CZIFRA BOTOND

A PÉNZ CSÖKKENŐ HATÁRHASZNÁNAK PROBLÉMÁJA A KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁSBAN[1]

1. Bevezetés

Az elmúlt négy évben számos olyan tragikus közúti esetről értesült a sajtó útján a hazai közvélemény, amelyet nagy értékű gépjárművel jellemzően olyan járművezetők okoztak, akik az átlagos hazai járművezetőpopulációhoz képest tehetősebbnek mondhatóak: gondolhatunk itt például M. Richárd ügyére, vagy az Árpád hídi baleset néven elhíresült szerencsétlenségre.

Valóban többet szabálytalankodnának a gazdagok? Ugyan átfogó felmérés ezen a téren Magyarországon még nem készült, külföldön számos helyen végeztek méréseket ezzel a társadalmi intuícióval kapcsolatban, amelyek közül az egyik legalaposabb a Tajvani Közlekedésügyi- és Kommunikációs Minisztérium 2009-es felmérése[2]. A szakemberek azt vizsgálták, hogy hogyan hat a sofőrök neme, kora, iskolázottsága, havi jövedelme, a vezetési motiváció és az évente levezetett kilométerek száma arra, hogy hány alkalommal kaptak közlekedési bírságot. A felmérés eredményéből arra következtettek, hogy a havi jövedelemnek önmagában is erős hatása van arra, hogy mennyire hajlandóak megtartani a közúti közlekedés résztvevői a szabályokat: a felmérés alapján a tehetősebb járművezetők várhatóan 1,4-szer akkora valószínűséggel követnek el közlekedési szabálysértést[3]. Más, hasonló következtetésekre jutó felmérések is fellelhetőek a nemzetközi szakirodalomban, ezeket azonban terjedelmi korlátok miatt nem értékelem.

2. A közigazgatási bírságolás és a csökkenő határhaszon

A hatályos jogszabályok szerint a közúti szabálysértések legnagyobb részének bírságolása közigazgatási eljárásban történik, és a bírság összege független a járművezető egyéni körülményeitől és jövedelmi viszonyaitól. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi. I. törvény (a Kkt.) 20. § (1) bekezdés k) pontja a legjellemzőbb közlekedési szabálysértéseket közigazgatási eljárásban rendeli büntetni, úgy, mint a megengedett legnagyobb sebesség túllépése, a biztonsági öv használatára vonatkozó szabályok megszegése, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékre vonatkozó szabályok megszegése, stb. Ezen

---

[1] A konferencián elhangzott előadás alapjául a Rendőrség Tudományos Tanácsának pályázatára készült és különdíjat elnyert kutatás szolgált. A jelen dolgozat ennek megfelelően e kutatás eredményeit foglalja össze, és a Rendőrségi Tanulmányokban megjelent dolgozat összefoglalója. A teljes szöveget lásd: Czifra Botond: Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások. Rendőrségi Tanulmányok 2024/1. 37-68. o. A kulturális és innovációs minisztérium EKÖP-24-2-I-ELTE-1033 kódszámú egyetemi kiválósági ösztöndíj programjának a nemzeti kutatási, fejlesztési és innovációs alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült.

[2] Chien-Ming Tseng: Speeding violations related to a driver's social-economic demographics and the most frequent driving purpose in Taiwan's male population. Safety Science, 2013/57. 236-242. o.

[3] Uo. 239. o.

2025. 05. 13. 0:50 PÉCSI HATÁRŐR - Czifra_Botond.pdf

eljárás sajátossága az, hogy nincsen lehetőség a Szabs. tv. 11. §-a szerinti mérlegelésre, hanem minden esetben azt az összeget kell büntetésül kiszabni, amelyet a 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendelet vonatkozó melléklete kiszabni rendel.

A közgazdaságtan eszközeivel a járművezetők ezen magatartása a pénz csökkenő határhasznával magyarázható. A csökkenő határhaszon törvényét Gossen német közgazdász fogalmazta meg a 19. században. A később róla elnevezett törvény lényege úgy fogalmazható meg, hogy minden más körülmény változatlansága mellett egy jószág élvezete csökken akkor, ha az élvezetét megszakítás nélkül addig elégítjük ki, míg telítettség nem lép fel. Egy köznapi, plasztikus példával élve, ha valaki alkalmanként kedvtelésből kerékpározik, számára, ha minden körülmény változatlan, az első kerékpározással töltött óra jelenti a legnagyobb örömet, míg mindegyik következő óra már csak kisebb és kisebb örömet jelent számára, egészen addig, ameddig be nem fejezi a tevékenységét.

