

OTDK-dolgozat

2025

Eötvös Loránd Tudományegyetem

Állam- és Jogtudományi Kar

Day-fine a közlekedésrendészeti szankciórendszerben¹

Day-fine in the traffic-regulatory sanction system

Czifra Botond

Konzulens: Dr. Mike Károly

Habilitált egyetemi docens

Kézirat lezárásának dátuma: 2024. 11. 05.

¹ A KULTURÁLIS ÉS INNOVÁCIÓS MINISZTERIUM EKÖP-24-2-I-ELTE-1033 KÓDSZÁMÚ EGYETEMI KIVÁLÓSÁGI ÖSZTÖNDÍJ PROGRAMJÁNAK A NEMZETI KUTATÁSI, FEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS ALAPBÓL FINANSZÍROZOTT SZAKMAI TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT.

Tartalom

I. Bevezetés	1
II. Empirikus kutatás a hazai járművezetők körében	12
III. A <i>day-fine</i> és alkalmazása	20
III/I. Az egységes díjszabású pénzbüntetési rendszer problémái	20
III/II. A napi tételes pénzbüntetési rendszer	23
III/III. A pénzbüntetés alsó és felső határa.....	27
III/V. A jogalkalmazó hatóság diszkréciója	32
III/VI. Jövedelmi információs asszimetria	34
III/VII. Az elvonandó jövedelemhányad.....	36
III/VIII. A napi tételes pénzbüntetés hatásai a szankcióalkalmazásra	39
IV. Egy szabályozási javaslat	41
V. Következtetések	44
Irodalomjegyzék	46

Táblázatok jegyzéke

- 1. táblázat. A járművezető vagyonának becslése – 15. oldal**
- 2. táblázat. A feldolgozott felvételek tulajdonságai – 16. oldal**
- 3. táblázat. A forgalomszámlálás eredményei – 17. oldal**
- 4. táblázat. A szabálysértők aránya jövedelmi csoportok szerint – 18. oldal**
- 5. táblázat. A napi tételes pénzbüntetés a gyorsajtás példáján – 43. oldal**

Ábrajegyzék

- 1. ábra. A szabálysértők eloszlása jövedelmi helyzetük szerint – 17. oldal**
- 2. ábra. A szabálysértők arányának jövedelmi csoportok szerinti szemléltetése – 18. oldal**

I. Bevezetés²

A mindennapi életben élénken él az az intuíció, hogy a gazdagabbak könnyebben áthágják a társadalmi együttélés jogilag megállapított szabályait, mint mindazok, akiknek szerényebbek az anyagi lehetőségei. A sajtóban rendszeresen napvilágot látnak olyan riportok, amelyek a témával behatóan foglalkoznak,³ vagy éppen olyan hírek, amelyek erre engednek következtetni.⁴

A közlekedési szabálysértések köre, közöttük a megengedett legnagyobb sebesség túllépése fontos szabályozási kérdés, hiszen a közúti közlekedés résztvevőinek biztonsága erőteljesen függ attól, hogy a résztvevők betartják-e az előírásokat. Egy 2018-as hazai kutatás eredményei alapján a 20%-kal magasabban megválasztott sebesség 100%-kal növeli meg a balesetveszélyt (Ritó - Czékmann, 2018, p. 10.), a European Safety Council felmérései szerint pedig Európában a járművezetők 35-75%-a követhet el gyorsajtást kisebb-nagyobb gyakorisággal (O'Hern - mtsai., p. 1.), a közúton történt halálos balesetek 60%-a pedig összefüggésbe hozható a sebesség megválasztásával. A probléma jelentőségére tekintettel kulcsfontosságú a szabálykövetés megfelelő ösztönzése, ennek érdekében szükséges lehet olyan megoldások felkutatása, amelyekkel a gazdagabb járművezetők is megfelelően ösztönözhetők.

Kutatásom kérdésül azt tűztem ki, hogyan lehetne a bírságolás reformján keresztül jobban ösztönözni a gazdagabb járművezetőket a közlekedési szabályok megtartására. Ezt vizsgálom a közgazdaságtan eszközeivel. Tekintettel arra, hogy a büntetési rendszer reformja sokkal kevésbé költséges az állam számára, mint ha olyan szervezeti reformok kerülnének napirendre, amelyek segítségével jobban betartathatóak a közlekedési előírások (mint például a Rendőrség fejlesztése), egy hasonló reform hatékony eszköznek bizonyulhat a fent vázolt

² A dolgozat elméleti részének egy korábbi előtanulmánya évfolyamdolgozatként készült el az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karán. Az előtanulmány teljes terjedelmében és rövidített formában is megjelent: Czifra, B. (2024). Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások. *Rendőrségi Tanulmányok*, 7(1), 37-68. illetve Czifra, B. (2024). A pénz csökkenő határhátnának problémája a közigazgatási bírságolásban. In Gaál, Gy. – Hautzinger, Z. (Eds.) *A rendészet tudománya és gyakorlata* 434. Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport.

³ Lásd például: <https://www.atv.hu/belfold/20230926/a-gazdagok-sportja-marad-a-gyorshajtas-csak-a-drasztikusabb-buntetes-allitana-meg-a-szaguldozokat-a-kozlekedesi-szakjogasz-szerint>. (Letöltés ideje: 2024. november 03. 08:12)

⁴ Lásd például: <https://24.hu/belfold/2024/09/10/arpad-hidi-gazolas-kozvetitoi-eljaras-vallomasok-jovatetel/> vagy <https://444.hu/2017/05/19/bar-nem-erzi-magat-vetkesnek-m-richard-penzt-ajanl-a-hetfo-delutani-halalos-baleset-aldozatainak>. (Letöltés ideje: 2024. november 03. 18:12)

probléma megoldására. A hazai szakirodalomban megjelentek olyan tanulmányok, amelyek a közlekedési szabálysértések szankcionálásával foglalkoznak: vázolják magát a szankciórendszert (Kovács György, 2023), tárgyalják a terület behatárolásának nehézségeit (Madai Sándor, 2022), illetve elemzik valamilyen kurrens megoldás hatásait (Ritó - Czékmann, 2018). A szerzők kifejezetten sokat foglalkoztak az objektív bírságok tárgykörével (Nagy Marianna, 2012), de az objektív bírságolás hatásairól közgazdaságtani elemzések eddig nem születtek. A nemzetközi szakirodalom foglalkozik a közúti szankcionálás elméleti kérdéseivel (Delhaye, 2006), a szankcióemelés hatásaival (Fry, 2023, p. 13.), és kifejezetten terjedelmes az az alábbiakban bemutatásra kerülő empirikus és teoretikus irodalom, amely a jövedelem és a szabálysértések közötti pozitív összefüggést elemzi, továbbá a jövedelemtől függő bírságolás, az úgynevezett napi tételes pénzbírság (*day fine*) lehetőségeit vizsgálja, amely alkalmazása a büntetés kétlépcsős kiszabásában áll: először meghatározzuk, hogy az elkövetett szabályszegés súlya alapján hány napi, ún, napi tételnyi jövedelmet kell elvonni az elkövetőtől, azt követően pedig meghatározzuk, hogy mekkora az elkövető egy napi jövedelme. A szabályozási technikára vonatkozóan a dolgozat egy konkrét jogszabályalkotási javaslatot is be fog mutatni.

Jóllehet a büntetési rendszer ismertető reformja elméletileg megoldást adhat, nem rendelkezünk azonban ismeretekkel arról, hogy a jövedelem és a szabálysértések összefüggése Magyarországon is fennáll-e, illetve arra nézve, hogy az újfajta büntetés hogyan illeszthető hatékonyan a hazai jogrendbe. A kutatás számára ennek megfelelően három célt tűztem ki: (1) annak az elméleti közgazdaságtani keretnek a felvázolását, amelyben a jövedelem és a közlekedési bírságolás kapcsolata elemezhető, majd (2) az első hazai empirikus vizsgálat lefolytatását, amely célja annak felmérése, vajon tényleg többet szabálytalankodnak-e a gazdagok a magyar utakon. Forgalomszámlálás segítségével tettem arra kísérletet, hogy képet kapjak a hazai vagyonosabb járművezetők viselkedéséről. (3) A dolgozat harmadik célkitűzése pedig a *day-fine*-alapú közlekedési szankciórendszer ötletének és a vele kapcsolatban felmerülő fő alkalmazási kérdések megvitatása, illetve egy konkrét szabályozási javaslat megfogalmazása.

A kutatás módszertanaként a közgazdaságtani elemzés, mégpedig a *law and economics* megközelítése szolgált. A téma közgazdaságtani eszközökkel igen jól modellezhető, és e metodika segítségével az is leírható, hogy a járművezetők várhatóan hogyan viszonyulnak a kilátásba helyezett szankciókhoz. A közgazdaságtani megközelítés a járművezetői attitűdök pontosabb megértéséhez vezethet: ökonómiailag elemezhető a gazdagabb járművezetők viszonya a szankciókhoz és a javasolt *day-fine* büntetési rendszer hatása. Az elemzéshez a

nemzetközi szakirodalomban fellelhető azon modellek nyújtanak segítséget, amelyek a hazai viszonyokat is hűen visszatükrözhetik, illetve e modellek alapján fogalmazhatók meg azok a problémák, amelyek a javasolt büntetési reform útját állhatják, akár a felsorakoztatott potenciális megoldások ellenére.

A kutatás alapján megállapítható, hogy a hazai közlekedési szankciórendszer *day-fine*-alapú átalakításával a gazdagabb járművezetők várhatóan jobban ösztönözhetőek a közlekedési szabályok megtartására. A jelenlegi rendszerben a közlekedési bírság „objektív”. Ez egyrészt azt jelenti, hogy a bírságot jármű üzembentartója fizeti meg, őt kezeljük szabályszegőként, függetlenül attól, hogy ki vezette éppen az autót, kivéve néhány esetet, amikor az üzembentartó a felelősségét kimentheti. Másrészt pedig azt, hogy az üzembentartó (vagy ha a felelősségét kimentti, a járművezető, őket a továbbiakban egységesen így is nevezzük) szándékát vagy bármilyen személyes körülményét a felelősség megállapítását megelőzően nem vizsgáljuk, lényegtelen például, hogy a sebességhatárt szándékosan, vagy gondatlanságból lépte át. A bírság egységes díjszabású, ez azt jelenti, hogy az összege független attól, hogy a szabálysértőnek irányult-e bármilyen szándéka a szabály megsértésére, vagy egyáltalán tudatában volt-e annak, ahogy független az ő személyi, jövedelmi vagy vagyoni viszonyaitól is. A jelenlegi egységes díjszabású objektív bírság jövedelem alapúvá alakítható úgy, hogy a kiszabása során a bírságot valójában napokban határozzuk meg, és a napok számát összeszorozzuk egy, a szabályszegő napi jövedelmétől függő szorzóval, feltéve, hogy meghatározunk egy minimális büntetést. Ehhez azonban arra is szükség van, hogy a jogalkalmazó hatóságokat megfelelő információ-tömeggel lássuk el a szabálysértők vagyoni-jövedelmi viszonyairól. Az empirikus felmérés alapján megállapítható, hogy a gazdagabb járművezetők várhatóan hazánkban is felülreprezentáltak a szabálysértők körében az átlagos jövedelmű járművezetőhöz képest. Az alacsony jövedelmű járművezetők azonban hasonlóan felülreprezentáltak az átlagos jövedelműekhez képest, ez pedig óvatosságra inthet a szabályozás kialakítása során.

A dolgozatban elsőként a jövedelem és a szabálykövetési hajlandóság közötti összefüggést tárgyalom, egy közgazdaságtani modell és a nemzetközi szakirodalomban keletkezett empirikus felmérések alapján (II. fejezet). Ezt követően ismertetem a hazai empirikus felmérés módszertanát és eredményeit (III. fejezet), majd kitérek arra, hogy a *day-fine* büntetési rendszer segítségével hogyan ösztönözhetőek jobban a járművezetők, bemutatva azt is, hogy milyen kérdések és akadályok merülnek fel az alkalmazás során (IV. fejezet). Végül bemutatok egy konkrét, számszerű javaslatot a magyarországi közlekedési bírságok reformjára

(V. fejezet), amellyel a kitűzött cél elérhető lehet. A szankciórendszer átalakítására vonatkozó elképzelés egy kételemű pénzbüntetési rendszer bevezetése: a közlekedési szabálysértést egy – minimális elrettentést biztosító – jövedelemfüggetlen és egy jövedelemfüggő, napi tételes rendszerű objektív bírsággal javaslok sújtani, egynapi tételért járó összegként pedig az elkövető napi jövedelmének 50%-át javaslok.

II. A jövedelem és a szabálykövetés összefüggései – közgazdaságtani elmélet, empirikus tapasztalatok

A megfelelő büntetések kialakításának kérdése Cesare Beccaria munkásságától fogva, de különösen 1764-es *Dei delitti e delle pene* című művének megjelenésétől kezdve izgalomba hozza az európai jogászközösséget. Ugyan a jogtörténeti fejlődés folyamatában az olyan, a büntetőjog által bagatellnek tekintett cselekmények, mint amilyen például a jelen dolgozatban vizsgált közlekedési szabálysértések kérdése is, más jogterületek vizsgálati körébe kerültek, a büntetőjoghoz nagyon hasonlóan elemezhetjük őket, hiszen a szabályozás elérendő célja is hasonló maradt, így az eléréséhez kívánatos eszközök is hasonlóak (Fuller, 1956). Ez a cél az, hogy ezeket a cselekményeket sem az elkövető, sem rajta kívül valaki más ne kövesse el, mert azokat valamilyen okból helytelenítjük: ez pedig hatását tekintve úgy is értékelhető, mintegy elrettentés előidézése a potenciális elkövetőkkel szemben. Annak ellenére, hogy az elrettentés az ösztönzés egy formája, a büntetésekről történő gondolkodás csak viszonylag későn került a közgazdaságtan gondolkodóinak látókörébe. Ebből a szempontból úttörőnek Gary S. Becker cikke tekinthető (Becker, 1968). A közgazdaságtani elmélet a büntetések vizsgálata során nem vesz figyelembe olyan morálfilozófiai szempontokat, amelyek a szabályozási döntéshozásban szintén szerepet játszhatnak, hanem ehelyett utilitarista szemléletmódra korlátozódik, azonban így is elvitathatatlanul hasznos megállapításokra jut (Isztin, 2018). A mélyebb megértés érdekében arra is figyelemmel kell lenni, hogy az elkövetőket nem csak a racionalitás szempontjai befolyásolják. A bűnözésnek számos más oka is van (Szalai, 2018), ezekre azonban a korlátozott racionalitás elméletei jórészt reagálnak.

A kevésbé súlyos közlekedési szabályszegések jelentős részét világszerte pénzbírsággal szankcionálják. Ugyan általános megoldás, hogy a meg nem fizetett pénzbüntetést adott esetben elzárásra váltják, ha nem vagyoni végrehajtást vezetnek rá (így működik ez például Franciaországban) (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, 376. p.), azonban a kutatásaim során nem talákoztam olyan jogrendszerrel, ahol kisebb fokú szabályszegésekért szabadságvesztést szabtak volna ki. Ez alapvetően hatékonynak tekinthető: érdemes arra törekedni, hogy a lehető legtöbb szabályszegést pénzbüntetéssel szankcionáljuk, hiszen ennek a szankciótípusnak a társadalmi költségei a legalacsonyabbak, mivel ha a bírság összege meghaladja a végrehajtás költségét, ez a büntetésfajta a társadalom számára nettó bevételt termel, ha a szabályszegő vesztségét nem számítjuk, ha pedig az ő veszteségével is számolunk, újraelosztási mechanizmusként értékelhető, ezzel szemben a szabadságvesztés-büntetés

alkalmazása önmagában a társadalmi jólét csökkenéséhez vezet (Szalai Ákos, 2018, p. 14.). A pénz határhaszna csökkenő (Layard - mtsai., 2008), azaz minden további forint egy egyre kevésbé létfontosságú igényt elégít ki, ezért kevesebbre értékeljük, és könnyebb is róla lemondani. Ezért, ahogyan azt lentebb formálisan is megmutatom, a bírság sokkal kevésbé tartja vissza azokat, akik nagyobb anyagi forrásokkal rendelkeznek. Ennek ellensúlyozására már Jeremy Bentham angol filozófus is vagyongüggő pénzbüntetést javasolt a 19. században (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020).

