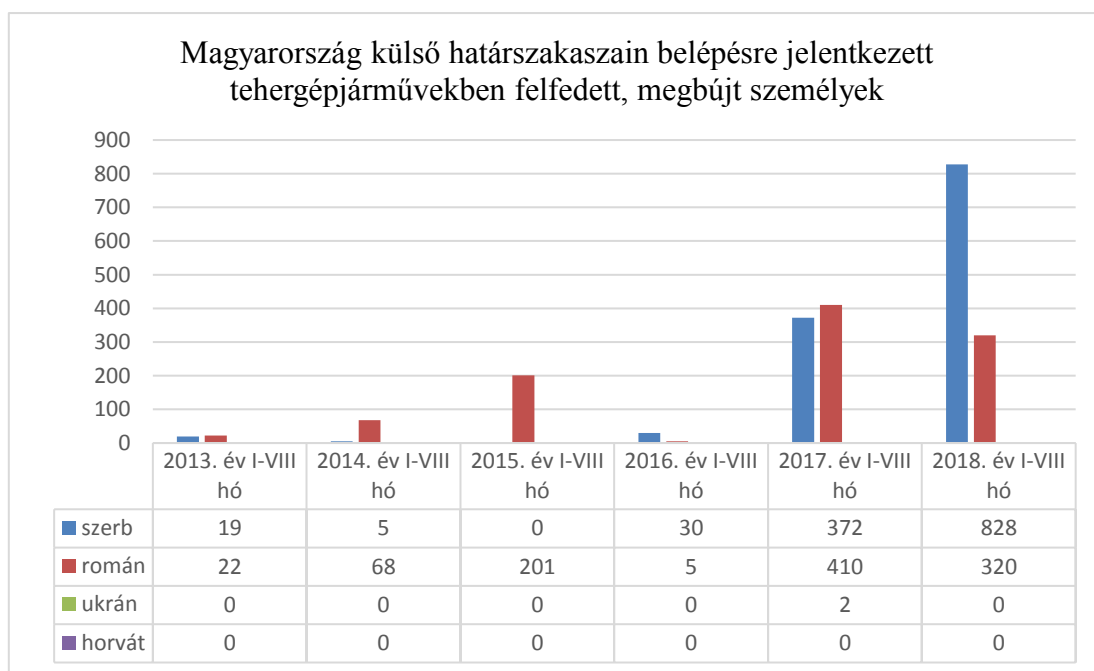
<sup>48</sup> Forrás: [https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/WB\\_Q1\\_2018.pdf](https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/WB_Q1_2018.pdf) 9. o. Letöltés időpontja: 2018.09.20.

<sup>49</sup> Beck Ulrich: The cosmopolitan perspective: Sociology of the second age of modernity. *British Journal of Sociology*, 51(1), (2000.) 79–105. o.

<sup>50</sup> Dye H. David: Sensors for screening and surveillance. Paper presented at the Hoover Institution National Security Forum Conference on Technology for Preventing Terrorism, Stanford University, CA. (2002.) 4-9. o.

kialakítani a nemzetek felderítő és elhárító mechanizmusát, jelentős erőket és eszközöket kell fordítani az ember és árucsempészetre, amely területen szintén bővülő együttműködést és többoldalú erőfeszítéseket kell tenni. A megfelelő politikai döntés kialakításakor figyelembe kell továbbá venni a határmenti (honi és túloldali) társadalmi szereplők egyéni, szociális, kulturális, gazdasági, kereskedelmi és egyéb igényeit is.<sup>51</sup>

Magyarország államhatárain észlelt irreguláris határátlépési módszerek között nem csak megjelent, hanem dinamikusan növekvő arányban azonosítható be a személyek járművekben - elsődlegesen a rejtőzködési lehetőségek, a méretek miatt – a tehergépjárművekben történő megbújás. Ennek az elkövetési módszernek észlelt elemét képezi, amikor az irregulárisan államhatáron átjutni szándékozó nem a tehergépkocsi által szállított rakományban búj meg, hanem a jármű valamelyik elemén. Ez ugyan jelentős veszélyt jelent a „kísérletező” számára, de az államhatár közelében várakozó, majd azon áthaladó járműről az első lehetőség esetén le tud szállni és meg tudja kísérelni az elvegyülést a legálisan tartózkodó személyek között.

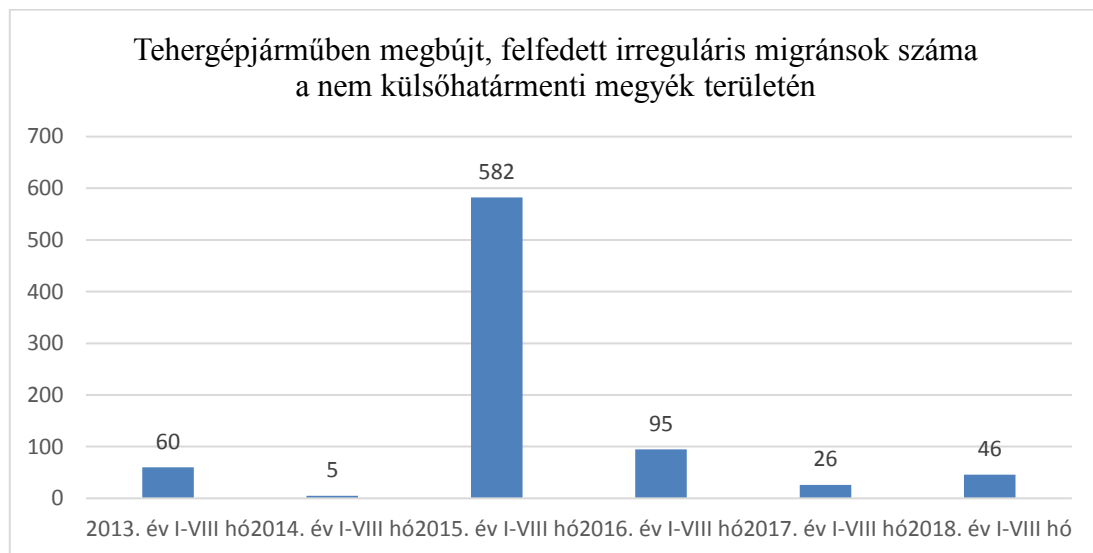


7. sz. ábra – szerző által készítve, ORFK RFŐIG HRFŐO által biztosított adatok

A rendelkezésre bocsájtott és vizsgálati adatok elemzése során megállapítható, hogy a módszer folyamatosan emelkedő tendenciát mutat és jellemzően a szerbiai és a román viszonylatban jelentkezik. A vizsgált időszak elemzése során figyelembe kell venni, hogy a szerbiai

<sup>51</sup> Stephen Flynn: End of the joyride: Confronting the new homeland security imperative in the age of globalization -Colloquium Series on Border Control and Homeland Security at Rutgers University (2003.) 5-11. o.

határszakaszon 2014. és 2015. években tömeges illegális bevándorlás jelent meg az államhatáron, amelynek kezelésére fizikai védelemként Ideiglenes Biztonsági Határzár (továbbiakban: IBH) került felállításra. Ennek és a „jogi határzár”-nak, valamint a megnövelt élőerős határőrizet következményeként növekedés jelent meg a határátkelőhelyeken történő irreguláris bejutási kísérletek számában, így a tehergépjárművekben történő megbújás módszerével történő elkövetésben is. A román határszakaszon a dinamikus növekedést a migrációs útvonalak átterelődése és a szintén alkalmazott módszer, valamint annak felfedésére alkalmazott gépjárművizsgálati technika fejlesztése miatti növekedés okozta. A 2018. évi csökkenés a jellemző módon Csongrád MRFK illetékességi területén jelentkezett elkövetési módszer a csanádpalotai határátkelőhely belépő tehergépjármű forgalmának mélységi, utóellenőrzésének szisztematikus végrehajtása miatt csökkent le, mint legjobb módszer eredménye.<sup>52</sup>



8. sz. ábra – szerző által készítve, ORFK RFŐIG HRFŐO által biztosított adatok

Tekintettel arra, hogy a belépő teherforgalom ellenőrzése, kutatása teljes körűen rendelkezésre álló röntgen eszközök hiánya miatt nem lehet totális, így a mélységi ellenőrzések során a 2017-es és 2018-as évekre jellemző elkövetési módszer szerinti növekedés mutatóját követi a mélységbe, tehergépjárművek megbújt személyek utólagos észlelésének száma is, amely tény szintén a kockázati elem súlyosságát erősíti. A határátkelőhelyek migrációs veszélyeztetettségének elemzésekor figyelembe kell venni a túloldali szervek által történt észlelések, alkalmazott intézkedések számát is a jogszerűtlen módon államhatáron átlépni szándékozók (tehergépjárművekben megbújtak) szemben. A két ország szervei által

<sup>52</sup> Forrás: <https://bit.ly/2VZcXMc> Letöltés időpontja: 2019.03.30.

felfedett jogsértő személyek számának összege adja az adott határátkelőhely adott módszerre vonatkozó migrációs terhelését.

## **5. Az államhatáron átlépő teherforgalom ellenőrzésének normatív nemzeti szabályozó környezete**

Magyarország hatályos Alaptörvénye szerint *„A rendőrség alapvető feladata a bűncselekmények megakadályozása, felderítése, a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme. A rendőrség részt vesz a jogellenes bevándorlás megakadályozásában.”*<sup>53</sup> A Rendőrségi törvény (Rtv)<sup>54</sup> rendelkezései között a jogalkotó tételesen sorolja a hatáskörbe rendelt feladatokat, amelyek közül jelen tanulmány súlyozva vizsgálja az államhatáron áthaladó személy- és járműforgalom, a szállítmányok - ide nem értve a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK rendeletben meghatározott vámellenőrzést – ellenőrzési feladatait, annak részelemének költséghatékony, innovatív fejlesztésének indokoltságát, lehetőségét.

A rendőrség szolgálati szabályzata (Szszt) rendelkezik általánosságban a határforgalom ellenőrzés feladatairól<sup>55</sup>, valamint a hatályos határforgalom-ellenőrzési szabályzata (Hesz) a schengeni tagállami szövetség rendészeti szervének végrehajtási protokollját a nemzeti szakmai elvárásokat is figyelembe véve fogalmazza meg. A módosított és több területen kiegészített Hesz 28. pontja az alapszabály rendelkezéseit a tehergépjárművek kutatási feladataira vonatkozóan a 189/A-189/B. ponttal egészíti ki, felismerve a szakfeladatban rejlő magas szintű kockázati tényezőket, amelynek csökkentése és egységes végrehajtása érdekében a kötelek büntetőjogi joghátránnyal fenyegetett katonai kötelezettségként kerültek meghatározásra.<sup>56</sup>

## **6. Nemzetközi normák, ajánlások és legjobb gyakorlatok az államhatáron belépő tehergépjárművek ellenőrzésére**

A hatályos Schengen Kódex (továbbiakban: SK) lehetőségként kezeli a személy, busz és teherforgalom egymástól elkülönített, a SK melléklete szerint rendelt jelzőtáblákkal jelölt

---

<sup>53</sup> A 46. cikk (1) bekezdése az Alaptörvény hetedik módosítása (2018. június 28.) 9. cikkével megállapított szöveg.

<sup>54</sup> A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 1. § (2) 10-13.

