



Madai Sándor¹

Foglalkozási szabály vagy közlekedési szabály? A közlekedési veszélyeztető bűncselekmények és a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés elhatárolási kérdéséhez

Talán közismert tény Blaskó Béla professzor úr repülés iránti szenvedélye. Jelen tanulmánnyal is ezen elkötelezettség előtt tisztelegve kívánok Professzor Úrnak erőt, egészséget és sok, boldog, repüléssel (is) töltött évet!

A közlekedés veszélyes üzem – mondják a polgári jogászok. A büntetőjog sem szeretne adós maradni a büntetőjogi válaszokkal. Mindennapjainkban felmerülhet bennünk a kérdés, hogy azon személyek, akiknek foglalkozása a közlekedésben történő részvétel – például hivatásos járművezetők –, vajon egy esetleges szabályszegésért mely bűncselekmény alapján tarthatnak büntetőjogi felelősséggel. A törvényi tényállásban meghatározott jogalkotói kritériumok teljesülése esetén foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetésért felelősek, vagy esetleg közlekedési bűncselekmény lesz a terhükre róva? Utóbbi körben elsősorban a légiközlekedés veszélyeztetése (*földi* relációban vasúti veszélyeztetés, esetleg közúti veszélyeztetés), talán a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény merülhet fel.

Egykor

A probléma nem új keletű, ugyanakkor kevésbé exponált. A Csemegi-kódex időszakában – modern fogalmainkkal élve² – az élet, testi épség elleni és a fog-

¹ Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntetőjogi és Kriminológiai Tanszék, tanácskezelő egyetemi docens.

² Napjainkkal összevetve, természetesen számos különbség is megfigyelhető a Csemegi-kódex időszakát illetően, ezek közül az egyik, hogy a fenti szabályozás kizárólag a sértő eredmények vonatkozásában rendelte súlyosabban büntetni, ha a foglalkozással összefüggően következett be a biológiai típusú sértő eredmény. E különbségekre azonban nem kívánok jelen munkában rámutatni, tekintettel arra, hogy kizárólag a címben foglalt felvetésre törekszem észrevételeket tenni.

lalkozási deliktumok, valamint a közlekedési bűncselekmények megítélése párhuzamosan történt, maga a Kódex sem tett éles különbséget közöttük, annyit azonban a gondatlan emberöléssel kapcsolatban – a 291. §-ban – meghatározott, hogy súlyosabban büntetendő, ha „a halál, az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásban való járatlanságából, hanyagságából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott [...]”. A testi sértés kapcsán – a 310. §-ban – pedig ez szerepelt: „ha azonban a súlyos testi sértés, az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott.” E szabályozás – amit „ipari culpa”-nak (ANGYAL 1909, 358.), illetve „iparszerű culpa”-nak (FAYER 1897, 404.) is neveztek – viszont azt a terhet róta a praxisra, hogy a változó társadalom változó viszonyaiban – a technikai fejlődésre tekintettel – értékelje azon eseteket is, amelyek veszélyesek a társadalomra, azonban a jogalkotó nem nyújtott segítő kezet megoldásukhoz.³ Így például a közlekedési szabályokat eleinte egyértelműen foglalkozási szabálynak tekintették, még abban az esetben is, ha a járművezető nem volt hivatásos járművezető. Ebből az is következett, hogy az ilyen magatartásokat a 291. és a 310. §-ok alapján ítélték meg.⁴ A Degré Miklós által (DEGRÉ 1915, 1–3.) is vázolt ingadozó gyakorlat nem igazán változott az évek alatt: így volt olyan év, amikor egyik döntés csak a hivatásos járművezetőt tekintette – elkövetés esetén – foglalkozási szabályszegőnek (Büntető Jog Tára, LXXXII. köt., 1930, 54–55.), míg egy másik a nem hivatásszerűen járművet vezetőt is (Büntető Jog Tára, LXXXII. köt., 1930, 137–141.). Az ingadozó gyakorlatnak próbált meg – részben – utat mutatni a Kúria, amikor 1930-ban megalkotta a 24. számú büntető jogegységi döntvényt, amely kimondta, hogy „a Btk. 291. §-a, illetőleg 310. §-ának második bekezdése szerint minősítendő és büntetendő annak a cselekménye, aki a gépjármű vezetésénél elkövetett gondatlansága által másnak halálát okozta, vagy súlyos testi sértést idézett elő, ha a tettes a gépjármű vezetésére képesítve van, bár azzal hivatásszerűen nem is foglalkozik”.⁵