Két izraeli kutató az ezredfordulón megalkotott egy deskriptív keretrendszert a vizsgált probléma formális megfogalmazásához, amely általánosságban a hasonló közgazdaságtani elemzések kiindulópontja lehet. Bar Niv és Safra (2002) elméleti modellje - a közlekedési szabályszegésekre vonatkoztatva – abból indul ki, hogy a potenciális szabályszegők szubjektív jóléte két tényezőtől függ: a vagyonuk pénzben kifejezhető értékétől és az annak tulajdonított értéktől, hogy az idejüket a tetszésük szerint használhassák fel. Az utóbbi tényező miatt lehetnek hajlamosak a szabályszegésre: várhatóan azért szegik meg a járművezetők a közlekedési szabályokat, hogy gyorsabban célba érhessenek, hiszen idejüket ekkor nem muszáj vezetéssel tölteniük, és a céljaiknak megfelelőbben használhatják fel. Ezzel a feltevéssel valójában az is megfogalmazódik, hogy a járművezető a döntéshozatal során az idő értékét tekinti az elsődleges alternatív költségének a döntéshozatal során, annak ellenére, hogy több egyéb szűkös forrás is szerepet játszhat az elkövetésben. Lehetséges, hogy a járművezető figyelmét elvonja valami, vagy nincsen elég türelme ahhoz, hogy megfelelően reagáljon a közúti helyzetekre, vagy éppen a gyors vezetés élménye adja meg számára az ideje élvezetét. Hasonló tényezőket egyébként a kognitív idegtudomány szakirodalma is felsorakoztat (Paris - Van den Broucke, 2008). Ilyen szűkös erőforrás tág értelemben akár a látótér vagy az egészség is lehet: amennyiben a járművezető szemébe süt a nap, vagy náthás, lehetséges, hogy hajlamosabb lesz a közúti szabályszegések elkövetésére, ezek azonban mind olyan erőforrások, amelyekkel az időhöz hasonlóan gazdálkodhat a járművezető. Éppen így ideje feláldozásával ezen erőforrásai megfelelő csoportosítása mellett dönthet úgy is, hogy a szabályszegést nem követi el: ha fáradt, a stressz türelmetlenné teszi, beteg, vagy nem jók a fényviszonyok, dönthet úgy, hogy az autó helyett a tömegközlekedést vagy rövidebb távra a sétát vagy a kerékpárt választja. Ennek megfelelően ezekkel az erőforrásokkal a járművezető ideje terhére vagy idejéhez hasonlóan gazdálkodik, így az alábbiakban bevezetett időparaméter, az *L* értelmezési tartományába (és a továbbiakban az egyszerűség kedvéért az idő fogalmába) ezek is beleérthetők.

Ha feltesszük azt, hogy mindenképpen megbüntetik a járművezetőket, ha megszegik a szabályokat (Bar Niv - Safra, 2002, p. 56.), akkor, és csak akkor fogják megszegni azokat, ha többre értékelik, hogy idejüket ne kelljen vezetéssel tölteniük, mint amennyire a vagyonuk csökkenését a pénzbüntetés miatt. Míg a pénzbeli vagyon határhaszna csökkenő, az idő határhaszna feltehetően állandó. Ez utóbbit alátámasztják a közgazdaságtani megfigyelések, vagy legalábbis azt állítják, hogy az idő határhasznának változékonysága sokkal kisebb, mint a pénz határhasznáé (Baum - Kamas, 1995). Így az egyén jóléte felírható – Bar Niv és Safra (2002) modelljét egyszerűbben felhasználva - a következő képlettel:

$$v(W) + L \quad (1),$$

ahol W jelöli a vagyont, L a felhasználható időt, a v pedig a vagyon haszna, amely pozitív, de csökkenő határértékű ($v' > 0, v'' < 0$). Ha a közúti szabálysértés mellett dönt, F nagyságú bírságra számíthat, ennyivel csökken a vagyona. Ugyanakkor időt nyer, aminek a hasznát jelöljük H -val! Akkor sért szabályt, ha teljesül az alábbi egyenlőtlenség:

$$v(W - F) + L + H > v(W) + L \quad (2).$$

Átrendezve:

$$v(W) - v(W - F) < H \quad (3),$$

vagyis a szabálysértéssel megnyert időt többre értékeli, mint a vagyona csökkenését. Reálisabban a bírságot csak egy 100%-nál kisebb p valószínűséggel kell megfizetnie, vagyis a vagyoni vesztesége csak ilyen valószínűséggel csökken. Ezt figyelembe véve, akkor sért szabályt, ha:

$$p * [v(W) - v(W - F)] < H \quad (4).$$

Átrendezve azt kapjuk, hogy a szabálysértés akkor következik be, ha a vagyon értékcsökkenése kisebb a megnyert idő és a szankcionálási valószínűség hányadosánál:

$$v(W) - v(W - F) < H/p \quad (5).$$

Mivel úgy tekintettük, hogy a járművezetők idejének határhaszna állandó, az elkövetők közötti különbség egyedül vagyonuk határhaszna lesz. A pénz csökkenő határhaszna miatt nagyobb W induló vagyon esetén az F vagyonvesztés szubjektív értéke, az egyenlőtlenség bal oldala kisebb lesz. Ezért minden büntetési összeghez létezik egy olyan vagyon, amely tulajdonosát az adott büntetés már éppen nem fogja visszaretenteni. Az is igaz továbbá *ceteris paribus*, hogy ha egy járművezető adott vagyonnal úgy dönt, hogy elkövet egy szabályszegést, akkor minden nála

gazdagabb, de más szempontból tőle nem különböző járművezető is el fogja azt követni; ha pedig egy járművezető adott vagyonnal úgy dönt, hogy nem követ el egy szabálysértést, akkor egyetlen nála szegényebb járművezető sem fogja elkövetni azt.

Ebben az alapmodellben azonban azt is feltételeztük, hogy a járművezető magatartása kockázatsemleges, tehát arról, hogy elköveti-e a közlekedési szabályszegést, vagy megtartja az előírásokat, kizárólag az egyik vagy másik döntési alternatíva várható értéke szerint dönt. Ezzel szemben viszont a kilátáselmélet (Kahneman - Tversky, 1979, p. 263.) kapcsán megmutatták a teoretikusok, hogy a potenciális elkövetők általában kockázatkedvelő (avagy veszteségkerülő) attitűdöt vesznek fel abban az esetben, ha büntetéssel fenyegeti őket a társadalom. Ebből az következik, hogy esetükben a szankcionálási valószínűség csökkenésének arányánál magasabb büntetésemelésre van szükség azonos elrettentési hatás eléréséhez (Szalai, 2018). Ugyanakkor arra is számíthatunk, hogy minél jobb egy potenciális elkövető vagyoni helyzete, annál kockázatkedvelőbb attitűdöt vesz magára (Gächter - Johnson - Herrmann, 2007, p. 618.). Ebből viszont az is következik, hogy egy adott p büntetéskiszabási valószínűség mellett esetükben nagyobb mértékű büntetésemelés szükséges ahhoz, hogy azonos elrettentési hatást érjünk el, ez pedig további érveléssel szolgál amellet, hogy a közúti szabályszegésekkel szemben kilátásba helyezett bírságokat az elkövető vagyoni helyzetére tekintettel differenciáljuk: a jobb vagyoni helyzetűek számára növeljük.

A kockázatsemlegesség mellett azonban a potenciális szabályszegők racionalitásával szemben felmerülhet, hogy egyáltalán nem biztos az, hogy megfelelő információkkal rendelkeznek a bírságolási rendszerről, és arról, hogy mekkora a valószínűsége annak, hogy büntetést fognak kapni, ez pedig torzíthatja a bírság hatásait, és adott esetben nem is reagálnak a változtatásokra, hanem az olyan korlátozott racionalitási hatások maradnak meghatározóak az értékelésükben, mint a túlzott optimizmus, amellyel a velük ritkán vagy még meg nem történt események valószínűségét alulbecsülik, míg a velük közelmúltban történt eseményeket felülbecsülik (Szalai, 2018). Minderre azonban az empirikus tapasztalatok rácsófolnak: több empirikus felmérés is alátámasztja, hogy a sofőrök jól reagálnak a büntetési tételek módosítására.

2017. áprilisában Angliában és Walesben másfélszeresére emelték a közlekedési szabálysértésekkel szemben kiszabott büntetéseket, kutatók pedig a baleseti statisztikák elemzésén keresztül igyekeztek egy összetett, többváltozós formális modell segítségével arra következtetni (Fry, 2023, p. 13.), hogy mennyire reagálnak a járművezetők a megemelt büntetésekre. A modell nagyon alapos volt, még az ünnepnapokat és az adott napi útviszonyokat

is figyelembe vette (Fry, 2023, p. 3.). A BritishStats19 adatbázison keresztül pedig nem csak a gyorsajtások, hanem az egyéb közlekedési szabályszegések számát is nyomon követték (Fry, 2023, p. 2.). A kutatók transzmissziós késést fedeztek fel: az első évben a járművezetők magatartása még nem reagált a megnövekedett bírságösszegre, az első évet követően azonban a balesetek száma jelentős csökkenést mutatott (Fry, 2023, p. 4.). Fontos tanulság ebből, hogy közlekedési szabályszegések szankciórendszerében megjelenő problémák csak középtávon oldhatóak meg azzal, ha a büntetések összegét – a rendszer fundamentális reformja nélkül – megemeljük: rövid távon a járművezetők várhatóan nem nagyon reagálnak majd a büntetésekre, hosszú távon pedig az infláció miatt nem fognak – további emelés nélkül – eredményt érni a büntetések.

Egy másik felmérés is hasonló eredményeket igazol vissza (Bar-Ilan - Sacerdote, 2004). A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó szabályok megszegéséért járó pénzbüntetés összegét Izraelben 1996-ban 400 sékelről 1000 sékelre emelték. Az utak mellett elhelyezett kamerák felhasználásával 7 éven keresztül (1992-ig visszamenőleg, és egészen 1999-ig) megfigyelték a járművezetők magatartását, és azt állapították meg, hogy az egy főre jutó áthajtások száma – a véletlenszerű mintából, Poisson-eloszlással számított adatok alapján – 0,92-ről 0,49-re csökkent (Bar-Ilan - Sacerdote, 2004, p. 5.). Ebből megállapítható, hogy a bírságok összegének változtatásával érdemi változásokat érhetünk el a közlekedés résztvevőinek védelme érdekében. E körben jelentős előrelépést jelenthet, ha kísérletet teszünk a pénz csökkenő határhasznából eredő problémák megoldására.

Az empirikus irodalomban arra is találhatunk bizonyítékot, hogy a járművezetők még pénzbeli egyenértéket is tudnak társítani a közlekedési szabályszegéshez, mint tevékenységhez. Egy 2017-ben napvilágot látott, egyetemisták körében lefolytatott izraeli kutatás arról számol be (Elias, 2018, p. 4.), hogy – az általában szerény jövedelmi lehetőségekkel bíró – felsőoktatási tanulók közül, akik gyakran választanak a megengedettnél nagyobb sebességet, havi 2905 sékelért, akik ritkábban, havi 933 sékelért hajlandóak lemondani arról, hogy a jövőben bármikor átlépjék a megengedett legnagyobb sebességet. Ez – a 2017. augusztusi átlagos középárfolyammal, tehát 72 Forinttal számítva – azt jelenti, hogy a gyakran gyorsan hajtó egyetemisták 209 160 Ft-ért, egy kevésbé gyakran gyorsan hajtó egyetemista pedig 67 176 Ft-ért cserébe hajlandó lemondani arról, hogy gyorsan menjen (tehát várhatóan ennyi az elfogadási hajlandósága). Az egyetemisták arra a kérdésre pedig, hogy mekkora bírság rettentené el őket a szabályok megszegésétől, szintén tudtak válasszal szolgálni: akik

gyakrabban hajtanak gyorsan, 3045 sékel, tehát 219 240 Ft, a ritkábban gyorshajtók 831 sékel, azaz 59 832 Ft pénzbírság kilátásba helyezése esetén biztosan felhagynának a szabályszegéssel.

A nemzetközi szakirodalomban közzétett empirikus megfigyelések megerősítik azt is, hogy a jövedelmi helyzet hat a szabálysértési hajlandóságra. Chien-Ming Tseng Tajvan útjain az egyik legalaposabb felmérést készítette el a járművezetési attitűdre ható szocioökonómiai tényezőkről (Tseng, 2013). A 2009-ben elvégzett felmérésben azt vizsgálta, hogy a havi jövedelem, az iskolázottság, a nem és a kor, az évente vezetett kilométerek száma, illetve az ok, amely miatt a járművezetők volán mögé ülnek, hogyan hat a szabálykövetési hajlandóságra. Levélben kérdezte meg a résztvevőket ezekről az adatokról, illetve arról, hogy kaptak-e az elmúlt évben közlekedési szabálysértésért bírságot, és ha igen, hány alkalommal, majd az eredményeket többváltozós regresszióval vizsgálták. Következtetései szerint a vizsgált tényezők közül leginkább a járművezető életkora és a járművezető neme függ össze azzal, hogy mennyire tartja be a szabályokat. A minta alapján minél fiatalabb a járművezető, annál nagyobb eséllyel szegi meg az előírásokat, a férfiak pedig hajlamosabbak a szabályszegésre, mint a nők. A legtöbb egy főre jutó szabályszegést (0,3 szabályszegés/fő) a felmérés alapján a legmagasabb jövedelműek követték el, és ugyan az iskolázottság hatása is igen jelentős (és a jövedelemmel összefüggésben állhat), a regresszió megmutatta, hogy a jövedelemnek nagyon erős önálló hatása van a szabálykövetésre. Tajvan autópályáin 2014-ben személyes interjúkat is készítettek (Rong-Chang Jou - mtsai., 2014), amelyek segítségével azt próbálták meg kideríteni, hogy mennyit hajlandó fizetni egy járművezető azért, hogy gyorsabban hajthasson. Az interjúk azt tükrözték vissza, hogy minél nagyobb egy sofőr jövedelme, annál többet hajlandó fizetni a gyorshajtásért, ami szintén összhangban van azzal, hogy a gazdagabb sofőröket kevésbé rettentik el az adott összegű pénzbüntetések. Ugyan a közgazdaságtani elmélet, ahogyan azt később látni fogjuk, a vagyoni viszonyokat veszi figyelembe, a jövedelmi viszonyok ezekkel a lakosság legnagyobb részénél összefüggenek, így áttekintésük megfelelő kiindulóponttal szolgálhat.

Hongkong útjain hasonló következtetésekre jutottak (Chen - mtsai., 2020). A foglalkozásszerű járművezetők (taxisofőrök, buszsofőrök, kamionsofőrök stb.) körében lefolytatott vizsgálat során kimutatták, hogy nagyon sokan a professzionális sofőrök közül azért hájgák át a közlekedési szabályokat, mert így potenciálisan nagyobb jövedelemre tehetnek szert (hiszen a szabályszegésekkel szerzett időt is keresőtevékenységük végzésére fordíthatják, tehát az idejük hasznát növeli az, hogy abban jövedelemhez juthatnak), ez pedig szintén szolgálhat a hipotézis alátámasztására. Egy amerikai felmérés is arról tanúskodik, hogy azoknak az

embereknek a száma, akik saját bevallásuk szerint mindig betartják a sebességkorlátozásokat, növekszik az életkorral, viszont csökken az iskolázottság és a jövedelem emelkedésével (Shinar és mtsai., 2011).

Mindennek ellenére be kell látnunk, hogy a hongkongi, illetve a tajvani viszonyok nem biztos, hogy hűen visszatükrözik a magyarországi jelenségeket, viszont eddig nem készült olyan empirikus vizsgálat, amely hazánkban is cáfolta, vagy éppen alátámasztotta volna a vagyoni, illetve jövedelmi helyzet és a szabálysértések gyakorisága közötti összefüggést.

II. Empirikus kutatás a hazai járművezetők körében

Annak érdekében, hogy képet kaphassak arról, hogy a nagyobb vagyon, illetve a magasabb jövedelem hazánkban is befolyásolja-e a közlekedési előírások betartását, egy kvantitatív mérés lefolytatására vállalkoztam. A vizsgálat során Budapesten a József körút forgalmának megszámlálásával és értékelésével próbáltam meg igazolni, hogy a gazdag járművezetők több alkalommal hágják át a közlekedési szabályokat kevésbé gazdag társaiknál. Hipotézisem, hogy a járművezető becsült anyagi helyzete monoton pozitíven korrelál a szabálysértési hajlandóságával. A számlálás utólagos rekonstrukció, videofelvételek alapján, amelyek 2020 augusztusa és 2024 februárja között készültek a József körút és a Nap utca sarkán. A felvételeket a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Közbiztonsági Tanszékének munkatársai készítették, egyéb összefüggések vizsgálatára, azonban megengedték, hogy a felvételeket a hipotézis tesztelésére is felhasználjam, amiért szeretném itt köszönetemet számukra kifejezni.

A kutatás módszertana eltér az ismertetett külhoni mérések módszertanától, amelyek elsősorban kérdőíves felmérésekkel, interjúkkal, illetve statisztikai adatok feldolgozásával igyekeztek következtetni a gazdagabb járművezetők szabálykövetésére. A forgalomszámlálás előnye, hogy valós kontextusban történik: a József körúton, amely Budapest egyik legforgalmasabb útszakaszának tekinthető, és számos olyan városrészt köt össze, ahol eltérő vagyoni helyzetű lakók élnek, a kísérlet alanyait sokszínű, a célpopulációhoz illeszkedő minta alkotja, így reális képet kaphatunk a hazai közlekedési helyzet egy fontos részletéről. A helyiek mellett áthaladó forgalom is nagyban megfigyelhető a területen, ennyiben a József körút a hazai járművezetők széles körének viselkedéséről is információkkal szolgálhat. Ezzel együtt azonban természetesen nem tekinthető reprezentatív mintának a hazai közúti viszonyok egészére vonatkozóan.