<sup>55</sup> A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet 63.§ - 64. §

<sup>56</sup> A Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás és a 17/2017. (IV. 6.) ORFK utasítás a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás módosításáról



sávokon történő ellenőrzését, a jelentkező rendészeti szakmai feladatok normásításától eltekint.<sup>57</sup>

A Kézikönyv (SKk) a szárazföldi határokon átlépésre jelentkező tehergépjármű forgalom ellenőrzésének „legjobb gyakorlata” sorolásában tételesen nevesíti lehetőségként röntgeneszköz és széndioxid detektorok alkalmazását megbújt személyek, csempészárak felfedése érdekében. Az ajánlások közt szerepel az is, hogy lehetőség szerint a járművek ellenőrzését 2 tisztviselő hajtsa végre.<sup>58</sup>

A FRONTEX koordinálásával a 2008. évben pilot projekt keretében megkezdődött egy „best practice” ajánlást tartalmazó kézikönyv szerkesztése. Az “X-Ray” Pilot Projekt általános célja a legjobb gyakorlatok meghatározása és az EU tagországok, a schengeni társult országok tapasztalatcseréjének megkönnyítése a járművekben megbújó, és az EU-ba irregulárisan bejutni szándékozó személyek felfedésére. A fő cél egy gyakorlati kézikönyv összeállítása és az új technológiák használatának szélesítése az EU / schengeni társult államok szárazföldi határain. „Follow-up”-ként az összeállított kézikönyv a jövőben segítségére lehet a FRONTEX által, az EU külső szárazföldi határain szervezett közös műveletekben résztvevőknek.<sup>59</sup>

## **7. Elméleti ajánlások a tehergépjárműforgalom ellenőrzésének költséghatékony növelésére**

George Bush amerikai elnök mandátuma alatt került kidolgozásra a „smart border” projekt, amelynek az elméleti megközelítése és az alkalmazásra rendelt protokollja iránymutatásul szolgálhat a külső határainkon belépő tehergépjármű forgalom komplex biztonsági követelmény rendszerének való megfelelésnek. A rendszer három pilléren nyugszik: a szűrésen, a biometrián és az információtechnológián. Az „intelligens határellenőrzés” biztosításához a határforgalom ellenőrzéssel kapcsolatos, szomszédos államközi és internacionális szintű, államok közti szakpolitikai egyeztetésekre, érdemi együttműködésre épülő adatcserékre, valamint azok ellenőrzésére van szükség a partner tagállamok hatóságai részéről.

---

<sup>57</sup> AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/399 RENDELETE (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) 10. cikk (3)

<sup>58</sup> COM(2006)5186 végleges - A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA (2006. november 6.) a tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve (Schengeni kézikönyv)” létrehozásáról - II. SZAKASZ: Szárazföldi határok 1. A közúti határforgalom ellenőrzése, 1.3. Az ellenőrzéseket lehetőség szerint két határőrnek kell végeznie. \* Jogonalap: – Schengeni határellenőrzési kódex (7. cikk, VI. melléklet).

<sup>59</sup> PILOT PROJECT X-RAY KÉZIKÖNYV-TERVEZET (Legjobb gyakorlatok) Varsó, 2008OPS/RAU/RD

A szűrés a szállítmányok és a személyek előzetes ellenőrzését feltételezi. A személyforgalom ellenőrzési technológiájában már az 1990. években kialakítottak olyan ellenőrzési sávokat az amerikai határforgalmi ellenőrzést végrehajtó szervek, amelyeket azok a személyek vehetik igénybe, akiknek a beléptetési jogosultságai korábban már vizsgálat tárgyát képezte, azt számukra az adott ország megelőlegezte. A járművek, azok szállítmányai esetében a rendszer hasonlóan működik, az előellenőrzött, felelős hatóság által biztonsági rendszerekkel védett elektronikus chipekre rögzített adatok birtokában az ellenőrzési idő minimálisra csökkenthető, amelynek köszönhetően a kereskedelmi célú szállítások mennyisége és beléptetési gyorsasága a biztonsági garanciák fennállása mellett jelentősen növekedett. A szűrés metodikájához sorolható a Fast Pulsed Neutron Analysis (FPNA), amelynek technológiai alkalmazása során az ellenőrzött járművek rakományát vizsgálják szkennelt impulzusos sugárnyalábokkal, pulzáló neutronokkal. Ezek az elemek kölcsönhatásba lépnek az ellenőrzött tárgyak elemeivel és olyan jellemző gamma-sugarakat képeznek, amelyek adott kémiai anyagra utalnak, így a vizsgálat tárgya beazonosíthatóvá, alakja és mérete vizuálisan ellenőrizhetővé válik. A rendszer 1 %-s hiba arány körüli hatékonysággal látja el feladatát, jellemzően óránként 60 tehergépjármű ellenőrzésével, amely nagyságrendekkel magasabb hatékonyságot és biztonságot szavatol, mint a tisztviselő által végrehajtott vizuális ellenőrzés.<sup>60</sup>

A tehergépjárművet vezető, kísérő személyzet biometrikus ellenőrzéseknek való alkalmassá tételével az államhatáron csak a jogszerű keretek között átlépni szándékozók és csak az arra jogosultak kapnak lehetőséget az ellenőrzést végrehajtó állam területére történő belépésre, ott tartózkodásra. Így az előzetesen biometrikus adataikat a hatóságok részére átadó tehergépjárművezetők, kísérők személyazonossága és beléptethetősége is kétséget kizáróan megállapítható az eljáró hivatalnokok részéről. A humán biometrikus ellenőrzési lehetőségek az átlépésre jelentkező személy egyedi, nem hamisítható fiziológiai jegyeinek előellenőrzött, biztonsági technológiával rögzített és zárt rendszeren valós időben ellenőrzött arcra, ujjlenyomatra, vénára, kézírásra, retinára, hangra terjedhet ki. Ez az ellenőrzési módszer magas szintű biztonságot garantál, hatékony lehetőséget teremt a nemkívánatos személyek országhatáron kívül tartására, a világ tíz legmodernebb technológiájaként jelent meg az ezredforduló idején.<sup>61</sup> Meyers felhívja a figyelmet, hogy a Birkland féle „focusing event” modell a rendszer kialakításakor továbbra is kiemelt jelentőséggel bír.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Valdez, D. W.: Zaragoza bridge tests contraband detector. EIPasoTimes. Retrieved November 19, (2002.)

<sup>61</sup> Woodward, J. D., Jr.: Biometrics: Facing up to terrorism. Santa Monica, CA: RAND. (2001.) 4. o.

<sup>62</sup> Meyers, D. W.: Does “smarter” lead to safer? An assessment of the U.S. border accords with Canada and Mexico. International Migration, 41(4), (2003.) 5–35. o.

Az információtechnológiai rendszer alapja szintén az államhatáron átlépni szándékozó személyek és járművek adatainak előzetes biztonsági ellenőrzését követően végrehajtásra kerülő be-, vagy kiléptetés. Az előzetesen ellenőrzött és az államhatáron átlépett személy, jármű, szállítmány adatait az arra jogosult hatóságok tárolják, kezelik, indokolt esetben elemzik, további kockázatelemzésnek vetik alá.

Világgazdasági elemzők szerint amennyiben nem következik be valamilyen extra kiterjedésű és hatású gazdasági világválság, úgy a 2010. és 2030. évek között minimálisan négyszeresére növekszik a termelés és így a kereskedelmi szállítmányok száma is. Ennek a fejlődési ütemnek kell megfelelnie a határforgalom ellenőrzésnek, annak érdekében, hogy a társadalmi igények ne szenvedjenek csorbát, ugyanakkor magas szintű biztonságot tudjanak továbbra is garantálni. Ilyen kihívásnak lehet megoldási lehetősége egy 4 elemből álló, komplex, egymásra épülő határforgalom ellenőrzési rendszer.

Az 1. elem a szállítmány (konténer) integritását, sérthetetlenségét jelenti, aminek feltétele a berakodó helyen alkalmazott magas szintű biztonsági tevékenység alkalmazása annak érdekében, hogy a szállítmány közé ember, illetve csempészáru ne kerülhessen. Ennek a rendszernek kell biztosítani azt is, hogy a konténer (szállítmány) zártan maradjon, annak engedély nélküli nyitása, a szállítmányba történő jogosulatlan bejutás, elhelyezés észlelhető, beazonosítható legyen.

A 2. elem a szállítmány nyomon követésének biztosítása, amely GPS alapú rendszerrel valós idejű tájékoztatást, visszakövethető ellenőrzési lehetőséget biztosít a szállítmányozó és a határforgalom ellenőrzést végrehajtó tisztviselő számára annak vizsgálatára, hogy merül-e fel olyan kockázati tényező, amely a szállítmány államhatáron felnyitással, vizuális vizsgálatát indokolja.

A 3. elem a szállítmányokat gyorsan, biztonságosan és „roncsolás mentesen” vizsgálja, amely feladatra a legalkalmasabb eszközök a különböző röntgensugaras berendezések.

A 4. elem az államhatár átlépési helyeül szolgáló határátkelőhelyek fizikai biztonsága, amely képes azt szavatolni, hogy a szállító járművek vezetői kabinjába, a jármű részeire észlelést és azt követő intézkedés nélkül nem juthat fel irregulárisan az ország területére bejutni szándékozó migráns.

A rendszer működtetése érdekében a határátkelőhelyeknek rendelkezniük kell folyamatosan felügyelt és indokoltan korrigált kockázat elemzési adatokkal; a kritikus kockázatot jelentő adatokhoz és információkhoz történő folyamatos hozzáférési lehetőséggel; infrastrukturális,

információbiztonsági és adatvédelmi megfelelőséggel; valamint folyamatosan kontrollált integritással.<sup>63</sup>

Az OSCE<sup>64</sup> 2012. évben jelentetett meg egy olyan könyvet „Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective” címmel, amely a tehergépjárművekkel kapcsolatos, országonként jellemző kockázati tényezőket, a szállítványozók számára megfogalmazott ajánlásokat és az ellenőrző hatóságok munkáját ismerteti. A kézikönyvet az EBESZ gazdasági és környezeti tevékenységeinek koordinátori irodája és az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (UNECE) Közlekedési Divízió Hivatala közösen dolgozta ki a gyors és biztonságos tehergépjármű államhatáron történő átlépésének támogatására. A tanulmány kitér a járművekben történő megbújások kockázatára, annak felderítési nehézségeire. A hatékony ellenőrzést biztosító „x-ray” eszközök jelentősen növelik az ellenőrzések hatékonyságát és optimalizálják a rendészeti eljárásokat, segítik a tisztviselőket a jogszabályok megsértésének gyors felismerésében és csökkentik a szállítványozók működési költségeit (ideértve az időt is).<sup>65</sup>

Európa egyik legnagyobb teherforgalmi ellenőrzését végrehajtó és az irreguláris migráció által szintén az egyik legveszélyeztetettebb határátlépési pontja Calais és Dover között van. A komplex biztonsági rendszert a francia és angol hatóságok mellett, azokkal együttműködő szolgáltatók biztosítják.

A napi több ezer kamion technikai ellenőrzését a költséghatékony biztonság növelése érdekében a röntgensugaras eszközök kiváltására alkalmas új technológiai alapokon nyugvó eszközökkel ellenőrzik. A teherautók 100 % -t PMMW (Passive Millimetric Medium Wave) segítségével vizsgálják, amely passzív közepes hullámokat használ a potenciális emberi jelenlét észlelésére a járművön és annak szállítmányán belül.<sup>66</sup> A nagy mennyiségű teherforgalmat úgy kell megvizsgálni, hogy az alkalmazott eszköz működtetési időciklusa alatt az azon kívüli forgalmi adatokhoz viszonyítva az áteresztőképesség nem csökkenhet, a határlépési pontnak folyamatosan működnie kell. A feladat ellátását nehezítik a különböző járműtípusok és rakományok jellemzői, valamint a tény, amely szerint a szervezett bűnözés és az

---

<sup>63</sup> John Medalia: Port and Maritime Security: Potential for Terrorist Nuclear attack Using oil tankers, CRS Report to Congress, December 7, (2004.) Code RS21997.

<sup>64</sup> Forrás: <https://www.osce.org/> Organization for Security and Co-operation in Europe / Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet (EBESZ)

<sup>65</sup> Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective (2012.) Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) 159. o.

