



Major Róbert¹

A közlekedés biztonsága elleni bűncselekményhez kapcsolódó egyes elhatárolási kérdések

A Btk. XXII. fejezetében sorolt közlekedési bűncselekmények kétség kívül speciális jellegű bűncselekmények, ezért hagyományosan külön fejezetet alkotnak a Btk. különös részében, jogi tárgyukra figyelemmel, mindjárt a személy elleni bűncselekmények fejezeteit követően. A specialitás abban rejlik, hogy az egyes közlekedési ágazatok tekintetében részletes igazgatási szabályok rendelkeznek a megengedetten kockázatos közlekedés feltételeiről. Az ágazat veszélyességével összefüggően ezek a szabályrendszerek különböző mértékben tartalmaznak mérlegelést tűrő, illetve feltétlen érvényesülést kívánó szabályokat. Tipikusan a közúti közlekedés szabályai között jelentős mértékben, míg a lényegesen magasabb kockázatúnak ítélt légi közlekedés szabályozásánál szinte egyáltalán nem találunk diszpozitív jellegű szabályozást.

Az egyes közlekedési ágazatok közlekedési rendjét szabályozó jogi normák megsértését – a társadalom védelme érdekében – a jogalkotó büntetni rendeli. Azok a normaszegések, amelyek csekélyebb fokban veszélyesek a társadalomra, szabálysértésként vagy a közigazgatási jog hatálya alá tartozó jogsértésként, míg a közlekedés biztonságát már közelebről veszélyeztető, és az életet, testi épséget sértő, magatartásokat bűncselekményként értékelik.

Tekintettel a közlekedési szabályok rendkívül speciális jellegére, a szabályszegés és a bűnösség kérdése, ezeken keresztül a büntetőjogi felelősségről való döntés, speciális szakértelmet igényel.² „E jogterület gyakorlatában, az általános büntetőjogi fogalmakkal és elvekkkel összhangban, de attól elkülönülő terminológiákat is használ” (FÜLÖP–IRK–MAJOR 2004, 3.). A közlekedési szabályok mint speciális foglalkozási szabályok, az általánosságban értelmezett foglalkozási szabályok közül való kiemelését ezen túlmenően az előfordulási arányuk is indokolja. A foglalkozás körében elkövetett és balesetet eredmé-

¹ Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar Közbiztonsági Tanszék, tanszékvezető egyetemi docens; r. ezredes.

² Ennek megfelelően lényeges, hogy már a rendőrképzés alkalmassá tegye a rendőröket a problémák felismerésére, analizálására és ennek megfelelő adekvát válaszadásra. Bővebben: TIHANYI 2013, 87–107.

nyező veszélyeztető cselekmények száma ugyan nem csekély, de a közlekedési szabályszegésekre visszavezethető balesetek száma mellett elenyésző. Meg kell azonban jegyezni, hogy a rendőrség adatai alapján készülő statisztikai adatok eltérhetnek a bírósági ítéletek alapján megállapítható számoktól (Mészáros 2017, 129–139.), amelyre a későbbiekben citált bírósági döntések minősítés-változtatásai is például szolgálnak.

A közlekedési bűncselekmények általános jellemzője a rejtett speciális alanyiség, ami azt jelenti, hogy – az „aki” általános alanyra utaló megfogalmazás ellenére – e cselekmények elkövetői az általános alannya válás feltételein túlmenően, valamilyen speciális ismérvvvel is rendelkeznek. A közlekedésben megjelenő deliktumokat alapvetően két nagy csoportba lehet sorolni aszerint, hogy a jogi tárgyat sértő magatartást tanúsító személy, az általa veszélyeztetett közlekedési ágazatnak aktív részese vagy sem. Aktív részesnek azt tekintjük, aki az adott ágazatban járművezetői vagy irányítói tevékenységet végez. Nem tekinthető aktív részesnek, aki csupán utasként vagy gyalogosként³ vesz részt a közlekedésben, illetve az a személy sem, aki az adott ágazat tekintetében *extraneusnak* minősül. Ez utóbbi elkövetői kör magatartása tartozhat a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény körébe.⁴

A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény⁵ megalkotásával a jogalkotó a közlekedési rendszert a kívülről érkező támadásokkal szemben védi, vagyis olyan balesetveszélyes helyzetet előidéző magatartásoktól, amelyeket nem az adott ágazat aktív részvevője hoz létre.