Ha a csökkenő határhaszon törvényét elfogadjuk, ez a járművezetők jövedelmére levetítve azt jelenti, hogy minél tehetősebb egy járművezető, annál kevésbé számít számára egy következő Forint, ennek megfelelően pedig azt gondolhatjuk, hogy egy meghatározott összegű pénzbüntetés annál kevésbé rendelkezik valaki számára visszatartó erővel, minél széleskörűbbek az anyagi lehetőségei. Ezt az intuíciót két izraeli közgazdász formálisan is igazolta[4].

A kutatók arra a következtetésre jutottak, hogy ha a norma címzettjeinek szubjektív jóléte csak a vagyonuk, illetve jövedelmük pénzben kifejezhető értékétől, illetve idejük felhasználási módjának pénzben kifejezhető értékétől függ, akkor csak akkor fogják megszegni a rájuk irányadó szabályokat, ha a szabályszegéssel nyert idejük értéke még akkor is meghaladja a bírság határhasznát, ha elkapják és felelősségre vonják őket. Ebből az is következik, hogy ha csak a pénzbüntetésre vagyunk tekintettel, akkor ha egy bizonyos tehetősséggel rendelkező címzett úgy dönt, hogy megszegi a normát, várhatóan minden nála tehetősebb címzett is meg fogja azt szegni, és ha egy bizonyos tehetősséggel rendelkező címzett úgy dönt, hogy nem szegi meg a normát, várhatóan egyik nála kevésbé tehetős címzett sem fogja megszegni azt.[5]

Ebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a járművezetők magatartását tekintve előre jelezhető, hogy amennyiben a vagyoni és jövedelmi viszonyaitól függetlenül azonos összegű pénzbüntetéssel sújtjuk őket egy szabály megsértéséért, a tehetősebb járművezetők valószínű, hogy kisebb eséllyel fogják megtartani az adott szabályt. Tehát a sajtóhírek mögött megbúvó társadalmi intuíció mind elméleti úton, mind empirikus kutatások révén visszaigazolható. Viszont tekintettel arra, hogy a közlekedési szabályok megsértésének elsődleges jogpolitikai célja a közlekedésben részt vevők életének és biztonságának védelme[6], ez a probléma a jogalkotás figyelmét igényelheti annak érdekében, hogy a közúti közlekedés biztonsága biztosítható legyen.

[4] Moshe Bar-Niv, Zvi Safra: On the social desirability of wealth-dependent fine policies. International Review of Law and Economics, 2002/22. 53-59. o.

[5] A kutatók modelljének ismertetéséért és részletes magyarázatért lásd: Czifra Botond: Hatásosabb lenne napibírsággal szankcionálni a közlekedési szabálysértéseket? – Joggazdaságtani megfontolások. Rendőrségi Tanulmányok, 2024/1. 50-54. o.

[6] 3/1998. (II. 11.) AB határozat

https://edit.elte.hu/xmlui/static/pdf-viewer-master/external/pdfjs-2.1.266-dist/web/viewer.html?file=https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/… 2/6

2025. 05. 13. 0:50 PÉCSI HATÁRŐR - Czifra_Botond.pdf

3. A közlekedési szabálysértések büntetése

A büntetés lényege közgazdaságtani értelemben véve az, hogy megfosztjuk az elkövetőt azon javak valamelyikétől, amelyek vélhetően hozzájárulnak az elkövető jólétéhez. A büntetőjogtörténet-tudomány hagyományosan öt ilyen tényezőt ismer: az elkövető általánosságban megfosztható az életétől, a testi épségétől, az idejétől (szabadságától), a vagyonától és a közösségi megbecsültségétől. Beccaria munkássága mentén a modern büntetőjogban kivételes a halálbüntetés és a testi fenyítés (az Európai Unió területén abszolút kizárt), így az elsődleges tényezők, amelyeket alapul vehetünk, ha ki akarunk dolgozni egy olyan büntetési rendszert, amely a tehetősebb járművezetőket is megfelelően elrettenti, a szabadságvesztés-büntetés, a pénzbüntetés, illetve a stigmatizáció (az elkövető reputációjának csökkenése).