<sup>66</sup> Christopher Trevor Taylor: Enhancement of imagery from passive millimetre-wave systems for security scanning University of Glasgow (2015.) 1 - 197. o.

emberkereskedők céljai ütköznek a hatóságok, a szállítványozók és járművezetők érdekeivel, ami miatt folyamatosan törekednek újabb és újabb megbújási módszerek alkalmazására.<sup>67</sup>

Az angol határőrség által kezdeményezett ajánlás egy olyan „check-list” alkalmazása a tehergépjárművek vezetői részéről, amelynek teljesítése és dokumentált vezetése támogatást nyújt a szállítványok biztonságának fenntartására, az irreguláris migránsok szállítmányban történő, észlelés nélküli megbújására, valamint az ellenőrző tisztviselő számára a kockázatelemzés hatékonyságának növelésére.<sup>68</sup>

A kutatási időszakban vizsgált és megkeresett határforgalom ellenőrzést végrehajtó (Amerikai Egyesült Államok, Bulgária, Észtország, Finnország, Franciaország, Izrael, Kína, Lettország, Litvánia, Nagy-Britannia, Olaszország, Románia) szervezetekre jellemző, hogy a kisforgalmú, alacsony migrációs veszélyeztetettségű nemzetek az államhatáraikon nem alkalmaznak röntgensugaras eszközöket. A megbújt személyek kutatását általában kockázatelemzést követően, egyéb érzékelőkkel (széndioxid mérő, szívdobbanás érzékelő) vagy más kutató eszközökkel (videokamera stb.) hajtják végre. A magas biztonsági szintre törekvő államok, illetve a magas migrációs kockázatú határokkal rendelkező nemzetek stabil-, mobil- és mélységi mobil ellenőrzésekre is használnak röntgensugaras eszközöket, valamint törekszenek olyan technológiai eszközfejlesztésekre, amelyeknek a kibocsájtott sugárzása minimális, vagy nincs is.

A teljesség igénye nélkül kutattam és azonosítottam be olyan vállalkozásokat, amelyek a határforgalom ellenőrzés biztonsági követelményeinek megfelelő röntgensugaras eszközöket is készítenek, forgalmazznak.<sup>69</sup>

A vállalkozások részére továbbított adatkérésekben kiemelt szempontként szerepeltek az alábbi kérdések:

Forgalmaz-e Európa területére:

- x-ray,
  - scanner,
  - PMMW,
  - vagy egyéb hightech megoldással működő eszközt?
- Ha igen (típusokként):
    - biztosított-e a mobilitása és azt mi garantálja?

---

<sup>67</sup> Forrás: <https://www.eurotunnelfreight.com/uk/safety-and-security/controls/> Letöltés időpontja: 2018. 09. 25.

<sup>68</sup>Forrás:[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/365249/Vehicle\\_security\\_checklist\\_-\\_Hungarian.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/365249/Vehicle_security_checklist_-_Hungarian.pdf) Letöltés időpontja: 2018. 09. 25.

<sup>69</sup> Lásd 1-2. sz. melléklet

- az eszköznek milyen forrásból (hálózati áram, akkumulátor, napelem stb.) kell biztosítani az energiát?
  - alternatív energia alkalmazása esetén hány óra az üzemidő?
  - mekkora az energiaigénye az eszköznek?
- Milyen mértékű sugárzást gerjeszt az eszköz?
  - Mekkora biztonsági zónát kell garantálni?
  - Mobil eszköznek mennyi idő a telepítési ideje?
  - Hány jármű az ellenőrzési kapacitása óránként?
  - Alkalmas-e a kamionokon kívül:
    - buszok,
    - vasúti vagonok,
    - kisebb járművek vizsgálatára egyaránt?
  - Az eszköz működésének időszakában a helyszínen:
    - Egy, vagy több tisztviselő szükséges?
    - Alkalmazható-e automatizált ellenőrzésre az eszköz (megbújt személy detektálása esetén riasztást küld)?
  - A tájékoztatóban ismertetett eszköznek milyen időszakokként és milyen időtartamú garanciális szervizelési igénye van?
  - Az ajánlott eszköz esetleges meghibásodása esetén:
    - Biztosított-e 24 órás helpdesk szolgáltatás,
    - Helyszíni javítás esetén mennyi idő alatt vállalnak helyszínre érkezést,
    - Indokolt esetben biztosított-e csereeszköz?
  - Az ismertetett eszköznek mennyi a beszerzési összege?

Az írásos megkereséseket követő konzultációk eredményeként a képviselettel bíró tárgyaló személyek minden esetben kiemelték, hogy az eszközközelmű képzése az esetleges beszerzést megalapozó szerződés részét képezi.

A kapott választájékoztatók adatainak elemzése során kiemelkedőnek értékelhető a „SMITHS DETECTION” és az „ADANI”<sup>70</sup> cégek ajánlásában sorolt mobil röntgen sugaras eszközök alkalmazhatósági paraméterei.

Az ADANI által szintén továbbított referencia jegyzék szerint a cég 1999. év és 2018. július közötti időszakban 1957 röntgensugaras biztonságtechnikai kutatóeszközt forgalmazott a világ számos országába a megrendelők részére. Az eszközelemzési adatokat követően, a magyar

---

<sup>70</sup> 3. sz. melléklet

viszonyokra jellemző (megkeresési kérdésekben megfogalmazott) szakmai igényű paramétereknek történő megfelelésre, a DTP6000LVM típusú eszköz részletes dokumentációját is biztosította a gyártó. Az ebben szereplő adatok vizsgálati eredménye alapján az eszköz maximális biztonsággal alkalmazható lehet Magyarország legnagyobb teherforgalmú határátkelőhelyén belépő forgalom folyamatos ellenőrzésére is.

A SMITHS DETECTION által továbbított dokumentációk elemzési adatai alapján a jelentkező feladathoz rendelhető eszköz a HCVMe35T azonosítót viseli.<sup>71</sup>

A megkeresési adatokra adott válaszok és az eszközök műszaki, technológiai paramétereinek elemzése során megállapítható, hogy a forgalmazott eszközök jellemzően sugárzásos technológián alapulnak. A forgalmazók kezelésében rendelkezésre állnak stabilan telepíthető eszközök (vasúti teherforgalom ellenőrzésére pld. HCVT60 típusjelű, SMITHS DETECTION által forgalmazva), valamint kisebb és nagyobb járművek kutatására alkalmas mobilizálható eszközök is vannak. A nagyméretű technológiák alkalmasak valamennyi jármű típus vizsgálatára, amelyen a kutató kar alatt akadály nélkül át tudnak haladni. A mobilitás jelentőségét növeli, hogy nem csak a technikát lehet áttelepíteni, hanem a járműre szerelt karral adott tárolóhelyen lévő járművet, konténert is lehetséges ellenőrizni a jármű vizsgált rakománnyal párhuzamos irányú mozgásával. A technológia üzemeltetése jellemzően hálózati áramról működtethető, de típus függően rendelkezésre állnak (a mobilitás növelése érdekében és elektromos szolgáltatói havaria kikerülésére) nagy teljesítményű akkumulátorok, amelyek több órán keresztül képesek biztosítani az üzemelő eszköz energia igényét.

A sugárzó eszközök valamennyi egészségvédelmi és sugárbiztonsági szabványnak megfelelnek, a biztonsági zónák jellemzően néhány méteresek, típusfüggők. A járművekre telepített, illetve járművekkel szállítható eszközök helyszíni telepítési, üzembehelyezési ideje szintén változó, 20 perc és 4 óra közötti időszakokra tervezhető. Az eszközök alkalmazása során (tehergépkocsi esetében) a kezelőszemélyzet képértékelő, támogató szoftverelemzési adatok vizsgálatán is alapuló felkészültségét és a rakományt, a szállítójárművet is figyelembe véve, az átlagos áthaladási kapacitás adatok óránként 40 – 80 tehergépkocsit jelentenek.

A vizsgált eszközök alkalmazása során a helyszínen 1 tisztviselő aktív tevékenysége szükséges, aki a scannelt képállományt elemzi, vizsgálja. A kapott tájékoztatások szerint az eszközök jellemzően garanciális feltételekkel vannak forgalmazva, tervezhető alkalmazási idejük min. 10 év. Esetleges meghibásodás esetére 24 órás diszpécser szolgálatok működnek és a cégek telephelyei, disztribútorai, javító megbízott vállalkozások földrajzi elhelyezkedésének

---

<sup>71</sup> 4. sz. melléklet

függvényében, szükség szerint néhány órán belül a helyszínen megjelennek. Forgalmazó és hiba, illetve eszköz függvényében lehetséges cserealkatrész (eszköz) biztosítása a folyamatos feladat ellátásra, amelynek egyik feltétele a forgalmazó által meghatározott, időszakos üzemeltetés biztonsági ellenőrzések végrehajtása.

A forgalmazók által továbbított eladási árak a mobilizálható, tehergépjárművek ellenőrzésére is alkalmas eszközök esetében nettó 1,6 – 2 millió euró összegben jelölhetők meg, 99 %-os ellenőrzési biztonság garantálásával.

Az adatgyűjtés során a határőrizetben alkalmazott kézi hőkamerákhoz hasonlóan, kisméretű, kézi röntgensugaras eszközök is beszerezhetők a forgalmazóktól (pld.: <http://www.scannamsc.com/uk/sectors/border-security/>). Ezek az eszközök alkalmasak lehetnek kisebb méretű járművek, csomagok bontás-, roncsolásmentes vizsgálatára. A nagyságrendekkel alacsonyabb beszerzési árú technológia szintén magas szintű biztonsági ellenőrzések végrehajtására lehet alkalmas.

A tanulmány rávilágított, hogy a belépő tehergépjárművek speciális technikai eszközökkel, így röntgensugaras technológiával történő ellenőrzése a kockázat elemzési adatok alapján – szükségszerű és indokolt.

A hatályos nemzetközi és nemzeti jogszabályi környezet, szakmai ajánlások az alkalmazás feltételrendszerét kialakították, biztosítják a határátkelőhelyek ellenőrzési vonalain és mélységi területeken is. Globalizált világunkban a jelenkor technológiai fejlettségének alkalmazásával rendelkezésre állnak olyan gyártók, forgalmazók, akik a nemzeti szakmai, biztonsági igényeknek megfelelő eszközöket képesek biztosítani a folyamatos feladatellátás támogatására. A kutatási és tapasztalati adatok tanúsága szerint 100 %-s biztonság semmilyen területen nincs, de 99 %-s hatékonyság kiemelt arányúnak értékelhető az államhatárok védelme során, amely biztonság (megbújt ember és tiltott anyagok, csempészáruk észlelése) ára eszközönként bruttó 1 milliárd forint körüli összegre tervezhető.

## **8. Hol jelenik meg a költséghatékonyság?**

A biztonság és hatékonyság az eszköz javára a tisztviselő kézi eszközökkel történő, vizuális kutatásának hatékonyságával szemben vitathatatlan, továbbá az alkalmazhatósági időszak képes lefedni egy határrendészeti közép-, vagy akár hosszú távú stratégiát is.

A feladatellátás humán oldalú biztosításának vizsgálata során elemeztem a munkáltatót terhelő, bruttó kifizetési költségeket 1 rendőr felkészítésének járulékokkal növelt, valamint a kutatójárőr szolgálati feladatot jellemzően végrehajtó, személyes paraméterekkel rendelkező 1 rendőr éves



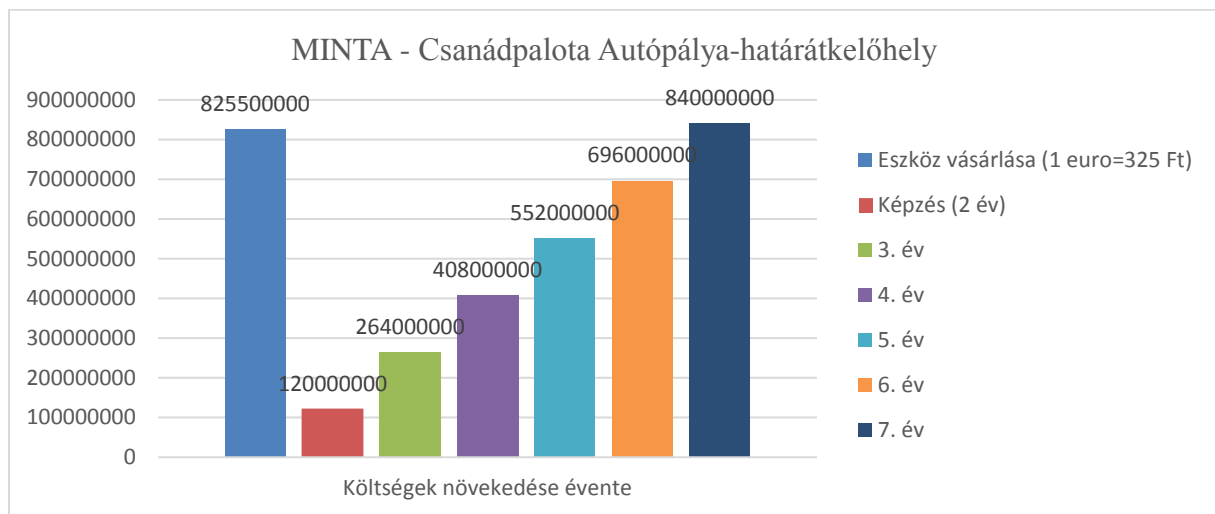
szinten kifizetésre kerülő, járulékokkal növelt költségvetési igényét. A külső határokon ismertek a teherforgalmat beléptető határátkelőhelyek, az ott működtethető teherforgalmi sávok száma. A folyamatos szolgálati feladatok végrehajtásához, a hatályos normakörnyezet rendelkezéseinek biztosítása mellett, 1 szolgálati feladathoz 6 rendőr szükséges (szakmai ajánlások 5,2 fővel számolnak, ugyanakkor gyakorlati tapasztalatok szerint 1 szolgálati feladat teljesítésére hosszú távon 6 fő tervezett biztosítása szükséges). A monitor előtti feladatokat ellátók részére a munkavédelmi szabályok 50 percenként 10 perc szünetet rendelnek el, így 1 röntgeneszköz folyamatos üzemeltetése esetén 2 rendőrt 6 váltásban szükséges rendelkezésre állásra felkészíteni, szolgálatvezénylésnél tervezni.

