

NAV KOCKÁZAT ELEMZÉSÉNEK GYAKORLATI KÉRDÉSEI – AVAGY LOGISZTIKA KOCKÁZATOK ÉS MELLÉKHATÁSOK NÉLKÜL

Új szelek az adóellenőrzésben...

„A HATÁROK ELVÁLASZTANAK, AZ ADÓCSALÁS ÖSSZEKÖT...”



A kockázat a közösség vámterülete és harmadik országok között mozgó áruk beléptetésével, kiléptetésével, továbbításával, átszállításával és meghatározott célra történő felhasználásával, valamint a nem közösségi vámjogi helyzetű áruk jelenlétével kapcsolatos olyan esemény bekövetkezésének a valószínűsége, amely megakadályozza a közösségi, illetve a nemzeti intézkedések helyes alkalmazását, vagy sérti a közösség és tagállamai pénzügyi érdekeit, vagy veszélyezteti a közösség biztonságát, a közegészségügyet, a környezetet vagy a fogyasztókat.

dr. Demeter Gergely (NAV, Vám- és Rendészeti Főosztály)

■ Kockázatkezelés

A kockázat rendszeres megállapítása és a kockázat korlátozásához szükséges valamennyi intézkedés megtétele. Ezen intézkedések közé tartozik adatok és információk gyűjtése, a kockázatelemzés és -értékelés, intézkedések előírása, illetve megtétele, valamint az eljárás és az eljárás eredményeinek figyelemmel kísérése és felülvizsgálata a nemzetközi, közösségi és nemzeti források és stratégiák alapján.

Elérni kívánt célok – többek között – visszaszorítania a vám- és adóelkerülést, a karusszel csalásokat, a hamisításokat, a környezetkárosítást, a feketegazdaságot, a szervezett bűnözést, a terrorveszélyt.

A kockázatelemzések feladatai elősegíteni a fegyelmzett adózói morált, a jogkövető ma-

gatartást, a jogvédelmet, a termékbiztonságot, támogatni a közbiztonságot, a tisztességes piaci szereplőket, a biztonságos ellátási láncot. Közös érdek a kockázatok kezelése területén az arányosság, a gyorsaság, a hatékonyság, a versenyképesség és a megbízhatóság.

■ Kockázatelemzés szintjei: helyi, regionális, központi

A vámhatóságoknak kockázatkezelést kell végrehajtaniuk, hogy különbséget tegyenek a vámellenőrzés alá eső vagy vámfelügyelet alá tartozó árukhoz kapcsolódó kockázati szintek között és hogy meghatározzák, hogy az áruk különleges vámellenőrzés alá esnek-e, és ha igen, hol történik ez. A kockázati szintek meghatározása a kockázattal kapcsolatos ese-

„Tanzániából érkezett egy magyarországi címre az a csomag, amelyben védett állatrófeákat találtak a NAV munkatársai a napokban, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren.”

„Három járműben elrejtve összesen több mint 14 500 doboz csempészett cigarettát találtak a pénzügyőrök Röszkénél, a lefoglalt dohányáru értéke mintegy 14 millió forint – közölte a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Dél-alföldi Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatóság.”

MTI

mény előfordulási valószínűségének és az esemény tényleges bekövetkezése esetén fellépő hatásnak a felmérésén alapul. A vámellenőrzésre kerülő szállítmányok vagy vámárnyilatkozatok kiválasztásának alapja véletlenszerű elemet is tartalmaz.

■ Új szelek az adóellenőrzésben

Vámeljáráások kapcsán szerzett tapasztalatok hasznosítása a közúti ellenőrzések során az adócsalások visszaszorításának érdekében.