Ezt a helyzetet szokták felületesen úgy megfogalmazni, hogy a cselekményt csak kívülálló követheti el, olyan személy, aki nem áll az adott közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt. Érdekes azonban példákon keresztül megvilágítani e kitétel mélységét, valódi tartalmát. Az a járművezető, aki lakott területen kívüli útszakaszon, éjszakai sötétségben kivilágítatlan járművét leállítja az úttesten, vitán felül álló módon akadályt létesített, és kétség nem fér ahhoz sem, hogy ez

³ A 240. § (2) bekezdés rendelkezése értelmében nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések. E kitétel alapvető indoka a szabályok számonkérhetőségében rejlik: az állam csak azokon kéri számon a közlekedési szabályok betartását, akiket azok elsajátítására kötelezett és azokból vizsgáztatott. Utas vagy gyalogos szabályszegő magatartására visszavezethető baleset esetén a megfelelő személy elleni bűncselekmény megállapításának van helye.

⁴ Ebbe a csoportba tartozik továbbá a 238. §-ban meghatározott járművezetés tiltott átengedése és a 239/A. § (3) bekezdésében írt személyszállítást végző jármű jogellenes átalakítása. Az összes többi közlekedési bűncselekmény speciális alanyiséga a járművezetői vagy irányítói minőségben rejlik.

⁵ A közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt Magyarországon 1980-ban 124 esetben, 1990-ben 833 esetben, 2000-ben 2447 esetben, 2015-ben 1220 esetben, míg 2019-ben 995 esetben állapítottak meg.



veszélyes, azaz magatartása baleseti kockázatot fokozó magatartásnak tekintendő. Ugyanakkor a járművezető a veszélyhelyzetet a járművezetésre vonatkozó közlekedési szabályok megszegésével idézte elő, így ő a közlekedés aktív résztvevője, tehát magatartása nem közlekedés biztonsága elleni bűncselekményként, hanem – szándékától és a magatartás eredményétől függően – közúti veszélyeztetésként vagy közúti baleset okozásaként, illetőleg szabálysértésként értékelendő.⁶ Amennyiben azonban ugyanezt az akadályt egy gyalogos tolja fel az úttestre, akkor már – mivel ő nem a járművezetésre vonatkozó szabályok megszegésével hozza létre a veszélyhelyzetet – akadály létesítésével megvalósított közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt kell a terhére róni. A közúti közlekedés szabályrendszere nem kevés rendelkezést tartalmaz a gyalogosok magatartására vonatkozóan,⁷ így nyilvánvaló, hogy a közúti közlekedésben a gyalogos is a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll. Ezért tekinthető felületesnek az a megfogalmazás, hogy az elkövető nem állhat az adott közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt. Mindent egybevetve a speciális alanyiságot és ezzel az elhatárolás alapszempontját az alábbiak szerint fogalmazhatjuk meg: a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetője az lehet, aki nem az általa veszélyeztetett közlekedési ágazat járművezetésre vagy irányításra vonatkozó szabályainak megszegésével hozza létre a veszélyhelyzetet. Másként megfogalmazva, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetési magatartásaként, a veszélyeztetett ágazat járművezetésre vonatkozó közlekedési szabályainak megszegése, nem jelenhet meg. Hasonló fogalmazható meg a gyalogosok tekintetében is, hiszen a szabálytalanul az úttestre lépő gyalogos saját testével megvalósított akadálylétesítése nem vonható a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény körébe.⁸ Más a helyzet a gyalogos saját közlekedési ágazatán kívüli veszélyeztető magatartásával, amikor is a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapítása nem kizárt. Tipikusan ez a vasúti közlekedés területén előforduló öngyilkos szándékú, saját testtel megvalósított akadálylétesítés esetén állhat fenn. A gyalogosok mellett ez a tétel általánosan is megfogalmazható minden, több ágazatot érintő eseménysor tekintetében. Ha ugyanis a járművezető saját ágazatának normáit megszegve, egy másik ágazatban is veszélyhelyzetet hoz létre, egyetlen cselekménye ellenére több közlekedési bűncselekmény valódi halmazát kell megállapítani. Például, ha közúti jármű tilos jelzés ellenére halad a vasúti átjáróba,