A módszertan hátránya, hogy egyelőre korlátozott terjedelmű forgalomfelvétel áll rendelkezésre, és az elemzésük időigénye is nagy. Így eddig összesen tíz órányi forgalomfelvétel vizsgálatára volt lehetőség. A felvételek viszont különböző típusú időpontokból származnak: szerepelt közöttük délelőtti, délutáni, hét közben rögzített, illetve hét végén, és különböző évszakokban rögzített felvételek is. A jövőben további, szélesebb körű vizsgálatok erősíthetik meg vagy árnyalhatják az eredményeket, amelyeket befolyásolhat a mérés helyszíne, továbbá a mérés időpontja is hatással lehet arra, hogy milyen autók haladnak akkor éppen át azon az útszakaszon.

Korlátja továbbá a módszertannak, hogy a regressziós elemzésekhez képest nem különíti el az egyes egyszerre ható tényezőket: a becsült jövedelem mellett nincs tekintettel a többi olyan tényezőre, amely befolyásolhatja a magatartást, mint például a nem vagy az életkor. Bár ez fontos korlát, érdemes megjegyezni, hogy sem a lentebb ismertetendő szabályozási javaslat, sem általában a világ pénzbüntetési rendszerei nem veszik figyelembe ezeket a tényezőket. Éppen azt várjuk, hogy ezekkel együtt is fedezhetünk fel összefüggéseket a járművezető anyagi helyzete és az elkövetett szabálysértések között. A jövedelem és a többi egyéni jellemző közötti összefüggések figyelmen kívül hatása annyiban elfogadható, amennyiben a jövedelemfüggő szabályozási javaslatok, illetve a hatályos szabályozási rendszerek sem veszik figyelembe ezeket a tényezőket.

Mindemellett nem rendelkezünk közvetlen információkkal a járművezetők vagyonáról vagy jövedelméről, csupán becslésekkel annak az autónak az értékéről, amellyel közlekedtek. Azonban feltételezhető, hogy ez a kettő összefügg. Annak érdekében, hogy következtethessék a járművezető vagyoni helyzetére, a felvételen látható gépjárműből, a jármű értékéből indultam ki. Ez első látásra bizonyos hibát magában hordozhat: lehet, hogy a járművet bérelték vagy kölcsönvették, céges autó, vagy máshogyan került a birtokukba, ezért nem tükrözi pontosan a járművezető anyagi helyzetét.

Annak ellenére, hogy a dolgozatban az egyszerűség kedvéért a jármű tényleges vezetője és az üzemben tartó járművezetőként kerülnek megjelölésre, az empirikus vizsgálattal kapcsolatban fontos tisztázni a kettejükre ható ösztönző hatásoknak a jármű tulajdonjogából fakadó szétválását. Ahogyan arra már korábban utaltam, a bírság a gépjármű üzemben tartója kapja, kivéve a törvényben felsorolt eseteket:⁵ ha igazolja, hogy a gépjármű jogellenesen került ki a birtokából, és kezdeményezte megfelelő hatóság eljárását, ha egy meghatározott szabályok szerint és formások betartásával létrehozott, ún. teljes bizonyító erejű magánokirattal, vagy fuvarlevéllel, illetve menetlevéllel tudja igazolni, hogy a járművét más használatába adta, illetve ha más törvény számára lehetővé teszi a szabályszegést (ebbe az esetkörbe tartozik például a végszükség esete). Ebből az is következik, hogy a későbbi elemzések során vizsgált ösztönző hatások is az üzemben tartóra hatnak majd. Az empirikus vizsgálatot illetően fontos megjegyezni ennek megfelelően, hogy a járművezető jövedelmi helyzetére vonatkozó becslések a gépjárművek becsült értékéből indulnak ki, ebből következően valószínűleg a gépjármű üzemben tartójának vagyonára nézve szolgálhatnak információval, a szétválasztás

⁵ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, 21/A. §.

mellőzése a becslés során viszont elfogadható, hiszen a bírság is az üzemben tartót sújtja majd. A céges autók és a kölcsönzött autók az empirikus felmérés során torzulást okozhatnak, hiszen esetükben az autó értéke a cég vagyonát tükrözi, míg a bírságot valószínűleg a konkrét esetben a járművet vezető alkalmazottnak vagy ügyvezetőnek kell kifizetnie, tekintettel arra, hogy a céges autókkal kapcsolatban a gyakorlatban elterjedt a fentebb említett teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt használat-átruházás, vagy a menetlevelek alkalmazása (ezek viszont a későbbi elemzések során nem okoznak problémát, hiszen az elkövető jövedelmi viszonyainak felmérése, ahogyan azt látni fogjuk, a bírságok kiszabása során nem az autó értékén alapszik).

A felvételeken figyelemmel voltam minden olyan szabályszegésre, amely szabad szemmel is egyértelműen megállapítható. Ennek megfelelően számláltam:

- a) a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó szabályok megsértőinek számát,
- b) az irányjelző készülék használatára vonatkozó szabályok megsértőinek számát,
- c) a sávváltoztatásra és a sávhasználatra vonatkozó szabályok megsértőinek számát, és
- d) az előzésre vonatkozó szabályok megsértőinek számát.

A jármű alapján becslését a következők szerint végeztem.

Magyarországon a gépjárműállomány átlagéletkora nagyságrendileg 15 év.⁶ Ebből az is következik, hogy abban az esetben, ha szeretnénk következtetni a szabályszegő jármű értékére, alapvetően a használtautók piacának árértékelését célszerű követnünk. Ezen a piacon azonban igen jelentős az autók közötti szórás: még adott típuson és modellen, adott évjáraton belül is igen jelentős különbségek fedezhetők fel a járművek értéke között, ennek megfelelően a motortípus, a műszaki állapot, a kilométerállás ismerete, illetve az egyedi alkatrészek adottságainak ismerete nélkül – számszerűen – a járművek értéke nem határozható meg. Ehelyett azt a megoldást választottam, a formaterv, a márka, illetve a kiegészítő optikai elemek alapján, amelyekből az évjáratot is meg lehet becsülni, arra következtetek, hogy a járművezető szegény, átlagos pénzügyi helyzetű, vagy pedig gazdag lehet.

⁶ A magyar autók öregebbek, mint valaha. Index.hu, 2024. 02. 26. <https://index.hu/gazdasag/2024/02/26/kozlekedes-auto-szemelyauto/> (Letöltés ideje: 2024. november 03. 20:52)

Úgy tekintetem, hogy a járművezető szegény, ha a becslésből arra lehet következtetni, hogy az általa vezetett autó az eredeti, gyártói árképzésben alsó kategóriásnak tervezett, már 8-10 éves modell, közép kategóriásnak tervezett, 12-15 éves modell, vagy pedig prémium kategóriának tervezett, de már 18-20 éves modell. Ezek ára a használtautópiacra körülbelül másfél millió forint alá helyezhető. Átlagosnak tekintetem a járművezető pénzügyi helyzetét, ha a gyártó a termék árát újonnan is a középkategóriába pozicionálta, vagy pedig a prémium szegmens 5-6 éves modelljei, amelyek az átlagos pénzügyi helyzetű járművezető számára is megfizethetők, és fenntartási költségük sem kiugró. Használtautópiaci árak másfél és nyolcmillió forint közé becsülhető. Gazdagnak tekintetem pedig a járművezetőt akkor, ha az általuk vezetett, viszonylag új gépjárművet a gyártó is prémium kategóriásnak tekinti, ennek megfelelően pedig fenntartásuk igencsak költséges. Ebben az esetben az autó ára nyolcmillió Forint fölöttinek tekinthető (1. táblázat). A felvételek elemzését a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gépészmérnöki Karának, illetve Közlekedés- és Járműmérnöki Karának a témában járatos, gépészmérnök és járműmérnök hallgatói segítették, akiknek szeretnék e helyen is köszönetet mondani munkájukért.

1. táblázat. A járművezető vagyonának becslése

Járművezető	Szegény	Átlagos jövedelmű	Gazdag
Autó			
Alsó kategóriás	Tervezett, 8-10 éves		
Középkategóriás	12-15 éves	Tervezett	
Felső kategóriás	18-20 éves	5-6 éves	Tervezett
Értéke (2024. évi becsült árak)	Max. 1,5 Milliő Ft	1,5 Milliő – 8 Milliő Ft	Min. 8 Milliő Ft

A felvételek teljes időtartamán megszámláltam a fentebb megjelölt szabályszegések elkövetőit. Ezt követően a statisztikai számításokhoz igyekeztem megbecsülni, hogy hány autó haladhatott el az egyes gépjármű-kategóriákból. Tekintettel az elemzés jelentős időigényére, úgy döntöttem, hogy egy egyórás mintát veszek az összesen tíz órányi felvételből, amelyben megszámlálom az autókat, a kapott eredményeket pedig tízzel megszorozom. Annak érdekében, hogy arányos legyen a minta eloszlása a délelőtti és a délutáni, a hét közbeni és a hétvégi, illetve a nyári és a többi évszakban rögzített felvétel között, az egy órás mintát, amelyen mindegyik elhaladó autót megszámláltam és becslést tettem a járművezető anyagi helyzetére, a 2. táblázat szerint állítottam össze.

2. táblázat. A feldolgozott felvételek tulajdonságai

Felvétel időpontja	Időtartam	Nap	Napszak	Évszak	Becsléshez felhasznált időtartam
2020. november 8	2 óra	hétfő	dél előtt	nem nyár	5 perc
2021. február 13	1 óra	hétfő	dél előtt	nem nyár	7,5 perc
2021. május 11	1 óra	hét közben	dél előtt	nem nyár	7,5 perc
2021. augusztus 11	1 óra	hét közben	délután	nyár	7,5 perc
2021. november 16	1 óra	hét közben	dél előtt	nem nyár	7,5 perc
2022. február 16	1 óra	hét közben	délután	nem nyár	5 perc
2022. augusztus 18	1 óra	hét közben	délután	nyár	7,5 perc
2022. november 12	1 óra	hétfő	dél előtt	nem nyár	7,5 perc
2024. február 21	1 óra	hét közben	délután	nem nyár	5 perc

Az összes becsült jármű körében az autók érték szerinti eloszlása összevethető a www.hasznaltauto.hu hirdetőportál áreloszlásával, ahol 2018 és 2022 között azt figyelték meg (Ván, 2022), hogy másfél millió Forint alatti értékű volt körülbelül a használt autók 40%-a, nyolcmillió Forint feletti értékűnek a piac pedig a használt autók 15%-át tekintette. A megszámlált felvételeken a drága autók aránya az országoshoz hasonló, az olcsó autók aránya azonban országosan nagyobb. Budapest gépjárműállományának értéke a város anyagi helyzetéből fakadóan magasabb az országos átlagnál, ezt pedig a számlálás eredményei vissza is igazolták.

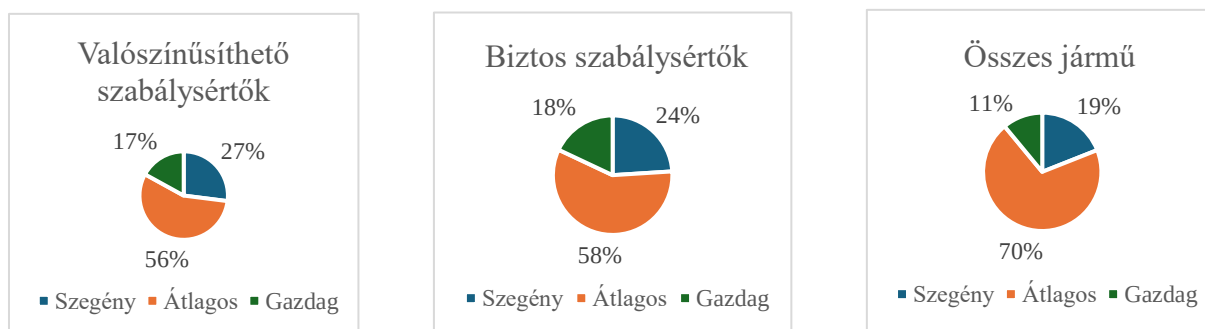
A felvételek egy részén a kameraállás miatt nem látszódott egyértelműen, hogy a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék milyen jelzést ad le. Ugyan a többi jármű mozgásából lehetett következtetni arra, hogy a járművezető megszegte-e a fényjelző készülék jelzéséből következő utasítást, a 10 óra felvétel számlálása során talákoztam 18 olyan esettel, amelynél nem tudtam egyértelműen megállapítani, csak valószínűsíthető, hogy a járművezetők szabályt szegtek. Az eredményeket a 3. táblázatban összegzem.

3. táblázat. A forgalomszámlálás eredményei

	Darabszám				Százalék			
	Szegény	Átlagos	Gazdag	Összesen	Szegény	Átlagos	Gazdag	Összesen
Valószínűsíthető szabálysértők	34	69	21	124	27%	56%	17%	100%
Biztos szabálysértők	25	62	19	106	24%	58%	18%	100%
Összes autó (becslés)	1250	4700	750	6700	19%	70%	11%	100%
Valószínűsíthető szabálysértők arányának eltérése az összes autón belüli aránytól (százalékpont)					+9%	-15%	+6%	
Biztos szabálysértők arányának eltérése az összes autón belüli aránytól (százalékpont)					+5%	-12%	+7%	

A táblázat első két sorában a számlálás eredményei láthatóak attól függően, hogy az említett, valószínűsíthető szabályszegéseket beleszámoljam-e az eredménybe. A harmadik sorban látható az összes autó becsült száma. A második oszlopocsoport az elkövetett szabályszegések százalékos eloszlását mutatja meg a járművezetőknek az autók értéke alapján feltételezett vagyoni helyzete szerint, illetve az összes autót ugyanilyen megoszlásban. Az eloszlásokat az 1. ábra grafikonjai is szemléltetik. Az első diagramon a valószínűsíthető szabályszegések eloszlása látható az elkövető járművezetők vagyoni helyzete szerint, a második diagram a biztosan elkövetett szabályszegések eloszlását mutatja be az elkövető járművezetők vagyoni helyzete, a harmadik diagramon pedig a kontrollcsoport eloszlása látható, a járművezetők anyagi helyzete szerint.

1. ábra. A szabálysértők eloszlása jövedelmi helyzetük szerint



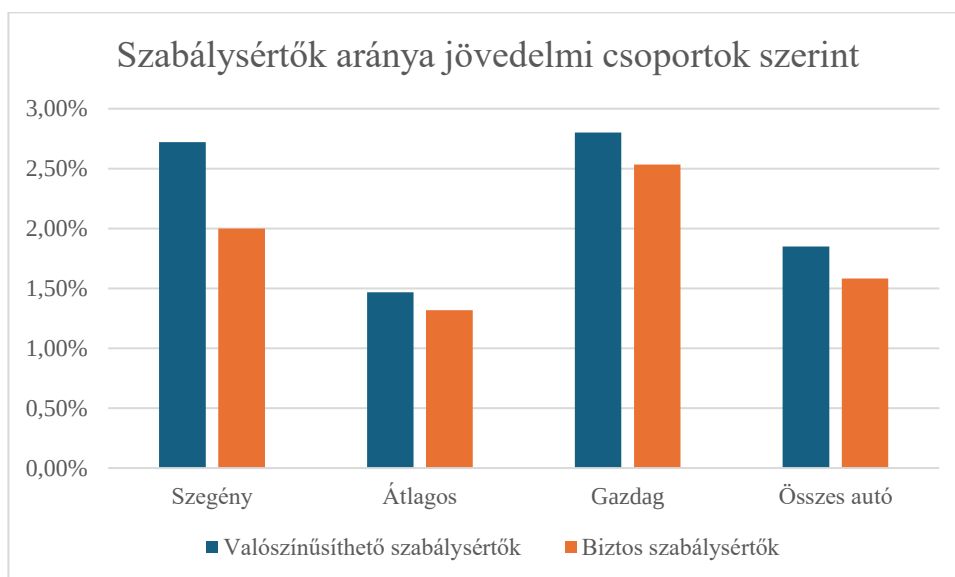
A 4. táblázatban, illetve a 2. ábrán a valószínűsíthető szabálysértők arányát mutatom be, jövedelmi csoportokra lebontva. A vizsgálat során a hipotézis részben igazolást nyert: a szabálysértési hajlandóság számításaink alapján összefüggésben a becsült anyagi helyzettel. Ugyanakkor az összefüggés monotonitását illetően hipotézis nem nyer igazolást, hiszen a szegény járművezetők is felülreprezentáltak a szabálysértők körében. A vizsgálat egy újabb bizonyíték lehet arra, hogy az átlagosnál gazdagabb járművezetők várhatóan nagyobb eséllyel

követnek el közlekedési szabályszegéseket. Mindazonáltal megfigyelhető, hogy a szabályszegők körében a szegény járművezetők is 5-9%-kal felülreprezentáltak, amely ellentmond a hipotézisnek.

