

## CZIFRA BOTOND

# Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások<sup>1</sup>

### Absztrakt

Írásomban arra kerestem választ, hogyan lehetne hatásosabban ösztönözni a vagyonos járművezetőket a közlekedési szabályok megtartására. A kutatás kérdését a közgazdaságtan módszertanának segítségével közelítettem meg, hiszen a járművezető döntései kitűnően modellezhetőek a költség-haszon elmélet segítségével.

A tanulmányban ismertetem a jövedelem csökkenő határhasznából eredő problémákat a közlekedési szabálysértések szankcionálásával kapcsolatban. Arra a következtetésre jutottam, hogy a day-fine büntetési rendszer alkalmazása a közutakon hatékony lehet, de ahhoz, hogy ez igazán eredményes lehessen, számos anomáliát kell felszámolni, amelyek a hazai büntetőjogi bírói gyakorlatot is érintik.

A kutatás a közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos mindennapi intuíciók objektív, tudományos vizsgálatára vállalkozik, segítségével jobban megérthető a vagyonosabb járművezetők hozzáállása a pénzbüntetésekhez, illetve a büntetőjogi pénzbüntetések számítása. Az eredmények elősegítik a párbeszédet a jogalkotó és a rendvédelem között a probléma megoldása érdekében, és olyan további kutatások alapjául szolgálhatnak, amelyek segítségével a rendőri kapacitások megfelelő elosztásával is segíteni lehet a vagyonos járművezetők megfelelő ösztönzését.

**Kulcsszavak:** bírságolás, vagyon, gyorsajtás, közlekedés

---

<sup>1</sup> A tanulmány a Rendőrség Tudományos Tanácsának 2023. évi pályázatán különdíjat kapott pályamű szerkesztett változata.

## Abstract

In my paper, I was looking for the answer to the question how it would be possible to incentivise the wealthy drivers to observe traffic rules more effectively. I approached the research question by the methodology of economics, as the decisions of the drivers are outstandingly modellable by the cost-benefit theory.

The present study describes the issue of the diminishing marginal utility of income concerning traffic violations. In conclusion, the utilization of the day-fine punishment system on the public roads could be effective, but to reach the true efficiency, it would be necessary to eliminate several anomalies that touch the domestic criminal judicial customs too.

The present paper undertakes to examine the everyday intuitions regarding traffic violations. The current paper makes the attitude of wealthy drivers towards monetary sanctions more comprehensible, and it helps to understand the calculation of the domestic fines. The results can facilitate the discussion between the legislator and the law enforcement in favour of the resolution, and they could serve as basis for further research that can promote the appropriate incentive by the adequate distribution of police capacity.

**Keywords:** fines, wealth, speeding, transportation

## Bevezetés

Megfelelően ösztönzik-e a különböző jövedelmű járművezetőket az azonos összegű pénzbüntetések? Az Árpád hídi balesetként elhíresült tragédia története óta ismét behálózzák a hazai sajtót és közbeszédet azok a gondolatok, amelyek egy általános társadalmi intuíció leképeződéseként is értékelhetők a közlekedésrendészet területén. Fizessenek a gazdagok? Az elmúlt évek hírhedtebb tragédiái között voltak olyanok, amelyek elkövetői kimondottan jobb vagyoni helyzetűek voltak: Berki Krisztián labdarúgó-műsorvezető több alkalommal is bíróság elé állt büntetőfékezési ügyében<sup>2</sup>, M. Richárd

---

<sup>2</sup> Grósz, P. Berki Krisztián újra bíróság elé állt a büntetőfékezési ügyben. Index, 2021. 07. 12.

egy nagyértékű Mercedes személyautóval okozta a Dózsa György úti balesetet<sup>3</sup>, az Árpád hídi balesetet követően pedig ugyanazon a hídon több olyan járművezetőt is ellenőrzés alá vontak, akik jellemzően nagyobb értékű személyautóval (Mercedes, BMW) szegték meg súlyosan a sebességkorlátozást<sup>4</sup>. Ezeknek a gondolatoknak az értékeléséhez fontos, hogy tisztán lássunk az összefüggés kérdésében, és így megalapozott döntés születessen az esetleges intézkedésekről. A következőkben kísérletet teszek arra, hogy ismertessem a probléma hátterét, és megpróbáljak olyan pragmatikus megoldásokat keresni, amelyek nem túlzóak, viszont kellően elretentik a jobb vagyoni helyzetben lévő járművezetőket is.

De tényleg többet szabálytalankodnak a gazdagok? A Tajvani Közlekedésügyi és Kommunikációs Minisztérium 2009-ben felmérést vezetett sofőrök neméről és koráról, iskolázottságukról és a havi jövedelmükről, arról, hogy átlagosan hány kilométert vezetnek évente, a leggyakoribb okról, amely miatt volán mögé ülnek, arról, hogy kaptak-e közlekedési szabálysértés miatt bírságot, és ha igen, hányat<sup>5</sup>. Ez a felmérés az egyik legalaposabb elemzés a témában a nemzetközi szakirodalomból, amely többváltozós regresszióval vizsgálja a különböző közreható tényezők együttes hatását.

---

Forrás: <https://index.hu/fomo/2021/07/12/berki-krisztian-targyalas-buntetofekezes/>  
Letöltés ideje: 2023.10.05.

<sup>3</sup> Jogerősen elítélték a Dózsa György úti gázolót, M. Richárd enyhébb büntetést kapott. Origo, 2021.07.02.

Forrás: <https://www.origo.hu/itthon/20210702-jogerosen-eliteltek-a-dozsa-gyorgy-utigazolot-m-richard-enyhebb-iteletet-kapott.html>  
Letöltés ideje: 2023.10.05.

<sup>4</sup> Példaképpen: Halálos baleset történt hajnalban az Árpád hídon. HVG, 2023.07.01.

Forrás: [https://hvg.hu/itthon/20230727\\_Budapest\\_Arpád\\_hid\\_sebessegtulletes\\_171\\_kmh](https://hvg.hu/itthon/20230727_Budapest_Arpád_hid_sebessegtulletes_171_kmh)

Letöltés ideje: 2023.10.05.

<sup>5</sup> Tseng C.: Speeding violations related to a driver's social-economic demographics and the most frequent driving purpose in Taiwan's male population. *Safety Science* 2013. 53-59. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.02.005>

A kapott adatokból arra következtettek, hogy a vizsgált tényezők közül a legerősebb összefüggésben a kor és a nem áll a közúti normakövetési hajlandósággal: a minta alapján egy fiatal sokkal nagyobb valószínűséggel követ el közlekedési szabálysértést, mint egy középkorú vagy egy idős, és egy férfi sokkal nagyobb valószínűséggel követ el közlekedési szabálysértést, mint egy nő. Ami a társadalmi státuszt illeti, az adatok elemzéséből kimutatható, hogy az iskolázottság hatása a közlekedési normák követési hajlandóságára igen jelentős: a legiskolázottabb (főiskolai vagy magasabb iskolai végzettséggel rendelkező) járművezetők adták a közlekedési szabálysértések elkövetőinek legnagyobb részét (20,2%-át), jóllehet az is látszik, hogy ez a hatás nem egységes. A felmérés beszámol arról, hogy az egy főre jutó legtöbb szabálysértést (0,3 szabálysértés fejenként) a legmagasabb jövedelműek követték el, illetve leírja, hogy a vezetés okának hatása igen jelentős: a munka miatt ingázók és az üzleti ügyben utazók sokkal nagyobb valószínűséggel követnek el közlekedési szabálysértést, mint azok, akik vásárlás miatt, családi vagy szabadidős célból ülnek volán mögé.

Meglátásom szerint az eredmények összefüggnek. Általánosságban elmondható, hogy a magasabb havi jövedelemmel rendelkező járművezetők nagyobb valószínűséggel folytatnak üzleti tevékenységet, mint az alacsonyabb havi jövedelemmel rendelkező polgárok. Az ingázáshoz nagyobb valószínűséggel választanak autót a jobb jövedelmi helyzetűek, az alacsonyabb jövedelműek pedig nagyobb eséllyel választják a tömegközlekedést, a közgazdaságtan éppen ezért tekinti inferior jószágnak. Az eredményekből viszont az is látszik, hogy a jövedelemnek önmagában is erős a hatása, ezt pedig alátámasztják más hasonló felmérések is: Hongkong útjain is megállapították, hogy a magas jövedelműek sokkal nagyobb valószínűséggel követnek el szabálysértéseket<sup>6</sup>. Ám ha a gazdagok tényleg többet szabálytalankodnak, fontos, hogy az állam olyan közlekedésrendészeti környezetet teremtsen, amely visszatartja őket a szabálytalankodástól.

---

<sup>6</sup> Chen, T., Sze, N. N., Saxena, S., Pinjari A. R., Bhat C. R. & Bai, L. Evaluation of penalty and enforcement strategies to combat speeding offences among professional drivers: A Hong Kong stated preference experiment. *Accident Analysis and Prevention*. 2019. DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105366>

Kutatásom kérdéséül azt tűzöm ki, vajon hogyan lehetne jobban ösztönözni a nagyobb vagyonú autóvezetőket a közlekedési szabályok követésére. A kérdés megválaszolásához a közgazdaságtan eszköztárát választottam, mert a segítségével jól modellezhetőek azok a döntések, amelyeket a járművezetőnek meg kell hoznia, így az a döntés is, hogy megtart-e egy szabályt, vagy pedig megszegi. A probléma természetesen nem csak a közgazdaságtan eszköztárával közelíthető meg, de ez a megközelítés igen hasznos lehet annak jobb megértéséhez.