⁶ A veszélyhelyzetre kiterjedő szándékosság esetén közúti veszélyeztetés, a veszélyhelyzetre kiterjedő gondatlanság esetén pedig, súlyos személyi sérülés előidézése esetén közúti baleset okozása bűncselekmény, míg csekélyebb következmény esetén szabálysértés áll fenn.

⁷ KRESZ 21. §-ban meghatározott kötelezettségek, például a gyalogos haladási helyei, az úttestre lépés feltételei stb.

⁸ Ilyen esetben a szándéktól és az eredménytől függően, személy elleni bűncselekmény merülhet fel.

és vonattal ütközik, közúti baleset okozásáról, és a vasút tekintetében közlekedés biztonsága elleni bűncselekményről lehet szó.⁹ Speciális helyzetet teremt, ha a járművezető szabályszegése okán bekövetkezett baleset miatt a járművek vagy alkatrészük kontrollálatlan mozgással egy másik közlekedési ágazat pályáján alakítanak ki balesetveszélyes szituációt. Ezen szituációkban a járművezető bűnössége, a balesetokozáson túl, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tekintetében még gondatlan szinten sem állapítható meg. „Ha a közúti baleset folytán az ütköző járművek a közút mellett húzódó vasúti sínekre sodródznak, a közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétség miatt nincs helye a bűnösség megállapításának.”¹⁰

Ugyanakkor előfordulhat olyan eset is, amikor a járművezető magatartásával úgy hoz létre veszélyhelyzetet saját ágazatában, hogy közlekedési szabályszegés nem róható a terhére. Ennek tipikus példája, amikor a járművezető menet közben valamilyen tárgyat dob a közlekedés másik résztvevője felé, és ezzel balesetveszélyes helyzetet teremt. Egyes vélemények szerint ez a magatartás a járművezetéshez szorosan köthető, sőt konkrét közlekedési szabályszegésnek tekinthető.¹¹ Ezen vélemények szerint a járművezető általi dobálás a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjába ütköző szabályszegésnek minősül. A hivatkozott rendelkezés I. fordulata kimondja, hogy aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyónbiztonságot ne veszélyeztesse. Bár a KRESZ ezen rendelkezése hosszas jogalkalmazói értelmezési folyamaton ment keresztül,¹² és jelenleg is megállapítható legalább hármas funkciója,¹³ egyértelműen megfogalmazható, hogy a rendelkezés a járművezető közlekedésben való részvétele körében, a járművezetésre és a jármű irányítására irányuló magatartások vonatkozásában ír elő magatartási szabályt. Ez nem terjeszthető ki olyan tevékenységekre, amelyek a jármű vezetéséhez kapcsolódó mozdulatsoroktól teljesen elkülöníthetők, azt a folyamatot nem befolyásolják. A fentieket együtt értékelve megállapítható, hogy a járművezető azon magatartása, „hogy a mozgó személygépkocsiból, azt közúton vezetve követ hajított egy másik közlekedő jármű, autóbusz szélvédőjének úgy, hogy a járművezető feje irányában célozott és talált”¹⁴ nem vonható

⁹ BH 1981. 1. és BH 1981. 49.

¹⁰ BH 2001. 211. vagy akár BH 2008. 6, mindezek mellett nehezen fogható ellenpélda: BH 2011. 270.

¹¹ Például: Budapest Környéki Törvényszék B.66/2017/42.

¹² A szabály „abszolút általános” magatartási szabálykénti létezésének a veszélyét már Viski László is felismerte. Lásd: VISKI 1974, 333., 339.