A rendőr tiszthelyettesek felkészítését végrehajtó rendészeti szakgimnáziumok tájékoztatása szerint 1 rendőr, teljes jogú, kétéves képzése két költségtervezési ciklusra tervezhető. Az első évben jellemzően tanintézeti felkészítésben részesülő 1 hallgató esetében összesen jelentkező, járulékokkal növelt költség 800,000 forintra tervezhető. A második évben már kinevezett rendőröként a kollégák juttatásait a fogadó területi szerv finanszírozza, 1 rendőr esetében 4,000,000 forint körüli bruttó összeg körül, ami 1 rendőr kétéves oktatása során 5,000,000 forint átlagos kifizetésben tervezhető.

A kutató járőr feladatot forgalmi sávonként ajánlja a SKk, amely a szakmai tapasztalatok tanúsága szerint, valamint a folyamatos forgalom áramlás fenntartása érdekében az útlevélező mellett minimálisan is indokolt. Ennek az 1 rendőrnek az éves, átlagosan tervezhető kifizetési köteleme a munkáltató részéről 6,000,000 forint körüli összeg.

Amennyiben figyelembe vesszük, hogy 1 rendőr képzése kb. 5,000,000 forint, majd évenként és személyenként további 6,000,000 forint kiáramlással kell számolni, ez a forgalmi sávonként minimálisan szükséges 6 rendőr esetében 30,000,000 forint képzési- és évenként további 36,000,000 forint járandósági összegről beszélhetünk. De ez csak egy teherforgalmi sáv... Például Csanádpalota Autópálya-határátkelőhelyen 4 belépőoldali teherforgalmi sáv üzemeltethető alapesetben, ami már 4\*6 rendőr képzésére 120,000,000 forint, valamint a feladat ellátása időszakában évenként 144,000,000 forint költséget indokolt tervezni egy alacsony hatékonyságú és biztonsági szintet takaró tehergépjármű kutatási feladat végrehajtására. Matematikai alapokat vizsgálva megállapítható, hogy a kétéves képzésről kikerült rendőri állomány hatéves szolgálat ellátási idejével növelt, munkáltatót terhelő összeg lefedi egy röntgensugaras eszköz beszerzési árát, ami így már a következő négyéves alkalmazási ciklusban rentábilisnak is értékelhető. Mindez 1 határátkelőhely vonatkozásában, humán oldalról jelentkező költségigény, minimális hatékonyság mellett.

Az 1 eszköz telepítési helye ugyanakkor a teherforgalom ellenőrzésének útlevél (személy) ellenőrzési vonalától eltérhet, 1 sávra szűkített áteresztés mellett javasolt alkalmazni annak áteresztő kapacitására figyelemmel. Értékelnünk kell továbbá az emberi oldal költségeinek tervezésekor a fluktuációs ráták arányait, amelyek további rendőrök képzését és rendszerbe állítását igénylik, a jelenleg forgalmazott technológiák átlagos 10 év üzembiztos alkalmazási időtartamával szemben. Amennyiben a rendőr úgy dönt, hogy távozik a rendőrségtől, úgy az ő bekerülési költsége elveszik, míg az eszköz jelentős többletköltség nélkül bármikor áthelyezhető, illetve tovább értékesíthető, érték kompenzációt tud biztosítani.



9. sz. ábra – szerző által készítve  
eszköz forgalmazó, tanintézet és munkáltató által biztosított adatok

## Összefoglalás, ajánlások

A globalizált XX. század végén és XXI. század elején jelentkező komplex biztonsági kihívások hatékony kezeléséért felelős szervezetek jelentős politikai szintű kritikát kaptak azért, mert nem tudták érdemben és kellő hatékonysággal szavatolni az államhatárok sérthetlenségét. Később ezek a folyamatok az aktuálpolitika színterének mindennapjaiban is megjelentek és társadalmi szintű negatív minősítéseket kaptak a politikai vezetők, a jogalkotók, a végrehajtó szervezetek azért, mert a lakosság nem érezte magát biztonságban az államhatár átjárhatósága miatt, nem rendelkeztek arról bizonyossággal, hogy szubjektív biztonságuk nincs veszélyeztetve.

Az állami politika alapvetően kirekesztő, arra törekszik, hogy a nemkívánatos személyek a területén kívül maradjanak. Ugyanakkor ezt a hatékony ellenőrzést úgy kell kialakítani és fenntartani, hogy a társadalma fejlődését biztosító gazdaság elemek ne sérüljenek, ne érintse

fogyasztókra áterhelt költségnövelést generáló, az elvárhatónál nagyobb várakoztatás a teherforgalom biztonságos ellenőrzése esetén sem.

Az államhatárok őrizetére vonatkozó realista nézet, amely a katonai jellegű őrizetet és ellenőrzést preferálja, merőben ellentétes a globalista gondolkodók világképével, amely szerint a határok jelentősége megszűnt, az ellenőrzések formálissá alakíthatók.

A kétféle gondolkodásmód alapvetően helytálló, de figyelmen kívül hagyják annak képviselői a területi szuverenitás nemzetközileg elfogadott alapelveit, a nemzeti és nemzetközösségi érdekek különbözőségét éppúgy, mint a katonai konfliktusok esélyének csökkenését és a CTAs tevékenységének erősödését. Nem kellő súllyal értékeli a széleskörű biztonsági kockázatok rendészeti eszközökkel történő kezelésének lehetőségét, a krimmigráció elkerülésének indokoltságát. Az irreguláris migrációra jellemző pull és push faktorok hatásainak rövid-, közép- és hosszútávú, komplex elemzésének eredményeiből a jelentkező feladatok jogszerű és szakszerű, biztonságos és arányos, valamint költséghatékony végrehajtásához a szükséges és elegendő erőt, eszközt kell biztosítani az államnak.

A folyamatok elemzésének eredményeként indokoltá válhat a jogszabályi környezet korrekciója, új szabályozás kiadományozása. Tekintettel arra a tényre, hogy önmagában a migráció jelensége nem értékelhető a bűnözés kiváltó okának, célszerű kerülni a krimmigráció alkalmazását.<sup>72</sup>

A tanulmány több, a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott és ismertett eszközt, ajánlást, módszertant sorol, amelyek hazai szintű alkalmazása javasolt annak érdekében, hogy a társadalom biztonsági és gazdasági érdekei egymás mellett érvényesüljenek, a katonai és büntetőjogi eszközök helyett rendészeti módszerrel kezelje a felelős szervezet az államhatáron belépésre jelentkező teherforgalmat.

A határrendészet közép- és hosszútávú rendőrségi stratégiájának, a tervezési és végrehajtási ciklusok feladatainak kidolgozása - egységes elvek mentén, a migrációs kibocsájtó és fogadó célországokig átnyúló mozgási irányokat és elkövetési módszereket értékelő kockázat elemzésekre épülve – elengedhetetlen. Ennek a stratégiának súlyozott elemét kell képeznie a külső határokon belépésre jelentkező teherforgalom gyors, biztonságos, költséghatékony ellenőrzési rendszerének kialakítása, a feltételek mindenoldalú biztosítása.

Az egységes protokollok alkalmazását erősíthetik olyan határátkelőhelyek üzemeltetése, ahol csak teherforgalom ellenőrzése zajlik a hatáskörrel rendelkező szervek részéről, gazdasági szolgáltatók és más hatóságok együttműködésével.

---

<sup>72</sup> Juliet P. Stumpf: The Crimmigration Crisis: Immigrants, Crime, and Sovereign Power American University Law Review, Vol. 56., (2006.) 367. o.

A jelenleg rendelkezésre álló, legmagasabb szintű biztonsági hatékonyságot garantáló eszközök a rendőrség részére elérhetők, hozzáférhetők, ugyanakkor annak beszerzési és üzemeltetési költsége miatt politikai döntést hozó egyetértő támogatás szükséges.

Kockázatelemzési adatok alapján meghozható az a döntés is, hogy hány eszköz alkalmazásával tartható fent a biztonságos határellenőrzés és a növekvő teherforgalom gyors ellenőrzése, az irreguláris migráció határátkelőhelyekre történő beszorulása miatti technológiai fejlesztések milyen arányúak legyenek. Fontos lehetőségnek tartom, hogy az eszközök rendelkezésre állása esetén a dunai teherhajózás konténerei éppúgy hatékony ellenőrzés alá vonhatók, mint a kiemelt nagyságrendű teherforgalmat bonyolító közúti határátkelőhelyek, kockázat elemzések alapján sorolt mélységi csomópontok, rakománytároló deponálási helyek. Mindezt a biztonságot Magyarország viszonylatában Nemzeti Adó- és Vámhivatal kezelésében már rendelkezésre álló további 3 modern, mobilizált, a teherforgalom röntgensugaras ellenőrzésére alkalmas eszközzel történő kutatásának rendelkezésre állásával képes lehet szavatolni a rendőrség. A költséghatékony, többcélú alkalmazást a mobilitás tovább támogatja azzal a lehetőséggel, amely szerint ezek az eszközök kiemelt biztonsági fokozatú rendezvények biztosításába is bevonhatók.

A hatékony alkalmazás feltételeként az ellenőrzési áteresztő kapacitásokat figyelembe véve az eszközközeli jogkört a Készenléti Rendőrség hatáskörébe célszerű utalni, amely szervezet eszközközelésre rendelhető állománya a speciális képzés ismeretében, folyamatosan bővülő gyakorlati tapasztalatok birtokában az ország teljes területén feladat ellátásra irányíthatók. Az alkalmazás során figyelembe kell venni, hogy a mobilitás és biztonsági feltételek érvényesítésével a teherforgalom (beléptető határátkelőhely sávkapacitásától függetlenül) kiterelés alkalmazásával egy eszköz alatt, egy sávra kiterelve válik ellenőrizhetővé még a jelenlegi legnagyobb belépő teherforgalom is.

A mobilitás lehetőséget biztosít arra is, hogy a kockázatelemzési adatok, a CTAs tevékenység modellezésével időszakosan (huzamosan, hetekig, napokig, órákig) legyen adott helyszínen alkalmazva, majd kivonásra kerüljön, vagy másik helyszínre kerüljön áttelepítésre az eszköz, hogy visszatérő ellenőrzést hajtson végre az elsődleges helyszínen. A Készenléti Rendőrség kezelésében lévő koordinált alkalmazás alapvetően képes biztosítani az operativitás határrendészeti szakmai jelentőségét is, mivel az ellenőrzés helyszínére jelölt helyi és területi szervek nem rendelkeznek információval arról, hogy mikor és hol, milyen időtartamban történik röntgensugaras teherforgalmi ellenőrzés a területén belépő, azon áthaladó teherforgalom esetében.