A kérdés megválaszolásához először röviden ismertetem a közlekedési szabálysértések szankcionálásának hatályos hazai szabályozását, majd általánosságban áttekintem a büntetés lehetséges nemeit, és megvizsgálom, melyik lehet közülük a leghatásosabb. Rövid áttekintést adok a vagyon csökkenő határhasznának problémájáról a pénzbüntetésekkel kapcsolatban. Az elemzés alapján megmutatom, hogy milyen tényezők hatnak a norma címzettjének döntésére arról, hogy elköveti-e a szabálysértést, vagy konform magatartást tanúsít, majd rátérek annak tárgyalására, hogy melyik tényezőt hogyan lehet hatásos befolyásolni a jogi szabályozás, vagy a rendőrségi kapacitásösszpontosítás eszközeivel. Bemutatom a *day-fine* (a továbbiakban magyar fordításként: napibírság) pénzbüntetés-kiszabási módszer közgazdaságtani hátterét, rámutatok jelenlegi alkalmazási területére, az ehhez kapcsolódó hazai joggyakorlatra, az alkalmazhatóságának akadályaira és e problémák lehetséges megoldásaira. Áttekintem, hogy milyen egyéb lehetőségek nyílhatnak a normakövetés ösztönzésére, és megvizsgálom, hogy szükséges-e szabályozás a hatásos ösztönzéshez. Konklúzióként igyekszem megvilágítani azokat a gyakorlati intézkedéseket, amelyek elősegíthetik a probléma megoldását. Feltevésem, hogy a közlekedési szabálysértéseket szankcionáló pénzbüntetés összegének arányosítása az elkövető jövedelmével hatásos ösztönzéshez vezethet. A kutatás célja a párbeszéd serkentése a jogalkotó és a közlekedési rendszet művelői között a probléma feltérképezéséért és a szükséges intézkedések meghozataláért.

A magasabb jövedelmű állampolgárok normakövetési hajlandóságának kérdésével a közlekedésrendészetben eddig magyar kutató nem igazán fog-

Czifra Botond: Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások

lalkozott, a szakirodalom figyelmének legnagyobb részét a szerzők az objektív bírságolás kérdéskörének szentelték<sup>7</sup>. Ugyanakkor mind a napibírságnak, mind a közlekedési szabálysértések közgazdaságtanának jelentős külföldi szakirodalma van<sup>8</sup>. Igyekszem ezen diskurzusokhoz kapcsolódni. Remélem, írásommal kutatómunkámat a hatékony párbeszéd elősegítése által egy biztonságosabb társadalom szolgálatába állíthatom.

## **A közlekedési bírságok hatályos szabályozása Magyarországon**

A magyarországi közutakon betartandó közlekedési szabályokat a közúti közlekedés rendjéről szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) sorai között fejt ki a jogalkotó. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) és a KRESZ, mint egy egységként értelmezendő jogszabályok, közösen alakítják ki a közutak rendjét. Míg a Kkt. a közúti közlekedés alapvető feltételeit, az abban részt vevő személyek és szervezetek jogait és kötelezettségeit határozza meg (1.§), a KRESZ a közutakon és a közforgalom előtt el nem zárt magánutakon folyó közlekedést szabályozza (1.§ (1)). A Kkt. 20. § (1) bekezdés k) pontja arról rendelkezik, hogy a közúti szabálysértések közül a megengedett legnagyobb sebesség túllépését, a biztonsági öv használatára vonatkozó szabályok megszegését, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékre vonatkozó szabályok megszegését, a járművezető szerve-

---

<sup>7</sup> Példaként: Árva, Zs.: A rend vagy a káosz joga? Magyar Rendészet 2016/3. szám. 31-44. o.; Kovács, Gy.: A közlekedési szabályszegések szankciórendszere. Jogi Fórum. 2023. Forrás: [https://www.jogiforum.hu/wp-content/uploads/2023/05/kovacs-gyorgy\\_-kozlekedesi-szabalyszegeses-szankciorendszer\\_cimlappal.pdf](https://www.jogiforum.hu/wp-content/uploads/2023/05/kovacs-gyorgy_-kozlekedesi-szabalyszegeses-szankciorendszer_cimlappal.pdf). Letöltés ideje: 2023.10.20.; Madai, S.: A közlekedési közigazgatási bírság kérdései. Fontes Iuris 2021/1. 326-333. o.; Nagy, M.: Quo vadis Domine? Elmélgedések a szabálysértések helyéről a 2012. évi szabálysértési törvény kapcsán. Jogtudományi Közlöny 2012/5. szám. 217-226. o.

<sup>8</sup> Chen, Sze, Saxena, Pinjari, Bhat & Bai, 2019; Tseng, 2013; Kantorowicz-Reznichenko & Kerk, 2020; Kantorowicz-Reznichenko & Faure, 2021; Eriksson & Goodin, 2007; O'Hern, Vuorio & Stephens, 2023; Niv & Safra, 2002; Baum & Kamas, 1995; Marriacci, Immordino & Russo, 2002; Drápal, 2017; Bögelein & Nagrecha, 2021; Kantorowicz-Reznichenko, 2015; Makowsky & Stratmann, 2009.

zetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára való szabályok megszegését, a vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó szabályok megszegését, a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre és a kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok megszegését és az autópálya leálló sávjának igénybevételére vonatkozó szabályok megszegését bírsággal kell büntetni. A bírságot a kijelölt rendészeti szerv közigazgatási hatósági eljárásban szabja ki, így ezekben az ügyekben szabálysértési eljárás nem indítható, hisz a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 2. § (4) bekezdése a szabálysértési eljárás szubszidiaritását állapítja meg a közigazgatási hatósági eljáráshoz képest. Ennek alapján szabálysértési eljárás főszabály szerint nem indítható a kiemelt közlekedési szabálysértések közül járművezetővel szemben a vasúti átjárón való áthaladás szabályainak megsértése (222. §) miatt, illetve a fentebb leírt tényállásokból fakadóan közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt (224. §).

A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) 21. pontja felhatalmazást ad a Kormánynak arra, hogy meghatározza a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések körét, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése, valamint a jogosulatlan úthasználat esetén kiszabható bírságok összegét, a bírság kiszabásának részletes szabályait, valamint a beszedett bírság felhasználását. A Kormány ezzel a felhatalmazással a 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendeletben<sup>9</sup> élt, amely mellékleteiben meghatározza az egyes közlekedési szabályszegésekhez rendelt bírságok összegét. Ezzel a jogalkalmazó nem kap teret arra, hogy mérlegelje a pénzbírság nagyságát a Szabs. tv. 11.§-a szerint, hanem köteles kiszabni azt a pénzbírságot, amelyet a Kormányrendelet meghatároz a számára.

---

<sup>9</sup> A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet

Az úgynevezett objektív bírság bevezetése a magyar közlekedésrendszerbe kiiktatta a felelősségi elemek figyelembevételét a bírságolás folyamatából. A régi Szabs. tv. bonyolult eljárása, eljárásának lassúsága és a kétezres évek elején ezzel párhuzamosan megnövekedett gépjárműforgalom és a romló baleseti statisztikák miatt hazánkban is szükségessé váltak bizonyos intézkedések<sup>10</sup>. A jogalkotó úgy döntött, hogy leveszi a jogalkalmazó válláról annak terhét, hogy vizsgálja meg azt, hogy ki követte el a közlekedési szabálysértést, és hogy az elkövetésben vétkes volt-e, ehelyett meghatározta azokat az eseteket, amelyekben az üzembentartó, illetve adott esetben a jármű tényleges vezetője nem vonható felelősségre.

Ezzel az aktussal a jogalkotó annak a lehetőségét is elvetette, hogy a jogalkalmazó mérlegelhesse a kiszabandó bírság összegét, tekintettel az eset körülményeire és az elkövető személyes és vagyoni viszonyaira. A pénzbüntetés összege minden esetben a Kormányrendeletben meghatározott összeg lett, amelyet a rendelet proporcionálisan megállapított. Ez például a megengedett legnagyobb sebesség túllépése esetén azt jelenti, hogy a rendelet mellékletében meghatározza azt, hogy amennyiben a járművezető az adott, megengedett legnagyobb sebességet adott sebességmértéken belül lépi túl, adott büntetés megfizetésére köteles, tehát például amennyiben a legnagyobb megengedett sebesség 50 km/ó, és a sebességtúllépés mértéke 15 km/ó felett, de 25 km/ó-ig alakul, az elkövető 39 000 Ft összegű bírsággal sújtandó<sup>11</sup>. Jogi történeti kontextusban ezt a szankcionálási technikát a tettközpontú büntetőjogi iskola princípiumaihoz közelíthetjük: a jog csak az elkövetett tette van tekintettel, és nem veszi figyelembe az elkövető vagyoni és személyi viszonyait, kivéve egyes szélsőséges eseteket (pl. végszükség).

---

<sup>10</sup> Kovács, Gy. (2023): i.m.

<sup>11</sup> Hatályos 2023. 10. 11-én.



## **A közlekedési bírságok közgazdaságtana** ***A büntető szankciók közgazdaságtana***

A közgazdaságtani elemzés a racionális bűnelkövetőből indul ki, tehát feltételezi, hogy a bűnelkövető cselekvés előtt mérlegeli a bűncselekmény elkövetésének várható hasznát és kockázatait, és ennek során tekintetbe veszi azt is, hogy a szabály megsértéséért milyen és mekkora szankcióra számíthat. Az alapvető kérdés az, hogy mégis milyen büntetésekkel lehet ösztönözni a látens elkövetőket arra, hogy tartsák tiszteletben a jogszabályokat. A büntetéstanban közgazdaságtani szempontból három büntetési nemet különböztethetünk meg: a börtönbüntetést, a stigmát és a pénzbüntetést. Szalai Ákos tanulmányában kifejti, hogy az egyes büntetési nemek milyen költségeket rónak a társadalomra<sup>12</sup>.