1945 nem csupán a második világháború végét jelentette a világ számára, hanem új korszakot hozott el hazánkban is. Az 1948. év a büntetőjogászok számára a Csemegi-kódex harmadik novelláját (III. Bn.) is jelenti, amely a bűn-

³ Megjegyzendő, hogy már a 19. században is volt olyan döntésgyűjtemény, amely az ilyen jellegű cselekményeket „ipari culpák” néven tette közzé (Különfélék 1899, 182.).

⁴ Így például: *Automobilvezető felelőssége* (GRECSÁK 1912, 285). (Curia, 1908. március 10. 1868.); Büntető Jog Tára, L. köt., 1905, 10–13.; Büntető Jog Tára, LXXXII. köt., 1930, 137–141.

⁵ Erre vonatkozóan a III. Büntető novella 20. §-hoz fűzött indokolása így fogalmaz: „A bírói gyakorlat az élet szükségleteinek és az igazságosság követelményeinek megfelelően tágan értelmezi a hivatás fogalmát, amennyiben azt nem korlátozza a megélhetést nyújtó foglalkozásra, hanem a fogalom alá vonja pl. az ú. n. úrvezető tevékenységét is.”

tetőtörvények egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról szóló 1948. évi XLVIII. törvény néven látott napvilágot. A vizsgálódásunk szempontjából fontos változás, hogy megszületett a napjaink foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetése közvetlen előképének tekinthető tényállás,⁶ valamint a közlekedéssel kapcsolatban is új szabály született.⁷ E körben kiemelendő, hogy a korábbiakhoz képest – egyebek mellett – jelentős változás, hogy e magatartásokat már veszélyeztető deliktumként szabályozták. A foglalkozás szabályainak megszegése nevű tényállás kodifikálásával immár alaptényállási szinten is megfigyelhetővé vált a konkurencia, hiszen a Csemegi-kódexnél ez nem volt ennyire exponált, mivel ott sértő eredményhez kapcsolódó minősítő körülményként szerepelt a foglalkozási szabályszegéssel történő elkövetés.

A Legfelsőbb Bíróságnak már az 1950-es években is állást kellett foglalni abban a tekintetben, hogy milyen a viszony az élet vagy testi épség veszélyeztetésének, a foglalkozás szabályainak megszegése (BHÖ 374. és 375. pontja)⁸ és a közlekedés veszélyeztetése (BHÖ 172. és 174. pontja)⁹ között. A döntés szerint, ha a közúton közlekedő járművezetők vezetés közben foglalkozási szabályszegést követnek el, és ezáltal a vaspályán közlekedők életét és testi épségét közvetlen veszélynek teszik ki, csak a BHÖ 374., 375. pontjaiban felvett bűntettet követik el, és cselekményük törvényszerűen csak ezek szerint minősíthető. Míg a BHÖ 172., 174. pontjaiban foglalt bűncselekményekben való bűnösség megállapítására csak akkor kerülhet sor, ha a közúti közlekedés rendjének szabályzatában meghatározott foglalkozási szabályszegés körén kívül eső bűnös (szándékos vagy gondatlan) magatartás eredményeként származik veszély személyekre vagy dolgokra a szárazföldi, a vízi vagy a légi közlekedés biztonságának megzavarása következtében.¹⁰ Ebben az időszakban egyébiránt elsősorban – bár természetesen nem kizárólagosan – a veszély megállapíthatósága jelentett kihívást a gyakorlatnak, hiszen e körben ez a III. Bn. által bevezetett „újdonosság” volt (Közlekedési bűncselekmények az ítélkezési gyakorlatban 1956, 86–89.).

