

Közlekedés és droghasználat

BARÁTH NOÉMI EMŐKE

Absztrakt: A tanulmány a kábítószer-fogyasztás hatása alatt elkövetett közlekedési bűncselekményeket vizsgálja. Körbejárja a szankcionálási rendszert, az elkövetői kört és a kábítószeres járművezetésre gyakorolt hatásait. A magatartás mögött húzódó lehetséges magyarázatok közül az észlelésre helyezi a hangsúlyt. A vizsgálatok alapján kirajzolódik egy fiatal felnőttekre jellemző bűnelkövetői kör, akik felelőtlen magatartásuk következményeként nem csak magukat, hanem a társadalom többi tagjának testi épségét, életét is veszélyeztethetik, ha drogfogyasztást követően ülnek volán mögé.

Kulcsszavak: közlekedési baleset, pszichoaktív szerhasználat, kábítószer-fogyasztás,

A média hangja és a számok viszonya

Nem telik el hét, hogy ne találkoznánk olyan hírekkel, mely szerint kábítószer hatása alatt vezető sofőrök okoztak közlekedési balesetet. A különböző sajtóorgánumok, a média gyakran számol be ilyen típusú bűncselekményekről, amelyek áldozatai gyakran életüket is veszítik. Az alábbiakban néhány – kiragadott- online hírrel szemléltetjük a téma aktualitását.

„2020. december 13-án hajnalban Balatonföldvár belterületén közlekedett személygépkocsival egy 38 éves férfi. A sofőr – eddig tisztázatlan körülmények között - letért az útestről, és egy parkolóban három leállított autónak is nekiütközött. A körzeti megbízottak ellenőrizték a zavartan viselkedő autóvezetőt, a jármű csomagterében pedig kábítószergyanús anyagot találtak. Gyorstesztet alkalmaztak, ami MDMA, amfetamin, metamfetamin, valamint THC hatóanyagra is pozitív eredményt mutatott. A balatonkeresztúri lakossal szemben a kijárási korlátozás megszegéséért kiszabott bírságon túl járművezetés bódult állapotban vétség gyanúja miatt büntetőeljárást indítottak. Az ittas vezetés és a bódító szer hatása alatt történő járművezetés negatív hatással van a közlekedés biztonságára és a vezetés minőségére. Szeszes ital fogyasztás hatására növekszik az észlelési idő, tompulnak a reflexek. További jelentős kockázatot jelent az, hogy az ittas, vagy bódult vezetők általában a megengedett sebességet is túllépik. Felhívjuk a figyelmet, hogy aki ittasan vagy kábítószer hatása alatt járművet vezet, elfogadhatatlan kockázatot vállal, és mások életét is veszélyezteti. A közlekedési szabályok betartásával, kellő odafigyeléssel, türelemmel, toleranciával és egymás iránti felelősséggel megelőzhetőek a tragédiák” (URL1).

2020. november 10-én a jogszvilag.hu (URL1) oldalon olvasható, hogy „Ismét elítélték bódult állapotban elkövetett járművezetés és kábítószer birtoklása miatt azt a nőt, aki kokain befolyása alatt korábban lassítás, megállás és segítségnyújtás nélkül gázolt halálra egy férfit. A vádirat szerint egy 29 éves nő – aki ellen más közlekedési bűncselekmény miatt már másodfokon volt folyamatban eljárás – 2019. szeptemberében csekély mennyiségben többféle kábítószerrel és pszichotróp anyagot szerzett meg, amelyek egy részét elfogyasztotta. A nő 2019. szeptember 10-én a kora délutáni órákban ezeknek a szereknek a hatása alatt a XIV. kerületben, a Pillangó utcában gépkocsit vezetett, amikor rendőri intézkedés alá vonták. Ellene a Budapesti XIV. és XVI. Kerületi Ügyészség bódult állapotban elkövetett járművezetés és kábítószer birtoklásának vétsége miatt emelt vádat. A nő az előkészítő ülésen beismerte bűnösségét és lemondott a tárgyaláshoz fűződő jogáról. Ezért őt a bíróság – az ügyészség indítványa alapján – 1 év két hónap fogházbüntetésre ítélte és véglegesen eltiltotta a járművezetéstől. Az ítélet nem jogerős, azt az ügyész tudomásul vette, a vádlott és védője enyhítésért fellebbezett.”