Tekintettel arra, hogy a migrációs irányok változnak, igyekeznek az útkeresés során megelőzni a rendészeti modelleket, így az alacsony forgalmú, migrációs kockázat szerint mérsékelt veszélyeztetettségű teherforgalmi beléptetést végrehajtó határátkelőhelyekre indokolt kézi röntgensugaras eszközök biztosítása. Ezen eszközök alkalmazásának különösen ott van nagy jelentősége, ahol az EU belső és Schengen külső határok miatt a vám szerv nincs (nem folyamatosan) jelen, de belépésre jelentkeznek olyan harmadik ország vámzárjával ellátott tehergépjárművek, amelyek jelentős migrációs kockázatot jelentenek. Az ilyen járművek roncsolásmentes, nagy hatékonyságú ellenőrzése az ilyen eszközök rendelkezésre állása esetén szintén biztosíthatóvá válik.

A költséghatékonyságot az elérni kívánt cél, a biztonságtechnológiai hatások, a tárgyi költségek és a humán oldali igények, költségek összevetése a stratégiai időszakot lefedő megtérülésével igazolja. A modern társadalmi elvárásokat igénylő, határokon átívelő politikai döntés, költségvetési finanszírozás, valamint a biztonsági hatások magas szintre emelése és ott tartása miatt mind a társadalom, mind a gazdaság szereplői részéről a biztonságérzet növekedését, azzal együtt a fejlődés és beruházás igényét váltja ki.

A preaktív rendészeti eszköztár szélesítése és a költségmegtérülés (alkalmazott röntgensugaras eszköz beszerzése, üzemeltetése) érdekében indokolt a hatályos Idegenrendészeti törvény (Itv)<sup>73</sup> és végrehajtási Kormányrendeletének kiegészítése, korrekciója.<sup>74</sup> A probléma tagállami szinten történő jelenléte és annak jogi eszközzel történő kezelése érdekében indokolt a Kódex kiegészítése is a fuvarozó felelősségének kiterjesztésére, az elvárható együttműködés szankcionálási lehetőségével a magyar (korrigált) minta szerint. Amennyiben a jogalkotó a törvény hatályát kiterjeszti a teherforgalmi fuvarozóra is, úgy annak az önellenőrzési kötelel teljesítésével kell biztosítani azt, hogy a szállítmányban megbújt, a járműben, járművön nincs az államhatár beléptető határrendészeti ellenőrzésének időpontjában irregulárisan bejutni szándékozó személy. Ha az ellenőrzés mégis megbújt személyt fed fel és a szállító esetében egyéb bűncselekmény gyanúja nem merül fel, úgy esetében szintén kiszabhatóvá kell tenni közrendvédelmi bírság alkalmazását.

Ajánlott a biztonsági kockázatra, az integritásra tekintettel a diszkrecionalitás lehetőségét megszüntetni az intézkedő részéről, alkalmazva az előtalált személyek számával szorzandó bírságösszeggel. Amennyiben a rendészeti eljárás alá vont irreguláris migráns az intézkedés időtartama alatt nem irányítható, nem kísérhető vissza a szomszédos ország területére, úgy a

---

<sup>73</sup> A harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi II. törvény 69. § (1), (5)

<sup>74</sup> A harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi II. törvény végrehajtásáról szóló 114/2007. (V. 24.) Kormány Rendelet 149. § (1)

jelentkező költségek a szállítóra szintén átterhelhetővé kell, hogy váljanak. A biztonság és annak elemei a nemzetközi teherforgalom valamennyi szereplőjének közös felelőssége, amelyet indokolt esetben rendészeti eszközökkel ki lehet és ki kell kényszeríteni az államhatalom és a jogalkotó, a delegált jog alkalmazója részéről.

A teherforgalom költséghatékony és innovatív ellenőrzésének komplex rendszere a jogalkotó, a politika, a társadalom és a globalizált világ gazdasági, valamint CTAs szereplőinek folyamatosan változó tevékenységére, céljára és módszertanára épül. Nem szabad ugyanakkor figyelmen kívül hagyni a kockázat elemzési adatok alapján jelen lévő és prognosztizálhatóan növekvő teherforgalmat, az irreguláris migrációhoz köthető biztonsági réseket, amelyek alapját képezhetik egyéb súlyos, jogsértő cselekményeknek, a terrorizmusnak, a hibrid hadviselés eszköztárának. A társadalom tagjai joggal várják el megválasztott kormányuktól és törvényhozásuktól, hogy minden jogi eszközt és rendelkezésre álló technikát rendelkezésére bocsájtja a felelős szervezetek részére a biztonságuk szavatolása érdekében. Ez a tevékenység nem merülhet ki csak eszközbeszerzéssel, a változó komplex problémát komplex új megoldásokkal (PABP)<sup>75</sup> kell kezelni. A költséghatékonyan ott jelenik meg, ahol egymásra épülés van és valamennyi érintett szereplő a rendelkezésére álló valamennyi eszközt a közös cél érdekében rendelkezésre bocsájtja.

Az viszont tény, hogy tehergépjárművet, szállítmányt kutatni, csak professzionális eszközzel lehet hatékonyan, biztonságosan, bizonyosságot adva. De - az ember, a rendőr, a humán intellektus által alkalmazott kontroll továbbra is megkerülhetetlen igény...!

1. sz. melléklet

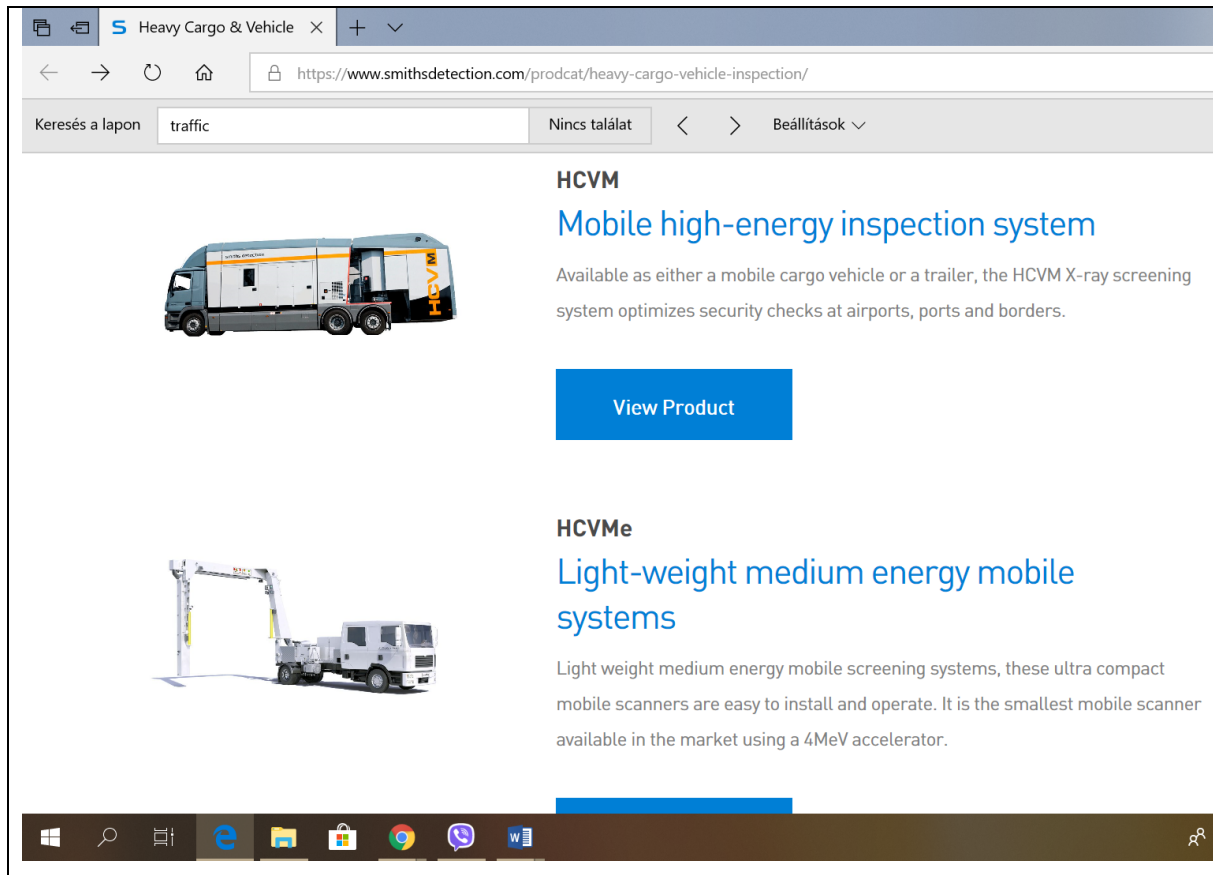
- <https://www.smithsdetection.com/prodcat/heavy-cargo-vehicle-inspection/>
- <https://www.rapiscansystems.com/en/products/category/cargo-and-vehicle-inspection>
- <https://www.leidos.com/products/vacis>
- <https://www.wi-ltd.com/solution/vehicle-x-ray-screening/>
- <https://www.adanisystems.com/products/cargo-and-vehicle-x-ray-inspection/dtp-7500lv/>
- <https://www.smithsdetection.com/prodcat/heavy-cargo-vehicle-inspection/>
- <http://www.scanna-msc.com/uk/sectors/border-security/>
- <http://www.sds.l-3com.com/>

---

<sup>75</sup> Éberhardt Gábor: **PreActive Border Policing = Law & Human resource & Toolbar & Method & Money; Megelőző szemléletű határrendészet = Jogilag szabályozott & Humán erőforrás & Eszköztár & Módszertan & Költségfedezet komplexen rendelkezésre áll** - (2019.) Kéziratban

- <https://www.indiamart.com/proddetail/cargo-and-vehicle-x-ray-inspection-19242181033.html>

## 2. sz. melléklet




The screenshot shows a web browser window with the following content:

- Browser Tab:** Heavy Cargo & Vehicle
- Address Bar:** <https://www.smithsdetection.com/prodcat/heavy-cargo-vehicle-inspection/>
- Search Bar:** Keresés a lapon traffic (Nincs találat)
- Product 1:**
  - Image:** A large mobile inspection vehicle with 'HCVM' branding.
  - Section Header:** **HCVM**  
**Mobile high-energy inspection system**
  - Description:** Available as either a mobile cargo vehicle or a trailer, the HCVM X-ray screening system optimizes security checks at airports, ports and borders.
  - Button:** View Product
- Product 2:**
  - Image:** A smaller mobile inspection truck with a crane-like structure.
  - Section Header:** **HCVMe**  
**Light-weight medium energy mobile systems**
  - Description:** Light weight medium energy mobile screening systems, these ultra compact mobile scanners are easy to install and operate. It is the smallest mobile scanner available in the market using a 4MeV accelerator.