Általánosságban elmondható, hogy a büntetési nemek közül a társadalom számára a börtönbüntetést egyértelműen a legköltségesebb. A fogvatartáshoz szükség van épületekre, amelyek felépítése és megfelelő kialakítása igen költséges, az államnak meg kell fizetnie a börtönőrököt és a fogvatartást megszervező munkatársakat, illetve viselnie kell a rabok ellátásának költségeit is. Ugyan a börtönökben már az auburni rendszer elterjedése óta elsődleges szempont a rabok munkára kényszerítése és a munka hatékonysága, a tapasztalatok azt mutatják, hogy a büntetés-végrehajtási intézetek pénzügyi szempontból veszteségesek. A társadalmi költségek elemzésekor fontos tudomást venni a stigmatizációról is: tekintettel arra, hogy a börtönbüntetést általában a társadalom alapvető normáinak súlyos megszegésével azonosítjuk, a börtönviselt személyek társadalmi megítélésére múltjuk igen erősen rányomja a bélyegét, ez pedig odáig vezet, hogy az államokat rendszeresen próbára teszi a rehabilitáció megszervezése, a volt elkövetők integrálása a társadalomba.

---

<sup>12</sup> Szalai, Á.: A büntetőjog közgazdaságtani elemzése. Pázmány Law Working Papers 2018/16. szám

A stigmatizáció lényegét tekintve a megbüntetett személy reputációjának csökkenése. A jogszabályok a törvényalkotási folyamat közvetett demokratikus legitimitációján keresztül a közös társadalmi akaratot testesítik meg, az inkonform magatartást tanúsító polgárokhoz pedig azt az információt társítja a közösség, hogy nem kívánják megtartani az együttélés szabályait. Tekintettel arra, hogy a szabadságvesztést a társadalom a súlyosabb cselekményekhez társítja, elmondható, hogy a stigma a szabadságvesztésnek egyértelmű mellékbüntetése, míg pénzbüntetés esetén már inkább sor kerül a cselekmény súlyának mérlegelésére is. A közlekedési szabályok megsértésének legtöbbször, amennyiben megsértésükkel nem okoznak balesetet, általában nem jár stigmatizációval. A stigma közvetlen társadalmi költségei relatíve alacsonyak: a felmerülő költségek mind az információ átadásának költségei, viszont a közvetett költségek már óriásiak is lehetnek. A megcsorbult megbecsültség megnehezíti az egyén számára a kooperációt a társadalom többi tagjával, ez pedig az életének minden területén manifesztálódik: nehezebben jut munkához, nehezebben érvényesül társas kapcsolataiban, stb. Fontos hangsúlyozni, hogy a stigma nem egy formális szankció, hanem egy járulékos hatás az elkövető társadalmi megítélésében, jóllehet a jog elősegítheti, vagy éppen gátolhatja érvényesülését, a nyilvánossági szabályok megformálásával.

Ami a pénzbüntetést illeti, e büntetési nem társadalmi költségei egyértelműen a legalacsonyabbak. Amennyiben a bírság összege magasabb a behajtás költségeinél, a pénzbüntetés nettó bevételt termel a társadalomnak, így mondhatni, hogy a legkívánatosabb büntetési nem. Ellenérvként hozható fel viszont vele szemben az, hogy a vagyoneelosztás a társadalomban igen egyenlőtlen, ezáltal a jobb vagyoni helyzetűek esetleg megvásárolhatják a jogsértés lehetőségét. Ez a szabadságvesztés büntetés esetén nem életszerű: sokkalta nehezebb olyan személyt felbérelni, aki átvinné a terhelt pozícióját a büntetőeljárásban és letöltené helyette a szabadságvesztést, mintsem kifizetni a büntetés összegét. Ezek alapján tehát az mondható el, hogy társadalmi költségek szempontjából elsősorban a pénzbüntetés kívánatos.

Elmondható, hogy a börtönbüntetés időalapú büntetés, a pénzbüntetés pedig pénzalapú büntetés: a szabadságvesztéssel sújtott elkövetőt az államhatalom az idejétől fosztja meg, a pénzbüntetéssel sújtott elkövetőt pedig vagyona egy részétől. A büntetési nem kérdéséhez társadalmi költségük mellett érdemes röviden áttekinteni a különböző büntetési nemek elretentési hatásait is. Tekintettel arra, hogy a büntetés során a terheltet megfosztjuk valamilyen szűkös erőforrásától, a büntetés elretentő hatása megfogható abból a szempontból, hogy az egyén hogyan értékeli azokat az erőforrásokat, amelyektől megfosztják.

Hogyan alakul egymáshoz viszonyítva az idő és a pénz értékelése? Baum és Kamas röviden elmagyarázták egy amerikai folyóirat hasábjain<sup>13</sup>. Általánosságban azt mondhatjuk, hogy a pénz eloszlása jóval nagyobb szórást mutat, mint az idő eloszlása az emberek körében: egy országban egy egyén vagyonának az átlagos vagyontól való átlagos eltérése várhatóan jóval nagyobb, mint egy egyén életkorának az átlagos életkortól való átlagos eltérése. Ebből az következik, hogy a társadalom tagjai az idejük hasznosságát várhatóan jóval pontosabban értékelik, mint a vagyonuk hasznosságát, hiszen az utóbbi elosztása jóval sztochasztikusabb az előbbi elosztásához képest. Természetesen itt is léteznek szélsőséges esetek: egy halálos betegségben szenvedő ember várhatóan, ha racionális, sokkal jobban értékeli majd hátralévő idejét egy egészséges embernél, de azt mindenesetre megállapíthatjuk, hogy ezen esetektől eltekintve az emberek az idejüket várhatóan sokkal egyenlőbben értékelik, mint a vagyonukat.

Érdemes viszont kitérni arra az érdekes problémára is, hogy ezzel ellentétes értékelést tekintve a szabadságvesztés büntetés a gazdagokat sokkal jobban sújtja, mint a szegényeket, a pénzbüntetés pedig a szegényeket sokkal jobban sújtja, mint a gazdagokat. Feltételezve, hogy a gazdagok valamilyen képességüknél fogva adott időben sokkal több pénzt keresnek, a szabadságvesztés büntetés a gazdagok számára sokkal nagyobb potenciális vagyon elvesztésével jár. Feltételezve, hogy a szegények valamilyen oknál

---

<sup>13</sup> Baum, S. & Kamas, L.: Time, Money and Optimal Criminal Penalties. *Contemporary Economic Policy* 1995/4. 72-79. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1111/j.1465-7287.1995.tb00733.x>

fogva adott időben kevesebb pénzt képesek megkeresni, a pénzbüntetés őket idejüket tekintve sokkal súlyosabban sújtja, hiszen az adott pénzösszeg megkereséséért nekik sokkal több időt kell dolgozniuk. Felvetődik a kérdés, hogy valójában a pénzbüntetés melyik fajtája igazságosabb: az, amelyik a szankciót kilátásba helyező norma címzettjét vagyosának arányos részétől, tehát várhatóan ugyanannyi időtől fosztja meg, vagy pedig amelyik a norma címzettjét egy jól meghatározott összegtől fosztja meg, viszont különböző számú munkaóra eredményétől. Ezt a kérdést ezek között a sorok között nem tudom megválaszolni. Fontosnak tartom viszont, hogy szó essék arról a gyakorlati szempontról is, hogy az egyenbüntetéssel sújtott cselekmény elkövetése sokkal könnyebben válik megvásárolhatóvá. Az idő is megvásárolhatóvá válhat: adott esetben egy vagyonosabb elkövető felbérelhet valakit, hogy töltsen le helyette a kiszabott szabadságvesztést, viszont ennek a kivitelezése jóval kevésbé életszerű, mint a kiszabott pénzbüntetés kifizetése.

A büntetési nem kiválasztásakor alapvető jelentőségű az a szempont is, hogy milyen jogpolitikai cél vezet a jogalkotót a szankció kilátásba helyezésekor. Érdeemes feltenni a kérdést a közlekedési szabálysértések esetében is: mégis mi a célja a büntetésnek? Az egyént egyszerűen el szeretnénk rettenteni a szabályok megsértésétől, és azt szeretnénk elérni, hogy vesse alá magát az állam hatalmának? Szeretnénk, ha nem csak annak kockázatát mérlegelné, amikor döntést hoz arról, hogy betartja-e a szabályokat, hogy ő maga balesetet szenvedhet, hanem annak kockázatát is, hogy mások is balesetet szenvedhetnek? Mintegy kárpótolja a szabálytalan autóvezető a közösséget, tehát végső soron az államot azért, mert balesetveszélyt okozott? Ezek a célok nem teljesen egyértelműek<sup>14</sup>.

A 3/1998. (II. 11.) AB határozatban az Alkotmánybíróság kifejtette, hogy *„[a] jogalkotó kellően megfontolt indokok alapján, a közlekedés minden résztvevőjének az élete és a biztonsága érdekében határozza meg azokat a szabályokat, amelyek a közlekedésben részt vevő valamennyi személyre vonatkoznak. A jogalkotó a közlekedés rendjét szabályozó előírások*

---

<sup>14</sup> Nagy Marianna, l. fentebb.

*betartását különböző – igazgatási, szabálysértési, büntető – szankciók kiállításba helyezésével is elősegíteni kívánja*<sup>15</sup>. Ebből az tűnik ki, hogy a szabályozások jogpolitikai célja az, hogy az állam védje a közlekedésben részt vevők életét és biztonságát. A megfelelő értékeléshez ehhez hozzá kell vennünk azt is, hogy a járművek növekvő számával a veszélyes helyzetek száma is arányosan növekedett, ez pedig adekvát reakciót várt el a jogalkotótól, aki ennek hatására, az eljárási akadályok lebontásának érdekében dönthetett az objektív bírság jogintézményének kiszélesítése mellett<sup>16</sup>.