4. táblázat. A szabálysértők aránya jövedelmi csoportok szerint

	Szegény	Átlagos	Gazdag	Összes autó
Valószínűsíthető szabálysértők	2,72%	1,47%	2,80%	1,85%
Biztos szabálysértők	2,00%	1,32%	2,53%	1,58%

2. ábra. A szabálysértők arányának jövedelmi csoportok szerinti szemléltetése



Az ismertett elméleti modell csupán a jövedelem *ceteris paribus* hatását azonosította, míg a forgalomszámlálás módszere nem választja le a jövedelem hatását a járművezetők többi szocioökonómiai tulajdonságáról. Az említett nemzetközi felmérések rámutatnak olyan tendenciákra is (Tseng, 2013, p. 239.), mint például a kevésbé iskolázott (ezáltal pedig lehet, hogy alacsonyabb jövedelmű) járművezetők korlátozott racionalitása, amely ahhoz vezethet, hogy hibásan becsülik meg a megbüntetés valószínűségét, ebből következően pedig hajlamosabbak a szabályszegésre. E körben más hatások is lehetségesek: ha a szegény járművezetők között a férfiak vagy a fiatalabbak felülreprezentáltak voltak, az szintén okozhatja a szegény járművezetők között a szabálysértők magas arányát. Ebből az állapítható meg, hogy a szabályozási stratégia kialakítása során érdemes figyelemmel lenni arra, hogy a tervezett változtatások ne hassanak kevésbé ösztönzőleg a szegényebb járművezetők számára: érdemes

levonni azt a tanulságot, hogy amikor arról gondolkodunk, hogy valamilyen jövedelemfüggő büntetési rendszer kialakításával vegyük elejét a gazdagok szabálytalankodásának, lényeges arra is figyelemmel lenni, hogy az új rendszer ne ösztönözze alul a szegényeket, hiszen az esetek jelentős részében ők sem tanúsítanak konform magatartást.

III. A *day-fine* és alkalmazása

III/I. Az egységes díjszabású pénzbüntetési rendszer problémái

Ahogy arra fentebb rámutattam, a közérdek egyértelműen azt kívánja meg, hogy a szankcionálandó cselekmények minél szélesebb körét pénzbüntetéssel sújtsa az államhatalom: ebben az esetben az elkövető a társadalom számára bevételt termel, és sokkal kevésbé költség az az intézményrendszer, amelyet a büntetés-végrehajtás érdekében fenn kell tartani. Fontos előny továbbá, hogy az elkövető nem esik ki a munkából, nem kell kiragadni társadalmi környezetéből, családjából, emberi közösségeiből, ennek megfelelően pedig reintegrálni sem kell majd. A közlekedési szabályszegések objektív bírsággal szankcionált köre nem olyan súlyos, hogy valamilyen más büntetési rezsim alatt ítéljük meg: a börtönbüntetést egy enyhébb, vagy közepesen súlyos sebességtúllépésért, vagy éppen a megállási kötelezettség elmulasztásáért, ha az nem okoz balesetet, vagy nem keletkeztet olyan fokú balesetveszélyt, amely a cselekményt közúti veszélyeztetéssé minősíti, a jogérzék első látásra is túlzónak, illetve az arányosság jogelvébe ütközőnek tartja, így a kitűzött kérdésre, hogy hogyan is reformálhatnánk meg úgy a büntetési rendszert, hogy az jobban ösztönözze a gazdag járművezetőket a szabálykövetésre, a választ a pénzbüntetés keretein belül érdemes keresnünk.

A jelenlegi hazai rendszer az „objektív bírságok” rendszere. A közúti szabályszegések büntetését a Kormány rendeletben határozza meg: a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) 48. § (3) bekezdés a) pontjának 5., 20., 21. és 22. alpontjában kapott felhatalmazás alapján megalkotott 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendeletben, amelynek mellékletében szerepel a szankcionálandó szabályszegés definíciója és – tekintet nélkül a szabálysértő vagyoni, jövedelmi helyzetére vagy életvitelére, vagy egyéb, bármilyen más körülményére – pusztán a meghatározott cselekmény alapján, objektíven kiszabandó pénzbírság. A fentebbi empirikus vizsgálatok és az elméleti modell rámutatnak arra, hogy bármekkora összegű is legyen ez a meghatározott szankció, feltehetően mindegyik összeghez találhatunk akkor vagyont, amely birtokosát a szankció már nem rettent el, természetesen feltételezve azt, hogy egyébként valamilyen egyéni tulajdonságánál fogva nem szabálykövető önkéntesen.

Amint láttuk, az empirikus elemzések rámutatnak arra, hogy az elrettentési hatás számos tényezőtől függ a jövedelmen kívül. Ezekhez az idézett izraeli mérés (Elias, 2018) pedig még hozzáteszi azoknak a vezetési szokásait is, akik a járművezető környezetében élnek: akikkel

szocializálódott, és akikkel gyakran érintkezik. Ennek megfelelően az ideális pénzbüntetést minden esetben egyénileg kellene meghatározni, amit azonban a korlátozott jogalkalmazói kapacitások nem teszik lehetővé. Az egységes díjszabású pénzbüntetési rendszereknek viszont hátránya, hogy – ahogyan az a fentebb ismertetett elméleti modellből is sejthető, és további közgazdasági elemzésekből is látható - csak egy adott vagyoni rettentik el a polgárokat a szabályok megszegésétől (Giuseppe Dari-Mattiacci - mtsai., 2022, p. 6.).

Az elrettentési célok⁷ elérésének szempontjából kulcsfontosságú az a megállapítás, hogy minél magasabb a bírság várható értéke, az elkövető kockázati preferenciáitól függetlenül annál több potenciális elkövetőt rettent el a bírság a szabály megszegésétől. Ennek ellenére azonban az is problémákat okozhat akár az elrettentésben, akár valamilyen más szempontból, ha túl magas a meghatározott bírság összege. Az első kérdés abban az esetben merül fel, amennyiben a megbírságolt járművezető nem tudja a büntetését kifizetni. Ebben az esetben a büntetés végrehajtása – amelyet a hatályos szabályozási környezetben a Nemzeti Adó- és Vámhivatal fogatosít - további jelentős költségeket okoz, amelyek teoretikusan akár az elkövetőre is terhelhetők, azonban figyelemmel arra, hogy magát a bírságot sem tudta megfizetni, ez a törekvés valószínűleg nem járna sikerrel. Annak, ha a járművezető nem tudja megfizetni azt a bírságot, amellyel szabályszegés esetén sújtják, egyéb externális hatásai is lehetnek. Elképzelhető, hogy a túl magasán meghatározott egységes díjszabású bírság az autóvezetés optimális mértéke ellen hat: ha már egy-egy apróbb figyelmetlenség is súlyos anyagi megterhelést jelenthet a járművezetőknek, lehetséges, hogy többször is megfontolják, hogy autóba üljenek-e, vagy pedig úgy dönthetnek, hogy kevesebbet autóznak. Ez a hatás egyéb olyan problémák megoldásában is segítséget jelenthet, amelyeket a jelen dolgozat nem vizsgál: amennyiben például környezetvédelmi szempontokból ösztönözni szeretnénk autót helyett a tömegközlekedési eszközök használatát, a bírságok felemelése is csökkentheti az autózás mértékét. Érdemes azonban tekintettel lenni arra is, hogy a kevesebb autóhasználat miatt csökkenheti a járművezetők jövedelmét, vagy éppen fogyasztását abban az esetben, ha az autót például vállalkozási célokra, vagy bevásárlásra használták.

Fontos továbbá, hogy ha az egységes díjszabású pénzbüntetést túl magasán határozzuk meg, annak a veszélye is fennállhat, hogy a szegényebbek körében nem érjük el az úgynevezett *határelrettentési hatást* (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020). Ezt azt jelenti, hogy a szegényebbek körében a szabály követését – a proporcionalitás hiánya miatt – hátrányosan is

⁷ Részletesebben lásd a IV/III. fejezetben.

érinthetik a túl magas pénzbüntetések, hiszen nagyon hasonló - közgazdaságtani értelemben vett - költsége lesz a különböző tárgyi súlyú cselekmények elkövetésének. Ez szemléletesen azt jelenti, hogy ha például a megengedett legnagyobb sebesség kisebb mértékű túllépését, és a szabálysértések közül a számszerű, szigonypuska jogellenes használatát is akkora bírsággal szankcionálnánk, hogy azt az elkövető ne tudja kifizetni, lehetséges, hogy ha úgy dönt, hogy túllépi a megengedett legnagyobb sebességet, már az említett eszközeivel is visszaél, jóllehet, érezhetjük, hogy a megengedett legnagyobb sebesség kisebb mértékű túllépése tárgyi súlyát tekintve sokkal kevésbé veszélyes, mint a számszerű, szigonypuska jogellenes használata, feltéve persze, hogy a kiszabott pénzbüntetést már nem tudja megfizetni, de egy annál alacsonyabban meghatározott pénzbüntetés még megfizethető lenne számára.

Formális úton bebizonyítható, hogy abszolút értékét tekintve az egységes díjszabású pénzbüntetés esetében, amennyiben optimálisan szabjuk meg a bírság mértékét, a gazdag – a vagyon szórásából fakadóan – sokkal alulösztönzöttebb lesz, mint amennyire az optimális bírság túlösztönzi a szegényeket, feltéve, hogy mindannyian ki tudják fizetni a büntetést (Giuseppe Dari-Mattiacci - mtsai., 2022, p. 18.). Ebből következően az egységes díjszabású bírság optimális összegét aszerint a szempont szerint érdemes meghatározni, hogy a legtöbb potenciális járművezetőt, tehát a jövedelem aszimmetrikus eloszlására tekintettel éppen a szegényebbeket retentsük el eléggé. Így annak ellenére, hogy az egységes díjszabású pénzbüntetést optimálisan kerül meghatározásra, létezik majd egy olyan kör, amelyet nem tudunk a segítségével elrettenteni. Ez a megoldás sértheti a társadalom igazságérzetét, illetve a törvény előtti egyenlőség princípiumát, hiszen annak lényeges eleme az, hogy ugyanolyan büntetéssel sújtsanak mindenkit az elkövetett cselekedetért, viszont ilyen körülmények között léteznek majd olyanok, akik a rájuk kiszabott szankciót valójában nem is büntetésként, hanem a cselekedet áráként élik meg.

III/II. A napi tételes pénzbüntetési rendszer

A bírságrendszer reformján keresztül az elrettentési problémákra könnyedén hatni lehet. Az állam számára annál ideálisabb a büntetési megoldás, minél inkább a büntetés mértékére, és nem a tettenérés és megbüntetés valószínűségére épít (A. Mitchell Polinsky - Steven Shavell, 1992): a tettenérés és a megbüntetés valószínűségének növeléséhez fenn kell tartani egy költséges intézményrendszert, és azok a költségek is igen jelentősek (Elena Kantorowicz-Reznichenko, 2015), amelyek az egyéni büntetések kiszabásával kapcsolatban merülnek fel.

Az idő mindenki számára alapvető fontosságú érték, és sokkal kisebb a szórása, mint az anyag forrásoknak: mindenkinek 24 óra áll belőle egy nap rendelkezésre. Mivel a büntetés mindig arról szól, hogy azt, aki valamilyen helytelenített cselekményt követ el, megfosztjuk valamilyen erőforrásától (halálbüntetés esetén az életétől, pénzbüntetés esetén anyagi erőforrásaitól, szabadságvesztés-büntetés esetén pedig az idejétől), a pénz csökkenő határhasznából eredő problémáknak elejét vehetjük úgy, hogy az időt választjuk a büntetés kiszabás alapegységéül, így pedig sokkal jobban kifejezhetjük a társadalmi rosszallást (Eriksson - Goodin, 2007): míg a pénznél probléma az eltérő értékelés, addig ha az elkövetőt idejétől fosztjuk meg, egységesen megfosztjuk mindattól az örömtől, amelyet ennek az időnek a felhasználásával szerezhetne. Ez helyreállíthatja sérült igazságérzetünket is azokban az esetekben, amelyekben azt érzékeljük, hogy a törvény előtti egyenlőség princípiuma anyagi különbségek miatt sérül. A napi tételes pénzbüntetési rendszer ötvözi a szabadságvesztés-büntetés azon előnyeit, amelyeket az idő egységesebb értékeléséből származtathatunk, a pénzbüntetés alacsony társadalmi költségeivel és elfogadottságával.

A *day-fine* büntetési rendszer, vagy a magyar büntetőjogi szaknyelvben meghonosodott napi tételes rendszer éppen a szabadságvesztés-büntetés és a pénzbüntetés előnyeit ötvözi, úgy, hogy két lépcsőre szabja szét a büntetés kiszabását. A magyar Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 50. § (1) bekezdése például a napi tételes rendszer lényegét a következőképpen fogalmazza meg:

„A pénzbüntetést úgy kell kiszabni, hogy – figyelemmel a bűncselekmény tárgyi súlyára – meg kell állapítani a pénzbüntetés napi tételeinek számát, és – az elkövető vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyaihoz és életviteléhez mérten – az egynapi tételnek megfelelő összeget.”

Ez azt jelenti, hogy a napi tételes büntetési rendszerben a pénzbüntetés összegét úgy kell megállapítani, hogy a jogalkalmazónak elsőként – mintegy objektív, csak az elkövetett

cselekményre fókuszáló szempontok szerint - meg kell határozni az elkövetett cselekmény tárgyi súlyát: meg kell határozni, hogy az adott cselekményért gyakorlatilag hány nap szabadságvesztésre kellene ítélnie az illetőt ahhoz, hogy azzal a büntetés célját megvalósíthassa. Ezt követően meg kell állapítani, vagy legalább meg kell becsülnie azt, hogy egy napi tételért mekkora összeget kell fizetnie az elítéltnak ahhoz, hogy a büntetés elérje célját: mennyit kellene fizetnie az elítéltnak ahhoz, hogy az ugyanakkora „örömelvonással”, közgazdaságtani értelemben véve pedig hasznosság-csökkenéssel járjon számára, mintha le kellene töltenie a napi tételek számának megfelelő szabadságvesztést. Ezt követően a jogalkalmazónak ezt a két egységet össze kell szorozni, és a szorzatként előállt összeget kell pénzbüntetésként kiszabni az elítélt számára. Ennek alkalmazása a közlekedési szabályszegésekre levetítve azt jelentené, hogy ha egy járművezető a járműforgalmat irányító fényjelző készülék tilos jelzése ellenére tovább haladna, és – a példa kedvéért omnipotens, vagyis biztosan és pontosan szankcionáló – jogalkalmazó ezt a cselekményt 2 napi tétel büntetéssel sújtaná, és a figyelembe veendő tényezők alapján, amelyek a példa kedvéért legyenek a jövedelme és a vagyona, úgy látná, hogy az egy napi tételnek megfelelő összeg legyen 30.000 Ft, a járművezetőre összesen 60.000 Ft pénzbüntetést kellene kiszabni. Ez a bünteteskiszabás a szabálytalan járművezetőt nem egy előre meghatározott, mindenkire érvényes összegtől fosztaná meg, hanem az anyagi forrásai egy relatív részétől, ez pedig megakadályozhatja azt is, hogy a gazdagabb járművezetők – mintegy Lucius Veratiuszok négy keréken – sokkal könnyebben hágiák át a közlekedési szabályokat, mint a kevésbé gazdag közlekedőtársaik.

Ahogy az fentebb láttuk, mivel a büntetés figyelembe vesz olyan, jogrend-specifikusan kijelölt szubjektív szempontokat, mint például hazánkban az elkövető vagyoni helyzete, jövedelmi helyzete, illetve életvitele, várhatóan az elrettentési hatása hasonlóbb lesz a különféle anyagi lehetőségekkel rendelkező elkövetőkre, mint ha az előre meghatározott és kiszámítható büntetés nem függene az elkövető anyagi helyzetétől. Ennélfogva a napi tételes pénzbüntetési rendszer várhatóan jobban elrettentheti a polgárokat a szabályok megszegésétől, mint az egységes díjszabású pénzbüntetések (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, p. 323.). Ehhez természetesen arra is szükség van, hogy a bírság összege olyan arányban változzon a jövedelemmel, hogy a különböző jövedelmi csoportokba tartozó járművezetőket egyaránt megfelelően elrettentse a közlekedési szabályszegések elkövetésétől. Ezzel a feltétellel a későbbiekben részletesen is foglalkozom.