Célok: ▶ Azon gazdálkodók kiszűrése, akik az ÁFA fizetésével kapcsolatban kockázatot jelentenek. ▶ A 61-64. árucsoportba tartozó, valamint a mezőgazdasági termékek forgalmának feltérképezése. ▶ Üres járműforgalom feltérképezése a fiktív visszaigénylések felderítése érdekében. ▶ Kétes címzettek esetében, a szállítási címen operatív ellenőrzés (áru eredet, foglalkoztatotti). ▶ Külön jogszabályban meghatározott szállítási szabályok ellenőrzése. ▶ Szállított áruk tulajdonjogának ellenőrzése, szűrőpróba szerű áruvizsgálat. ▶ Tartozások végrehajtása.

dr. Demeter Gergely, főosztályvezető-helyettes
NAV KMRVPF Vám és Rendészeti Főosztály

Kaszálnak a fuvarbörzei csalók

Európa szerte egyre több cég esik áldozatul a fuvarbörzék felhasználásával elkövetett csalásoknak. De mi is az a fuvarbörzei csalás? Hogyan védekezhetünk ellene és mit tegyünk ha már áldozatokká váltunk?

A fuvarbörzék megjelenését és elterjedését követően szinte törvényszerűen bukkantak fel a hazai és az európai kriminalisztikai palettán az úgynevezett fuvarbörzei csalások. Amíg Magyarországon 5-6 évvel ezelőtt csak elvétve találkozhattunk egy-egy ilyen bűncselekménnyel, addig mára – az alacsony felderítési arány és a várható busás haszon miatt – már rendszeressé váltak az ilyen esetek.

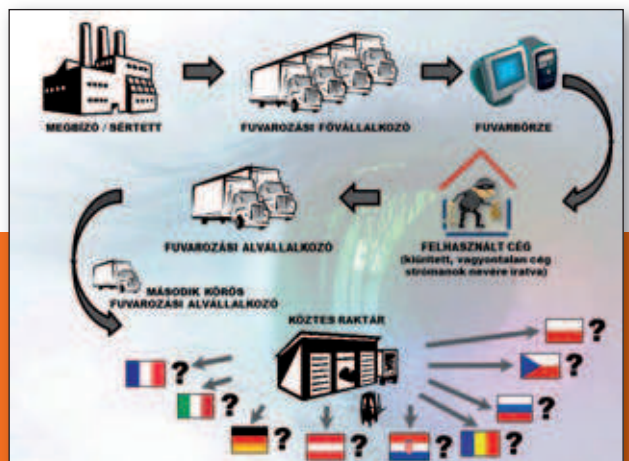
■ De mik is azok a fuvarbörzei csalások?

Kriminalisztikai szempontból az internetes csalások közé sorolható vagyon elleni bűncselekmények, büntetőjogilag pedig a Btk. 378.§-ában foglalt csalás bűncselekmény törvényi tényállását merítik ki. Valójában azonban a

klasszikus internetes csalásoknál komplexebb elkövetési móddal állunk szemben, amihez általában jóval nagyobb károkozás is társul. Fontos különbség továbbá az is, hogy míg a hagyományos értelemben vett internetes csalások esetében túlnyomórészt egy-két elkövetővel állunk szembe, addig a fuvarbörzei csalások mögött többnyire jól

szervezett és nemzetközi kapcsolatokkal rendelkező elkövetői hálózat áll.

A hazánkban is elterjedt fuvarbörzék lényegében az internetes „piacterek” egy speciális formái, ahol az Európa bármely pontján működő szállítató, valamint fuvarozó cégek szállítmányokat adhatnak és vehetnek ezzel költséghatékonyabbá téve tevékenységüket. A fuvarbörzék alkalmaznak bizonyos biztonsági rendszabályokat, így elvileg csak ellenőrzött cégek vehetnének részt a fuvarok értékesítésé-



1. ábra – A fuvarbörzei csalások folyamatának ábrázolása



2. ábra – A fuvarbörzei családok gyakorlati megvalósulásának ábrázolása

ben. Az alkalmazott biztonsági protokollok, azonban sajnos kijátszhatók, mivel jórészt az érintett cégek önkéntes adatszolgáltatásán és az üzletfelek kölcsönös adatellenőrzésén alapulnak. Egy ilyen rendszerben a professzionális elkövetők könnyűszerrel használhatják ki a kriminálisztikai tapasztalatokkal nem rendelkező, átlagos üzleti felhasználók jóhiszeműségét. Így többnyire a sértettek ellenőrzési gyakorlatának hiányosságai és felületessége teszi lehetővé a bűncselekmény elkövetését.