Szalai Ákos tanulmányában megvizsgálta, hogy melyik büntetési nem milyen hatásokkal jár az egyéni elkövetőre, illetve a társadalomra nézve[7]. Az egyértelműen elmondható, hogy a szabadságvesztés-büntetés a legköltségesebb mind a társadalomra, mind az elkövetőre nézve: a fogvatartáshoz személyzetet és épületeket, illetve infrastruktúrát kell fenntartani, az elkövetőnek pedig ki kell szakadnia megszokott életkörülményeiből, az idejét, amely alapvetően a legsokoldalúbb erőforrása, fel kell áldoznia. Ehhez hozzávehetjük az elkövető reputációjának csökkenését, a stigmatizációt is, amely tipikusan a szabadságvesztés-büntetést kíséri. Meg kell ugyan jegyezni, hogy a stigma másodlagos szankció: a jogrendszer önmagában nem tudja „kiszabni a megszégyenítést", jóllehet, a múltból ismerünk megszégyenítő büntetéseket, viszont a kialakításához hozzájárulhat a megfelelő információáramlás biztosításával (például mindenki számára elérhető nyilvántartást vezethet adott bűncselekmények elkövetőiről).

A társadalom számára a legkívánatosabb büntetés a pénzbüntetés. Amennyiben a végrehajtás és a felelősségre vonás költségei meghaladják a pénzbüntetés összegét, a pénzbüntetés rentábilis, jóllehet, fentebb rámutattam egy gyengeségére: a tehetősebb címzetteket a normához rendelt szankció kevésbé riasztja majd vissza, és míg egy szegény elkövető esetében egy adott mértékű pénzbüntetés akár a proporcionalitás elvének sérelmét is jelentheti (ezzel kapcsolatban pedig a marginális elrettentés hiánya miatt a büntetés is kevésbé hatékonnyá válik[8]), addig megeshet, hogy egy tehetősebb elkövető számára nem biztosít megfelelő elrettentést. Ez a probléma a szabadságvesztés-büntetés esetében nem áll fenn.

Amennyiben közelebbről is megvizsgáljuk a szabadságvesztés illetve a pénzbüntetés hatását, kínálkozik egy opció arra, hogy ötvözzük a kettő előnyeit. Ha azt szeretnénk megvizsgálni, hogy milyen hatása van annak, ha a szabadságvesztés keretében idejétől, vagy a pénzbüntetés keretében pénzétől megfosztunk egy elkövetőt, érdemes számba venni, hogy általánosságban hogyan értékeljük ezeket az erőforrásokat[9]. Általánosságban azt mondhatjuk, hogy a vagyonnak sokkal nagyobb a szórása, mint az élettartamnak, ebből pedig szélsőséges esetektől eltekintve az következik, hogy a normák címzettjeinek várhatóan sokkal egyenlőbb mértékű hátrányt okoz az, ha idejüktől fosztjuk meg őket, mintha jövedelmüktől tennénk. Az viszont érdekes szempont lehet, hogy a szabadságvesztés-büntetés a tehetősebb címzetteket a jövedelem felől nézve jobban sújtja,

[7] Szalai Ákos: A büntetőjog közgazdaságtani elemzése. Pázmány Law Working Papers, 2018/16. 1-54. o.
[8] Uo. 3. o.
[9] Sandy Baum, Linda Kamas: Time, Money and Optimal Criminal Penalties. Contemporary Economic Policy, 13(4), 1995. 72-79. o.

https://edit.elte.hu/xmlui/static/pdf-viewer-master/external/pdfjs-2.1.266-dist/web/viewer.html?file=https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/… 3/6

2025. 05. 13. 0:50 PÉCSI HATÁRŐR - Czifra_Botond.pdf

hiszen ők várhatóan az alatt az idő alatt több pénzt kereshetnének, mint a kevésbé tehetős társaik. A jogpolitikai célok ezzel szemben egyértelműen a pénzbüntetést preferálják: az elkövetőt nem kell társadalmi közegéből kiszakítani, nem kerül rá a – technikusi értelemben vett - stigma, és általánosságban elmondható, hogy az elzárás következményei azokhoz a kisebb közlekedési szabálysértésekhez képest, amelyeket jelenleg tárgyalok, egyáltalán nem proporcionálisak.