A feltételezhető jogpolitikai cél arra enged következtetni, hogy a büntetés klasszikus céljai, úgymint a speciális vagy a generális prevenció mellett esetünkben a baleset-megelőzésre is jelentős hangsúly tevődik. Véleményem szerint a jogpolitika eme feltehető célja is a pénzbüntetés mellett szól, hiszen a cselekmény súlyával összhangban a balesetek megelőzéséhez nem szükséges az, hogy az állam kiragadja az elkövetőt társadalmi környezetéből: az elsődleges – és egyben preventív – cél az, hogy a járművezető a közlekedés során ne okozzon balesetveszélyt.

De hogyan számítsuk a pénzbüntetést? A világ országainak szabályozásai alapvetően két számítási módszert alkalmaznak. Ezek közül az egyik az egyenbírság, a fixed fine. Egyenbírság kiszabása esetén valamilyen szankciórendszer szerint, kizárólag a tett alapján történik a büntetés kiszabása. Ez történhet egy sávós meghatározás szerint, ugyanúgy, mint hazánkban, de történhet valamilyen képlet segítségével is. Az Egyesült Államokban, Massachusettsben a megengedett legnagyobb sebesség túllépéséért járó bírság összegét a következő képlet szerint számolják:  $50 \$ + 10 \times [\text{sebesség} - (\text{sebességkorlát} + 10)]$ <sup>17</sup>.

<sup>15</sup> ABH 1998, 61, 65-66.

<sup>16</sup> Madai, S. (2021): i.m. 326-333. o.

<sup>17</sup> Makowsky, Michael D., and Thomas Stratman: "Political Economy at Any Speed: What Determines Traffic Citations?" American Economic Review, 2009/1. 509-527. o.  
DOI-azonosító: <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.961967>

Czifra Botond: Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások

A másik jellemző számítási módszer a napibírság, a day-fine alkalmazása. A pénzbüntetés számítása ilyenkor két lépésben történik. Első lépésként a jogalkalmazó megállapítja a pénzbüntetés napi tételeinek a számát, tehát azt, hogy hány napnyi büntetéssel sújtsák a terheltet tettéért. Második lépésként pedig megállapítja, hogy mekkora legyen az egy napi tételnek megfelelő összeg. A bírság összege a két tényező szorzata lesz.

A pénzbírság kiszámítása valamelyik módjának választásához érdemes összevetni ezeket. A kutatási kérdés tükrében továbbá fontos figyelembe venni a vagyon csökkenő határhasznának problémáját, amelyet az összevétel előtt ismertetek.

### ***A pénz csökkenő határhasznának problémája***

A közlekedési szabálysértések jellemző büntetése világszerte az egyenbíróság. De van az egyenbírásnak visszatartó ereje? A közgazdaságtan művelői között Gossen fogalmazta meg, hogy hogyan értékeli az egyén a rendelkezésre álló javakat, céljai elérésének tükrében. „Az élvezet nagysága csökken, ha az élvezetet megszakítás nélkül folytatjuk, mindaddig, amíg telítettség lép fel.”<sup>18</sup> – mondja ki első törvénye<sup>19</sup>, amely a csökkenő határhaszon mikroökonómiai elvének alapköve. Mint a közgazdaságtani összefüggéseket általában, ezt is ceteris paribus kell érteni, tehát „minden más körülmény változatlansága mellett”. Az egyén jövedelmére vonatkoztatva ez azt jelenti, hogy minél nagyobb vagyonnal rendelkezik az illető, annál kevésbé számít számára egy következő forint. Ha ez igaz, akkor az is igaz, hogy nagyobb vagyon esetén kisebb szubjektív veszteség számára egy adott összegről lemondani. A jövedelem csökkenő határhasznából kiin-

---

<sup>18</sup> „Die Größe eines und desselben Genusses nimmt, wenn wir mit der Bereitung des Genusses ununterbrochen fortfahren, fortwährend ab, bis zuletzt Sättigung eintritt.” – saját fordítás.

<sup>19</sup> Entwicklung der gesetze des menschlichen verkehrs und der daraus fließenden regeln für menschliches handeln (3. Aufl. mit einer Einleitung von Friedrich A. Hayek). (1927). R.L. Prager.

dulva igazolható az a társadalmi intuíció, hogy a nagyobb vagyonú jogalanyok nagyobb eséllyel követnek el egy szabálysértést, vagy egy olyan bűncselekményt, amelyet olyan pénzbüntetéssel sújtanak, amely nem függ az elkövető vagyonától. A bizonyításhoz két izraeli kutató modelljét használok fel<sup>20</sup>.

Ebben a modellben az emberek szubjektív jóléte két tényezőtől függ: a vagyonuk pénzben kifejezhető értékétől és az idejük felhasználási módjának pénzben kifejezhető értékétől. Ez utóbbi lehet a közlekedési szabálysértések szempontjából irányadó ösztönző: a járművezető azért nem tartja meg a korlátokat, hogy gyorsabban célba érhesen, hiszen idejét ekkor más, számára hasznosabb tevékenységekkel is töltheti. Mivel e tevékenységek közül mindig választhatja a számára legjobbat, az egyszerűség kedvéért feltehetjük, hogy az idejének állandó a határhaszna.

Elsőként az egyszerűség kedvéért tegyük fel, hogy az elkövető személyére mindenképpen fény derül. Az egyén arról dönt, hogy elköveti a szabálysértést, vagy nem követi el a szabálysértést: abban az esetben, ha elköveti, növeli annak a valószínűségét, hogy balesetet szenved el (ezt a továbbiakban a kényelméhez értem, hiszen ez számára vélelmezhetően kényelmetlen helyzetet eredményez), és kiteszi magát a megbírságolásnak, illetve húz valamilyen egyéni hasznot abból, hogy gyorsabban odaér valahová. Feltehető, hogy a járművezető akkor és csak akkor válik elkövetővé, ha az a haszon, amelyet a bírsággal csökkentett vagyonából, illetve abból a további szabadidőből húz, amely az illető alapvető szabadidejéből és a szabálysértéssel (vagy bűncselekménnyel, a továbbiakban ezekre együttesen cselekményként hivatkozom) elért szabadidőből (kevesebbet kell vezetnie) tevődik össze, meghaladja a vagyonának, illetve ideje szabadabb felhasználásának hasznosságát ahhoz az esethez képest, ha nem követi el a szabálysértést. Ehhez a következtetéshez vélelmezzük, hogy az egyén tiszteli

---

<sup>20</sup> Moshe B. N. & Zvi S.: On the social desirability of wealth-dependent fine policies. *International Review of Law and Economics* 2002/1. 53-59. o.  
DOI-azonosító: [https://doi.org/10.1016/S0144-8188\(02\)00068-6](https://doi.org/10.1016/S0144-8188(02)00068-6)

annyira a társadalom szabályait, hogy abban az esetben, ha a két hasznosság megegyezik, nem követi el a cselekményt<sup>21</sup>. Tekintettel arra, hogy a fentebb vázolt egyenlőtlenség mindkét oldalán megjelenik, az a haszon, amelyet az egyén abban az esetben húz, ha a cselekményt nem követi el, ettől eltekinthetünk, tehát összességében elmondható, hogy abban az esetben, amikor az elkövetőt biztosan elfogják, a cselekményt akkor és csak akkor követi el, ha a bírsággal csökkentett vagyonának és annak, hogy idejét járművezetésen kívül másra használhatja fel, az együttes hasznossága meghaladja a vagyonának hasznosságát abban az esetben, ha nem követi el a cselekményt.

Most tekintsük azt a jóval valóságosabb helyzetet, hogy nem biztos, hogy a szabálytalan járművezetőt elkapják. Ez matematikailag azt jelenti, hogy annak a valószínűsége, hogy az elkövetőt megbírságozzák, a lehetetlen esemény és a biztos esemény valószínűsége között alakul. Ebben az esetben, ha racionálisan mérlegeli azt, hogy megszegje-e a közlekedési előírásokat, és ha kockázatsemleges, a várható hasznát az eseményalgebra törvényei szerint két komponens összegeként írhatjuk fel: a tettenérés esetén várható haszon és a tetten nem érés (illetve tettenérés esetén a szankció alóli kibújás, összességében a szankcionálás elkerülése) esetén várható haszon összege a szabálysértés elkövetésének várható haszna. Az elkövető, amennyiben racionális és kockázatsemleges, akkor követi el a cselekményt, ha a várható haszon nagyobb a jelenlegi vagyonának és kényelmi szintjének hasznosságánál. A valószínűségi változó törvényszerűségeit és a közgazdaságtan szokásos jelöléseit alkalmazva ez formálisan azt jelenti, hogy az elkövető akkor és csak akkor követi el a cselekményt, ha:

$$p * [v(w - F) + L + H] + (1 - p)[v(w) + L + H] > v(w) + L, \text{ tehát} \\ pU(w - F, L + H) + (1 - p)U(w, L + H) > U(w, L),$$

---

<sup>21</sup> Erre ösztönzésül szolgálhatnak a büntetőszankciókat kísérő társadalmi stigmák is: mivel az egyén gazdasági és társadalmi kooperációs kapcsolatainak nagy része bizalmi alapú, és az egyén a társadalom normáinak megszegésével csorbítja ezt a bizalmat, feltételezhető, hogy a stigmatizáció alapvetően a jogkövető magatartásra ösztönzi (Szalai, l. fentebb).