A napi tételes rendszer büntetéstani hatásai között az egyik legszembetűnőbb pozitívum a törvény előtti egyenlőség kiteljesítése, amely, mint azt alább kifejtem majd, több országban is elsődleges indok gyanánt szolgált a büntetési rendszer bevezetésére. Ennek megfelelően a bevezetésben ismertetett, a későbbiekben pedig alátámasztott, mint láthattuk, részint intuitív jelenségekre is megfelelő választ adhat az, ha a közlekedésrendészeti szabálysértések szankciórendszerében a napi tételes pénzbüntetést alkalmazzuk.

Súlyos érv továbbá a napi tételes büntetési rendszer alkalmazása mellett, hogy jelentősen lecsökkenti a büntetés végrehajtásának potenciális költségeit. Amennyiben a kapott pénzbüntetés összege igazodik az elkövető anyagi helyzetéhez, sokkal kisebb az esélye annak, hogy ne tudja kifizetni a büntetését, és ezért valamilyen olyan egyéb jogkövetkezményt kelljen vele szemben fogyanatosítani, amely szélsőséges esetben, ha nagyon sokan nem tudják kifizetni a büntetésüket, akár ahhoz is vezethet, hogy az elkövetők megbüntetésére – közgazdaságtani szempontból – nem is marad kívánatos, hiszen a pénzbüntetés helyébe lépő kényszerintézkedés költségei ebben az esetben meghaladják azt a bevételt, amelyet magától a pénzbüntetéstől remélhetünk. Természetesen az elkövetők megbüntetését ebben az esetben egyéb szempontok indokolják, úgy, mint a közérdek érvényesítése (Madarász Tibor, 1987, p. 41.), ebben a körben pedig a generális és a speciális prevenció, mint a büntetés széles körben elfogadott céljai, de a szankciórendszer hosszútávú fenntarthatósága érdekében az is elengedhetetlenül fontos, hogy a közhatalmi bevételek segítségével ezen a téren minél inkább tehermentesítsük az államháztartást. Abban az esetben, ha a pénzbüntetést az elkövetők nem tudják megfizetni, és az – a büntetőjogi gondolkodásban megszokott módon – szabadságvesztésre kerül átváltásra,⁸ a társadalom hasznossága elveszíti mindazokat az előnyöket, amelyeket a társadalmi költség szempontjából a pénzbüntetés a szabadságvesztés-büntetéshez képest jelentett: terheli a büntetés-végrehajtási rendszert, a végrehajtás költséges, örökre és épületekre van szükség, a tapasztalatok pedig azt mutatják, hogy hiába van egészen az auburni rendszer széles körű elterjedése óta egy törekvés arra, hogy a foglyok legalább a fenntartásukhoz szükséges javakat előállítsák munkájukkal, a büntetés-végrehajtási rendszer anyagi szempontból veszteséges.

Ez a hatás, ugyan más formában, de a jelenleg hatályos közlekedésrendészeti szankciórendszerben is megfigyelhető. Az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 42. § (3) bekezdése szerint a jogerősen, illetve véglegesen kiszabott és meg nem fizetett bírság, valamint a meg nem fizetett bírság miatt jogerősen vagy véglegesen kiszabott és meg nem

⁸ Lásd például: Btk. 51. § (1), de nemzetközi például lásd: német StGB 43. §, stb.

fizetett késedelmi pótlék köztartozásnak minősül, és így, mivel a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet saját eljárásrendet állapít meg a Kkt. 20. §-ában meghatározott közlekedési szabálysértések szankcionálására, a büntetéseket adók módjára kell behajtani. Ez azt jelenti, hogy amennyiben valaki nem fizeti meg a közlekedési szabályszegésekért járó bírságot, a behajtás az állami adóhatóságot, azaz a Nemzeti Adó- és Vámhivatalt terheli, a NAV eljárása pedig abban az esetben, ha a megbírságolt azért nem fizette meg a büntetést, mert már fizetéseképtelen, szintén jelentős költségnek minősül abból a szempontból, hogy ha nincsen végrehajtható vagyon, a behajtás költségei is végső soron az államháztartást terhelik. Ez a kérdés a közúti közlekedési bírságok emelésével egyre hangsúlyosabbá válhat,⁹ így ebből a szempontból is indokolt a közúti közlekedési szankciórendszer újragondolása, hiszen ezt a problémát a bírságok összegének tendenciaszerű emelése egyre súlyosabbá teheti. Ezeknek a problémáknak a megoldásául is szolgálhat a napi tételes rendszerű pénzbüntetés, azonban számos kérdés felmerül a rendszer alkalmazásával kapcsolatban.

A következő alfejezetekben vizsgálatra kerülnek azok a kérdések, amelyek a napi tételes rendszerű pénzbüntetés elméleti koncepciójának alkalmazásával kapcsolatban a konkrét szabályozási javaslatok kialakítása során felmerülnek. Elsőként megvizsgálom, hogy célszerű-e a napi tételes bírságoknak alsó és felső korlátokat meghatározni. Ezt követően megvizsgálom, hogy érdemes-e valamiféle diszkréciót biztosítani a szabályokat alkalmazó szerveknek a bírság mértékét tekintve, majd azt, hogy hogyan hidalható át a hatóságok és a szabályszegők közötti információs asszimmetria a szabályszegő jövedelmére vonatkozóan. Majd elemzem, hogy a szabályszegő elkövető egy napi jövedelmének mekkora részét érdemes elvonni, különös tekintettel arra a fentebb említett szempontra, hogy az egy napi elvont jövedelemnek olyan arányban kell változnia, hogy a különböző jövedelmi csoportoknál egységesen biztosítsa a megfelelő elrettentést. Végül azt fejtegetem, hogy a napi tételes bírság bevezetésének milyen egyéb hatása lehet a szankcióalkalmazásra.

⁹ Lásd: 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, valamint a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet módosításáról szóló 220/2024. (VII. 31.) Korm. rendeletet.

III/III. A pénzbüntetés alsó és felső határa

A napi tételes bírságok bevezetésével kapcsolatos egyik fontos szabályozási kérdés az a büntetés összegének alsó, illetve felső határával kapcsolatos. A hatályos magyar Btk. rendelkezései szerint (50. § (3)) a napi tételek száma harminc és ötszáznegyven napi tétel között, az egy napi tétel összege pedig ezerháromszáz és hatszázötvenezer Forint között alakulhat. Ez azt jelenti, hogy a pénzbüntetések a hazai büntetőjogban elég széles tartományon, 39.000 Forint és 351.000.000 Forint között alakulhatnak. Természetesen tekintettel arra, hogy a dolgozatban tárgyalt közlekedési szabálysértési kör tárgyi súlyát tekintve sokkal kevésbé veszélyes a társadalomra, mint a Btk-ban definiált különös részi bűncselekmények tömkelege, a proporcionalitás elvének megfelelően a napi tételes rendszerben kiszabott közúti bírságok összege – legalábbis felső határát tekintve mindenképpen – ennél vélhetően kevésbé széles skálán kell, hogy mozogjon, megállapítható, hogy a hazai napi tételes hagyományban a pénzbüntetés alsó és felső határral is rendelkezik. Nemzetközi szintén, ahogyan arra lentebb majd kitérek, egyébként ez a legjellemzőbb megoldás.

Mindazonáltal amikor a büntetés alsó és felső határáról gondolkodunk, elvi élel vetődik fel az a kérdés, hogy mit kívánunk elérni a közlekedési szabálysértések szankcionálásával. Ahhoz, hogy az alsó és felső korlát meghatározására érdemi javaslatokat tehessünk, ezt a kérdést a pozitív elemzés során sem kerülhetjük meg teljesen. A hazai Alkotmánybíróság gyakorlatában a 3/1998. (II. 11.) AB határozatban találunk arra vonatkozó iránymutatást, hogy a közlekedésrendészeti szabálysértési körre vonatkozó normák megalkotásakor mércének kell a jogalkotót vezetnie. A határozat alapján az a cél, amelyre elsődlegesen figyelemmel kell lenni, a közlekedésben résztvevők életének és biztonságának védelme, arra vonatkozó normatív megállapításokat azonban ebben a határozatban már nem nagyon találunk, hogy ezt a célt milyen normatív eszközökkel érhetjük el. A nemzetközi szakirodalomban fellelhető közgazdaságtani elemzésekben találunk olyan, formálisan is megalapozott álláspontot, amely szerint pragmatikusan a legfontosabb az, hogy a járművezetők a megengedett legnagyobb sebességet válasszák a vezetés során (Rietveld - Shefer, 1988). Az elemzés szerint alapvetően minden sofőrnek saját egyéni optimális sebessége van, de ha az az átlagoshoz képest lassú, akkor környezetkárosító és akadályozza a forgalmat, ami balesetveszélyt eredményezhet, viszont, ha túl gyors, az zajt csap, és nagyban megnöveli a balesetveszélyt. Ezek a tágabb értelemben vett normatív célok számos eszközzel elérhetőek, ebből pedig a bírságolási rendszer kialakítása csak az egyik, viszont mivel ez a dolgozat fő tárgya, a továbbiakban a többi

lehetséges eszköz elemzésétől (az adórendszer megfelelő kialakítása, helyes sebességkorlátmeghatározás, fizikai akadályok elhelyezése, a rendőri ellenőrzések megfelelő koncentrációja stb.) eltekintek, ezeket adottnak veszem.

A büntetést illetően a közgazdaságtani elemzés során elsődlegesen két normatív cél merülhet fel annak függvényében, hogy mégis mennyire kívánjuk ösztönözni a polgárokat a szabályok betartására. Az egyik normatív cél az lehet, hogy a szabályokat minél többen tartsák be, lehetőleg mindenki, így a büntetéssel eliminálni szeretnénk a szabályszegőket; a másik normatív cél viszont az lehet, hogy az externáliák figyelembevételére ösztönözzön (Hylton, 2005, p. 176.). Ez azt jelenti, hogy amennyiben – a közlekedési szankciókra vonatkoztatva – a járművezető egyéni határhaszna a szabály megszegéséből nagyobb lenne, mint a másokra rótt, externális határköltsége, úgy, mint például a megnövekedett balesetveszély vagy a megnövekedett zajártalom elfogadási hajlandósága, e szerint az alternatív normatív cél szerint a szankció értelme nem a teljes körű elrettentés, hanem az, hogy ezeket a hatásokat a kockázatokkal járó tevékenysége gyakorlása során figyelembe vegye. Röviden összefoglalva, ha figyelemmel vagyunk az összes társadalmi költségre, tehát arra is, hogy a kötelezettségek kikényszerítése az államra és az egyes résztvevőkre milyen terheket ró, általánosságban azt mondhatjuk, hogy az első célt akkor érdemes követni, ha a cselekmény potenciális károsultjainak várható vesztesége, amelyeket azzal okoz, hogy zajos, veszélyes, vagy valamilyen más lehetséges káreseménnyel fenyegető helyzetet teremt, biztosan nagyobb, mint az elkövető egyéni nyeresége, illetve ha a tranzakciós költségek alacsonyak, tehát elképzelhető valamilyen olyan piac, amelyen az elkövető és a károsult meg tudnak állapodni arról, hogy milyen feltételek és milyen költségtérítés mellett végezheti az adott tevékenységet (plauzibilis példa, amikor két szomszéd megegyezik egymással abban, hogy az egyik egy zajos munkagépet akkor használ, ha azért fizet a másiknak). A második célt érdemes viszont követni akkor, ha magas tranzakciós költségek mellett lehetséges az, hogy az externáliát elszenvedők költsége alacsonyabb az elkövető egyéni nyereségénél (Hylton, 2005, p. 181.). Utóbbi esetben az áttételes cél az, hogy a tevékenység optimumára ösztönözzünk, és ahelyett, hogy mindenképpen elrettentenénk a potenciális szabályszegőt a szabály megsértésétől, arra ösztönözzük, hogy legyen megfelelően, lehetőleg hatékonyan elővigyázatos a tevékenység végzésével kapcsolatban. A közlekedési szabálysértések esetében az első cél követése látszik indokoltnak, hiszen a közlekedési szabálysértéseknek biztosan nincsen piaca, magasak a tranzakciós költségek: nem életszerű elképzelés az, hogy a közlekedés résztvevői megálljanak megegyezni egymással arról, hogy mekkora összegért hajlandó az egyik résztvevő a másik résztvevő

szabályszegéseit elviselni, és ebbe a diskurzusba esetleg valahogy az államot is bevonják. Az pedig egy egyéni normatív kérdésként merülhet fel, hogy lehet-e nagyobb az elkövető haszna a közlekedési szabálysértés társadalmi költségénél. Ezt a kérdést itt nem kívánjuk fejtegetni és megválaszolni, viszont a korlátok tárgyalásánál figyelemmel vagyunk rá.

Magyarországon, és ahogyan azt lejjebb tárgyalom, nemzetközileg is – néhány ország kivételével – általánosan elfogadott megoldás az, hogy a napi tételes rendszerű pénzbüntetések bírnak egy felső határral. A *day-fine* vizsgálatával foglalkozó teoretikusok nagy része ezt a hozzáállást ellenzi: álláspontjuk szerint a napi tételes rendszerű pénzbüntetésben kiszabott felső határ valójában az egységes díjszabású pénzbüntetési rendszerrel kapcsolatos ösztönzési problémákat veti fel, csupán annyi különbséggel, hogy magasabbra tolja azt a vagyoni szintet, amelyen túl a pénzbüntetés elrettentő ereje már nem elégséges (Bögelein - Nagrecha, 2021, 429. p.). Ami azt illeti, néhány esetben a napi tételes pénzbüntetési rendszer keretein belül igen szélsőséges büntetések is születtek, amelyeket a közvélekedés túlzottnak tarthat, ez pedig alááshatja a büntetési rendszerbe vetett bizalmat, és akár a társadalmi igazságérzetet is sértheti. Például Anders Wiklöf finn üzletember, a Wiklöf Holding nevet viselő, főként logisztikával, építkezéssel és kereskedelemmel foglalkozó cégcsoport elnök-vezérigazgatója egy alkalommal 121.000 Euró, egy másik alkalommal pedig 63.680 Euró,¹⁰ 2024. 10. 23-ai árfolyamon számítva tehát 48.759.370 Forint, illetve 25.661.130 Forint összegű bírságot kapott gyorsjáratért. Esete nem példátlan: Anssi Vanjoki, a Nokia igazgatósági tagja 2002-ben pedig 116.000 Euró, azaz 2024. 10. 23-ai árfolyamon 46.744.114 Forint összegű büntetést kapott kézhez. A rendszer megítélésén túlmutatóan azért is nagyon fontos figyelemmel lenni arra, hogy ezek az összegek túlzóan hathatnak, mert ha túlságosan magasak a jogrendszer mintegy kiveti őket saját magából.

A büntetés felső határát tekintve is további kérdéseket vet fel a szankcionálás alternatív, externálieelvű célja. Ha a szabályok hatékony betartására ösztönzünk, tehát arra törekszünk, hogy a járművezető vegye figyelembe a közlekedési szabályok áthágásából fakadó externáliákat, akkor viszont a *day-fine* felső határának meghatározása a hatékony ösztönzés szempontjából is kulcskérdés. A taiwani kérdőíves felmérés során egy olyan adat is keletkezett, amely azt állítja, hogy a közlekedési szabályokat a járművezetők leggyakrabban akkor hágják át, amikor munkába igyekeznek, vagy üzleti ügyben utaznak; ehhez képest a szabadidős célokra, vagy bevásárlás céljából vezető sofőrök esetében sokkal ritkább volt, hogy megbüntessék (Tseng, 2013, p. 239.). Ez az adat alátámaszthatja azt az állítást, hogy a

¹⁰ <https://www.drive.com.au/caradvice/the-10-largest-speeding-fines-ever-issued/> (Letöltés ideje: 2024. november 04. 12:33)

járművezetők alapvetően akkor döntenek úgy, hogy nem tartják be a közlekedési szabályokat, ha valamilyen anyagi érdekük fűződik azok megsértéséhez, ebből a szempontból pedig azért indokolt a felső határ rendszerbe iktatása, hogy ne akadályozzuk meg azokat a szabályszegéseket, amelyek viszont a társadalom szempontjából hatékonyak lehetnek. Amennyiben az elrettentésre törekszünk, a büntetéssel közgazdaságtani szempontból egyértelműen a szabálysértéssel szerezhető egyéni hasznat indokolt elvonni ahhoz, hogy a járművezető a szabálykövetés mellett döntsön, amennyiben viszont az alternatív célt vizsgáljuk, ahhoz, hogy internalizáljuk a közlekedésben keletkező externáliákat, a bírságnak a szabálysértés másokra rótt határkölségével kell egyenlőnek lennie: ezt tehát – további, pontosabb számítások után, amelyekre itt nem vállalkozok – kijelölhetjük a pénzbüntetés felső korlátjaként.