4. A „day-fine"

A pénzbüntetés kiszabására alapvetően két számítási módot ismerne a világ jogrendszerei: az egyiket *fixed fine*-nak, a másikat *dayfine*-nak nevezzük[10]. Az előbbi esetében a pénzbüntetés megállapítása valamilyen olyan szabály, esetleg képlet alapján történik, amelyben egyedül a szabályszegés súlya, illetve az játszik szerepet, hogy az elkövető objektív cselekedete mennyi büntetést érdemel (tettközpontú), az utóbbi esetében pedig a büntetés kiszabása úgy történik, hogy a cselekmény tárgyi súlyától függően megállapításra kerül, hogy hány napi tétel büntetést kell kiszabni az elkövetőre, ezt követően meg kell határozni az ő személyi, vagyoni és jövedelmi viszonyainak megfelelően azt, hogy esetében mekkora pénzösszeget jelent egy napi tétel, majd a kettőt összeszorozni, és a szorzatot kiszabni, mint pénzbüntetést. Ezt a megoldást nemzetközi körben szélesen alkalmazzák[11], illetve a hazai büntetőjogban is megtalálható (Btk. 50. §).

Ez a bírságolási technika megoldást jelenthet az előbbiekben ismertetett problémára, hiszen az elkövető vagyoni és jövedelmi viszonyaihoz, illetve adott esetben életviteléhez igazodó pénzbüntetés megakadályozhatja, hogy a tehetősebb járművezetők lényegében megvásárolják a szabálysértés lehetőségét. A pénzbüntetések éppen emiatt első ránézésre szélsőséges mértéket is ölthetnek: Finnországban 1999-ben a megengedett legnagyobb sebesség túllépéséért egy járművezetővel szemben 116.000 € pénzbüntetést szabtak ki[12], és arra is felhívták a figyelmet a szakirodalomban, hogy ez alapvetően gátolhatja is a pénzbüntetési rendszer reformját, mert a jogalkalmazók tartózkodhatnak a szélsőséges büntetések kiszabásától[13]. Ezt nem csak a túlzónak ítélt mértékű büntetések alapozzák meg, hanem az is problémákat okoz, hogy nem tudják meghatározni a norma címzettjének valódi vagyoni, jövedelmi viszonyait, illetve olyannyira leterheltek, hogy nincs is erre kapacitásuk, úgy, ahogy az információk ellenőrzésére sincs. A túlzónak tűnő büntetési összegek problémájára megoldást jelenthet a jogalkalmazók edukációja: a *day-fine* rendszer előnye éppen az, hogy az általános elrettentés mellett a határelrettentésről is gondoskodik. Ez azt jelenti, hogy a túl magasnak tűnő pénzbüntetés valójában az elkövető vagyoni és jövedelmi viszonyaihoz mérten ugyanolyan, mintha egy olyan pénzbüntetést tekintünk, amelynek ugyan alacsonyabb az összege, de egy kevésbé tehetős elkövetőnek kell megfizetnie.

[10] Elena Kantorowicz-Reznichenko: Day-Fines: Should the Rich Pay More? Review of Law & Economics, 11(3), 2015. 481-501. o.
[11] Elena Kantorowicz-Reznichenko, Michael G. Faure: Comparative Law and Economics Perspective on Day Fines. In: Elena Kantorowicz-Reznichenko–Michael G. Faure (Szerk.): Day Fines in Europe: Assessing Income-Based Sanctions in Criminal Justice Systems. Cambridge University Press. Cambridge, 2021. 366-388. o.
[12] Elena Kantorowicz-Reznichenko, Maximilian Kerk: Day fines: asymmetric information and the secondary enforcement system. Eur J Law Econ, 2020/49. 339-360. o.
[13] Jakúb Drápal: Day fines: A European comparison and Czech malpractice. European Journal of Criminology, 15(4), 2018. 461-480. o.

https://edit.elte.hu/xmlui/static/pdf-viewer-master/external/pdfjs-2.1.266-dist/web/viewer.html?file=https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/… 4/6

2025. 05. 13. 0:50 PÉCSI HATÁRŐR - Czifra_Botond.pdf

A pénzbüntetés kiszabásának ezen módját egyébként jelenleg széles körben használja a nemzetközi közösség: Finnország 1921-ben vezette be, de 1974-ben megreformálta, Svédország 1927-ben, Németország 1975-ben, Ausztria szintén 1975-ben, Portugália 1995-ben, Csehország pedig 2009-ben vezette be ezt a technikát[14], egyrészt azért, hogy a bebörtönzöttek számát csökkentsék, ezzel költséghatékonyabbá tegyék a fogvatartást, másrészt azért, mert a másik bírságolási technikát igazságtalannak tartották.