ahol  $p$  a szankcionálás valószínűsége,  $w$  az a vagyon, amellyel az elkövető a cselekmény elkövetése előtt rendelkezik,  $F$  a bírság nagysága,  $L$  annak az időnek az értéke, amellyel a szabályszegésnek hála szabadon rendelkezhet,  $H$  pedig annak az időnek az értéke, amellyel abban az esetben rendelkezik a járművezető, ha nem szegi meg a közlekedési szabályokat. Tegyük fel, hogy Tasziló Agrippinához siet, mert 20 órára randevút beszéltek meg, viszont sokáig öltözködik, ezért csak 19:30-kor tud elindulni. Agrippina 40 percre él Tasziló lakásától. Ebben az esetben a fentebbi modell azt jelenti, hogy Taszilónak, ha racionális, és időben oda szeretne érné a randevúra, azt kell mérlegelnie, hogy ha elkapják, az  $F$  összegű bírság megfizetésével akkora  $H$  hasznot húz-e abból, hogy időben odaérjen a randevúra, hogy a megváltozott vagyonának és kényelmi szintjének együttes hasznossága meghaladja a vagyonának és kényelmi szintjének hasznosságát abban az esetben, ha nem ér oda a randevúra. Abban az esetben, hogy ha nem kapják el, ez egyértelműen fennáll. A fentebbi egyenlőtlenséget matematikailag átrendezve, és a pénz határhasznára vonatkozó ismereteket alkalmazva a következőket kapjuk:

$$\frac{H}{p} > v(w) - v(w - F)$$

Ezen a ponton Bar-Niv és Safra kiemelik, hogy ez az egyenlőtlenség kiemelten hasznos, tekintettel arra, hogy az alapvető különbség az egyének között a vagyonuk nagyságában mutatkozik. Ha Gossen I. törvénye szerint elfogadjuk, hogy a pénz határhaszna csökkenő, ez az egyenlőtlenség azt is jelenti, hogy minél nagyobb a  $w$  kiindulóvagyon, abban az esetben, ha  $F$  nem függ az elkövető vagyonától, a kettő közötti különbség is egyre csökken, mivel az elkövető egyre kevesebb értéket tulajdonít a pénzének. Ebből az következik, hogy létezik egy olyan  $w$  vagyon, amelyre a vázolt haszonkülönbség megegyezik a  $\frac{H}{p}$  hányadossal, ez pedig azt jelenti, hogy minden olyan vagyon tulajdonosa, amely meghaladja ezt a  $w$  vagyont, el fogja követni az adott cselekményt. A kutatók ezt úgy fogalmazzák meg (amelyet

utánuk akár Niv-Safra törvénynek is nevezhetünk), hogy „*ha egy bizonyos vagyonnal rendelkező egyén úgy dönt, hogy elkövet egy törvénytelen cselekményt, (várhatóan) mindegyik nála gazdagabb egyén el fogja követni ugyanazt a cselekményt, és ha egy bizonyos vagyonnal rendelkező egyén úgy dönt, hogy nem követ el egy törvénytelen cselekményt, (várhatóan) egyik nála szegényebb egyén sem fogja elkövetni azt*”, ceteris paribus, tehát ha csak a pénzbüntetést tekintjük. Ebből az is következik, hogy minden olyan cselekményhez, amelyet pénzbüntetéssel sújtanak, létezik egy olyan vagyonszint, amelynél ha az egyén vagyona több, a bírság már nem ösztönzi arra, hogy betartsa a normát, és ezáltal az is, hogy minden vagyonszinthez a megfelelő elrettentés érdekében keresni kell egy kellően magas pénzbüntetési összeget. Ebből a megállapításból már egyértelműen látszik, hogy mi a probléma az egyenbüntetésekkel.

### ***A napibírság közgazdaságtana***

Lehetséges-e ötvözni azokat az előnyöket, amelyeket a pénzbüntetés a társadalmi költségek területén, a szabadságvesztés büntetés pedig az elrettenési hatások területén mutat? A napibírság pénzbüntetésként alacsony társadalmi költségekkel jár, sőt, amennyiben összege meghaladja a behajtás költségeit, nettó haszonnal jár a társadalom számára, viszont az elkövetőt időarányosan fosztja meg vagyonától<sup>22</sup>. Érdeemes megjegyezni, hogy ebben az esetben az elemzés nem veszi figyelembe az elkövető veszteségét, viszont az biztosan elmondható, hogy a pénzbüntetés általában kevesebb költséggel jár.

A napibírság összegét akként kell kiszámítani, hogy a jogalkalmazónak vennie kell a szabályszegésért járó napi tételek számát, és össze kell szoroznia azt az egynapi tételért járó pénzüsszeggel. Például ha Példa Bélát

---

<sup>22</sup> Kantorowicz-Reznichenko, E.: Day-Fines: Should the Rich Pay More? Review of Law & Economics 2015/3. 481-501. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1515/rle-2014-0045>

gyorshajtás miatt a karhatalom megbírságolja, és a megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértékéből fakadóan a jogalkalmazó megglátása szerint a járművezetőt 4 napi tételnek megfelelő bírsággal kell sújtani, és a járművezető vagyoni és jövedelmi viszonyaira tekintettel az egy napi tételért járó pénzüsszeget 50 000 Ft-ban határozza meg, a jogalkalmazónak Példa Bélát  $4 * 50\,000$ , azaz 200 000 Ft pénzbüntetéssel kell sújtania.

Ennek a bírságolási technikának köszönhetően a szabályszegő nem egy előre meghatározott összegű bírságot kell, hogy kifizessen, hanem a vagyonának egy relatív részét, ezáltal a büntetés nem teszi lehetővé a szabályok megsértésének „megvásárlását”, viszont a bírságok összege igen szélsőséges mértéket ölthet. A finn büntető törvénykönyv rendelkezései szerint az egy napi tételért járó összeg körülbelül meg kell, hogy egyezzen a szabályszegő napi jövedelmének 50 százalékával, így 1999-ben a megengedett legnagyobb sebesség túllépéséért egy járművezetővel szemben 116 000 € bírságot szabtak ki<sup>23</sup>. Tekintettel arra, hogy a pénzbírság összegének meghatározásakor ebben az esetben latba esik az elkövető vagyoni helyzete, az elrettentés mértéke közel azonos lesz, és várhatóan hatásos, ráadásul a behajtási költségek is redukálódhatnak, hiszen az illető biztosan ki tudja fizetni a pénzbüntetést. A költségek csökkentése olyannyira fontos szempont, hogy egyes common law rendszerű országokban a napibírságot a szegények büntetésének csökkentésére használják fel, hiszen ha az elkövető biztosan ki tudja fizetni a pénzbüntetést, kevesebb elzárásra kerül majd sor, tehát kevesebbet kell költeni börtönfinanszírozásra<sup>24</sup>.

Jelenleg a bírságolási technikát több ország is alkalmazza: Magyarország büntetőügyekben<sup>25</sup>; Finnország 1921 óta, jöllehet a rendszerük a túl-

---

<sup>23</sup> Kantorowicz-Reznichenko, E., Kerk, M.: Day fines: asymmetric information and the secondary enforcement system. *Eur J Law Econ.* 2020. 339-360. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1007/s10657-020-09658-2>

<sup>24</sup> Dari-Mattiacci, G., Immordino, G., & Russo, F.: Fines for Unequal Societies. *Amsterdam Law School Research Paper No. 34*, 2022. Amsterdam Center for Law & Economics Working Paper No. 08, 2022.

DOI-azonosító: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4230799>

<sup>25</sup> Lásd: A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 50. § (1).

zott büntetések miatt 1974-ben reformra került; Svédország 1927 óta, Németország 1975 óta, Ausztria 1975 óta, Portugália 1995 óta, Csehország 2009 óta, stb. A bevezetést többségében a bebörtönzöttek számának csökkentésével, vagy azzal indokolták, hogy az egyenbíróságot szociális szempontok szerint igazságtalannak tartották<sup>26</sup>.

Mindazonáltal a napibírság rendszerének alkalmazásával kapcsolatban is fellépnek bizonyos problémák. A vázolt bírságotolási rendszer jelentősen bonyolultabb, mint az egyenbíróság rendszere, és lehetséges az, hogy a járművezetők nem értik pontosan a koncepciót, nincsenek tisztában a szabályszegésért járó napi tételek számával és azzal, hogy mégis mekkora egy napi tételnek megfelelő összeggel számolhatnak. Ez pedig első látásra tompíthatja az ösztönzés hatásait, feltéve, hogy a járművezető először követné el ezen szabályok megsértését. A szabályok sorozatos megszegésével a járművezetők azokat kiismerhetik, illetve a szabályok megismerhetősége elősegítheti ezen hatások tompítását, ha információkat juttatunk a járművezetőknek arról, hogy jövedelmüket hogyan számítják, és melyek a napi tételek. Fontos hangsúlyozni azt is, hogy a szankciórendszert jelenleg sem ismeri minden járművezető, tehát ez a hatás ugyanúgy jelentkezik az egyenbíróságokkal kapcsolatban, mint ahogyan jelentkezhet a napibírságoknál is. Éppen ezért szeretnék röviden írni arról, hogyan hat a járművezetők attitűdjére az, ha nem ismerik pontosan a szankciók rendszerét.

Abban az esetben, hogy ha a norma címzettjei nem ismerik biztosan a norma megszegéséért kilátásba helyezett szankciót, amikor arról döntenek, hogy megszegik-e a szabályt, vagy pedig betartják, költség-haszon elemzésükben két kockázat jelenik meg: egyrészt annak a kockázata, hogy lebuknak, és megbüntetik őket, másrészt pedig az a kockázat, hogy mégis mekkora lesz az a büntetési tétel, amellyel a lebukás esetén őket sújtják. A

---

<sup>26</sup> Bögelein, N. & Nagrecha, M.: Money as Punishment: A Review of "Day Fines in Europe". In: Kantorowicz-Reznichenko, E. & Faure M (Eds.): Day fines in Europe: Assessing Income-Based Sanctions in Criminal Justice Systems. Cambridge University Press, 2021. 428-434. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.18716/ojs/krimoj/2021.4.5>

közgazdászok legtöbbször felteszik, hogy az emberek kockázatkerülők, viszont az úgynevezett „kilátáselmélet” szerint a bűnözők kockázatkereső módon viselkednek, hiszen a büntetés számukra egy olyan veszteség, amelyet el szeretnének kerülni. Ezek alapján a bűnözők elrettentésére nézve az egyértelműen meghatározott szankció előnyösebb lehet, hiszen a bűnözők kockázatkeresők, mert a büntetés elkerülésének lehetőségét látják a kockázatban<sup>27</sup>. Ebből a szempontból a korlátozott racionalitás a napibírság ellen szólhat, viszont azt gondolom, hogy ez az ellenérv a büntetőjogi rendszerekben általánosan elterjedt büntetésmeghatározási elvekkel szemben is felhozható. Általában azonban többre értékeljük azt, ha a jogalkalmazónak lehetősége adódik figyelemmel lenni az eset összes körülményére a büntetés mértékének meghatározása során, mintsem azt, hogy a büntetés abszolút meghatározásával valamennyire növeljük az ösztönzési hatásokat.