R Cargo & Vehicle Inspect x + v

← → ↻ 🏠 <https://www.rapiscansystems.com/en/products/rapiscan-eagle-m60>

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v



- IDEAL FOR INSPECTING DENSE TRAFFIC
- ASSISTS OPERATOR IN DIFFERENTIATING BETWEEN LOW- AND HIGH-DENSITY OBJECTS
- FAST, FLEXIBLE DEPLOYMENT
- SAFELY SCREENS OCCUPIED DRIVEWAYS AND CARGO

**Rapiscan** systems | **AS&E**

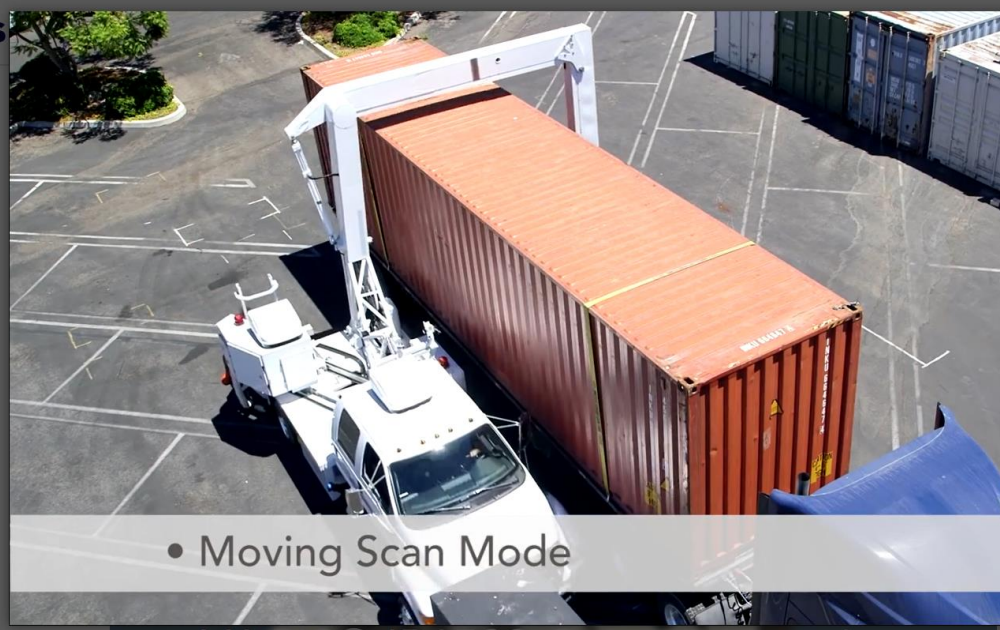
**We Respect Your Privacy.**  
 We use cookies to personalize content, to provide social media features, and to analyse our traffic. We also share information about your use of our site with our social media and analytics partners. [Cookie Settings](#) [Cookies Policy](#)

Windows taskbar: 🏠 🔍 🗂️ 🛒 🌐 📞 📧

VACIS® Cargo and Vehicle Inspection x + v

← → ↻ 🏠 <https://www.leidos.com/products/vacis>

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v



**leidos**

- Moving Scan Mode

Windows taskbar: 🏠 🔍 🗂️ 🛒 🌐 📞 📧



W WG Mobile Entire Truck x + v

← → ↻ 🏠 <https://www.wi-ltd.com/product/wg-mobile-entire-truck-cargo-x-ray-scanning-system/>

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v

Home Products Solutions Sectors Company News Contact

Home > Products > Security > Vehicle X-Ray Inspection > WG Mobile Entire Truck & Cargo X-Ray Scanning System

### WG Mobile Entire Truck & Cargo X-Ray S

Westminster Code: 11968

[DOWNLOAD BROCHURE](#) [SHARE](#)

The WG Mobile Entire Truck and Cargo X-Ray Scanning System is a deployable drive through or drive past state-of-the-art scanner for checking cargo compliance to manage the detection of contraband, explosives, narcotics

[READ MORE..](#)

[MAKE AN ENQUIRY](#)

This website uses cookies [Okay, thank you](#) [Read more](#)

DTP 6000LVM | Security x + v

← → ↻ 🏠 [security.adanisystems.com/products/adani-vehicle-screening/dtp-6000lvm/](https://security.adanisystems.com/products/adani-vehicle-screening/dtp-6000lvm/)

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v

## DTP 6000LVM

**MOBILE X-RAY INSPECTION SYSTEM FOR VAN, VEHICLE AND CARGO**

This website uses cookies [Okay, thank you](#) [Read more](#)

cr35 computed radiogr: x + v

www.scanna-msc.com/uk/shop/cr35/

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v

About Scanna | Latest News | Get in Touch | Exhibition Calender | Our Work

UK US Looking for s

**SCANNA** Our Products | Sectors | Solutions | Services ar

**WITHOUT COMPROMISE**  
Cutting edge screening and detection solutions.

Windows taskbar icons: Edge, File Explorer, Store, Chrome, WhatsApp, Word

CX-Mobile G3 | Cargo li x + v

www.sds.l-3com.com/cargoscreen/CX-Mobile-G3.htm

Keresés a lapon traffic Nincs találat < > Beállítások v

Home | Contact Us | 中文 | Español | 日本語 | Suppliers | Employee Info

**L3 SECURITY & DETECTION SYSTEMS** Keywords

About SDS Applications Products Service Media Center

Home :: Products :: Ports & Borders Screening Systems :: CX-Mobile® G3

**CX-Mobile® G3**  
High-energy mobile scanning with advanced technology and low lifecycle costs

> Unique integrated driver and operator area  
 > Customizable interior workspace layout  
 > Low cost of ownership

**Learn More about th Mobile® G3**

Windows taskbar icons: Edge, File Explorer, Store, Chrome, WhatsApp, Word



Technical Information

**smiths detection**  
bringing technology to life

# HCVM™ e35 T

LIGHT WEIGHT MEDIUM ENERGY X-RAY  
MOBILE SCREENING SYSTEM



**Features Highlights**

- Ultra compact mobile scanner for an easy operation in busy city environments
- The smallest mobile scanner available using a 4MeV accelerator
- Ultimate steel (IEC) penetration of 170mm (6.7in) @ 7km/h
- High throughput of up to 80 trucks per hour

The HCVM e35 T series is a powerful, ultra compact and fully integrated light mobile trailer platform ideal for inspecting whole trucks, containers and vehicles for threats such as explosives, narcotics, weapons of mass destruction (WMDs), contraband, as well as manifest verification, reducing the need for manual inspection.

The HCVM e35 T is the smallest mobile trailer screening system available using a 4MeV accelerator. This robust system offers up to 170mm (6.7in) of steel penetration, without a radioactive source, while providing high throughput of up to 80 trucks per hour in pass through mode.

Due to the compact size and weight of the system, the HCVM e35 T is ideally suited to operation in small areas, such as busy city environments.

Enhanced system capabilities are integrated into our CargoVision™ platform. The AED™ gamma option detects the presence of radioactive gamma materials within the container or vehicle simultaneously during the X-ray inspection.

The superior computer system provides a data management tool for image operators, to view real time images of the vehicle's cargo, providing quick and accurate analysis.

[www.smithsdetection.com](http://www.smithsdetection.com)

## Technical Data HCVM e35 T

<b>General specifications</b>	
Nominal energy (MeV)	4
Scanning principle	Pass through x-ray system with target vehicle driven through at slow speed
<b>System specifications</b>	
Chassis	Trailer
Weight	Less than 15t
Towing	2 inches King pin
System dimensions (L x W x H)	9.3 x 2.6 x 3.6m (30.5 x 8.5 x 11.8ft)
Scanning speed	Percentage of the trucks in pass through mode between 5 to 7km/h
Speed	NA
Footprint (L x W)	10 x 6.5m (32.75 x 21.33ft)
Scanning height	300mm to 4.5m (1.3m to 14.75ft)
Installation time	1.5m than 30min (average 75min)
Inspection throughput	80 (18m ISO) trucks per hour @ 7km/h
Minimum crew requirement	1 image operator/driver and 1 traffic marshal
Operating temperature	-20° to 40°C (-30° to 100°F in option)
Storage temperature	-4° to 110°F (-22° to 122°F in option)
Relative humidity	Up to 95% non condensing
Size of the inspected truck (L x W x H)	26 x 3 x 4.5m (87.75 x 9.83 x 14.83ft)
Number of seats	7 seats
<b>Computer system</b>	
Image workstation (IOW)	One 22in flat LCD screen workstation
Image analysis tools	New DaCy CargoVision software with contrast and edge enhancement, filters, marks and annotations, histogram equalization, review of stored images and modified data for comparison, image conversion to standard formats, objects measurement
Database workstation (DOW)	SQL data base
Data storage	Hard 1
Data archiving	DVD burner (standard)
Printer	A4 color laser printer
<b>Radiation protection safety</b>	
Surveillance	Cameras + radio intercom
Markings	3 color safety light + alarm
Regulations	Compliant with WRO, ICRP-60 13-17, EU & US regulations (depending on version)
<b>Health &amp; security</b>	
Dose in the environment	Average <0.5µSv/h -1mSv/year
Dose rate in operator cabin	Average <0.5µSv/h -1mSv/year
<b>Options</b>	
AED™ gamma	
Infrared barriers	
Snapsheet	
<b>Configuration HCVM e35 T</b>	
Steel penetration (mm) @ 7km/h	170
Safety area* (ground to 2.5m) for a 18m long truck @ 0.5 - 400AED/1km/h (L x W)	26 x 27m (87.8 x 68.9 ft)

Not contractual, please contact our sales department.  
\* Safety area may differ from operating area depending of conditions of use.

For product information, sales or service, please go to [www.smithsdetection.com/contact](http://www.smithsdetection.com/contact)  
Smiths Detection S.A.S., 36, rue Charles Miller, 94400 Vitry sur Seine, France  
Modifications reserved, 9529280 13/09/2013 © Smiths Detection Group  
HCVM, CargoVision and AED are trademarks of Smiths Detection Group Ltd.

**smiths detection**

**Kakócz Krisztián:**

**A légi úton történő kitoloncolás megjelenése a tudományos  
diákköri dolgozatokban, szakdolgozatokban és  
diplomamunkákban**

Jelen tanulmány célja annak vizsgálata, hogy a légi úton történő kitoloncolás jelentőségének felértékelődése, a végrehajtott műveletek számának emelkedése miatt a téma milyen szinten jelenik meg a rendészeti felsőoktatási tanulmányok során készített tudományos diákköri dolgozatokban, szakdolgozatokban és diplomamunkákban. A kitoloncolás ezen speciális módjáról 2010-től kezdődően mindösszesen 5 dolgozat készült, ami mutatja, hogy a téma továbbra sem közismert. Mellőzöttségét csökkentve a szerzők műveinek bemutatásával igyekszem rávilágítani a téma fontosságára, tartalmára, magyarországi helyzetére. A dolgozatok elemzéséből és összehasonlításából megállapítható, hogy azok szerzői egymástól eltérő mélységben, ugyanakkor a végrehajtás szemszögéből, hasonló szempontrendszerrel követve vizsgálják a téma jelentőségét, szerepét. Hasonlóan tárták fel a műveletekre hatással bíró segítő és hátráltató körülményeket, a megoldási lehetőségeket, majd többnyire egyező következtetéseket vonnak le a tevékenység jövőbeli szerepére vonatkozóan.

Az Európai Unió hosszú idő óta kiemelt célpontja az afrikai, közel-keleti illetve az ázsiai térségben található válságövezetektől kiinduló migrációnak.<sup>1</sup> Az éghajlatváltozás, a túlnépesedés, az ebből adódó kedvezőtlen társadalmi és gazdasági folyamatok, fegyveres konfliktusok miatt az életkörülmények romlása emberek tömegeit készteti arra, hogy hazáját elhagyva Európa legfejlettebb országai felé induljon a túlélés, vagy sok esetben inkább a jobb megélhetés reményében. A 2010-es évek elejétől kezdődően a folyamat korábban rég nem látott méreteket öltött, az észak-afrikai Arab Tavasz, az Irak, Szíria, Afganisztán területén folyó fegyveres konfliktusok, az Iszlám Állam felemelkedése hatására menekültek milliói indultak útnak Európa felé, melynek következtében a Törökországon, Görögországon, Észak-

---

<sup>1</sup> Balla József: Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére, In.: Tóth Péter (szerk.), Magyarország és a 2015-ös migrációs válság, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2017., p. 83-100.

Macedónián, Szerbián keresztül Magyarországon át Nyugat-Európába vezető ún. „Nyugat-balkáni” útvonal korábban nem tapasztalt méretű illegális migrációs csatornává vált.<sup>2</sup>

A tömegesen érkező személyek elfogása miatt megemelkedett az olyan, tiltott határátlépést elkövető, majd idegenrendészeti eljárás során kiutasított külföldiek száma, akik kitoloncolását szárazföldi úton objektív okok miatt nem lehetett rövid időn belül végrehajtani.

Ezek az okok alapvetően a következők voltak:

- a kibocsájtó származási országok (pl: Afganisztán, Pakisztán, Nigéria, észak-afrikai országok) nagy távolsága;
- a szükséges visszafogadási egyezmények hiánya, és az ebből adódó hosszadalmas ügyintézés (személy beazonosításának és a szükséges útiokmányok beszerzésére irányuló feladatok időigénye);
- 2015. szeptember 15-től a magyar-szerb államhatár közvetlen közelében megépített ideiglenes biztonsági határzár miatt a Szerb Köztársasággal megkötött visszafogadási egyezmény alkalmazásában bekövetkezett változások (a szerb fél a korábbi gyakorlattól eltérően rendszeresen elutasította a visszafogadási egyezmény hatálya alá tartozó harmadik országbeli személyek átvételére irányuló magyar megkereséseket).