Az alsó határ meghatározását és megtartását joggazdaságtani értelemben mindenképpen szükségesnek tartjuk akkor, amikor azt vizsgáljuk, hogyan ültethetőek át a napi tételes pénzbüntetési rendszer elemei a közlekedési szabálysértések körébe, és tágabb értelemben akár a közigazgatási bírság, mint szélesebb körű szankció rendszerébe. Egyrészt az empirikus vizsgálat során a harmadik fejezetben láttuk, hogy a mérésünk szerint a szegény járművezetők 5-9%-kal felülreprezentáltak a közlekedési szabálysértéseket elkövető járművezetők körében, és rámutattam néhány olyan tényezőre a nemzetközi empirikus irodalomból, amely ezt a tendenciát megmagyarázhatja. Amennyiben a bírság tisztán jövedelemarányossá válna, tehát nem lenne alsó határa (azaz, ha teoretikusan, akinek nincsen jövedelme, vagy, erre lentebb kitérek, vagyona, amelyből a büntetés számítható, nem kapna bírságot), az csak fokozná a szegény járművezetők szabályszegési kedvét, jöllehet, ők már jelenleg is felülreprezentáltak. Ha pedig a közlekedési szabálysértések szankcionálásának alternatív, externáliaelvű célját tekintjük, a hatékony elővigyázatosság ösztönzésével kapcsolatban is kulcsfontosságú a napi tételes rendszerben kiszabott pénzbüntetés alsó határának megválasztása. Az alternatív célt tekintve, ha nem szabunk meg alsó határt, a szegény járművezetőket nem tudjuk majd a hatékony elővigyázatosságra ösztönözni: ha valakit bejegyzett jövedelem vagy vagyon nélkül egyáltalán nem sújtanak pénzbüntetéssel, ő lehet, hogy túl sokszor szegi majd meg a közlekedési szabályokat, sokkal több alkalommal, mint az a társadalmi költség szempontjából esetleg hatékony lehet. Ugyan ennek feloldására a szankciórendszerbe beépíthetőek lennének nem vagyoni szankciók, azokkal nem járnának együtt a pénzbüntetésnek, mint büntetési nemnek az ismertetett társadalmi előnyei, jöllehet, a nemzetközi szakirodalomban van olyan nézet, amely a közérdekű munka hatásait és előnyeit ezekre az esetekre megfelelő

alternatívának tartja (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, p. 385.). Amennyiben viszont nem megfelelően választjuk meg a napi tételes rendszerű pénzbüntetés alsó korlátját, és azt esetleg túl magasan határozzuk meg, a túlzott elrettentő hatás miatt továbbra is felléphetnek a szegényebb járművezetők fizetéseképtelenségével, illetve a határelrettetéssel kapcsolatos problémák. A napi tételes rendszerű pénzbüntetés alsó határa a szegényebbek ösztönzése szempontjából az egységes díjszabású pénzbüntetési rendszerhez hasonló hatásokat válthat ki. Annak ellenére, hogy így részben fennmarad az a negatív hatás, amelyet fentebb a végrehajtás társadalmi költségeivel kapcsolatban felvázoltam (tehát hogy lehetséges, hogy a szegényebb nem tudja kifizetni a büntetést, ezért gondoskodni kell annak végrehajtásáról, ami a társadalom számára költséges), a büntetés alsó határának megfelelő meghatározásával ez a probléma kiküszöbölhető, és az, hogy a büntetésnek legyen alsó határa, azt szolgálja, hogy a szegény járművezetőket is megfelelően elrettentsük a közlekedési szabályok megsértésétől.

Ugyan ez a javaslat expliciten nincsen tekintettel azokra, akik esetleg ténylegesen semmilyen pénzbüntetést nem tudnak kifizetni, fontos figyelembe venni azt, hogy a közlekedési szabálysértés elkövetéséhez a járművezetőnek természetesen szükség volt valamilyen fedezetre: gépjárműre volt szüksége az elkövetéshez, a gépjárművet el kellett látnia üzemanyaggal, amennyiben az ő tulajdona, a kötelező felelősségbiztosítást is meg kell fizetnie stb. Ez a hazai büntetőjogi hagyománnyal is összhangban van: a büntetésnek nem előfeltétele igazolt vagyon vagy jövedelem léte, abban az esetben pedig, ha az elkövető ilyenekkel nem rendelkezik, a Btk. 50. § (1) bekezdése alapján az elkövető életviteléhez és személyi viszonyaihoz mérten állapítható meg az a büntetés, amelyet meg tud fizetni. Ez továbbá a fentebb említett közérdekű munkával is ellensúlyozható. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy amennyiben a büntetéseknek nem szabunk alsó határt, az ösztönzőleg hathat arra, hogy esetleg azok, akik gyakran szegik meg a közlekedési szabályokat, ne jelentsék be jövedelmüket, az esetlegesen megnövekedett adócsalások száma pedig további költségeket ró az államra a csalások megelőzésére és kezelésére (Giuseppe Dari-Mattiacci - mtsai., 2022, p. 11.). Mindez alapvetően egy gyakorlati probléma. A jövedelemmel kapcsolatos állami nyilvántartásokba nem kerül be minden olyan információ, amely a potenciális szabályszegők jövedelmének része (például az osztalék), a járművezetők vagyonának, fizikai teljesítőképességének felmérése pedig még nehezebben mérhető és követhető nyomon. A következőkben jövedelem alatt pedig a felmért jövedelmet értjük.

III/V. A jogalkalmazó hatóság diszkréciója

Csehországban 2017-ben folytattak kutatást arra nézve, hogy a napi tételes büntetési rendszer beváltja-e a szankcionáló hatás egységesítésének reményét: valóban azonosan hat-e a szegényekre és a gazdagokra, hatékonyan elrettenti-e őket a bűnelkövetéstől (Drápal, 2018). A kutatás során a Jeseníki Járási Bíróság (noha innen jóval kevesebb adatot tudtak gyűjteni), illetve a Prágai II. Kerületi Bíróság 307 határozatát elemezték, ebből 277 vizsgált határozat közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos ügyekben született (Drápal, 2018, p. 4.). A határozatelemzéseket bírói interjúk is kiegészítették. Az empirikus vizsgálat során azt látták, hogy ha a kiszabott pénzbüntetések összegét és az elkövető napi jövedelmét elosztják egymással – tehát kiszámítják azt az állandót, amelynek a bűncselekmény tárgyi súlyára tekintettel meghatározott napi tételek számának kellene lennie – különböző eredményeket kapnak: jövedelemarányosan a szegényeket valójában körülbelül 5,4-szer jobban sújtotta a vizsgált bíróságok gyakorlatában a napi tételes rendszerben kiszabott büntetés, mint a gazdagokat (Drápal, 2018, p. 5.). Amikor a bírói interjúk során ennek magyarázatát keresték, a bírák arról számoltak be, hogy sokszor nagyon túlzónak, aránytalannak találják mindazokat a büntetéseket, amelyeket az adott cselekményre ki kellene szabniuk: a sérült igazságérzetük helyreállítására pedig a kutatók szerint valószínűleg úgy járnak el, hogy előre meghatározzák, mekkora büntetést szeretnének az elkövetőre kiszabni, és ehhez igazítják a szorzótényező meghatározását (Drápal, 2018, p. 9.). Ezt támaszthatja alá az is, hogy a határozatokban kiszabott napi tételes büntetések összege feltűnő hasonlóságokat mutatott.

A csehországi vizsgálatok egy fontos problémára mutatnak rá a napi tételes pénzbüntetési rendszer alkalmazásával kapcsolatban. A rendszer megfelelő alkalmazásához elengedhetetlen, hogy a bírák, illetve tágabb értelemben véve a jogalkalmazók egységes és egyértelmű iránymutatást kapjanak arra nézve, hogy milyen elvek szerint szabják ki a pénzbüntetéseket: azt javasolják, hogy képlettel kell ellátni a bírakat arra nézve, hogy hogyan szabják ki a pénzbüntetéseket (Drápal, 2018, p. 19.). Ehhez értelemszerűen szükséges a napi tételek számának rögzítése, és annak pontos meghatározása, hogy az elkövető vagyoni, jövedelmi és személyi viszonya hogyan történjen, jóllehet egy nem objektív, vagyis az elkövetés motivációját, körülményeit is figyelembe vevő pénzbüntetési rendszerben indokolható, hogy ebben a körben a bíró bizonyos diszkréciót kapjon. Egyes jogrendszerek az egységes díjszabású pénzbüntetéssel kapcsolatos problémáknak egyébként úgy igyekeznek elejét venni, hogy egy hasonló diszkréciót biztosítanak a *fixed-fine* büntetések kiszabása során

is. A holland Btk. például erre egy kétszeres arányossági vizsgálatot alkalmaz: a 23. §-ban kifejtik, hogy a bűncselekmények tárgyi súlyára tekintettel adott sávokon belül hogyan kell proporcionálisan meghatározni az irányadó büntetési összeget, majd a 24. §-ban előírják, hogy a bíró a jövedelem, a vagyon, illetve egyéb, szubjektív szempontok figyelembevételével arányosítsa a büntetést.

A képletszerű büntetéskiszabásnak további előnye, hogy segíthet ellensúlyozni a napi tételes pénzbüntetési rendszer esetleges negatív percepciójára okot adó legfőbb tényezőt: a rendszert bonyolultsága gyakran nehezen érthetővé teszi azok számára, akik nem járatosak az alkalmazásában. A képletek és a határozatok transzparens megfogalmazása ellensúlyozhatja a meg nem értést, ez pedig az elrettentő hatás vizsgálata szempontjából is nagyon fontos. A *kilátáselemélet* (Kahneman - Tversky, 1979, p. 263.) eredményei alapján megmutatható (Szalai Ákos, 2018, p. 17.), hogy a szabályok áthágásával kapcsolatban a potenciális elkövetők, mivel a büntetést veszteségként értékelik, várhatóan kockázatkedvelő magatartást tanúsítanak majd. Ez szemléletesen azt jelenti, hogy minél kevésbé meghatározottnak látják a büntetési rendszert, annál kevésbé riasztja majd az őket vissza, és annál inkább abban bíznak majd, hogy nem kerülnek megbüntetésre, vagy pedig büntetésük nem lesz túlságosan súlyos. Mindemellett a büntetés konkrét, képletszerű meghatározása elősegítheti a bíróságok, illetve a jogalkalmazó hatóságok munkaterhének csökkentését is, hiszen az egyértelmű irányelvek lehetővé teszik azt, hogy a számítógépes technológia használatával kerüljön sor a pénzbüntetés megállapítására, ezt pedig, mivel nem igényel elmélyült jogi tudást, akár az igazságügyi alkalmazottak, illetve jogalkalmazó hatóság esetén nem jogvégezett hivatalnokok is elvégezhetnék a szoftver segítségével (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, p. 383.). Ez a megoldás továbbá lehetővé tenné a napi tételes büntetési rendszer alkalmazását az automatikus döntéshozatali eljárásban is, amely a közlekedési szabálysértések szempontjából kulcsfontosságú szempont, hiszen így a *day-fine* az objektív bírságolás és az automatikus döntéshozatali eljárás keretei közé is beilleszthetővé válik.

III/VI. Jövedelmi információs asszimetria

Hangsúlyos kérdés továbbá, hogy a jogalkalmazók hogyan juthatnak megfelelő információkhoz az elkövetők vagyoni és jövedelmi viszonyairól, illetve életviteléről. A csehországi vizsgálatok arra is rámutattak, hogy a bíróságok az elkövetők 11,5%-ának vagyonáról valójában semmilyen információval nem rendelkeztek (Drápal, 2018, p. 5.). Elsőként felmerül, hogy az elkövető anyagi eszközeinek milyen körét vegyük figyelembe a büntetés meghatározásakor: jövedelmére vagy vagyonára fókuszáljunk? Alapvetően azt mondhatjuk, hogy ha kizárólag a jövedelmet vesszük figyelembe, az nem tükrözi vissza az elkövető teljes fizetőképességét (Bögelein - Nagrecha, 2021, p. 429.): hosszú távon annál többet tükröz vissza, viszont a szabályszegő teljesítőképességét alapvetően vagyona határozza meg. Abból a szempontból viszont megfelelő kompromisszumnak bizonyulhat, hogy sokszor igen nehéz feladatnak bizonyul a büntetőbíróságok számára is az, hogy elégséges információkat gyűjtsenek össze az elkövetők vagyoni helyzetéről, olyannyira, hogy egyes becslések szerint a vagyon felderítése közgazdaságtani értelemben sokszor nagyobb költséggel jár, mint amekkora a büntetés társadalmi költsége (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, p. 371.). A bíróságok rendelkezésére álló nyilvántartásokból néha olyannyira bonyolult és időigényes információt nyerni az elkövető vagyonáról, hogy a bírák leterheltségük mellett akkor sem teszik azt meg, ha a lehetőségüket a jogrendszer biztosítja erre, noha a napi tételes pénzbüntetési rendszer alkalmazásához kulcselem, hogy tisztában legyünk az elkövető pénzügyi viszonyaival (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 345.). Egyes büntető törvénykönyvek meghatározzák, milyen információcsomagot kell figyelembe venni: Svájc és Dánia az illetékes adóhatóságot kötelezi az információk átadására, Finnországé pedig az utolsó adóbevallásban szereplő adatokra alapozza a napi tételes pénzbüntetést (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 345.). Svédországban az adóbevallások nyilvánosak, de itt is csak abban az esetben keresik vissza az elkövető pénzügyi viszonyait, ha gyanús, hogy nem őszintén vall róluk (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 347.): több országban bevett megoldás, hogy az elkövetőt nyilatkoztatják jövedelmi és vagyoni viszonyairól (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 346.). Azonban mind intuitíven belátható, mind formális úton bizonyítható is az (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 340.), hogy az önbevallásra kötelezett ilyenkor minden esetben érdekelt lesz abban, hogy saját pénzügyi viszonyait szerényebbnek vallja, mint azok valójában. Létezik a nemzetközi szakirodalomban olyan nézet, amely ezt a hatást úgy küszöbölné ki, hogy amennyiben az elkövető nem őszintén vall, és erre fény derül, egy további,

kumulatív napi tételes pénzbüntetést szabna ki az elkövetőre annak függvényében, hogy mekkora az eltérés valódi vagyona között, és aközött, amelyet bevallott (Kantorowicz-Reznichenko - Kerk, 2020, p. 349.). Ez jöllehet, a büntetőjogi praxisban valóban segíthet a bonyodalom feloldásán, összetettsége miatt a közigazgatási szankciórendszerben álláspontom szerint nem alkalmazható hatékonyan, különös tekintettel arra, hogy a potenciális elkövetőkre (tehát a közlekedési szabályszegések vonatkozásában gyakorlatilag mindegyik vezetői engedéllyel rendelkező állampolgárra) aránytalan terhet róna: rendszeresen nyilatkozniuk kellene vagyonuk állásáról, és viselniük a felmérésével illetve az adatközléssel járó esetleges költségeket.

Annak érdekében, hogy az intézményi háttérrel felkészítsük arra, hogy a napi tételes pénzbüntetési rendszert esetleg szélesebb körben alkalmazzák, a jogalkalmazó hatóságoknak (a közlekedési szabálysértési kör esetében a Rendőrségnek) lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a lehető legkevesebb erőfeszítéssel szerezzék meg ezeket a pénzügyi információkat. Tekintettel arra, hogy tömegesen fordulnak elő azok a szabálysértések, amelyekre a napi tételes pénzbüntetés rendszerét a reform kiterjesztené, ahogy arra már fentebb is utaltam, megfelelő kompromisszumnak tekintjük a jövedelem figyelembevételét a büntetés kiszabása során, ebből fakadóan elégséges lehet, ha a Rendőrség a személyi jövedelemadóval kapcsolatos nyilvántartásokhoz kap hozzáférést.

A jövedelem megállapításával még egy további nagyon fontos kérdés merül fel. Az egyik kérdés a szürke- és a feketegazdasággal kapcsolatos: tekintettel arra, hogy az állami nyilvántartásokban csak a bejelentett jövedelmek jelennek meg, azokban az államokban, ahol jelentős a szürkegazdaság és a feketegazdaság, akadályokba ütközhet az elkövető jövedelmének felmérése (Drápal, 2018, p. 16.). Teoretikusan megoldást jelenthet erre a dilemmára az, ha az azt is figyelembe vesszük, egy hasonló korú, végzettségű, hasonló beosztásban vagy körülmények között dolgozó személy általában mennyit keres (Kantorowicz-Reznichenko - Faure, 2021, p. 384.), viszont a közlekedési szabálysértések körében ismét munkateher-akadályokba ütközünk: egészen addig, ameddig a bíróságoktól megfelelő felkészítés és konkrét szabályozás mellett, munkaterhükkel arányosan elvárható lehet a potenciális jövedelem figyelembevétele, a Rendőrség információi e körben jóval korlátozottabbak, és a közlekedési szabálysértések számossága sokkal nagyobb a bűncselekmények számosságánál.