Ennél sokkal nagyobb problémát jelent a napibírság alkalmazhatóságának vizsgálatakor, illetve a szabályozás kialakításának szempontjából a norma címzettje és a jogalkalmazó között fennálló információs aszimmetria: a bírságolási technika alkalmazásakor nagyok a hibalehetőségek, bonyolult a helyes szorzótényezőket meghatározni.

A hatályos magyar szabályozás a büntetőügyekben ezeknek a meghatározását a bíróra bízta: a Btk. 50. §-a szerint a napi tételek számának megállapításakor a bírónak figyelemmel kell lennie a bűncselekmény tárgyi súlyára, az egynapi tételnek megfelelő összeg megállapításakor pedig figyelemmel kell lennie az elkövető vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyaira és életvitelére. Ez azt jelenti, hogy a törvényben meghatározott keretek között (a napi tételek száma legalább harminc, legfeljebb ötszáznegyven napi tétel, az egynapi tétel összege pedig legalább ezerháromszáz, legfeljebb hatszázötvenezer forint, tehát a büntetések összege 39 000 Ft és 351 000 000 Ft között alakulhat) a pénzbüntetés mértékének meghatározása teljes mértékben a bíró belátására van bízva, és az sem ritka, hogy a fellebbviteli eljárásban a pénzbüntetés mértékét módosítsák<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Szalai, Á. (2018): i.m.

<sup>28</sup> Például Debreceni Ítéltábla Bf.296/2023/10. vagy ugyanott Bf.211/2023/9.

Jakub Drápal Csehországban megvizsgálta az irányadó bírói gyakorlatot, és azt találta, hogy a büntetés és a jövedelem hányadosa, amely állandó kellene, hogy legyen (a napi tételek száma), az alacsonyabb jövedelmű bűnelkövetők esetén jóval magasabb: a szegények jövedelemarányosan 5,4-szer annyi büntetést kapnak, mint a gazdagok<sup>29</sup>. A szerző amellett érvelt, hogy a bírónak adni kell egy meghatározott számítási képletet ahhoz, hogy a rendszer jól működhessen, mert a bírók nem tudják megfelelően alkalmazni a bírságolási technikát: nem tudják meghatározni az elkövető teljes jövedelmét, illetve az ügyteher mellett idejük sincsen rá, és azt sem hiszik el, hogy a rendőrség a hozzájuk érkezett jövedelmi információkat hatékonyan tudná ellenőrizni. A cseh bírák a büntetések összegét egy bizonyos összeg fölött túlzónak tartják, így gyakran tekintettel arra, hogy arról sincsen információjuk, hogy mi alapján kellene meghatározni a napi tételek számát, általában a legkevesebb napi tételt osztják ki, a jövedelmi viszonyokat pedig úgy vélelmezik, hogy méltányos büntetést szabhassanak ki az elkövetőre. Ezzel kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy a bírságolási rendszer megfelelő alkalmazásához ennek megfelelően elengedhetetlen a jogalkalmazók megfelelő edukációja: a napibírság intézményének egyik legfontosabb előnye az általános elrettentés elérése a határelrettentés megtartása mellett, és a határelrettentés az elkövető vagyonához képest ebben az esetben ugyanolyan, mint egy alacsonyabb bírságösszeg esetén, amelyet egy kisebb jövedelmű elkövetőnek kell megfizetnie<sup>30</sup>. Ez azt jelenti, hogy a magasabb jövedelmű elkövető nem ugyanúgy értékeli a büntetésből következő, abszolútértékét tekintve igen magas bírságot, mint ahogy egy alacsonyabb jövedelmű bűnelkövető értékelné egy ugyanekkora abszolútértékű egyenbírságot: a bírság összege nem fogja csökkenteni az elrettentés hatásosságát, amely egyenbírság esetén megtörténhet, hiszen az elkövetőnek végrehajtható vagyonán túl már nincsen veszténivalója, így egy

---

<sup>29</sup> Drápal, J.: Day fines: A European comparison and Czech malpractice. *European Journal of Criminology*, 2018/4. 461-480. o.

DOI-azonosító: <https://doi.org/10.1177/1477370817749178>

<sup>30</sup> Kantorowicz-Reznichenko, E. (2015): i.m.

igen magas összegű pénzbüntetés várhatóan még a súlyosabb szabálysze-  
géstől sem tartaná vissza.

A közlekedési szabálysértések felderítése és a büntetések kiszabása a rendőrség hatáskörébe tartozik. Általánosságban elmondható az, hogy a rendőrségnek jóval kevesebb információja van a döntéshozatalhoz, mint a bíróságoknak, a közutakon szolgálatot teljesítő járőrnek és sebességmérő rendfenntartóknak pedig talán a helyszínen még kevesebb az információ-  
juk, mint a rendőrségnek. Ennek megfelelően a napibírság rendszerében nem elvárható tőlük az, hogy kiszabják a pénzbüntetést: az információs aszimmetria miatt érdemes lehet szerepüket a helyszínen a szabálysértés tényének rögzítésére és az esetleges egyéb kényszerintézkedések foganato-  
sítására korlátozni, ugyanúgy, mint ahogyan az jelenleg a sebességmérő készülékekkel történő mérés esetén történik.

A napibírság bevezetésének célja az elrettentés ésszerű fokozása, tehát az elrettentő hatások fokozása anélkül, hogy az aránytalan költségfordí-  
tásokat igényelne. A továbbiakban ennek szem előtt tartásával igyekszem röviden ismertetni azokat a kérdéseket, amelyeket a napibírságról szóló szabályozás megalkotásakor mindenképpen érdemes megfontolni, elsőként a napi tételek számát. A bírság számításakor a napi tételek számának meg-  
határozására alapvetően két lehetőséget látok: az egyik lehetőség az, hogy a napi tételek számának egy alsó és felső határát meghatározva a rendőri szerv mérlegelésébe kerüljön be a napi tételek számának megállapítása. Ez úgy lenne megvalósítható, ha a közlekedési szabálysértések kikerülnének az objektív bírságolás terepéből, és egy olyan, e szabálysértésekre vo-  
natkozó jogszabály tárgyi hatálya alá kerülnének, amely meghatározná a napi tételek számának alsó és felső határait. A másik, véleményem szerint szerencsésebb megoldás, amelyet javaslok, az, hogy a jogalkotó a közigaz-  
gatási bírság mértékéről szóló kormányrendeletben ne a bírság összegét, hanem a közlekedési szabálysértéshez – a jelenlegi megoldáshoz hasonlóan sávosan, proporcionálisan – hozzárendelt napi tételek számát határozza meg, az egynapi tétel meghatározását pedig bízva az egyedi ügyben döntést hozó rendőri szervre. Azt gondolom, hogy a rendeleti forma előnye annak rugalmassága: könnyen módosítható, és így a jogalkotó megfelelő időben

és hatékonyan közbeléphet, ha a társadalom megítélése szerint a bírságok összege túlzóvá, vagy éppen túl enyhévé válik. Ezzel a megoldással a jogszabályi környezet levenné a rendvédelmi szervek válláról annak a terhét, hogy mérlegeljék az egynapi tételek megfelelő számát. Az esetleges módosítás döntés-előkészítő munkálatai hasonló számításokat követelnének meg, mint a bírságok összegének módosítása, így általánosságban elmondható, hogy az esetlegesen szükséges módosítások a döntés-előkészítő közigazgatási apparátusra sem nyomnának a hatásosabb elrettentéshez képest aránytalanul nagy terhet, viszont a számítást néhány olyan tényező valóban megbonyolítja, amelyre az egynapi tétel összegének kapcsán később kitérek.

És mégis mekkora legyen az egynapi tétel összege? Kísérletet teszek arra, hogy kiindulópontként vázlatosan bemutassam a hazai büntetőjogi bírói gyakorlat néhány, a napibírsággal kapcsolatos tételét. A bírói gyakorlat azt mondja, hogy a pénzbüntetés kiszabásához nem szükséges, hogy az elkövetőnek vagyona vagy bevétele legyen a bűncselekmény elkövetésekor<sup>31</sup>, kimondja azt, hogy egyértelműen meg kell állapítani, hogy a bűnelkövető cselekménye mekkora kárt okoz, és azt a kárt figyelembe kell venni<sup>32</sup>, és azt is kimondja, hogy a haszonélvezeti jog nem tekinthető jövedelemnek<sup>33</sup>. Ez utóbbi bizonyítéka annak, hogy a bíróságok az elkövetőnek nem csak jövedelmi, hanem vagyoni viszonyait is figyelembe veszik, viszont azt gondolom, a vagyoni viszonyokat a közlekedési szabályok szempontjából érdemes nem számításba vennünk, hiszen a rendőri szerv nem képes egyesével felderíteni a szabálytalankodó járművezetők vagyoni viszonyait. Korábban láthattuk, hogy ez a bíróságoknak is gondot okoz, így nem várható el a kevesebb információval rendelkező rendőri szervektől, hogy feltérképezzék.

---

<sup>31</sup> BH 2015. 25.

<sup>32</sup> BH 2018. 11.

<sup>33</sup> BH 2020. 193.