A hírek hatására azt gondolnánk, hogy magas az ilyen típusú baleset száma az országunkban. A valóság azonban az, hogy a statisztikai adatok más képet festenek. Magyarországon 2019-ben egymillió lakosra 62 halálos közúti baleset jutott, ami az uniós átlagtól eltér, azt meghaladja (URL3). A 2018-as adatokhoz képest 5%-os csökkenés figyelhető meg, 2013 óta ebben az évben volt a legalacsonyabb a halálos kimenetelű közúti balesetek száma (1. táblázat). Az elmúlt évtizedben a halálos áldozatok száma 19%-kal csökkent (EC, 2020 – URL4). Az adatsor tizenhét éve alatt ez a szám a felére csökkent a KSH adatai szerint (URL3). Ennek a csökkenésnek számos oka lehet, hiszen a közlekedésbiztonsági fejlesztések kedvező irányba befolyásolják a súlyos kimenetelű baleseteket. Az autók egyre jobban védik az utasaikat, sőt számos esetben akár gyalogos légszák is védi az autón kívül található személyek testi épségét egy karambol esetén. A tanulmány a tendencia csökkenését nem fejti ki részletesebben.

Személy sérüléses közúti közlekedési balesetek (2001–)									
Év	A balesetek száma				Balesetet szenvedett személyek	Ebből:			
	halálos sérülések	súlyos	könnyű	összesen		súlyosan sérült személyek	könnyen	meghalt személyek	
									összesen
2001	1 132	6 673	10 700	18 505	25 388	7 920	16 229	1 239	
2002	1 264	6 982	11 440	19 686	27 407	8 360	17 618	1 429	
2003	1 135	6 904	11 937	19 976	27 953	8 299	18 328	1 326	
2004	1 168	7 111	12 678	20 957	29 350	8 523	19 531	1 296	
2005	1 139	7 010	12 628	20 777	28 783	8 320	19 185	1 278	
2006	1 173	7 075	12 729	20 977	29 280	8 431	19 546	1 303	
2007	1 106	6 876	12 653	20 635	28 684	8 155	19 297	1 232	
2008	890	6 170	12 114	19 174	26 365	7 227	18 142	996	
2009	752	5 583	11 529	17 864	24 096	6 444	16 830	822	
2010	649	4 941	10 718	16 308	21 657	5 671	15 246	740	
2011	563	4 527	10 737	15 827	20 810	5 152	15 020	638	
2012	541	4 355	10 278	15 174	19 584	4 921	14 058	605	
2013	540	4 687	10 464	15 691	20 681	5 369	14 721	591	
2014	573	4 713	10 561	15 847	20 750	5 331	14 793	626	
2015	585	4 913	10 833	16 331	21 543	5 575	15 324	644	
2016	565	4 910	11 152	16 627	21 936	5 539	15 790	607	
2017	575	4 896	11 018	16 489	22 076	5 627	15 824	625	
2018	567	4 896	11 488	16 951	22 632	5 559	16 440	633	
2019	530	4 834	11 263	16 627	22 198	5 482	16 114	602	

1. táblázat Személyi sérülések statisztikája. Forrás: KSH.

A fenti adatok áttekintése azért volt fontos, hogy lássuk, milyen mértékű a baleseti ráta, majd áttérünk egy 2018-as évben végzett kutatás adatainak az ismertetésére (Ritter, 2019).

AZ OKRI-ban végzett kutatás szerint - amely a 2013-2017 évi közlekedési bűncselekményeit vizsgálta -, a bódult állapotban elkövetett közlekedési bűncselekmények esetszáma 2014-től folyamatosan emelkedett. „Nyilvánvalóan ezek a kriminálstatisztikai adatok csak a jéghegy csúcsát jelzik és sokkal inkább mutatói a hatóság közlekedésrendészeti aktivitásának, a közlekedésrendészeti észlelési mátrixnak mint a jelenség tényleges elterjedtségének, ugyanakkor mindenképpen figyelmet érdemel ez az elemszám-emelkedés, kiváltképp azért, mert 2013 és 2017 között, négy év alatt, két és félszeresére nőtt az ismertté vált járművezetés bódult állapotban bűncselekmények száma 144-ről 392-re” (Ritter, im). A kutató felhívja a figyelmet arra, hogy „a vényköteles gyógyszerektől (nyugtatóktól, altatóktól) befolyásolt állapotban történő járművezetés 2006-os vizsgálat során mért arányérték ötszörös növekedése volt, ami azt jelzi, hogy az ismertté vált járművezetés bódult állapotban bűncselekmény elkövetőinek körében egy a kábítószer-használóképtől szociodemográfiai jellemzőiben eltérő csoport jelent meg. A tíz évvel ezelőtti vizsgálatban a nyugtató/altató hatása alatt gépjárművet vezetőik a mintába kerültek 5,7 százalékát képviselték, a kurrens vizsgálati mintában részesedésük elérte a 27 százalékot. A növekedés mértéke 500 százalék!” Érdemes elgondolkodni azon, hogy miként lehet ezt az arányt csökkenteni, megelőzi az esetleges tragédiákat.