Az állásfoglalás nem ad közelebbi képet arról, hogy milyen szempontok szerint minősíthető egy magatartás foglalkozási szabályszegésnek és milyenek

⁶ A büntetőtörvények egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról szóló 1948. évi XLVIII. törvény 20. §. E vonatkozásban érdekes, hogy a gyakorlat sokszor „Az élet és testi épség veszélyeztetésével elkövetett bűntett”-nek nevezte a bűncselekményt, holott a normaszövegben szerepelt – az előző elnevezés alatt – a „Foglalkozás szabályainak megszegése” is. Lásd például: BH 1953.27.

⁷ A büntetőtörvények egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról szóló 1948. évi XLVIII. törvény 41. § – A közlekedés veszélyeztetése.

⁸ III. Bn. 20. §.

⁹ III. Bn. 41. §.

¹⁰ BH 1955. 1101.

szerint közlekedési szabályszegésnek, úgy tűnik, hogy „a közúti közlekedés rendjének szabályzatában meghatározott foglalkozási szabályszegés körén kívül eső” magatartás nem szolgál kellő elhatárolási alappal. A hivatkozott szabályzat – a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet – egyébiránt az abban megfogalmazott büntetőrendelkezések kapcsán sem szolgál értelmezési segítséggel.

Az e tekintetben fennálló korábbi bizonytalanság tehát az 1950-es években is fennmaradt. A gyakorlat azonban a III. Bn. 20. § (1) bekezdéséhez – vagyis az alapeseti veszélyeztető deliktumhoz – kissé óvatosan „szokott hozzá”: „a gyakorlatban ugyanis ezt a tényállást igen ritkán alkalmazzák és a 20. § alkalmazására a közlekedés terén szinte kizárólag akkor kerül sor, amikor valamely, a (2) bekezdésben meghatározott, az alaptényállást minősítő további eredmény is bekövetkezik” (VISKI–RADNAI 1952, 157.).

A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény lényegét tekintve megtartotta a III. Bn. koncepcióját, amikor a 258. §-ában a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés néven szabályozta a foglalkozási deliktumot, ugyanakkor a korábbi közlekedés veszélyeztetése immár közlekedés biztonsága elleni büntett néven a 192. és a 193. §-ban kapott helyet.¹¹ Pillanatnyilag úgy tűnhet, hogy egyértelmű helyzetet teremtett a jogalkotó, amikor a 258. § (4) bekezdésébe a következőket iktatta: „[a] járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok, valamint a lőfegyver használatára és kezelésére vonatkozó szabályok e § alkalmazásában foglalkozási szabályok.” A gyakorlat ezt a szabályt sokáig markánsan érvényre is juttatta, függetlenül attól, hogy hivatásos vagy nem hivatásos járművezető volt-e az elkövető, illetve az, hogy mi volt az elkövetés helye; s ekként a foglalkozási bűncselekmény megállapítása elsőbbséget élvezett.¹² Néhány esztendő múlva azonban új értelmezési irány is megfigyelhetővé vált. Az egyik, Legfelsőbb Bíróság által meghozott eseti döntés szerint „a Btk. 193. §-ában írt veszélyeztetés megvalósul akkor is, amikor az ott megjelölt elkövetési magatartással a tettes egyben foglalkozásának a szabályát is megszegi. Nincsen ugyanis olyan törvényi rendelkezés, amelynek alapján azt lehetne megalapítani – amint erre az elsőfokú bíróság tévesen utalt –, hogy a Btk. 193. §-ában és a Btk. 258. §-ában megjelölt büntetteket az a körülmény határolja el, hogy az elkövető foglalkozási szabályszegéssel valósította-e meg a büntettet, vagy pedig mint a vasúti szolgáltatón kívülálló személy követte azt el.”¹³ Ezzel az érveléssel pontosan a címben jelzett problémára utalt a Legfelsőbb

¹¹ Érdekeség, hogy közlekedési ágazatok szerint differenciált a jogalkotó. Előbbi a közúti, míg utóbbi a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetését szankcionálta.