A módszer lényege, hogy úgynevezett strómanok, azaz a valódi elkövetőket leplező, de a bűncselekmény elkövetésében ténylegesen és felelőlegesen részt nem vevő személyek „nevére íratott”, vagyontalan fantomcégeket regisztrálnak a fuvarbörzén. Az elkövetők gyakran azt a bizonyos kapuperiódust használják ki a regisztráció során, amikor a papír alapú cégiratok szerint már a strómanok neve alatt jegyzett cégek, az internetes és egyéb elektronikus nyilvántartások alapján, látszólag még az eredeti tagok tulajdonában vannak és korábbi ügyvezetőik irányítják azokat. Ez a körülmény nem csak a felderítést nehezíti meg jelentősen, de általában a sértettek megtévesztésére is alkalmas.

A regisztrációt követően a fantomcégek elvállalnak bizonyos azonosítható fuvarfeladatokat. Az azonosítást többnyire az elkövetők korábbi konkrét tapasztalatai, vagy a fuvarbörzére feltöltött adatok teszik lehetővé, de előfordulnak olyan esetek is, ahol belső információk megszerzésével választották ki a később eltulajdonított szállítmányt. Ezután a fantomcég bejelentkezik a kiválasztott fuvarfeladatra, majd az üzletfelek áttesznek a kötelező biztonsági protokollon. A céges adatok megküldésekor viszont az elkövetők többnyire már érvénytelen, vagy hamisított CMR biztosításokat használnak fel, melyek azonban tökéletesen alkalmasak a sértettek megtévesztésére.

A csalóknak ekkor azonban még szükségük van egy második körös alvállalkozóra, mely társaság teherautója az árut ténylegesen el-

szállítja a felrakóhelyről. Az ilyen második körös fuvarozási vállalkozók az esetek döntő többségében nincsenek tisztában az ügy háttérével és a rakományért felelős céggel együtt szintén kárvallottjai ezeknek az ügyeknek. Az elkövetők ugyanis az ő munkájukat sem fizetik ki, sőt a nyomozati procedúrában is kénytelenek részt venni, ami rengeteg időt és energiát emészt fel. Előfordulnak azonban olyan esetek is, melyek során a tényleges szállítást végző sofőrök is társtettesei a bűncselekménynek. Ilyenkor hamis rendszámokat és személyi okmányokat használnak fel az áru átvételénél.

A rakomány és a tényleges szállítást végző sofőrök kiválasztása után az elkövetők következő feladata a szállítmány megszerzése. Ennek során kezdetben minden a megszokott forgatókönyv alapján alakul. A felrakási helyeken, a megadott időpontban megjelenik a kamion. A rakodás normál rendben megtörténik, majd a teherautó elindul a célállomás felé. A sofőr ezután közvetlenül a fantomcég ügyintézőjétől kap egy telefonhívást, mely szerint a célállomás megváltozott és új helyen kell leraknia az árut. A gépkocsivezető a szállítmányt ekkor egy alkalmi (köztes) raktárba viszi és ezzel az ő feladata véget is ér. Ebből a raktárból értékesíti tovább a fantomcég az árut, vagy a beavatott sofőrökkel a saját raktárba viteli, így az ezután már szinte követheletlenné válik. Az elkövetők pedig megszabadulnak telefonjaiktól és igyekeznek minden szálát felégetni maguk mögött. Az eltulajdonított szállítmány értékesítését többnyire feketepiaci csatornákon keresztül kivitelezik, vagy fiktív számlákkal legalizálják az árut, ami így visszakerül a legális kereskedelmi forgalomba. Gyakorlatilag – a rakománytól függetlenül – egy szállítmány sem lehet biztonságban, amit fuvarbörzén keresztül felhajtott, egyébként ismeretlen céggel próbálnak eljuttatni a célállomásra, ugyanis az elkövetőknek nincsenek kimondott célterületei. A sértettek között találunk gyártással és kereskedelemmel foglalkozó cégeket egyaránt, a zsákmány pedig a tapasztalatok szerint bármi lehet, ami a legális-, vagy a feketepiacon értékesíthető. Az ebből a célból regisztrált fantomcégek kiszűrése – olyan ha-