Szabályozás és szankcionálás

Amikor valaki közlekedési balesetet okoz szándékosan, vagy önhibáján kívül, akkor egyrészt a közlekedés biztonságát sérti meg, másrészt az élet és testi épség védelméhez fűződő társadalmi érdeket, valamint a vagyonbiztonságot veszélyezteti. A kábítószer vagy más, a vezetési képességre hátrányosan ható szer fogyasztása tudatzavart idézhet elő. A kábítószer fogyasztásának az ember szervezetére gyakorolt élettani hatása szerencsére eltérő, de kétségtelen, hogy -az erkölcsi- gátlásokat oldja, a reakciósebességet csökkenti. Továbbá, megnöveli azt az időtartamot, amely a veszély észlelése és az annak elhárításához szükséges magatartás között eltelhet, miközben egyidejűleg csökkenti a figyelőképességet.

A Büntető törvénykönyv (Btk) 237. paragrafusába ütköző „Járművezetés bódult állapotban” bűncselekmény elkövetőjét a törvény alapesetben két év szabadságvesztés büntetéssel büntetheti. Amennyiben a bódult állapotban lévő járművezető súlyos testi sértést, vagy halált okoz, akkor a büntetés súlyosbodik, mely maximálisan öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés kiszabását teszi lehetővé. Ha az elkövető a cselekményt önhibájából eredő bódult állapotban követi el, büntethetősége megállapítható.

A Btk. eredetileg csak az ittas járművezetést büntette, de a kábítószer-fogyasztók számának a növekedésével nőtt a kábítószer hatása alatt járművet vezetőik száma is. 1999. március 1-je

óta az ittas járművezetés tényállása tartalmazta már a bódult állapot kiterjesztését a vezetési képességekre hátrányosan ható szer kitétel is (1998. évi LXXXVII. törvény a büntető jogszabályok módosításáról). A kábítószer hatása alatt - bódult állapotban - elkövetett közlekedési bűncselekmények esetén minden esetben szükség van orvosszakértő és vegyész, vagy toxikológus szakértő bevonására, hogy bebizonyosodjon a bűncselekmény elkövetése. Ezt a szakértőt a nyomozóhatóság, a rendőrség rendeli ki. Bódult állapotban elkövetett járművezetés vétsége szándékos bűncselekménynek minősül. A vezetési képességre hátrányosan ható szer fogalmát a Büntető törvénykönyv pontosan nem határozza meg. A vezetési képességet befolyásoló szer alatt természetes vagy mesterséges úton előállított kémiai vegyületet vagy anyagot értünk. E körből az élettani reakciók közül elsősorban azokat kell kiemelni, amelyek a járművezető morális gátlásait feloldják és egyéb fiziológiás hatásokkal együtt a biztonságos közlekedést veszélyeztetik. A bírói gyakorlat alapján leggyakrabban előforduló anyagok közt a gyógyszerek és kábítószer mellett a különféle festékek, spray-k, ragasztók is megtalálhatók.

2020. november 6-án megjelent egy hír egy elkövető ítélethozataláról, melyben halmazatban több bűncselekményt is megvalósított. „A tényállás szerint a 26 éves vádlott 2018. szeptember és 2019. március 9. között marihuánát, speedet és Magyarországon nem engedélyezett, gyógyszernek minősülő, szexuális teljesítményfokozó szert adott el több embernek. A naponta kábítószer fogyasztó, de függőnek nem minősülő vádlott rendszeresen szerzett be kábítószereket mind saját fogyasztásra, mind kereskedés céljából, az értékesítéssel legalább 236 ezer forintot keresett. A férfi emellett egyszer úgy közlekedett személygépkocsival a 6-os úton, hogy rendőri intézkedés után delta 9-THC kábítószerrel találtak a szervezetében. A törvényszék a vádlottat szerdai ítéletében jelentős mennyiségű kábítószer-kereskedelem, egészségügyi termék hamisítása büntetőjében, és bódult állapotban elkövetett járművezetés vétségében mondta ki bűnösnek. A fegyházbüntetés mellett a férfit két évre eltiltotta a járművezetéstől.” (URL5)

Jellemző a bódult állapotú sofőrökre, hogy közúti ellenőrzés során szűrik ki őket és találnak az autójukban kábítószert. Azonban előfordul, amikor már csak a balesetkozást követően bizonyosodik be a szerfogyasztás.