¹² Lásd például: BH 1968.5750., BH 1969.5921.

¹³ BH 1970.6345.

Bíróság, amely korábban is létezett ugyan, azonban az érvelés szintjén kevéssé volt ez megfigyelhető. Fennmaradt tehát – sértő eredmény esetén – a foglalkozási, a közlekedési és az egyéb személy elleni (például a gondatlan testi sértés), valamint – veszélyeztető magatartások esetén – a foglalkozási és a közlekedési bűncselekmények konkurenciája.¹⁴

Talán a jogalkalmazók hangját is meghallva döntött úgy a jogalkotó, hogy a Btk. novelláris módosításával – a motorizáció fejlődését elismerve – átalakítja a közlekedési bűncselekmények szabályozását. E módosítás – a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről szóló 1971. évi 28. törvényerejű rendelet (tvr.) – egyfelől több közlekedési bűncselekményt vezetett be, másrészt – s ez vizsgálódásunk szempontjából fontos – a szabályszegés kapcsán már utalt az adott közlekedési ágazatokra [például a közúti veszélyeztetés esetében (193. §): „közúti közlekedés szabályainak megszegésével”], s ezzel már előrevetítette az elkövetési hely jelentőségét. Ugyanakkor az új jogi szabályozás kizárólag a közúti járművezetéssel kapcsolatban megvalósított szabályszegéseknek az eddigieknél differenciáltabb büntetőjogi megítélését célozta. Az elkövetés helyének szerepe végül a Legfelsőbb Bíróság joggyakorlat-orientáló tevékenységének köszönhetően vált egyértelművé.¹⁵ A BK 498. állásfoglalás II. pontja továbbalakította a címben szereplő kérdés gyakorlati megítélését, amikor kimondta, hogy „a Btk. 258. §-a – vagyis a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés – szerint kell viszont minősíteni annak a járművezetőnek a cselekményét is, aki nem a közúton, illetőleg közútnak nem tekintendő területen a foglalkozása szabályainak megszegésével egy vagy több ember életét, testi épségét vagy egészségét közvetlen veszélynek teszi ki, súlyos testi sértést vagy halált okoz. Aki pedig nem a közúton vagy nem annak tekintendő területen és nem a foglalkozása szabályainak a megszegésével okoz balesetet, cselekményét az eredménytől függően kell minősíteni.” Ezt a Magyar Néphadsereg állományára vonatkozóan azzal konkretizálta a BK 503., hogy „amennyiben a rájuk vonatkozó előírások megszegésével mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszik ki, a közúton való közlekedés esetén, a Btk. 193., 194., 194/A-B. 261 §-aiban, azonkívül pedig a Btk. 258. §-ában írtak alapján tartoznak felelősséggel”. Idő kellett, amíg a gyakorlatban is tükröződött a jogalkotói törekvés, így több – elsősorban korai – döntésben tükröződött még bizonytalanság.¹⁶ A tvr. szabályozásának feltétlenül előremutató koncepciója

¹⁴ BH 1966.4899. BH 1969.6135. Volt olyan megyei bírósági döntés is, amely – az elsőfokú bíróság foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés minősítése helyett – garázdaságként értékelte a gépkocsival való ijesztgetést. A Legfelsőbb Bíróság az elsőfokú bíróság álláspontjával értett egyet. BH 1969.6078.

¹⁵ BK 498. I. pont: „A Btk. 193., 194., 194/A. és 194/B. §-aiban foglalt rendelkezések csak a közúton vagy annak tekintendő területen elkövetett cselekményekre alkalmazhatók.”