¹³ A hármas természet tekintetében egyrésztől kisegítő jellegű szabály, másrésztől az általános balesetelhárítási kötelezettség, harmadrészt pedig a veszélyes megközelítés tilalmának megjelenési helye (FÜLÖP–MAJOR 2005, 105.).

¹⁴ Budapest Környéki Törvényszék B.66/2017/42.

a KRESZ 3. § (1) bekezdés *c*) pontjának hatálya alá, hiszen az nem tartozik a járművezetéshez kapcsolódó tevékenységi körbe. Mindezek alapján megállapítható, hogy a fent hivatkozott magatartásforma helyesen a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményként értékelendő, figyelemmel arra, hogy a magatartást tanúsító járművezető nem közlekedési szabályt megszegve hoz létre veszélyhelyzetet.¹⁵

A járművezető által megvalósított szándékos veszélyeztető magatartásformák – a fentiek alapján – tehát két csoportba sorolhatók. Egyrészt vannak olyan veszélyeztető magatartások, amelyek szabályszegést foglalnak magukban, ilyenkor közúti veszélyeztetés állhat fenn.¹⁶ Másrészt vannak olyan járművezetői veszélyeztető magatartások, amelyek nem tartoznak a közlekedés körébe, nem valósítanak meg közlekedési szabályszegést, ezekben az esetekben a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapításának van helye.

A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény találkozhat a Btk. 165. § szerinti foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásával is. Ilyenkor a közlekedés biztonsága a közlekedésen kívül eső, valamilyen másik foglalkozás szabályának a megszegése folytán kerül veszélybe. Mindkét cselekmény jogi tárgya az emberi élet, a testi épség és az egészség védelme, ugyanakkor a közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynél ez csupán másodlagosan jelenik meg, hiszen e bűncselekmény alapvetően a közlekedés biztonságához fűződő társadalmi érdeket védi, ezért a halmazat csak látszólagos lehet. A két tényállás viszonyát e tekintetben az általános-speciális viszony jellemzi. Így amennyiben a foglalkozási szabály megszegése a közlekedés körében hoz létre veszélyhelyzetet, a speciális tényállást, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt kell megállapítani. A bírói gyakorlat ezzel részben ellentétes álláspontot alakított ki. A közúton végzett munkálatok befejezését követően a létesített elkorlátozás az előírásoknak nem felelt meg, a munkaterület előjelzéséről egyáltalán nem gondoskodtak. Éjszakai sötétség beállta után az akadály észlelhetetlenségére visszavezethető okból halálos baleset következett be.¹⁷ Az első és a másodfokon eljáró bíróság által megállapított tényállás szerint a terhelt – aki a munkavégzés művezetőjeként dolgozott – tisztában volt azzal, hogy a munkaterületté vált helyszínen az elkorlátozás módja nem felelt meg a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló rendelet szabályainak. A munkaterület elhagyásakor a helyszínen saját hatáskörében a balesetveszély elhárítása érdekében semmilyen intézkedést nem tett, az üzemmnökség felé pedig nem intézkedett annak érdekében, hogy a közlekedés biztonságát garantáló jelzések szabályszerű kihelyezésére sor kerüljön. A bíróságok megállapították azt is, hogy

¹⁵ Pontosan ugyanúgy, mintha a követ gyalogos vagy utas dobta volna.

¹⁶ Természetesen akkor, ha valamennyi feltétel teljesül: elkövetés helye, veszély foka stb.