Az egyre növekvő számú kiutasítás végrehajtásának érdekében elrendelt idegenrendészeti őrizetek száma rohamos növekedésnek indult. Az őrizetben levők tartósan magas számából adódó, a fogvatartás során hatványozottan jelentkező nehézségek (a fogvatartási kapacitás korlátozottsága, az őrizetek időtartamának jelentős növekedése, a fogvatartási helyeken bekövetkezett rendkívüli események számának gyors megemelkedése) miatt az idegenrendészeti hatóságok mind gyakrabban vették igénybe a légi járművel végrehajtott kitoloncolás lehetőségét. Ezek a műveletek lehetővé tették közvetlenül az olyan származási országokba történő kitoloncolást, melyek másképp nem, vagy túlságosan magas erő és eszköz ráfordítással, illetve biztonsági kockázat árán lettek volna elérhetőek.

A hazánk területén jogellenesen tartózkodó személyekkel szemben indult idegenrendészeti eljárások eredményes lefolytatásának többnyire elengedhetetlen része a kitoloncolás elrendelése, amely biztosítja, hogy a kiutasított személy a hatósági döntésnek megfelelően –

---

<sup>2</sup> A migráció és illegális migráció megjelenési formáit, valamint a Magyarországot érintő tömeges méretű illegális migráció jellemzőit lásd Kui László: A tömeges méretű illegális migráció rendészeti kezelésének helyzete Magyarországon című tanulmányában (Magyar Rendészet 2016/6).

akár az érintett személy akarata ellenére is – eleget tegyen az ország elhagyására vonatkozó kötelezettségének.

A kiutasítás oktatása során fokozott figyelmet érdemel a kitoloncolás fogalmának tisztázása, mivel azt gyakran összetévesztik, illetve összemossák a kiutasítás fogalmával, sok esetben egymás szinonimájaként használva a két kifejezést, holott a kitoloncolás a kiutasítástól egyértelműen elhatárolható, eltérő tartalmú személyes szabadságot korlátozó intézkedés.

A kiutasítás és kitoloncolás fogalmát az Európai Parlament és a Tanács 2008/115/EK Irányelve (Visszatérési Irányelv) a következők szerint határozza meg:

**„Kiutasítás:** *egy harmadik országbeli állampolgár visszatérési folyamata, függetlenül attól, hogy visszatérési kötelezettség önkéntes teljesítéséről vagy kitoloncolásról van szó:*

- *a származási országába, vagy*
- *egy tranzit országba közösségi vagy kétoldalú visszafogadási megállapodásoknak vagy egyéb megegyezéseknek, vagy*
- *más harmadik országba, ahova az érintett harmadik országbeli állampolgár önkéntesen vissza kíván térni és amely őt befogadja”.*

**„Kiutasítási határozat:** *közigazgatási vagy bírósági határozat vagy intézkedés, amely valamely harmadik országbeli állampolgár tartózkodásának jogszerűtlenségét megállapítja vagy kimondja, és visszatérési kötelezettséget állapít meg vagy mond ki.”*

**„Kitoloncolás:** *a visszatérési kötelezettség kikényszerítése, azaz a tagállamból történő fizikai kiszállítás.”<sup>3</sup>*

A fentiek tükrében jelentésük legegyszerűbben úgy magyarázható, hogy a kiutasítás a terület (pl: konkrét ország, schengeni térség, stb.) elhagyására vonatkozó kötelezettséget megállapító hatósági döntés (köznapi nyelvhasználat: „nem szeretnénk, hogy itt maradj, innen el kell menned”), a kitoloncolás pedig ennek a kötelezettségnek a teljesítésére irányuló hatósági felügyelettel történő kikísérés („ha magadtól nem megy, akkor a hatóság kivisz az országból”). A kitoloncolás gyakorlati végrehajtása történhet szárazföldi, vízi vagy légi úton, hazánk esetében a szárazföldön és a levegőben végrehajtott műveletek jellemzőek.

A légi úton történő kitoloncolások tekintetében jelentős előrelépést jelentett a közös légi járatok megszervezésének lehetőségét biztosító, a harmadik államok kiutasított állampolgárainak két vagy több tagállam területéről történő kitoloncolására szolgáló közös légi járatok szervezéséről

---

<sup>3</sup> Varga János: Embercsempészek kontra Európai Unió és Magyarország. In: Magyar Rendészet 2017/3. p. 147-164

szóló 2004/573/EK határozat (2004. április 29.), amely az alapvető fogalmak tisztázását követően meghatározta a közös légi járatot szervező és az arra csatlakozó tagállamok, valamint a közös feladatokat és az eljárásra vonatkozó iránymutatásokat.

- „szervező tagállam: a közös légi járatok szervezéséért felelős tagállam;
- részt vevő tagállam: a szervező tagállam által szervezett közös légi járatokban részt vevő tagállam;
- közös légi járat: harmadik ország állampolgárainak az e célra kiválasztott légi fuvarozó által lebonyolított szállítása;
- kitoloncolási műveletek és légi úton történő közös kitoloncolások: harmadik ország érintett állampolgárainak kitoloncolásához szükséges tevékenységek, beleértve a közös légi járaton történő szállítást is;
- kísérőszemély(ek): harmadik ország állampolgárainak a közös légi járaton történő kíséretéért felelős biztonsági személyzet, valamint az orvosi ellátással megbízott személyek és a tolmácsok.<sup>4</sup>”

Az idegenrendészeti eljárásban elrendelt és rendőrségi őrzött szállásokon végrehajtott őrizetek és a légi úton történő kitoloncolások számát és egymáshoz viszonyított arányát 2012-2018 között a következő táblázat tartalmazza<sup>5</sup>

Év	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Őrzött szállásokon végrehajtott őrizetek száma	6713 fő	4214 fő	4841 fő	7794 fő	2048 fő	803 fő	374 fő
Légi úton kitoloncoltak száma	176 fő (49 eset)	273 fő (37 eset)	358 fő (49 eset)	416 fő (63 eset)	305 fő (123 eset)	257 fő (96 eset)	62 fő (50 eset)
Százalékos eltérés	-	+55%	+31%	+16%	-27%	-16%	-76%
Végrehajtott őrizetek/légi úton kitoloncoltak	2,62%	6,48%	7,39%	5,34%	14,89%	32,00%	16,57%

<sup>4</sup> 2004/573 EK határozat a harmadik államok kiutasított állampolgárainak két vagy több tagállam területéről történő kitoloncolására szolgáló közös légi járatok szervezéséről 2. cikk

<sup>5</sup> Saját kutatás



számának aránya (%)							
---------------------	--	--	--	--	--	--	--

2012 és 2015 év között a légi úton kitoloncolt személyek száma folyamatosan nőtt, majd 2016 és 2018 között csökkent, azonban látható hogy az idegenrendészeti eljárásban elrendelt és az őrzött szállásokon végrehajtott őrizetek számához képest arányuk – különösen 2016 és 2018 között – jóval magasabb a korábbi időszakhoz képest. A végrehajtott kitoloncolások számát vizsgálva látható, hogy 2012-2015 között a nagyobb létszámú kitoloncolások voltak jellemzőek, míg 2016-tól jellemzően csökkent a műveletenként kiutaztatott személyek száma (elsősorban a jogi határzár következményeként).

A műveletek és a kitoloncoltak számának emelkedése miatt a rendőri állomány egyre szélesebb köre vált érintetté a tervezési, szervezési, a gyakorlati végrehajtási és a járulékos gazdasági feladatok tekintetében, ugyanakkor a tevékenységet részleteiben is kellő mélységben ismerők száma továbbra is meglehetősen alacsony. Ennek következtében a légi úton történő kitoloncolás, mint konkrét téma, viszonylag ritkán jelenik meg tudományos diákköri dolgozatokban, diplomamunkákban, illetve szakdolgozatokban. 2010-től – a Visszatérési Irányelvnek a nemzeti jogba történő átültetését követően – kezdődően a témát választók közül két fő a kitoloncolás ismertetése közben érinti a légi úton történő kitoloncolást, mint az egyik lehetséges végrehajtási módot. Három szerző ellenben arra vállalkozott, hogy dolgozata fő témájaként komplex módon, részleteiben ismeretei a tevékenység megszervezésének, végrehajtásának folyamatát.

A speciális tevékenység növekvő jelentősége, hírértéke, elismertsége miatt a következő szerzők választották azt szakdolgozatuk témájának:

Ssz	Szerző neve	Képzés	Dolgozat címe	Készítés éve
1.	Bácsváry Péter	BA/nappali	A kitoloncolás szabályai, annak megszervezése és végrehajtása	2015
2.	Galaczi Gábor	BA/nappali	A kitoloncolás szabályai, annak megszervezése és végrehajtása	2016
3.	Gubinyi Attila	BA/levelező	A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság feladatai külföldi személyek kitoloncolása során	2016
4.	Schneider László	BA/levelező	Kényszerintézkedés kényszer nélkül (a légi úton történő kitoloncolás taktikái)	2017
5.	Haáz Gergely	BA/levelező	A légi úton történő kitoloncolások kihívásai	2019

A 3-5. dolgozat szerzői a dolgozatok leadásának időszakában valamennyien a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság állományában teljesítettek szolgálatot a Légitolonc Alosztály referenci beosztásaiban.

A nappali tagozatos hallgatók a kitoloncolást teljes egészében vizsgáló dolgozatokban egy-egy fejezet erejéig, 5-14 oldal terjedelmű részben tárgyalják a légi úton történő kitoloncolást. Mindketten felismerik, hogy ennek a tevékenységnek egyre jelentősebb szerepe van az elrendelt kiutasítások végrehajtásában, áttekintik a kitoloncolásra vonatkozó legfontosabb Európai Unió és nemzeti jogszabályokat, a tevékenységet érintő rendőrségi belső szabályzókat. Általánosságban ismertetik a polgári légi járatokkal és a FRONTEX által koordinált közös légi járattal végrehajtott műveletekre vonatkozó, a Rendőrség és a Bevándorlási és Menekültügyi Hivatalt érintő hatásköri kérdéseket, a rendőri állomány feladataira vonatkozó tervezési, szervezési és a végrehajtásra vonatkozó szabályokat, a kényszerítő eszközök alkalmazásának lehetőségeit, a rendelkezésre álló speciális kényszerítő eszközöket, a vonatkozó korlátozó-tiltó rendelkezéseket, majd gyakorlati esetekkel színesítve leíró jelleggel ismertetik a tevékenység végrehajtásának menetét. Elismeréssel szólnak a közös légi járattal végrehajtott műveletek arányának növekedéséről és előnyeiről, külön kiemelve azt a tényt, hogy a műveletek költségeit a FRONTEX utólagosan visszatéríti a tagállamoknak.

A 3-5. dolgozat készítőinek szakmai múltjukból adódóan a légi úton történő kitoloncolással kapcsolatos tevékenységek jóval szélesebb spektrumára van rálátásuk.

A 3. sz. dolgozat teljes mértékben a légi úton történő kitoloncolásról szól, 66 oldalon keresztül taglalva azt. A szerző a műve legelején igyekszik eloszlatni azt a rendőrség vezetői és végrehajtó állományában egyaránt általánosan elterjedt képzetet, mely szerint a „kivételezett helyzetben levő légitoloncos csak ül a repülőn, semmi dolga nincs, csak utazgat a nagyvilágban”. A dolgozat tömören cáfolja ezt. Felhívja a figyelmet a végrehajtás speciális jellegére, utalva itt a végrehajtók felelősségére, a részükről megkövetelt átlagon felüli stressz és monotonia tűrő képesség, a magasabb fokú alkalmazkodó és problémamegoldó képesség és az idegen nyelv ismeretének szükségességére. Rávilágít az eltérő intézkedési kultúrából, a műveletek sok esetben az átlagos szolgálathoz képest jóval hosszabb, akár megszakítás nélküli 24-36 órát is meghaladó időtartamából, a távoli országok, a kitoloncolt személyek, a légi jármű jellegzetességeiből adódó nehézségekre. Címétől eltérően nem csak kifejezetten a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság részéről végrehajtandó feladatokat tartalmazza, hanem a tevékenység komplex bemutatása érdekében bevezetésként egzakt módon ismerteti a szervezési és végrehajtási feladatban érintett valamennyi szerv (Bevándorlási és Menekültügyi Hivatal Kényszerintézkedési és Kiutaztatási Osztály, Országos Rendőr-főkapitányság Határrendészeti

Főosztály, érintett megyei rendőrfőkapitányságok őrzött szállásai, Készenléti Rendőrség) feladatait. A tevékenység összefüggéseinek megvilágítását követően később már kifejezetten a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság állományának feladatvégrehajtására fókuszál a kísérői állomány kiválasztásától, felkészítésétől kezdődően a repülőgépre történő felszállást megelőző, a repülőgépen végrehajtandó, a kitoloncolt személyek átadásával kapcsolatos tevékenységen át a műveletet követő jelentőszolgálati és adminisztrációs feladatokkal bezárólag. A szolgálati feladatok ismertetése lényegre törő, ugyanakkor alapos, egészen az apró részletekre vonatkozó mértékben, jóval túlmutat a vonatkozó szabályzók tartalmán.