A büntetési rendszer alkalmazhatóságával kapcsolatos egyik súlyos probléma az elkövető és a hatóságok között fennálló információs asszimetria: nagy hibajelentőséget jelent az, hogy a potenciális szabálysértőnek sokkal pontosabbak az információi a saját jövedelmi és vagyoni viszonyairól, mint a hatóságoknak, és nem is érdekelt abban, hogy ezeket az információkat a hatóság rendelkezésére bocsássa. Ha csak a hazai példákat tekintjük, a Btk. 50.§-a szerinti vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyok és életvitel megállapítása technikailag egészében a bíróságok feladata, ami igen széles mérlegelési kört hagy számukra, így az sem ritka, hogy a kiszabott pénzbüntetések mértékét fellebbviteli eljárásban módosítják.

Tekintettel arra, hogy a közlekedési szabálysértések felderítése és a büntetéskiszabás a Rendőrség feladata, álláspontom szerint azt mondhatjuk, hogy ez a szerv még annyi információval sem rendelkezik az elkövető vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyait és életvitelét tekintve, mint a bíróságok, a szolgálatot teljesítő sebességmérőknek pedig még annál is kevesebb az információja, így tőlük nem tartom elvárhatónak a büntetés kiszabását. Egy hasonló megoldás implementálása esetén ebben az esetben emiatt nem érdemes biztosítani a helyszíni bírság kiszabásának lehetőségét, hanem az ő feladatuk szimplán a szabálysértés tényének rögzítése lenne, a büntetést pedig magának a szervezetnek lenne érdemes kiszabnia.

Azokban az államokban, ahol ezt a pénzbüntetési módot alkalmazzák, a jövedelmet általában önbevallás alapján állapítják meg, az adóhatóság pedig véletlenszerűen ellenőrzi, hogy valósak-e a bevallott adatok. Az SZJA kivetése hazánkban szintén önbevallás alapján működik, viszont jónéhány olyan tétel pedig nem bevallásköteles, amely egyértelműen az elkövető vagyoni, személyi és jövedelmi viszonyai közé tartozik, úgy, mint például a nyugdíj vagy az egyszerűsített foglalkoztatásból származó jövedelem. Annak érdekében, hogy kizárólag ennek a nyilvántartásnak a segítségével megfelelő pénzbüntetések legyenek kiszabhatóak, bevallásköteleséssé kellene tenni ezeket a jövedelmeket is, ami viszont a jelenlegi szabályozástól nem idegen: például a 25 év alattiak nem fizetnek személyi jövedelemadót, mégis kell adóbevallást készíteniük. Egy ilyen szabálymódosítás egyébként egyszerűbbé tenné a napibírság többi hazai alkalmazójának munkáját is, így könnyebbséget jelentene például a büntetőbíróságoknak. A járművek tulajdonviszonyait és az objektív bírságolási rendszert tekintve kérdésként az is felmerülhet, hogy kinek a személyi, vagyoni, illetve jövedelmi viszonyait érdemes valójában vizsgálni.

5. Összefoglalás

Összefoglalásul megállapíthatjuk, hogy a tehetős járművezetőket tekintve a *day-fine* rendszer bevezetése a közúti bírságolásba megoldást jelenthet az elrettentéssel kapcsolatos problémákra. Mindazonáltal ezzel a büntetési módszerrel összefüggésben az információs

[14] Nicole Bögelein, Mitali Nagrecha: A Review of "Day Fines in Europe". In: Elena Kantorowicz-Reznichenko–Michael G. Faure (Szerk.): Day Fines in Europe: Assessing Income-Based Sanctions in Criminal Justice Systems. Cambridge University Press. Cambridge, 2021. 428-434. o.

https://edit.elte.hu/xmlui/static/pdf-viewer-master/external/pdfjs-2.1.266-dist/web/viewer.html?file=https://edit.elte.hu/xmlui/bitstream/handle/10831/… 5/6

asszimetria alkalmazhatósági aggályokat vethet fel, amelyeket fentebb kifejtettem. Egy lehetséges implementáció lehet egyrészt az előző bekezdésben ecsetelt jövedelemkataszter létrehozása, amely más nehézségeket is orvosolna, másrészt pedig 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 vonatkozó mellékleteinek olyan módosítása, amely a konkrét összegek helyett egy százalékos arányt jelöl meg, és úgy rendelkezik, hogy a jövedelemkataszter alapján megállapított egynapi jövedelme megjelölt százalékának megfelelő pénzbüntetést szabjanak ki rá.