¹⁶ Lásd például: BH 1973.255., BH 1973.219., BH 1973.12.441.

volt, hogy törekedett a korábbi szabályozásban meglévő nehézségek orvoslására. E körben elsősorban a szabályszegés jellegére és ezzel összefüggésben az alanyi kör meghatározására (foglalkozási szabályok, közlekedési szabályok hatálya alatt álló személyek, illetőleg kívülállók).¹⁷

A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény alakította ki a közlekedési bűncselekmények azon rendszerét, amelyet – lényegét tekintve csupán kisebb módosításokkal – átvett a 2012. évi C. törvény is. A címben vázolt elhatárolási probléma felmerült az 1978. évi Btk. kodifikációja során is (sőt, volt kifejezetten olyan javaslat is, amely e kérdésre fókuszált), azonban végül az elkövetési hely szerepe vált hangsúlyossá, azzal, hogy a BK 498-as állásfoglalás szempontjai szerinti kodifikációt nem látta a Kodifikációs Bizottság igazolhatónak a továbbiakban (LÁSZLÓ 1991, 70–75.).¹⁸

Érdekes utalást találunk a 2012. évi C. törvény 233. §-ához fűzött indokolásban: „A vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetésének mind szándékos, mind gondatlan elkövetésű alakzatának minősített esete nem állhat alaki halmazatban a szakmai szabályok megsértésével elkövetett foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetéssel (165. §), ugyanis – bár az ágazati közlekedési forgalmi szabályok az azok hatálya alatt álló személyek számára kétségtelenül szakmai, foglalkozási szabályok is – ám a komplex jogi tárgyú vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (mint közlekedési bűncselekmény) specialitása folytán alkalmazandósága szempontjából megelőzi az általános foglalkozási szabályok megszegését büntetni rendelő bűncselekményt.” A jelenlegi normaszöveg alapján nem igazán tűnik átláthatónak ez az érvelés, amelyet vélhetően a közúti veszélyeztetés kapcsán is irányadónak tekinthet a jogalkotó. Pontosan a nagyszámú – egyre növekvő – számú járművezetőre figyelemmel, talán nem tekinthető speciális szabálynak a közlekedés szabályrendszere. Annál inkább sem, mert ezzel azt mondanánk ki, hogy a járművezetési szabályok foglalkozási szabályok olyanok esetében (is), akiknek ez nem a foglalkozásuk („úrvezetők”).¹⁹ A közlekedési szabályrendszer ilyen esetben tehát azt eredményezné, hogy ugyanaz a szabályanyag egyszer minősülne foglalkozási szabálynak, másszor viszont azon kívüli, („csupán”) közlekedési szabálynak. Önmagában pedig az a tény, hogy a közlekedési szabályok hazánk büntetőjogában később önállósultak a foglalkozási deliktumhoz képest, nem tekinthető olyanoknak, amely a specialitást kellően indokolná.

¹⁷ Lásd az 1971. évi 28. tvr 43. §-ához fűzött indokolást.

¹⁸ Feltétlenül előremutató volt a javaslat abból a szempontból, hogy már a veszélyhelyzet (és nem csupán a sértő eredmény) előidézése is a közúti veszélyeztetés szerint lett volna megítélendő, ha arra nem közúton kerül sor, azonban a „foglalkozás” és „nem foglalkozás” problémáját nem érintette.

¹⁹ Hasonlóan az 1961. évi V. törvényhez, amely a normaszöveg szintjén is tartalmazta ezt.

Holnap?

A hatályos szabályozás alapján sem találhatunk tehát olyan érvet, amely kellő elhatárolási alapot nyújthat a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés és bizonyos közlekedési deliktumok között.²⁰ A jövőben nem tűnik tarthatónak tehát a „pusztán” bírói gyakorlat alapján kialakított elhatárolási metódus, tekintettel arra, hogy azt nyilvánvalóan a kényszer szülte, s minden legális alapot nélkülöz, mert a jogalkotó hosszú évtizedek óta figyelmen kívül hagyja az így felmerülő, bár napjainkra már inkább teoretikussá minősült, ugyanakkor alapvető gyakorlati kihatású kérdést. A bíróságok tehát – normaszövegben manifesztálódó jogalkotói segítség híján – kénytelenek voltak választani, s választottak – ennek a választásnak az eredménye pedig a mára kialakult gyakorlat.²¹ A választásban vélhetően több szempont is szerepet játszott: a közlekedési szabályok speciális foglalkozási szabályként történő – egyébként alaptalannak tűnő – felfogása, a szélesebb teret nyerő „úrvezetők”-kel kapcsolatos gyakorlat, valamint talán az ebben gyökerező szemlélet, miszerint egy jobban ismert, gyakrabban alkalmazott szabálytömeg mindig „elcsábítja” az ügyeket egy ritkábban alkalmazott, kevesebb tapasztalatot adó tényállástól.