„Halált okozó, bódult állapotban elkövetett járművezetés büntette miatt, mint visszaesőt, öt év börtönbüntetésre és nyolc év járművezetéstől eltiltásra ítélte első fokon a Győri Járásbíróság azt a férfit, aki tavaly februárban balesetet okozott és két utasa meghalt. Az elkövetéskor 28 éves férfi amfetamint és metamfetamint is fogyasztott, majd az M1-es autópályán közlekedett Hegyeshalom felé óránkénti 125-135 kilométeres sebességgel. A 110-es kilométer közelében utolért egy lassabban haladó kisteherautót, de figyelmetlensége miatt nem lassított, hanem balra kormányzással próbálta elkerülni az ütközést, de az autó jobb eleje nekiütközött a kisteherautó bal hátsó részének. A kisteherautó emiatt a jobb oldali szalagkorlátnak ütközött, majd az oldalára borulva megállt. A vádlott által vezetett autó többször nekiütközött a jobb oldali szalagkorlátnak, majd a bal oldalnak is, és a belső sávban állt meg. A vádlott autójában utazó két utas a helyszínen meghalt, a kisteherautó vezetője és a vádlott nyolc napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett. A vádlottat korábban halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége és segítségnyújtás elmulasztásának büntette

miatt három év szabadságvesztésre ítélték és öt évre eltiltották a vezetésétől. Szabadulása után a férfi járművezetési utánképzési kötelezettségének nem tett eleget, és a baleset előtt három, utána pedig két alkalommal is eljárak vele szemben a rendőrök eltiltás hatálya alatti vezetés és engedély nélküli vezetés miatt. A Győri Járásbíróság ítélete nem jogerős, a vádlott és védője enyhítésért, az ügyészség pedig súlyosításért fellebbezett, valamint indítványozta a férfi letartóztatását.” (URL6)

Számos esetben találkozhatunk az ilyen típusú közlekedési balesetek okozóinál, hogy a járművezetéstől való eltiltást nem érzik magukra nézve kötelező érvényűnek és ismét volán mögé ülnek. Jellemző, hogy a pszichoaktív szert fogyasztó autóvezetők úgy vélik, hogy jobb sofőrök, pedig erre kevés tudományos bizonyíték van (EMCDDA, 2012). A rendszeres fogyasztók úgy gondolhatják, hogy nem befolyásolja a vezetési képességüket a drog, amely a szervezetükbe került (European Commission, 2012).

Milyen szerek fogyasztása mutatható ki a balesetet okozó sofőröknél?

Leggyakrabban a kannabiszt mutatják ki, a pszichoaktív szerek közül pedig a benzodiazepineket jelentik a legtöbbször. A receptre kapható gyógyszerek, kábítószeres – gyakran alkohol kíséretében – gyakran előfordul a balesetekben érintettek körében (EMCDDA). Ritter (2019) kutatása kimutatta, hogy a balesetet okozók vérében összesen 74 féle pszichoaktív szert azonosítottak a szakértők. Ezek közül 56 minősült kábítószernek vagy új pszichoaktív anyagnak, 17 pedig gyógyszerként volt forgalomban. Az esetek felében egyféle szertípus volt kimutatható az elkövetés idején, az esetek egyharmadában kétféle, míg egyötödükénél pedig három- vagy többféle. Megállapította továbbá, hogy legtöbb bódult állapotban elkövetett járművezetés bűncselekményt valamilyen kábítószerrel követték el (Ritter, im).