III/VII. Az elvonandó jövedelemhányad

A napi tételes büntetési rendszer alkalmazásával kapcsolatban a megválaszolandó kérdések sorát bővíti az is, hogy az elkövető napi jövedelmének mekkora részét vegyük figyelembe a pénzbüntetés kiszabása során. Tekintettel arra, hogy ahogyan azt fentebb is megmutattam, a napi tételes büntetési rendszerben az elkövetőket az idejük hasznosságától szeretnénk megfosztani, indokolt, hogy a jövedelmének azt a részét vegyük figyelembe, amelyet ő mintegy szabadidőként érzékel. Felmerül továbbá szempontként, hogy gondoskodnunk kell arról is, hogy az elkövető létfenntartását, illetve azoknak a létfenntartását, akikkel szemben ő valamilyen tartási kötelezettséggel bír, ne veszélyeztessük (Erikson - Goodin, 2007, p. 128.). Ennek a szociális megközelítésnek egyébként a magyar büntetőjogban is van hagyománya:

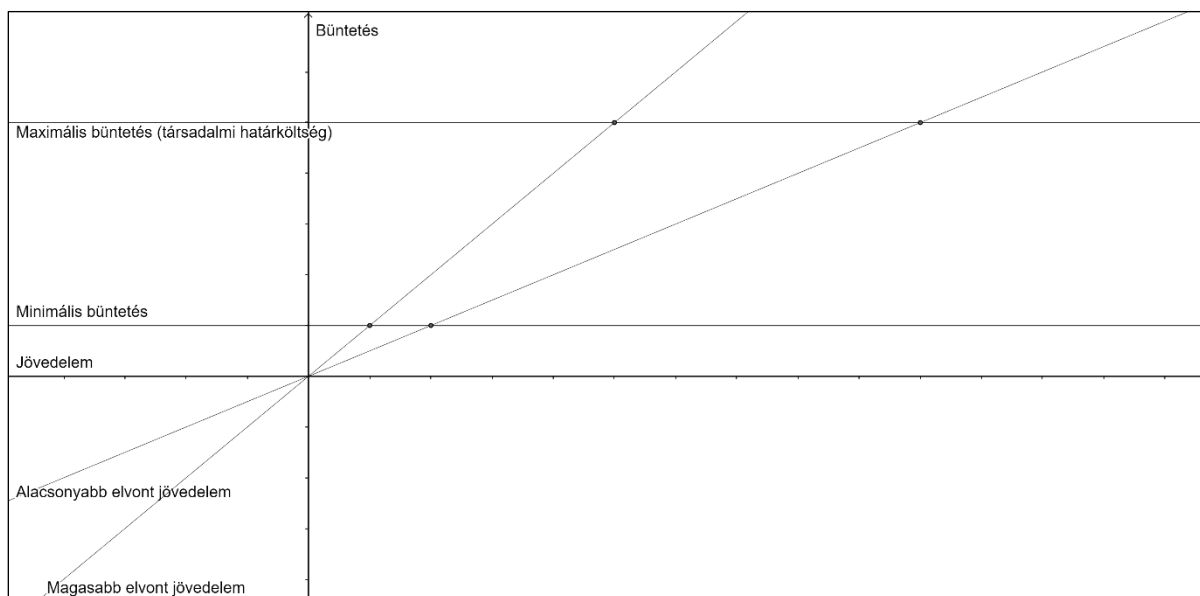
„Általánosságban annyi emelhető ki, hogy a kereset, illetve a jövedelem megfelelő összeget elérő volta mellett minden esetben figyelemmel kell lenni a vádlott keresetét, illetve jövedelmét terhelő törvényes tartási kötelezettségeire (gyermektartás, szülőtartás, testvértartás stb.) továbbá a maga és a tartásra szoruló családtagok minimális létfenntartását biztosító kiadásokra.”¹¹

Mindazonáltal amikor meghatározzuk, hogy a napi jövedelme mekkora részét vonjuk el az elkövetőtől, figyelemmel kell lennünk a megfelelő elrettentési hatások kialakítására is. Ezek elérésében természetesen kulcsszerepe van a napi tételek számának, azonban a napi tételek száma mellett az is hatással van rá, hogy az elkövető egy napi jövedelmének mekkora részét vonjuk el, hiszen a második szorzótényezőre, az egy napi tételért járó bírság összegére ez meghatározó befolyást gyakorol. Ahogyan azt az előbb láthattuk, kívánatos, hogy a közúti közlekedési szabálysértésekkel szemben kiszabott napi tételes pénzbüntetés összege rendelkezzen alsó, illetve felső határral, és azt is megmutattuk, hogy az alsó határnak olyan összegnek kell lennie, amely a legszegényebb járművezetők jelentős részét már elrettenti a szabálysértések elkövetésétől, viszont még nem túlzó velük szemben, és meg tudják fizetni, optimális felső határnak pedig a szabálysértéssel a társadalom számára okozott határköltség tekinthető. Figyelemmel kell lennünk arra, hogy minél kisebb részét vonjuk el az elkövető napi jövedelmének, a napi tételes pénzbüntetés számított értéke annál később éri el a pénzbüntetés alsó határát, és annál később éri el a pénzbüntetés felső határát is (függetlenül attól, hogy a bírság összegének felső határa változik-e a szabályszegés tárgyi súlyával). Ez azt jelenti, hogy

¹¹ <https://kuria-birosag.hu/hu/kollvel/25-bkv> (Letöltés ideje: 2024. november 04. 13:42)

minél kisebb részét vonjuk el a napi jövedelemnek, annál nagyobb lesz azoknak a köre, akik a minimális pénzbüntetést fogják megkapni, ezáltal velük szemben fennáll az esetleg túlzott elrettentés veszélye is, de annál később fogjuk elérni a pénzbüntetés felső határát, ami azt jelenti, hogy annál szűkebb lesz azoknak a köre, akiket a pénzbüntetés várhatóan már nem rettent vissza. Viszont minél nagyobb részét vonjuk el az elkövető napi jövedelmének, a napi tételes pénzbüntetés számított értéke annál hamarabb éri el a pénzbüntetés alsó határát, de annál hamarabb éri el a pénzbüntetés felső határát is. Ez azt jelenti, hogy minél nagyobb részét vonjuk el a napi jövedelemnek, annál kisebb lesz azoknak a köre, akik a minimális pénzbüntetést fogják megkapni, ami kívánatos, hiszen így kevesebb járművezetővel szemben állhat fenn a túlzott elrettentés veszélye, viszont annál nagyobb lesz azoknak a köre, akiket a pénzbüntetés már várhatóan nem tart vissza. Az összefüggést a 3. ábra szemlélteti.

3. ábra. A pénzbüntetés alsó és felső határával kapcsolatos összefüggések szemléltetése



A Policy Agenda 2023-as létminimum-tanulmánya szerint Magyarországon 2020-ban az egy felnőttből álló háztartás havi létminimumértéke 124.840 Ft volt.¹² Ugyanebben az évben pedig a Központi Statisztikai Hivatal mérései szerint a bruttó átlagkereset értéke 438.200 Forint volt.¹³ Megfelelve annak az elvnek, hogy ne szolgáljon a pénzbüntetés alapjául az az összeg, amelyet az elkövetőnek önfenntartásra, vagy tartási kötelezettsége teljesítésére kell fordítania, azt javasoljuk, hogy a létminimumértéket vonjuk ki a bruttó havi átlagkereset értékéből, és ennek az összegnek tekintsük – tekintettel a pénz határhasznának rugalmasságára – a kétharmad

¹² <https://policyagenda.hu/wp-content/uploads/2023/03/LetminimumSzamitasa20201.pdf>. (Letöltés ideje: 2024. november 04. 23:47)

¹³ <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/gyor/ker/ker2011.html>. (Letöltés ideje: 2024. november 04. 23:47)

részét. Ha a kapott összeget a kiindulási alaphoz viszonyítjuk, azt kapjuk eredményül, hogy érdemes a napi jövedelem felét elvonni a napi tételes pénzbüntetés kiszámításakor. Ez a büntetés növekedésének ütemét tekintve sem tűnik túlzónak: nem fenyeget az a veszély sem, hogy túl sok szegény járművezetőt túlságosan elrettentenénk az autóhasználatától, sem pedig az a veszély, hogy a büntetés felső határának korai elérésével túl sok olyan gazdag lenne, akit nem rettentünk el eléggé a szabályok megsértésétől. Az 50%-os elvonást alátámaszthatja, hogy ugyan más megfontolásból, de Finnországban is ugyanezt a mértéket használják (Elena Kantorowicz-Reznichenko, 2015, p. 485.).

III/VIII. A napi tételes pénzbüntetés hatásai a szankcióalkalmazásra

Az elméleti problémák zárásaként végezetül szeretnénk kitérni egy olyan veszélyre, amelyet a napi tételes pénzbüntetési rendszer alkalmazása a közlekedési szabálysértési körben magában hordozhat. Alapvetően az elrettentésre nem csak azon keresztül lehetünk hatással, hogy mekkora összegű pénzbüntetést szabunk ki, illetve milyen rendszerben, hanem az is igen jelentős kérdés, hogy kit, és milyen valószínűséggel büntetnek meg a hatóságok azért, ha áthágja a közlekedési szabályokat. Egy 2001-ben, Massachusettsben készült felmérés megvilágította, hogy a büntetést kiszabó rendőrök preferenciái, illetve a szabálysértők társadalomban betöltött szerepe is nagyban befolyásolja, hogy kik milyen büntetést fognak kapni, és ebben a körben az a hipotézis is igazolást nyert, hogy a rendőr, mintegy hivatalnok, törekszik arra, hogy maximalizálja a hivatala bevételeit (Makowsky - Stratmann, 2009).

Az utóbbi hipotézis a magyarországi körülmények között is igazolást nyerhet. Ugyan a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 10. §-a szerint a Kkt.-ban meghatározott, és a jelen dolgozatban vizsgált közlekedési szabálysértésekért kiszabott közigazgatási bírságot központosított beszedési számlára kell fizetni, és az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 42. § (1) bekezdése szerint az a Rendőrségnél, illetve területi szerveinél nem használható fel. A rendőrök jogállásukból fakadóan mégis ösztönözhetőek arra, hogy amennyiben szükség van a közhatalmi bevételekre, koncentráljanak a magasabb jövedelmű járművezetőkre a büntetéskiszabás során. A rendvédelmi feladatokat ellátó szervek hivatásos állományának szolgálati jogviszonyáról szóló 2015. évi XLII. törvény (Hszt.) 111. § (1) bekezdése szerint a hivatásos állomány tagjának szolgálatellátását, magatartását és a vele szemben támasztott követelményeknek való megfelelést évente egy alkalommal értékelni kell. Mivel a teljesítményértékelés nagyban befolyásolhatja a hivatásos rendőrök előmenetelét (feltétele a vezetői és utánpótlási adatbankba való felvételnek, alapul szolgálhat a szolgálati beosztás betöltésének alkalmatlanságára stb.), a Hszt. 112. §-a alapján, az előjárói teljesítményértékelés során a rendőrök érdekeltek lehetnek abban, hogy maximalizálják a közhatalmi bevételeket, jóllehet, ez a hatás várhatóan gyengébb annál, mintha a bevételek a Rendőrség szervezetét illethék.

Ez – az alkalmazott ellenőrzési stratégiák jellegéből fakadóan – azt eredményezheti, hogy megsokszorozódnak a kamerák, illetve ellenőrzések azokon a környékeken, ahol jellemzően magasabb jövedelmű járművezetők haladnak el. Nem jelenthető viszont ki egyértelműen, hogy ez egy nem kívánt hatás, hiszen a gyakori ellenőrzések ösztönözhetik is a gazdagabb járművezetőket a szabályok megtartására. Tekintettel viszont arra, hogy, mint ahogyan azt korábban megmutattam, a szabályszegők körében a szegények is felülreprezentáltak, további vizsgálatokat igényelne e hatás minősítéséhez az, hogy a gazdagabb járművezetőket ért további ellenőrzésekhez szükséges rendőri kapacitás elvonása a szegény járművezetők ellenőrzésétől a költség-haszon elemzés szempontjából hatékony-e. Hasonló rendőri kapacitásváltozások esetében megváltozik a megbüntetés valószínűsége: várhatóan a gazdagabbakat nagyobb, a szegényeket pedig kisebb valószínűséggel büntetnék meg a szabályszegésért. Mivel, ahogyan arra korábban rámutattam, a szegényebbek kevésbé veszteségkerülők, mint a gazdagok, a gazdagok esetében a megbüntetés valószínűségének nagyobbak kell lennie ahhoz, hogy azonos bírság mellett – *ceteris paribus* – ugyanannyira retentsük el, mint egy szegényt. Ennek megfelelően lehetséges, hogy egy hasonló, első látásra diszkriminatív hatás az elrettentési célok megvalósulását szolgálhatja: amennyiben a bírság összegének alsó korlátját megfelelően határozzuk meg, a büntetés összegének várható emelkedése és a megbüntetés valószínűségének csökkenése esetükben nagyjából elérhetné a kitűzött célokat, míg a gazdagok elrettentését – kockázati preferenciájuk elaszticitásából fakadóan – megfelelőbben szolgálhatná a rendőri kapacitások újraosztása.

IV. Egy szabályozási javaslat

Az elméleti kérdések összefoglalásául azt állapíthatjuk meg, hogy fontos, hogy a napi tételes rendszerű pénzbüntetésnek legyen egy összegszerű alsó és felső korlátja is. Becsléseink szerint nagyjából kívánatos, hogy az egynapi tételnek megfelelő összegként az elkövető napi jövedelmének ötven százalékát vonjuk el. A jogalkalmazó számára kulcsfontosságú, hogy megfelelő hozzáférést biztosítsunk azokhoz a jövedelmi információkhoz, amelyek szükségesek a büntetés kiszabásához. Erről megfelelő kataszterrendszer kialakításával lehet gondoskodni, amelyet területi korlátok miatt ezen a helyen nem tárgyalok. Megjegyzem azonban, hogy egy ilyen rendszer kialakítása nem csak a közúti közlekedési szabálysértési körben tenné egyszerűbbé a napi tételes büntetési rendszer alkalmazását, hanem hasznos támpontot jelenthetne a büntetőbírók számára is.

A következőkben felvázolom a napi tételes pénzbüntetési rendszer hatályos magyar közlekedésrendészeti szankciórendszerben történő alkalmazásának egy – álláspontom szerint hatékony – módját. A javaslat kialakítása során a fentebb ismertetett elméleti elvekre támaszkodtam, és feltételeztem, hogy a jogalkalmazó számára elegendő információ áll rendelkezésre az elkövető jövedelmi viszonyaival kapcsolatban (például SZJA-nyilvántartás).

A hatályos objektív közigazgatási bírságok összegét a jogalkotó 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 mellékleteiben határozta meg, amelyek a közlekedési szabálysértések tárgyi súlyára tekintettel kerültek kialakításra, az elkövető viszonyai nem játszanak bennük szerepet. Tekintettel arra, hogy a napi tételes pénzbüntetési rendszert az objektív bírságolás keretein belül kívánjuk alkalmazni, az elvek alkalmazását elsősorban a mellékletek megfelelő módosításával tartom megvalósíthatónak.

A mellékletek átalakításához azt javaslom, hogy számítsuk ki azt, hogy az egyes büntetési tételek az átlagbérrel számítva hány napi jövedelmet jelentenek. Ezzel megbecsülhetjük, hogy a jelenlegi szabályozás mögött meghúzódó jogalkotási szándék egy-egy közlekedési szabályszegés mekkora tárgyi súlyúnak tekint, és hány napi tétel bírság kiszabását írta elő vele szemben, amennyiben a jelenlegi rendszerben nem egységes díjszabású bírságok kerülnének kiszabásra. A Központi Statisztikai Hivatal kimutatása szerint a bruttó átlagkereset

2024 júliusában 636 700 Ft volt,¹⁴ ami azt jelenti, hogy a bruttó átlagos egy napi jövedelem ennek az egy harmincada, azaz 21.223 Ft volt. A 2024 októberében hatályos mellékletekben található összeget osszuk el 21.223-mal, kerekítsünk, és tekintsük úgy, hogy az átlagos jövedelmű járművezetőt ennyi napi tételnek megfelelő pénzbüntetéssel kellene sújtani. Példaként a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések megszegését abban az esetben, ha a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb 50 kilométer, 50.000 Forint összegű bírsággal kell szankcionálni abban az esetben, ha 15 km/h feletti sebesség-mértékkel, legfeljebb 25 km/h-ig lépi túl a járművezető a megengedett legnagyobb sebességet. Ezt 21.223-mal elosztva és kerekítve 2 napi tétel pénzbüntetést kapunk.

Ezt követően a 2024-ben hatályos bruttó minimálbér, tehát 266.800 Ft alapul vételével számítsuk ki, hogy az ilyen keresettel rendelkező járművezetők számára az adott napi tételek számának figyelembevételével mekkora büntetéssel lennének sújtandóak. Itt még a teljes napi jövedelemmel számítsunk, annak érdekében, hogy a fentebb ismertetett, az alsó határral kapcsolatos elrettentési problémákat kiküszöbölhessük, és kerekítsünk tízezrekre. A kapott összeget tekintsük a büntetés alsó határának. Az előbb említett példában a 2 napi tétel pénzbüntetést egy napi minimálbérrel, tehát 8893 Forinttal összeszorozva és tízezresre kerekítve 20.000 Forint minimumbüntetést kapunk. Ez azokra vonatkozna, akiknek semmilyen bejelentett jövedelmük nincsen, a napi tételes pénzbüntetés további elvei mindenki másra nézve érvényesülnének: így a bírság kiszabása felmért jövedelmük arányában történne.