Lényegre törő kritikai észrevételtesz a szervezési feladatokban érintett szervezeti elemek nagy számára, a légi úton történő kitoloncolások számának emelkedéséből adódó kísérői létszám biztosításának problémáira, létszámgényére, a speciális felszerelések (legfőképpen a testbilincs) hiányára, végül pedig a tömeges mértékű kitoloncolások végrehajtásának nehézségeit illetve légi út helyett alkalmazható alternatív megoldásokat (vasúti, tengeri szállítás) elemezi.

A 4. számú dolgozat szerzője 106 oldal terjedelemben elsődlegesen intézkedés taktikai és intézkedés lélektani szemszögből közelíti meg a légi úton történő kitoloncolás folyamatát, a műveletek szervezésének gyakorlati kérdéseinél a 3. számú dolgozatra hivatkozik. A szerző a kitoloncolni kívánt személyekre vonatkozó kockázatelemzéstől kezdődően vezeti végig az olvasót a műveletek során jelentkező tipikus és egyedi konfliktusok folyamatán, ismerteti a kitoloncolás megghiúsítására irányuló jellemző magatartási formákat, az ezek megelőzésére, megszakítására és megszüntetésére irányuló rendőri intézkedéseket, a rendelkezésre álló és a hiányzó kényszerítő eszközöket. Részletesen kifejti, hogy a légi úton történő kitoloncolás biztonsági kockázata a légi jármű jellegéből, kialakításából és sérülékenységből adódóan jóval nagyobb mértékű a szárazföldön végrehajtott műveleteknél. A feladat végrehajtása során folyamatosan figyelemmel kell kísérni az eljárás alatt álló személyek viselkedését, egyben fel kell készülni a nem kívánt magatartásból adódó rendkívüli események elhárítására, kezelésére. Ennek érdekében gyakran szükség van az eljárás alatt álló személy végtagjai mozgásának egyidejű, részleges vagy teljes korlátozására, a szökés, ellenszegülés illetve a nemzetközi menetrendszerinti forgalomban közlekedő polgári légi járatokon végrehajtott kitoloncolási feladatot szinte minden esetben megghiúsító botrányos viselkedés megakadályozása érdekében. A testbilincsek kifejezetten erre a feladatra lettek kifejlesztve, alkalmazásukkal jelentős mértékben csökkenthető a sérülések, egyéb rendkívüli események illetve az utólagos panaszok száma. Ezen eszközök rendszeresítésük esetén nagymértékben elősegíthetik, hiányukkal ellenben több esetben megakadályozhatják a feladatok jog és szakszerű végrehajtását. Az

Európai Unió 20 tagállamában általános gyakorlat a testbilincs alkalmazása<sup>6</sup>, ezért ennek a típusú kényszerítő eszköz használatának ismerete valamint készségszintű alkalmazása alapelvárás a nemzetközi műveletek során.

A kitoloncolt személyek és a kísérői állomány közötti konfrontáció tipikus eseteit, a konfliktus kialakulásának és kezelésének folyamatát megtörtént esetek elemzésén keresztül mutatja be, az erre irányuló képzés jelentőségét, 14 európai ország erre irányuló gyakorlatát hasonlítva össze a magyar tematikával.

Az 5. számú dolgozat 38 oldal terjedelemben az előző munkák rövidített összegzésének tekinthető, amely kidomborítja a több éves végrehajtás gyakorlata során tapasztalt, a tevékenység szakszerűségét aktuálisan meghatározó, segítő és hátráltató körülményeket. Kiemeli a kitoloncolt személyek előzetes tájékoztatása szerepének jelentőségét, a kísérői állomány képzésének nehézségeit (kifejezetten a légitoloncolásra irányuló intézkedéstaktikai és egészségügyi képzésekre vonatkozóan), a kísérői állomány kiválasztásának szempontjait, a szakmai nyelvoktatás nélkülözhetetlenségét, az őrzött szállásokon korábban kifejezetten a fogvatartottak részére nyújtott pszichológiai és szociális támogató tevékenység keretében végzett mediációs tevékenység 2018. június 30-tól történt (ideiglenes) megszüntetését. Részletesen kifejti, hogy a kiutasított harmadik országbeli állampolgárok nagy létszámú csoportjainak légi úton történő kitoloncolását a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság szervezetében létrehozott Légitoloncolás Alosztály 10 fős állománya hosszabb távon vélhetően nem lesz képes ezzel az alacsony végrehajtói létszámmal megerősítés nélkül végrehajtani, ezzel egyértelműen utal a szakértői állomány létszámbővítésének indokoltságára.

Ezzel kapcsolatban elismeréssel szól a 2017. évben az Országos Rendőr-főkapitányság és a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság szervezésében végrehajtott kitoloncolási szakértői képzésről, amelyet az Európai Parlament és Tanács az Európai Határ- és Parti Őrségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló 2016/1624 rendelet 37. cikkén alapuló felkérés alapján szerveztek. A jogszabályi hivatkozás alapján a tagállamok kölcsönösen szakértőket biztosíthatnak más Európai Unió tagállam részére a közösen, légi úton történő kitoloncolások végrehajtásához. Megjegyzem, a 2019-es dolgozatban hivatkozott 2017-es 40 óra időtartamú, a FRONTEX által finanszírozott képzést 2018-ban újabb követte, így az alapképzésen átesett visszatoloncolási szakértői állomány 14 fővel bővült.

---

<sup>6</sup> Schneider László: Kényszerintézkedés kényszer nélkül (A légi úton történő kitoloncolás taktikái) szakdolgozat. Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest, 2017., p. 18.

Valamennyi dolgozat készítője egyetért abban, hogy a légitoloncolási tevékenység szakszerű végrehajtásához elengedhetetlen:

- az érintett rendőri állomány tervszerű kiválasztása;
- a kiválasztott állomány folyamatos szakirányú képzése (hangsúlyozva a továbbképzést és a szinten tartó tréningek jelentőségét);
- a tevékenység végrehajtását segítő testbilincsek rendszeresítése;
- a közös járatokon résztvevő nemzetek hatóságai tevékenységének összehangolása;
- közös légitoloncolási gyakorlatok szervezése.

A dolgozatok teljes körűen ismertetik a tárgyhoz kapcsolódó nemzetközi és hazai jogszabályokat és belső rendelkezéseket. Meglepő, hogy a kitoloncolás alatt álló személyek kísérésére vonatkozó részeknél a dolgozatok a Rendőrség Fogdaszolgálati Szabályzatáról szóló 3/2015. (II. 20.) ORFK utasításra hivatkoznak, holott az tevékenységüktől teljes mértékben elhatárolható, más okok miatt fogvatartott személyi körre vonatkozik, ellenben nem említik a Rendőrség őrzött szállásainak szolgálati szabályzatáról és a menekültügyi őrzött befogadó központokban végrehajtandó rendőrségi feladatokról szóló 21/2014. (VII. 4.) ORFK utasítást, annak ellenére, hogy a légi jármű indulási helyére történő szállítást többnyire az őrzött szállások állománya hajtja végre. A hivatkozott szabályzó egyértelműen és részletesen meghatározza a szállításra, kísérésre vonatkozóan a végrehajtó állomány feladatait.

Szorosan kötődik a témához, hogy a szakmai igénynek megfelelően a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság kezdeményezésére a légitoloncolási tevékenység jog és szakszerű végrehajtása érdekében a testbilincs rendszeresítésére irányuló eljárást az Országos Rendőr-főkapitányság 2018 márciusában megindította, a beszerzési eljárással kibővített eljárás jelenleg folyamatban van.

Az európai menekültpolitika jelenlegi tendenciáit figyelembe véve nem valószínű, hogy légi úton történő kitoloncolás jelentősége a közeli jövőben csökkenne, ezért a magyarországi eseményektől függetlenül továbbra is számítani kell a műveletekben való részvételre irányuló nemzetközi felkérésekre. Ennek biztosítása érdekében célszerű volna napirenden tartani a kiképzett visszatoloncolási szakértői állomány létszámának szükségszerű pótlását, valamint a meglévő szaktudás szinten tartása és bővítése érdekében rendszeres, visszatérő jellegű alap és továbbképzések szervezését, az ehhez szükséges instruktori állomány biztosítását és a szakanyag írásos formában való megjelenítését. A 3-5 számú dolgozatok együttesen tartalmilag – helyenként átfedéssel – jelentős mértékben lefedik a korábban említett visszatoloncolási

szakértői képzések anyagát, indokolt volna ezeknek egységes szerkezetbe történő foglalása és oktatási anyagként történő megjelenítése.

A téma felértékelődése és aktualitása miatt egyértelműen indokolt a légi úton történő kitoloncoláshoz köthető címeknek a szakdolgozati címjegyzékben történő szerepeltetése, valamint az idegenrendészeti kiutasítás tárgykörében a légi úton történő kitoloncolásra vonatkozó ismeretek arányának növelése, az elméleti ismeretek oktatásán túl akár a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság bevonását követően valóság-hű környezetben végrehajtott gyakorlati jellegű foglalkozások beiktatásával együttesen.

### **Felhasznált irodalom**

1. Balla József: Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére, In.: Tálas Péter (szerk.), Magyarország és a 2015-ös migrációs válság, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2017., p. 83-100.
2. Bácsváry Péter: A kitoloncolás szabályai, annak megszervezése és végrehajtása, szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2015., pp.1-37
3. Galaczi Gábor: A kitoloncolás szabályai, annak megszervezése és végrehajtása, szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2016., pp.1-48
4. Gubinyi Attila: A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság feladatai külföldi személyek kitoloncolása során, szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2016., pp.1-66
5. Kui László: A tömeges méretű illegális migráció rendészeti kezelésének helyzete Magyarországon. Magyar Rendészet 2016/6., Budapest, 2017. pp. 45-48.
6. Schneider László: Kényszerintézkedés kényszer nélkül (a légi úton történő kitoloncolás taktikái), szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2017., pp.1-106
7. Haáz Gergely: A légi úton történő kitoloncolások kihívásai, szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest, 2019., pp.1-38
8. Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2016/1624 rendelete (2016. szeptember 14.) az Európai Határ- és Partórségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 863/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 2007/2004/EK tanácsi rendelet és a 2005/267/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről.
9. Az Európai Parlament és a Tanács 2008/115/EK irányelve (2008. december 16.) a harmadik országok illegálisan tartózkodó állampolgárainak visszatérésével kapcsolatban a tagállamokban használt közös normákról és eljárásokról.

10. A Bizottság (EU) 2015/1998 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról.
11. 2007. évi II. törvény a harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról.
12. 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről.
13. 114/2007. (V. 24.) Korm. rendelet a harmadik országbeli állampolgárok beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi II. törvény végrehajtásáról.
14. 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról.
15. 29/2016. (XI. 10.) ORFK utasítás a külföldiek légi úton történő kitoloncolásának végrehajtásáról.
16. 29/2016. (XI. 10.) ORFK utasítás a külföldiek légi úton történő kitoloncolásának végrehajtásáról.
17. 26/2007. (V. 31.) IRM rendelet a kitoloncolás végrehajtásnak szabályairól.
18. 29/2016. (XI. 10.) ORFK utasítás a külföldiek légi úton történő kitoloncolásának végrehajtásáról.