¹⁷ BH 2011. 156.

amennyiben az útfelbontás elkorlátozása a rendelet szabályainak megfelelően megtörtént volna (előjelzés, biztonsági zóna, sebességkorlátozó tábla, fényforrás), a sértett járművét az elkorlátozás előtt megállíthatta volna. A Legfelsőbb Bíróság a felülvizsgálati indítvánnyal megtámadott határozatokat bár hatályukban fenntartotta, de a cselekmény jogi minősítését megváltoztatta, és a cselekmény foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetésnek minősítette. A jogi indokolás szerint a „közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt gondatlanságból – többek közt – az követi el, aki a közúti közlekedés biztonságát aktív magatartással veszélyezteti. A terhelt felróható magatartása mulasztás volt. Gondatlan mulasztása miatt megszegte a rá vonatkozó foglalkozási szabályt, irányítása mellett egy közforgalmú közlekedési úton végzett útfelbontás révén balesetveszély alakult ki. A veszélyes, felbontott útszakaszt szabályszerű elkorlátozás, előjelzés nélkül otthagya, a rá vonatkozó foglalkozási előírást megszegve, a veszélyhelyzet elhárítása érdekében nem intézkedett.”¹⁸ A magyarázat lényegi eleme az az álláspont, hogy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény csak aktív elkövetői magatartással valósulhat meg. Kétségtelen, hogy a tényállás exemplifikatív felsorolásában szereplő magatartásformák mindegyike aktív jellegű (megrongálás, létesítés, eltávolítás stb.), de a más hasonló módon kitéltelt nem lehet olyan szűken értelmezni, hogy a hasonlóság a magatartás aktív voltára is utalna. *A hasonlóság azt fejezi ki, hogy „bármely cselekmény elkövetési magatartássá válhat, ha az hatásában alkalmas a közlekedés biztonságának veszélyeztetésére”* (ERDŐS–FÖLDVÁRI–TÓTH 1998, 148.). Tehát a hasonlóságnak a cselekmény a veszélyhelyzet mint eredmény előidézésére való objektív alkalmasságában kell megjelennie.

Mindemellett a hivatkozott példa tekintetében a bűncselekmény befejezettségét vizsgálva az is megállapítható, hogy a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés csak akkor válik befejezetté, ha az élet, a testi épség közvetlen veszélye kialakult, azaz akkor, amikor besötétedett, és jármű közeledik a helyszínhez. Az ezt megelőző időszakban csupán absztrakt veszélyről beszélhetünk. Méltánytalanak tartom azt a megoldást, ha a mulasztó művezető magatartásának büntetőjogi értékelését attól tesszük függővé, hogy az adott útszakaszon van-e forgalom, sőt a gyakorlat azt mutatja, hogy csak attól tesszük függővé, hogy bekövetkezett-e a baleset vagy sem. Ebből a szempontból is szerencsésebb a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt felhívni, hiszen annak megállapításához az absztrakt veszélyhelyzet kialakulása is elégséges, azaz e bűncselekmény esetén a művezető cselekménye abban a pillanatban befejezetté vált, amikor a helyszínt – a korábban részletezett módon – elhagyta, és az adott útszakaszon a közúti forgalom jelenléte nem kizárható.¹⁹

¹⁸ BH 2011. 156.

¹⁹ Amennyiben ugyanis a közúti forgalom megjelenése az adott útszakaszon kizárható, akkor a távoli veszély megállapításának sincs helye.



A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény és a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés konkurálása tekintetében megállapítható, hogy amennyiben az elkövető a közlekedésen kívüli foglalkozás szabályainak megszegésével hoz létre veszélyhelyzetet, azt kell vizsgálni, hogy a veszély a közlekedés körében vagy az adott foglalkozás biztonságának körében alakult-e ki. Ez utóbbi esetben a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést, míg ha a foglalkozási szabály megszegése kapcsán a veszélyhelyzet valamely közlekedési ágazat biztonságának körében merül fel, akkor – a specialitás elvére figyelemmel – a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt kell megállapítani.