A büntetés felső határdifferenciáját az egyszerűség kedvéért tekintsük 500.000 Forintnak, az ideális felső határ megállapítása olyan további számításokat igényelnének, amelyeket a dolgozat terjedelmi korlátai nem tesznek lehetővé. A marginális elrettentési hatások elérése érdekében a büntetés felső határát mindig az adott szabályszegésre nézve úgy állapítsuk meg, hogy az alsó határához adjunk össze 500.000 Forintot.

Azt javaslom, hogy a büntetés alsó határát vonjuk ki a büntetés hatályos összegéből, és a különbséget – jobb szórás érdekében – a minimálbér figyelembevételével, a fentebb leírt módszernek megfelelően alakítsuk napi tételekké, és kerekítsünk felfelé. A különbség az előbbi példánál maradva 30.000 Ft, ezt 21.223 Ft-tal elosztva és felfelé kerekítve kettőt kapunk. Az átlagbér megfelelően visszatükrözi a társadalom legnagyobb részének aggregált viszonyait, ezért ez a napi tétel-megállapítás egy egyszerű szabályozási javaslat kiindulópontjául szolgálhat. A meghatározott tárgyi súlyú cselekményekért így előállított, kétkomponensű

¹⁴ <https://www.ksh.hu/gyorstajekoztatok/ker/ker2407.html>. (Letöltés ideje: 2024. november 04. 23:47)

büntetés áll egyrészt a meghatározott minimális büntetésből, másrészt pedig a meghatározott napi tételek számából. Az 5. táblázatban a példa kedvéért a jelenleg hatályos, a megengedett legnagyobb sebesség túllépésére vonatkozó büntetések ilyen átalakítás utáni alakjait ismertetjük. A többi szabálysértésre nézve a számítás hasonlóan elvégezhető.

5. táblázat. A napi tételes pénzbüntetés a gyorsajtás példáján

A megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértéke km/ó-ban	Hatályos bírság	Bírság összege
50 km/óra sebességig		
15 km/óra felett 25 km/óráig	50 000 Ft	20.000 Ft + 3 napi tétel
25 km/óra felett 35 km/óráig	70 000 Ft	30.000 Ft + 4 napi tétel
35 km/óra felett 45 km/óráig	100 000 Ft	40.000 Ft + 7 napi tétel
45 km/óra felett 55 km/óráig	140 000 Ft	60.000 Ft + 9 napi tétel
55 km/óra felett 65 km/óráig	210 000 Ft	90.000 Ft + 13 napi tétel
65 km/óra felett 75 km/óráig	312 000 Ft	130.000 Ft + 20 napi tétel
75 km/óra felett	468 000 Ft	200.000 Ft + 30 napi tétel
50 km/óra felett 100 km/óra sebességig		
15 km/óra felett 30 km/óráig	50 000 Ft	20.000 Ft + 3 napi tétel
30 km/óra felett 45 km/óráig	70 000 Ft	30.000 Ft + 4 napi tétel
45 km/óra felett 60 km/óráig	100 000 Ft	40.000 Ft + 7 napi tétel
60 km/óra felett 75 km/óráig	140 000 Ft	60.000 Ft + 9 napi tétel
75 km/óra felett 90 km/óráig	210 000 Ft	90.000 Ft + 13 napi tétel
90 km/óra felett 105 km/óráig	312 000 Ft	130.000 Ft + 20 napi tétel
105 km/óra felett	468 000 Ft	200.000 Ft + 30 napi tétel
100 km/óra sebesség felett		
20 km/óra felett 35 km/óráig	50 000 Ft	20.000 Ft + 3 napi tétel
35 km/óra felett 50 km/óráig	70 000 Ft	30.000 Ft + 4 napi tétel
50 km/óra felett 65 km/óráig	100 000 Ft	40.000 Ft + 7 napi tétel
65 km/óra felett 80 km/óráig	140 000 Ft	60.000 Ft + 9 napi tétel
80 km/óra felett 95 km/óráig	210 000 Ft	90.000 Ft + 13 napi tétel
95 km/óra felett 110 km/óráig	315 000 Ft	130.000 Ft + 20 napi tétel
110 km/óra felett	468 000 Ft	200.000 Ft + 30 napi tétel

V. Következtetések

A dolgozatban kísérletet tettem arra, hogy a közgazdaságtan módszerének segítségével új megközelítésbe helyezzem a közlekedésrendészeti szankciórendszerrel kapcsolatban felmerülő mindennapi problémákat. Az empirikus vizsgálat segítségével sikerült rámutatni arra, hogy a gazdag járművezetők ösztönzése problémát jelenthet a közlekedésrendészetben, és igyekeztem a napi tételes pénzbüntetési rendszer segítségével választ találni a felmerülő kérdésekre. Úgy látom, hogy a hatályos büntetési rendszer átalakításával nem csak a gazdag járművezetőkkel kapcsolatos problémákra, hanem a szegény járművezetőkkel kapcsolatos problémákra is megfelelően reagálhatunk.

Első kérdésként feltettem, hogy vajon a gazdagabb járművezetők tényleg többet szabálytalankodnak-e szegényebb társaiknál? Az elméleti közgazdaságtan, a nemzetközi empirikus tapasztalatok és az általunk lefolytatott empirikus vizsgálat is igenlő választ adott. Ezt követően feltettem kérdésként, hogy a napi tételes pénzbüntetési rendszer alkalmazásával hatásosabban ösztönözhetőek-e a gazdagabb járművezetők a szabályok megtartására. További kérdésekként sorba vettem, hogy szükséges-e alsó, illetve felső határ a büntetés összegében; mennyire fontos, hogy a büntetésnek legyen egy jól meghatározott, egyértelmű számítási módja; hogyan hidaljuk át az elkövetők és a hatóságok között fennálló információs asszimetriát; az elkövető jövedelmének mekkora részét vonjuk el, illetve hogy egy hasonló bírságolási reform nem irányítaná-e túlzottan a Rendőrség figyelmét a gazdagokra.

Arra jutottam, hogy a *day-fine* alkalmazása valóban jobban ösztönözheti a gazdagokat a szabálykövetésre, ezt pedig az elméleti közgazdaságtan mellett nemzetközi empirikus tapasztalatok is alátámasztják. A büntetés összegének érdemes felső határt szabni, hogy ne rettentsük el azokat a közlekedési szabályok megsértésétől, akik részéről társadalmilag ténylegesen hatékony a szabályszegés, de alsó határt is mindenképpen érdemes szabni, hogy ne ösztönözzük alul a szabályszegők körében így is felülreprezentált szegényeket. A büntetések jól meghatározott, egyértelmű számítási módja nagyon fontos a megfelelő elrettentési hatás és szankcióalkalmazás érdekében. A hatóságok és az elkövetők között fennálló információs asszimetria áthidalása a legnehezebb kérdés, jó kompromisszumként jelentkezhethet a regisztrált jövedelmi adatokat alapul venni. Érdemes az elkövető jövedelmének 50%-át elvonni az egy napi tétel összegeként. Lehetséges, hogy a napi tételes pénzbüntetési rendszer bevezetése a

gazdagabbak felé irányítaná a Rendőrség figyelmét, azonban az további gondolkodás tárgya lehet, hogy ez egy nem kívánatos hatás-e.

Ugyanakkor a hatékony megoldás megtalálásához további kutatások szükségesek. A további vizsgálódások középpontjába helyezhető a hazai empirikus ismeretek körének bővítése. Ahhoz, hogy megfelelően tudjunk hatni a szankciókon keresztül a közlekedés résztvevőire, kívánatos, hogy minél pontosabban kiismerjük magatartásukat, ehhez pedig további adatgyűjtésre lenne szükség, és nem feltétlenül csak a jövedelmi és vagyon viszonyokat, hanem ahogyan azt az empirikus részben láttuk, egyéb szocioökonómiai tényezőket is érdemes górcső alá venni, úgy, mint az iskolázottság, az életkor, vagy éppen a nem. Az önbevalláson alapuló mérési módok fogyatékoságait a hivatalos statisztikai adatok használata ellensúlyozhatja, ugyanakkor a hivatalos statisztikai adatokkal kapcsolatban adatvédelmi problémák merülnek fel. Alternatív megoldásként elképzelhetőek olyan felmérések, amelyek Magyarország területét a lakók pénzügyi helyzete alapján osztályozzák, és ebből kiindulva igyekeznek következtetni a járművezetők magatartására úgy, hogy pénzügyi helyzetüket is figyelembe veszik.

További kutatások szükségesek ugyanakkor arról is, hogy amennyiben a napi tételes rendszerű pénzbüntetést a közigazgatási szankciórendszerben széles körben alkalmazzuk, hogyan tudunk megfelelő információt biztosítani a jogalkalmazó hatóságok számára a jövedelmi, esetlegesen a vagyoni viszonyokról. Ez, mint láthattuk, különösen hangsúlyos kérdés a napi tételes rendszerű pénzbüntetés alkalmazásával kapcsolatban. Remélem, hogy eddigi munkámmal olyan szempontokkal járulhatunk hozzá a hazai jogalkotási munkához, amelyek új kontextusban helyezhetik a közlekedésrendészeti szabályozást, és ezáltal tehettem azért, hogy hazánk egy még biztonságosabb helyé váljon a jövőben.

Irodalomjegyzék

- A. Polinsky, M. - Shavell, S. (1992). Enforcement Costs and the Optimal Magnitude and Probability of Fines. *Journal of Law - Economics*, 35(1), 133–148.
- Bar-Ilan, A., - Sacerdote, B. (2004). The Response of Criminals and Noncriminals to Fines. *The Journal of Law and Economics*, 47(1), 1–17. <https://doi.org/10.1086/380471>
- Baum, S., - Kamas, L. (1995). TIME, MONEY, AND OPTIMAL CRIMINAL PENALTIES. *Contemporary Economic Policy*, 13(4), 72–79. <https://doi.org/10.1111/j.1465-7287.1995.tb00733.x>
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169–217.
- Bögelein, N., - Nagrecha, M. (2021). Money as Punishment: A Review of „Day Fines in Europe”. *Kriminologie - Das Online-Journal | Criminology - The Online Journal*, 7 Seiten. <https://doi.org/10.18716/OJS/KRIMOJ/2021.4.5>
- Chen, T., Sze, N. N., Saxena, S., Pinjari, A. R., Bhat, C. R., - Bai, L. (2020). Evaluation of penalty and enforcement strategies to combat speeding offences among professional drivers: A Hong Kong stated preference experiment. *Accident Analysis - Prevention*, 135, 105366. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105366>
- Drápal, J. (2018). Day fines: A European comparison and Czech malpractice. *European Journal of Criminology*, 15(4), 461–480. <https://doi.org/10.1177/1477370817749178>
- E. Delhaye. (2006). Traffic safety: Speed limits, strict liability and a km tax. *Policy and Practice*, 40(3), 205–226. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.06.003>
- Fuller, L. L. (1956). I. Human Purpose and Natural Law. *Journal of Philosophy*, 53(22), 697–705. <https://doi.org/10.2307/2022413>
- Kantorowicz-Reznichenko, E.. (2015). Day-Fines: Should the Rich Pay More? *Review of Law - Economics*, 11(3), 481–501. <https://doi.org/10.1515/rle-2014-0045>
- Elias, W. (2018). The role of fines and rewards in the self-regulation of young drivers. *European Transport Research Review*, 10(1), 6. <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0282-4>
- Fry, J. M. (2023). Do increased speeding fines save lives? *Economics of Transportation*, 34, 100311. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2023.100311>
- Dari-Mattiacci, G., Immordino, G. - F. Russo, F.. (2022). Fines for Unequal Societies. *Amsterdam Law School Research Paper*, 34, 49.
- Gächter, S. - Johnson, E. - Herrmann, A. (2007). Individual-Level Loss Aversion in Riskless and Risky Choices. *Institute for the Study of Labor (IZA), IZA Discussion Papers*, 599–624. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1010597>.

- Groom, B., - Maddison Pr., D. (2019). New Estimates of the Elasticity of Marginal Utility for the UK. *Environmental and Resource Economics*, 72(4), 1155–1182. <https://doi.org/10.1007/s10640-018-0242-z>
- Hylton, K. N. (2005). The Theory of Penalties and the Economics of Criminal Law. *Review of Law - Economics*, 1(2), 175-202. <https://doi.org/10.2202/1555-5879.1024>
- Isztin, P. (2018). Bűnök és büntetések – tanulságok a közgazdaságtani irodalomból. *Közgazdasági Szemle*, 65(3), 287-302. <http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2018.3.287>
- Kahneman, D., - Tversky, A. (1979). Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk. *Econometrica*, 47(2), 263. <https://doi.org/10.2307/1914185>
- Kantorowicz-Reznichenko, E., - Faure, M. (2021). Comparative Law and Economics Perspective on Day Fines. In E. Kantorowicz-Reznichenko - M. Faure (Szerk.), *Day Fines in Europe* (1. kiad., o. 366–388). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108855020.019>
- Kantorowicz-Reznichenko, E., - Kerk, M. (2020). Day fines: Asymmetric information and the secondary enforcement system. *European Journal of Law and Economics*, 49(3), 339–360. <https://doi.org/10.1007/s10657-020-09658-2>
- Kovács, Gy. (2023). A közlekedési szabályszegések szankciórendszere. *Jogi Fórum Publikáció*, 52.
- Layard, R., Mayraz, G., - Nickell, S. (2008). The marginal utility of income. *Journal of Public Economics*, 92(8–9), 1846–1857. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2008.01.007>
- Erikkson, L. - E. GOODIN, R. (2007). The Measuring Rod of Time: The Example of Swedish Day-fines. *Journal of Applied Philosophy*, 24(2), 125–136.
- Madai, S.. (2022). A szankcióalkalmazás nehéz útján: Közlekedési szabályszegések a büntetőjog, a közigazgatási jog és a szabálysértési jog határán. *MAGYAR JOG*, 69(5), 279–286.
- Madarász, T.. (1987). *Közigazgatás és jog*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Michael D. Makowsky - Thomas Stratmann. (2009). Political Economy at Any Speed: What Determines Traffic Citations? *American Economic Review*, 99(1), 509–527.
- Nagy, M.. (2012). Quo vadis Domine? Elmélkedések a szabálysértések helyéről a 2012. Évi szabálysértési törvény kapcsán. *JOGTUDOMÁNYI KÖZLÖNY*, 67(5), 217–226.
- Niv (Burnovski), M. B., - Safra, Z. (2002). On the social desirability of wealth-dependent fine policies. *International Review of Law and Economics*, 22(1), 53–59. [https://doi.org/10.1016/S0144-8188\(02\)00068-6](https://doi.org/10.1016/S0144-8188(02)00068-6)
- O'Hern, S., Vuorio, V., - Stephens, A. N. (2023). Kaahaajat: Finnish Attitudes towards Speeding. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(3), 1995. <https://doi.org/10.3390/ijerph20031995>

- Paris, H. - Van den Broucke, S. (2008). Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11, 168-180. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.09.002>.
- Piet, R. - Daniel, S.. (1988). Speed Choice, Speed Variance, and Speed Limits: A Second-Best Instrument to Correct for Road Transport Externalities. *Journal of Transport Economics and Policy*, 32(2), 187–202.
- Ritó, E. - Czékmann, Zs.. (2018). Okos megoldás a közlekedésszervezésben—Avagy az automatikus döntéshozatali eljárás egy példán keresztül. *MISKOLCI JOGI SZEMLE: A MISKOLCI EGYETEM ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI KARÁNAK FOLYÓIRATA*, 2.
- Rong-Chang, J., Hensher, D. - Ke-Hong, C. (2014). Freeway drivers' willingness to pay for speeding fines. *Transportation Letters: International Journal of Transportation Research*, 6(1), 14–22. <https://doi.org/10.1179/1942787513Y.00000000007>
- SHINAR, D., EDNA SCHECHTMAN, - RICHARD COMPTON. (2011). Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis - Prevention*, 1. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00021-X](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00021-X)
- Szalai, Á.. (2018). A büntetőjog közgazdaságtani elemzése. *Pázmány Law Working Papers*, 16, 55.
- Tseng, C.-M. (2013). Speeding violations related to a driver's social-economic demographics and the most frequent driving purpose in Taiwan's male population. *Safety Science*, 57, 236–242. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.02.005>
- Ván, B.. (2022). *A magyarországi személygépjármű-állomány átváltozása 2018-2022* (PM Adózási Műhelytanulmányok No. 12). <https://pmkutatas.gitlab.io/papers/moftwp012.pdf>