Az ellentmondás feloldását egy egyszerűnek tűnő módosítással lehetne orvosolni. A kiindulási pont az, hogy a Btk. 165. § (4) bekezdése szerint „e § alkalmazásában foglalkozási szabály a lőfegyver, a robbantószer és a robbanóanyag használatára és kezelésére vonatkozó szabály is”. Amennyiben arra van lehetőség, hogy bizonyos szabályokat kötelező jelleggel beemeljünk egy körbe, akkor talán arra is van, hogy bizonyos szabályokat kirekesszünk onnan. Ezért talán jó kiindulópont lenne – a vázolt elhatárolási kérdések legalábbis egy részének megoldására – a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásának módosítása akként, hogy „e § alkalmazásában a járművezetésre vonatkozó vasúti, légi, vízi és közúti közlekedési szabályok nem minősülnek foglalkozási szabálynak”. E megoldással talán megoldhatnánk a tényállások között – még ha az utóbbi időben inkább csak elméleti síkon – fennálló jogalkalmazási nehézséget.

²⁰ Az újabb gyakorlatban ilyen problémaként merült fel például az útépítési munkákkal kapcsolatos kérdés. A nem szabályszerű elkerítés, illetőleg előrejelzés vajon foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetésnek vagy közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynek minősül? Az újabb gyakorlat a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés megállapítása irányába mozdult el. Lásd például: Kecskeméti Városi Bíróság B.1222/2008/15., BH 2008.3., BH2011.156.

²¹ Az értelmezés kérdéshez lásd: BLASKÓ 2016, 118–120.

Irodalomjegyzék

- ANGYAL Pál (1909): *A magyar büntetőjog tankönyve*. Budapest, Athenaeum.
- BÍRÓ Gyula (2012): *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása hazánkban, különös tekintettel a megelőzésre*. PhD-értekezés. Debrecen, DE Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola.
- BLASKÓ Béla (2016): *Magyar Büntetőjog. Általános rész*. Budapest–Debrecen, Rejtjel.
- Büntető Jog Tára*, L. köt., 1905, 10–13.
- Büntető Jog Tára*, LXXXII. köt., 1930, 137–141.
- Büntető Jog Tára*, LXXXII. köt., 1930, 54–55.
- DEGRÉ Miklós (1915): A fuvaros kocsis gondatlansága nem a BTK. 291. §-a, – de 290. §-a alá esik (BTK. 290., 291. § 310. §. 2. bek.). *Büntető Jog Tára*, 68. köt. 1. sz.
- FAYER László (1897): Mik veendők fel a Btk. novellájába? *Jogtudományi Közlöny*, 32. évf. 51. sz. 404.
- GRECSÁK Károly szerk. (1912): *Új döntvénytár. A Magy. Kir. Curia, a Kir. Ítéltáblák, nemkülönben más legfelsőbb foku ítélőhatóságok elvi jelentőségű határozatai. VIII*. Budapest, Grill.
- Közlekedési bűncselekmények az ítélkezési gyakorlatban (1956). *Rendőrségi Szemle*, 4. évf. 1. sz. 86–89.
- Különfélék (1899). *Jogtudományi Közlöny*, 34. évf. 23. sz. 182–184.
- LÁSZLÓ Jenő szerk. (1991): *Az 1978. évi IV. törvény (Btk.) előkészítése. VIII*. Budapest, IM.
- VISKI László – RADNAI József (1952): Egyes veszélyeztető bűncselekményekről. *Jogtudományi Közlöny*, 7. évf. 4. sz. 154–164.