Fontos kiemelni, hogy ha ezek a veszélyhelyzetek a veszélyeztetett közlekedési ágazat közlekedési szabályainak megszegéséből erednek, akkor az ágazathoz igazodóan közúti baleset okozása vagy közúti veszélyeztetés, illetve vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése bűncselekmény megállapításának van helye. E körben tipikusan a közúti közlekedésben merül fel gyakorlati probléma a rakományok nem megfelelő rögzítése miatt bekövetkezett balesetek megítélése kapcsán. Figyelemmel arra, hogy a rakomány megfelelő rögzítésének szabálya, a közúti forgalomban való részvételre vonatkozó, KRESZ-jogszabályban meghatározott közlekedési szabály, a hibás rögzítés miatt leeső rakomány okozta súlyos balesetek megítélésénél a közúti baleset okozása bűncselekményt kell felhívni.²⁰ Ha azonban a rakomány leesése nem okoz közvetlenül balesetet, de a járművezető nem teszi meg a tőle elvárható és szükséges intézkedéseket a leesett rakomány közlekedési pályáról való eltávolítására, akkor – a korábban kifejtettek alapján – közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapításának lehet helye. Nehezebben ítéltető meg az a helyzet, amikor nem a rakomány, hanem a járműnek valamilyen alkatrésze „esik le”, és akadályt képezve kerül az úttestre. Ez esetben ugyanis a járművezető felelőssége a közvetlenül bekövetkező baleset okozása miatt általában nem állapítható meg. A felelősség kérdésében az vizsgálendő, hogy az alkatrész leválását előidéző műszaki rendellenesség, a járművezető számára elinduláskor vagy menet közben felismerhető volt-e, illetve hogy a rendellenesség visszavezethető-e műszaki-karbantartási hiányosságra vagy szerelési-technológiai hibára. Az előbbi esetben a járművezető megint csak közúti baleset okozásáért felel, míg utóbbi esetben a javítást, karbantartást végző személy tekintetében merül fel a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés bűncselekménye. A gyakorlatban a leginkább a tehergépkocsik tetején összegyűlt és nagy darabokban leváló és a mögöttes jármű felé eső jég tömb okozta veszélyhelyzet, illetve létrejött baleset megítélése jelent nehézséget. Nem kétséges, hogy a vázolt szituáció rendkívül balesetveszélyes, és az sem kérdéses, hogy a leváló

²⁰ Ha a baleset kimenetele nem éri el a büntetőjogi védelem szintjét, akkor szabálysértés miatti felelősségre vonásnak van helye.



jégtömb nem minősíthető sem rakománynak, sem a jármű alkatrészének. Figyelemmel a KRESZ-jogszabály 25. § (1) bekezdésében foglaltakra²¹ megállapítható, hogy a tehergépkocsik, különösen a ponyvás felépítményű tehergépkocsik, sajátossága a jégtömeg felgyülemlésének lehetősége, így a hivatkozott jogszabályhely alapján a járművezetőnek a jármű sajátosságaira irányuló figyelme ki kell terjedjen ezen körülményre is. Ennek alapján a leváló jégtömb okozta baleset esetén – a jelzett közlekedési szabály felhívásával –, súlyos baleset bekövetkezésekor, közúti baleset okozása bűncselekmény, míg enyhébb kimenetel esetén szabálysértés megállapításának van helye.

Irodalomjegyzék

- ERDŐSY Emil – FÖLDVÁRI József – TÓTH Mihály (1998): *Magyar Büntetőjog. Különös rész.* Budapest, Rejtjel.
- FÜLÖP Ágnes – IRK Ferenc – MAJOR Róbert (2004): A közlekedési bűncselekmények kodifikációja. Kodifikációs javaslatok a Btk. XIII. fejezetéhez I. rész. *Büntetőjogi Kodifikáció*, 4. évf. 2. sz. 3–16.
- FÜLÖP Ágnes – MAJOR Róbert (2005): *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban.* Budapest, HVG-Orac.
- MÉSZÁROS Gábor (2017): A közlekedési baleset-megelőzés információs folyamatai. *Magyar Rendészet*, 17. évf. 2. sz. 129–139.
- TIHANYI Miklós (2013): A körzeti megbízotti szolgálat fejlődési lehetőségei, avagy a tudásalapú rendőrség. *Belügyi Szemle*, 61. évf. 6. sz. 87–107.
- VISKI László (1974): *Közlekedési büntetőjog.* Budapest, KJK-Kerszöv.

²¹ KRESZ 25. § (1): „Járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra.”