gyományos módszerekkel, mint a cégtárak, vagy az adószámok ellenőrzése – többnyire nem, vagy csak megfelelő kriminálisztikai tapasztalatok birtokában lehetséges. Ha elkerülhetetlen, hogy ilyen módon találjunk fuvarozó céget egy feladat elvégzésére, célszerű lehet egy szakmailag felkészült nyomozóirodát megbízni az ellenőrzéssel. Az erre a célra fordított pár tízezer forintba rúgó költségeket ugyanis gyakran több százszorosan meghaladhatják a kockázatosított értékek. A biztosítók pedig mindent megtesznek azért, hogy a történet végén ne ők állják a „cechet”.

Ha pedig már megtörtént a baj és nyilvánvalóvá vált, hogy a szállítmányunk nem érkezett meg a célállomásra, akkor egy percet se késlekedjünk! Gyűjtsük össze a tranzakcióval kapcsolatos összes dokumentációt és mihamarabb tegyük meg a feljelentést az illetékes rendőrkapitányságon. A rendőrségi nyomozás megindítása bár mindenképpen szükséges, általában nem garancia a rakomány előkerülésére. Az ilyen típusú ügyek hatósági nyomozását ugyanis a szokásosnál is több körülmény nehezíti. A legjellemzőbb hátráltató tényező, hogy a sértett székhelye, a felrakóhely, a fuvarozási fővállalkozó, valamint az első és második körös fuvarozási alvállalkozók székhelyei, gyakran mind-mind más nyomozó hatóság illetékességi területéhez tartoznak. Így a szükséges nyomozati cselekmények elvégzése a szokásosnál is nagyobb energiát, erő- és eszközbevonást igényel. A sürgős, azonnali nyomozati tevékenységek elvégzése sok esetben meghaladja a rendőrség lehetőségeit. Ez pedig gyakran – még az elkövetők azonosítása esetén is – a kármegtérülés rovására megy. Ezért, a kármegtérülés esélyeinek növelése érdekében ajánlott egy kellő szakértelemmel bíró magánnyomozó-irodát megbízni a felderítéssel. A magánnyomozók ugyanis az állami kollégáiknál jóval rugalmasabban képesek áthidalni a nagy távolságokból adódó nehézségeket. Nem is beszélve arról, hogy míg a nyomozó hatóságok fő feladata az elkövetők felkutatása és törvényi felelőségre vonásuk megalapozása, addig a sértett által alkalmazott magánnyomozó – a megbízójának érdekeit képviselve – a kármegtérülést tartja elsődleges céljának. Nagyon fontos azonban, hogy a káresemény észlelését követően a lehető leggyorsabban kérjünk hozzáértő segítséget, hiszen a szállítmány eltüntetése nyilvánvalóan időt vesz igénybe, mely időszakban még jóval nagyobbak az esélyei a kármegtérülésnek.

Pándi Ákos – INFACTOR Magánnyomozó és Biztonsági Tanácsadó Iroda ügyvezetője, magánnyomozó • akos.pandi@infactor.hu

NÉVJEGY – Pándi Ákos 1977-ben született. 2000-ben a Rendőrszti Főiskolán szerzett bünyügyi tisztii oklevelet, majd 2004-ben bünyügyi vezetői képesítést. 10 évet töltött el a Rendőrség kötelekében bünyügyi szakterületen, melyből 8 évig különböző bünyügyi egységek vezetöje volt. Jelenleg hetedik éve vezetii az INFACTOR Magánnyomozó és Információvédelmi Kft.-t, mely cégnek egyben résztulajdonosa is. 2013. júniusában megkapta az Országos Kriminálisztikai és Detektív Egyesület által kiírt Kossa-Magyar „Év Detektívje” Emlékdíj különdíját.