A napibírságot alkalmazó államokban a jövedelem megállapítása jellemzően vagy önbevallás alapján történik, és az adóhatóság véletlenszerűen ellenőrzi a nyilatkozatok igazságértékét, vagy pedig az adónyilvántartásból ellenőrzi az elkövető jövedelmét. Ez utóbbi viszont ösztönzi az adócsalást, így számolni kell azzal, hogy annak felderítésére várhatóan több forrást kell fordítani azon járművezetők esetében, akik sokat vezetnek, és sokszor kapnak bírságot<sup>34</sup>. A személyi jövedelemadó kivetése Magyarországon önbevallásos alapon működik, viszont vannak olyan jövedelmek, amelyek nem bevalláskötelesek: ez azt jelenti, hogy amennyiben a jogalkotó a napibírság széleskörű bevezetésekor esetleg azt a megoldást választaná, hogy a jövedelmek felmérése történjék az adónyilvántartásból, kénytelen lenne bevalláskötelessé tenni azokat a jövedelmeket is, amelyeket adott esetben nem kíván megadóztatni, például a nyugdíjat, az ösztöndíjat vagy az egyszerűsített foglalkoztatásból származó jövedelmet. Érdemes megjegyezni, hogy ez a megoldás a magyar pénzügyi jogtól nem teljesen idegen: jelenleg is létezik olyan helyzet, amikor be kell vallani olyan bevételeket, amelyek nem adókötelesek, gondoljunk például a 25 év alattiak személyi jövedelemadó-jára. Alapvetően a többi, már létező olyan adatbázisból is előállítható egy olyan jövedelemkataszter, amelyben ezek az adatok szerepelnek; amelyből ezek a bírságok könnyedén kiszámíthatóak lennének: ennek létrehozása vagy az adózási gyakorlat megváltoztatása pedig hasznos mankót jelenthetnek a büntetőügyekkel foglalkozó bírának is.

Viszont a megfelelő szabályozáshoz nagyon fontos megvizsgálni, hogy hogyan érdemes egymáshoz képest kialakítani a napi tételek számát és az egy napi tételért járó pénzüsszeget. Ehhez röviden érdemes végig gondolni, mennyiben hat másként az egyenbírság és a napibírság. Ami azt illeti, míg az egyenbírság mindenki számára ugyanakkora tétel, a napibírság intézménye nem csak a gazdagabbakra kirótt pénzbüntetések összegét növeli, hanem a szegényekre kirótt pénzbüntetések összegét is csökkenti, hiszen eb-

---

<sup>34</sup> Dari-Mattiacci, G., Immordino, G., & Russo, F. (2022): i.m.

ben az esetben a bírság a vagyon növekvő függvénye. Érdekes arra is törekedni, hogy a pénzbüntetések az alacsonyabb jövedelműeket is megfelelően ösztönözzék.

Az alsó korlátot tekintve két elméleti alternatíva merül fel: az egyik esetben a zérus vagyonhoz meghatározunk egy minimumbüntetést, a másik esetben pedig a napibírság tisztán jövedelemfüggő. Az előbbi mellett szól a hazai bírói gyakorlat hagyománya, amely a pénzbüntetés kiszabásához nem követeli meg, hogy az elkövetőnek vagyona vagy bevétele legyen a bűncselekmény elkövetésekor<sup>35</sup>, illetve az, hogy ebben az esetben nem merül fel a szegények alul ösztönzésének problémája, amennyiben ez a minimumbírság megfelelően elrettentő. Ebben az esetben a vagyon növekedése esetén legalább annyival kell növelni a bírság összegét, hogy annak határköltsege ne csökkenjen, vagyis állandóan szinten kell tartani a szankció miatti szubjektív hasznosságcsökkentést. Ebben az esetben a pénzbüntetés összege a minimumbüntetés és a jövedelemarányos rész összegeként áll elő. A másik esetben, tehát amikor a napibírság tisztán jövedelemfüggő, akkor az alacsony vagyonúak elrettentése nem lesz elegendő, jóllehet, ha feltételezzük, hogy nincsen olyan járművezető, aki nem rendelkezik jövedelemmel (hiszen az említett vagyonkataszterbe, vagy éppen a személyi jövedelemadó bevallásba a segélyek is felvehetők), akkor ez a probléma ellensúlyozható, ha megfelelően határozzuk meg a napi tételek számát és az egynapi tételért járó összeget.

Amennyiben a szabálysértéseket egyenbírsággal szankcionálják, minden járművezető ugyanakkora összegű pénzbüntetést fizet. Az egyszerűség kedvéért tegyük fel, hogy ennek a pénzbüntetésnek a nagysága éppen akkora, hogy az átlagos keresetű járművezetőt elrettentse a közlekedési szabálysértés elkövetésétől! Abban az esetben, ha a szabálytalan járművezetőre kirótt pénzbüntetés a jövedelmével egyenesen arányos, az azt jelenti, hogy a terheltnek egészen addig, amíg jövedelme el nem éri az átlagjövedelmet, alacsonyabb összegű pénzbüntetést kell majd kifizetnie, mint az

---

<sup>35</sup> BH 2015. 25.

átlagjövedelmű járművezetőnek kellene, ha elkövetné ugyanazt a szabálysértést. Fel kell tennünk a kérdést: mégis hány egységgel rettent el kevésbé az átlagos jövedelemnél éppen többel rendelkező járművezetőt az a pénzbüntetés, amelynek összege az átlagos járművezetőt már elrettent a szabálysértéstől? E kérdésre nagyon fontos választ találni, hiszen egy adott összegű pénzbüntetés megszülethet úgy is, hogy a napi tételek száma alacsony, viszont az egy napi tételért járó jövedelemhányad aránya magas, és úgy is, hogy ha a napi tételek száma ennél magasabb, viszont az egy napi tételért járó jövedelemhányad aránya alacsonyabb. Az előbbi esetben a jövedelemarányosan kiszabott büntetés sokkal hamarabb éri el azt az összeget, amely az átlagos keresetű járművezetőt már ceteris paribus elrettent a közlekedési szabálysértés elkövetésétől, mint az utóbbi esetben. Ha a járművezetők elrettentése kisebb mértékben csökken, mint amilyen mértékben a vagyonuk növekszik, érdemes lehet a napi tételek számát magasabban meghatározni, az egy napi tételért járó jövedelemhányad arányát pedig alacsonyabban tartani, hiszen ha a jövedelemmel járó alacsonyabb elrettentéshez képest a pénzbüntetés összege túl gyorsan emelkedik, a bírságok összege szükségtelenül hamar az egekbe szökik, ennek pedig a csehországi tapasztalatoknak megfelelően az lehet a következménye, hogy a jogrend e büntetéseket kiveti magából<sup>36</sup>. Viszont ha az elrettentés nagyobb mértékben csökken, mint ahogy a vagyon növekszik, érdemes lehet a napi tételek számát alacsonyabban meghatározni, az egy napi tételért járó jövedelemhányad arányát pedig magasabban tartani, hiszen így megelőzhető, hogy nagyszámú alacsonyabb jövedelmű járművezetőt alulösztönözzünk, hiszen a bírságok gyorsan emelkednek. Az alsó és a felső határ hagyománya megjelenik a hazai napibírság-gyakorlatban is: a Btk. 50. §-a alsó és felső korlátokat határoz meg a pénzbüntetés összegére nézve, így a jogrendszerünk-től az sem volna idegen, ha meghatározásra kerülne a kiszabandó büntetések alsó és felső korlátja, ezek között pedig a napibírság számítása egy képlet alapján történe.

---

<sup>36</sup> Drápal, J. (2018): i.m.

## A tettenérés valószínűségének hatása az elrettentésre

Ahogy azt már korábban is láthattuk, a büntetések elrettentő hatása a legegyszerűbb modell szerint két változó függvénye: a tettenérés valószínűségéé és a várható büntetés nagyságáé. Az utóbbinak az előző fejezetekben igyekeztem ismertetni mindazon aspektusait, amelyek a kutatási kérdés megválaszolásához szükségesek, a következőkben pedig röviden szeretnék szólni a tettenéresi valószínűség szerepéről is.

A már korábban ismertetett kilátáselmélet azt állítja, hogy a kockázatok mérlegelésekor az emberek eltérően értékelik a nyereségeket és a veszteségeket: ha nyereségekről van szó, kockázatkerülőbbé, míg ha veszteségekről, kockázatkeresőbbé válnak. Tekintettel arra, hogy a büntetést a járművezető potenciális veszteségként értékeli, a kilátáselméletnek megfelelően vélhetően kockázatkereső (azaz veszteségkerülő) attitűdöt vesz majd magára, ennek megfelelően ebben az esetben a járművezetőket várhatóan jobban visszatartja majd a szabálysértések elkövetésétől az, ha a tettenérés valószínűsége növekszik, mint az, ha a pénzbüntetés várható összege<sup>37</sup>.

2009-ben az Egyesült Államokban született egy vizsgálat, Massachusetts államban, amelyben a kutatók felmérték azt, mégis milyen szempontokat vesz figyelembe a rendőr, amikor arról dönt, igazoltatás során kit fog megbírságot, és kit fog figyelmeztetéssel elbocsátani. E hatásokat az empiriából formalizálták<sup>38</sup>. Az eredmények ismertetése során az alábbiakban igyekszem figyelembe venni a magyar szabályozási környezet sajátosságait.

A politikai gazdaságtan tételeiből kiindulva a kutatók felmérésüket a következő hipotézisre építették fel: Arra, hogy egy járművezető figyelmeztetést kap (erre a magyar szabályozási környezet jelenleg nem ad lehetőséget), vagy büntetést, hatással van a rendőrség bevételeinek állása, a rendőr temperamentuma és hozzáállása, illetve a járművezető egyes tulajdonságai: az, hogy helyi lakos-e, és az, hogy lakóhelye milyen messze van attól a

---

<sup>37</sup> Szalai, Á. (2018): i.m.

<sup>38</sup> Makowsky, Michael D., and Thomas Stratmann (2009): i.m.

bíróságtól, ahol a kiszabott büntetést megtámadhatná; az, hogy milyenek a választói preferenciái, hogy ki tudja-e fizetni a kiszabandó bírságot, a kor és rassz, az, hogy esetleg teherautóra is érvényes volt-e a vezetői engedélye, hogy teherfuvarozásból biztosította-e a megélhetését. Illetve a hipotézisek között szerepelt az is, hogy a nagyobb turistaforgalommal rendelkező helységeken jellemzően alacsonyabb a megbírságolás valószínűsége és a bírság összege.

A rendőrség finanszírozása az Egyesült Államokban a helyi költségvetésből történik, míg Magyarországon a Hszt.<sup>39</sup> alapján a hivatásos rendőrök bére három elemből tevődik össze: az alapilletményből, a pótlékokból és a teljesítményjuttatásból. Jóllehet, a helyi költségvetés állapota ebből a szempontból Magyarországon nem tényező (ezt az Egyesült Államokat tekintve egyes adójogi normákkal is jól össze lehet vetni), úgy gondolom, a kutatók következtetései hazánkra nézve is adaptálhatóak, mert a Hszt. 158. § (1) bekezdése alapján a teljesítményjuttatások szervezeti teljesítményértékelés alapján kerülnek meghatározásra, így a rendőrök kapnak ösztönzést arra, hogy maximálják a rendőri szervezet bevételeit, hiszen előljárójuk ezeket a szempontokat is figyelembe veheti az egyéni teljesítmény értékelése során. Ami a választói preferenciákat illeti, Massachusetts államban a rendőrség vezetőit egy helyi választott testület tagjai nevezik ki. Tekintettel arra, hogy az egyéni teljesítményt a rendőrségi előljáró értékeli, latba eshet az is, hogy a szabálytalan járművezető valószínűsíthetően kire adja majd le a szavazatát, hisz megeshet, hogy az értékelő rendőrségi vezető pozíciója attól is függ, hogy hány szavazót bírságnak meg az adott területen, mert a választókra rótt közhatalmi kötelezettségek a választáson megjelenhetnek az egyéni döntésekben is. Ami azt illeti, ezt a feltevést Magyarországra is elfogadhatónak tartom, hiszen a vonatkozó jogszabály<sup>40</sup> alapján a rendészetért felelős miniszter (2023-ban a belügyminiszter), mint a kormány

---

<sup>39</sup>A rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló 2015. évi XLII. törvény

<sup>40</sup>A Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet

tagja közjogi szervezetszabályozó eszközökben rendelkezik a rendőrfőkapitányok kinevezéséről, azok pedig kinevezik a helyi rendőrkapitányokat, tehát a rendőrségi vezetők közvetett demokratikus legitimációs láncolatából fakadóan nem elképzelhetetlen, hogy a szavazói preferenciák tükröződjenek a bírságolási szokásokban is.

Massachusetts államban létezik egy konkrét képlet, amely alapján számítani kell a gyorshajtási bírságokat: a bírság összege  $50 \$ + 10 * (\text{sebesség} - (\text{sebességkorlát} + 10))$ <sup>3</sup>. Általánosságban megállapítható, hogy a rendőrök ehhez a képlethez nem mindig tartják magukat, például a sebességkorlát 15 mérföld/óra mértékű túllépése esetén az előírt 100 \$ helyett átlagosan 107 \$-t szabnak ki büntetésképpen. A bírságszámítás tökéletlenségeit a napibírságok kapcsán Csehország példáján már említettem.

A két kutató legtöbb hipotézise a kutatás során igazolásra talált. A teljesség igénye nélkül: jogsértés esetén egy helybéli sofőr 30% valószínűséggel, míg egy másik államból érkező sofőr 66% valószínűséggel kapott bírságot. Egy másik állambéli lakost átlagosan 126 \$, míg egy Massachusetts állami lakost átlagosan 118 \$ összegű bírsággal sújtottak<sup>41</sup>. Azokat, akik messzebb éltek az illetékes bíróságtól, nagyobb valószínűséggel sújtották pénzbüntetéssel. Azokban a városokban, amelyek jobban kitettek voltak a turizmusnak, kisebb volt a megbírságolás valószínűsége (bár az a hipotézis nem nyert visszaigazolást, hogy a bírság mértéke kisebb volna).

Megfontolásra érdemes, hogy a pénz csökkenő határhasznából fakadó problémák az általában kockázatkedvelő bűnelkövetőkkel szemben úgy is orvosolhatóak, ha megfelelően alakítjuk a közúti bírság kiadásának valószínűségét. Ez pedig lehetséges úgy, ha a rendőrök megfelelő edukációt kapnak a szabályozandó réteg szocio-ökonómiai jegyeiről, ha a szervezet megfelelően érzékenyíti őket, ha egyéb ösztönzőket állít fel, vagy ha megfelelő helyre koncentrálja a kapacitásokat. E helyszínek meghatározhatók lehetnek a területi statisztikák és a lakáspiaci árak segítségével. A probléma

---

<sup>41</sup> Ez a helyi adószabályok kontextusában arra a hipotézisre is igazolást ad, hogy a hatóságok azokat az adókat, amelyeket helyben már nem tudtak kivetni, igyekeztek közhatalmi bevételek formájában áthárítani az idegen sofőrökre (*tax exporting hypothesis*).

megoldását segítheti az is, ha a megfelelő helyszínekre több sebességmérő készüléket helyeznek ki, vagy ha a területen gyakrabban ellenőriznek a rendőrök.

Tekintettel arra, hogy a kilátásméletnek megfelelően e tényező nagyobb súllyal esik latba a bírság összegénél, fontosnak tartom feltenni azt a kérdést is, hogy egyáltalán szükséges-e normát alkotni, és a bírságolási rendszert megreformálni, vagy pedig a probléma megoldásához önmagában a megfelelő kapacitáelosztás és az érzékenyítés is elég lehet. Az utóbbi mellett szól érvként az, hogy ha a napibírság nem kerül bevezetésre általánosan kötelező magatartásszabályként, a szegényebb járművezetők potenciális alul ösztönzése nem merül fel, sem pedig az információs aszimmetriából eredő nehézségek. Viszont látnunk kell azt, hogy a napibírságok bevezetése akár egy sokkal fenntarthatóbb rendszer alapja is lehet, hiszen amennyiben sikerül megtalálni a megfelelő szabályokat, és ha nem változnak meg radikálisan a társadalmi körülmények, a napibírság arányos jellegeből fakadóan kiállja a gazdasági helyzet megváltozásainak próbáit: a rendszerbe „ab ovo” beépítésre kerülnek az összegváltoztató mechanizmusok, így nem lesz szükség időnként a pénzbüntetési tételek újraszámítására. Fontos meggondolni a jogpolitika célját is a közúti közlekedés kérdésében. Amennyiben kívánatos az, hogy szociális szempontok figyelembevételével méltányosabb pénzbüntetési rendszert állítsunk fel, ezzel esetleg a szegényebbek büntetését is csökkentve, a napibírság szintén jó választás lehet. Fontos még kiemelni, hogy a kapacitások megfelelő irányításához bővítésük is szükséges lehet, amely igen költséges: a rendőri kapacitás olyan szűkös erőforrás, amely bővítése nagy költségekkel jár, így a normaalkotás és végrehajtás költségei potenciálisan kisebbek lehetnek, mint egy olyan elosztási rendszer kialakítása, amely több humánerőforrást igényel. Mindemellett figyelembe kell venni azt is, hogy az érzékenyítés és a kapacitásirányítás roppant információigényes, és a rendőri szervezetnek a cselekvéshez fel kell készülnie az információváltozásra is. A gazdagok elköltözhetnek, vagy éppen akár választhatnak alacsonyabb kategóriájú személyautót is, hogy kevesebbet igazoltassák őket, ezért véleményem szerint ez az intézkedés önmagában nem elégséges a megfelelő ösztönzéshez.

## **Konklúzió**

Jelen tanulmányban igyekeztem felhívni a figyelmet a jövedelem csökkenő határhasznából eredő problémára az objektív bírságok kapcsán. A közgazdaságtan eszköztárával igyekeztem választ keresni arra a kérdésre, hogy mégis mi befolyásolja azt, hogy egy gépkocsivezető megsért egy közlekedési szabályt, vagy betartja. Utána pedig sorra vettem, hogy a két befolyásoló tényező, azaz a várható büntetés nagysága és a tettenérés valószínűsége hogyan manipulálható annak érdekében, hogy hatásosabb ösztönzőrendszer terelje a járművezetőket a normák megtartása felé. Hangsúlyosabban a bírságolás kérdésével foglalkoztam: röviden bemutattam a napibírság közgazdaságtani háttérét, alkalmazhatóságának korlátait, az alkalmazó államok eddigi gyakorlatát, és igyekeztem megoldást kínálni ezen problémákra.

Következésképpen levonható, hogy a napibírság rendszerének bevezetése a közlekedési szabálysértések szankciói közé hatékony ösztönzést nyújthat a gazdag szabályszegők számára, ám a napibírság potenciális veszélyeinek megfelelően egy ilyen hazai intézkedés előkészítése további vizsgálatokat követel a hazai sofőrök járművezetési és a hazai rendőrök ellenőrzési szokásait illetően, illetve felméréseket arra vonatkozóan, hogy az elrettentés megváltozása és a jövedelem megváltozása milyen viszonyban van egymással. Meglátásom szerint ahhoz, hogy csökkentsük a szabálytalankodó gazdagok számát az utakon, érdemes megfontolni a közúti bírságok napibüntetésként történő kiszabását. A napibírság bevezetése mellett a kutatás kérdésre hatásos választ jelenthet a rendőri kapacitások megfelelő csoportosítása és a közlekedésrendészeti szolgálatot teljesítő rendőrök érdekenyítése, viszont ez az intézkedés a konstans változások miatt meglátásom szerint nem önmagában, hanem a napibírsággal egyetemben lehet célravezető.