Különböző pszichoaktív anyagok szervezetben történő lebomlási tulajdonságai rendkívül eltérőek lehetnek. Szakirodalmi adatok szerint, az amfetamin esetében a felezési idő 7-34 óra, a vérben a csúskoncentráció 2-5 órán belül alakul ki és a vizeletből a fogyasztást követően 1-4 órával mutatható ki, amely 24-48 (legfeljebb 72) órán át fennáll (Ritter, im). A kokain esetén a felezési idő 60 perc, a hatása a beviteltől számított legfeljebb 1-1,5 óráig érzékelhető, kimutathatósága vérből, azaz a biológiailag aktív metabolit jelenléte 5-6 órára tehető. Nemzetközi és hazai gyakorlat szerint is a marihuána „tünetmentessége” ellenére, a szervezetben lévő THC hatása károsan befolyásolja a járművezetést, ha a THC vagy annak biológiai metabolitja 2 ng/ml vérkoncentrációt meghaladó mennyiségben kimutatható. Amfetamin és MDMA esetében is 50 ng/ml (esetenként 20 ng/ml) vérkoncentráció feletti értéknél jelenthető ki, hogy az adott személy kábítószerrel befolyásolt állapotban volt (Ritter, im). Hazánkban zéró tolerancia van, a határérték legcsekélyebb jelenléte is a befolyásoltság kritériumát kimeríti, büntetőjogi szempontból.

Az elkövetők

A 2018-as OKRI kutatás (Ritter, im) szerint a bódult állapotban volán mögé ülők kétharmada 18 és 35 év között volt (70,1%), tehát a fiatal felnőttek voltak többségben az elkövetők között. Az átlagéletkor 30 év, a legfiatalabb elkövető 15, a legidősebb 74 éves.

A szerhasználati mintázatot vizsgálva az alkalmi és a rendszeres pszichoaktív szerhasználók hasonló mértékben vannak jelen. Amennyiben valaki rendszeres szerhasználó, függőnek tekintjük jelen tanulmányban. A továbbiakban röviden áttekintjük a szerfüggőség és az impulzivitás kapcsolatát, ami megmagyarázhatja azt is, hogy szerhasználatot követően miért ülnek volán mögé.

A függők jellemzően impulzív viselkedéssel jellemezhetők. Ez hajlamosít a gyors, tervezés nélküli, jövőbeli következményekre nem gondoló válaszadásra. Azok az egyének, akik impulzívak, nagyobb kockázattal válnak szerhasználóvá vagy valamilyen függővé. Továbbá, a droghasználat viselkedésbeli változásokkal, köztük impulzivitással is járhat. Tehát az impulzivitás hozzájárulhat bizonyos függőségek kialakulásához, de ugyanakkor maga a függőség is erősítheti ezt a viselkedést.

Castwel és munkatársai az impulzivitásnak három típusát különböztették meg: motoros, amely kudarcot jelent bizonyos viselkedéses válaszok gátlásában, időbeli impulzivitás, amely a kielégülés késleltetésének kudarcában nyilvánul meg, illetve a refleksiós impulzivitás, a megfelelő információk nélküli döntéshozatalban mutatkozik meg. Jelen tanulmány szempontjából ez utóbbi a meghatározó elem.

Az impulzivitás időérzékelésre gyakorolt hatása is befolyásolja az autóbalesetek alakulását. Az impulzív egyének hajlamosabbak az idő múlására figyelni, mikor nem tudnak késztetéseik szerint viselkedni, ami azzal járhat, hogy hosszabbnak becsülik az elmúlt időtartamot és lassabbnak az idő múlását, ez pedig ahhoz vezethet, hogy hosszútávú helyett, rövidtávú következmények alapján hozzák döntéseiket. A rendőrségi kihallgatásoknál a gyanúsított, aki a balesetet okozta bódult állapotban, drog hatása alatt, jellemzően eltérő időérzékelésről tesz tanúbizonyságot.

Wittmann és munkatársai (2007) azt találták, hogy kokain- és metamfetaminfüggők egy kábítószer-kezelési programban túlbecsülték egy 53 másodperces intervallum időtartamát, amit megnövekedett impulzivitásnak tudtak be. A szerzők azt a következtetést vonták le, hogy a megváltozott időfeldolgozás a stimulánsfüggőkben magyarázza a nehézségeiket a jutalomkésleltetésben, és hogy a megnövekedett impulzivitás a felelős az 53 másodperces intervallum túlbecsléséért. Vagy a stimulánsfüggőség okozta agyi változások eredménye a megváltozott időérzékelés, vagy megváltozott időérzékelés van először és az hajlamosíthat stimulánsfüggőségre.

A krónikus cannabishasználat különböző kognitív változásokkal van összefüggésben, köztük a megnövekedett impulzivitással és az alacsony jutalomkésleltetéssel. Heinz és munkatársai (2013) jutalomkésleltetős feladatok eredményeit kutatta cannabishasználóknál és azt találta,

hogyan az alacsony jutalomkésleltetés összefüggött az első cannabishasználat korai életévben történt idejével, korai rendszeres használattal, letétellel kapcsolatos segítségkéréssel és magasabb kényszeres sóvárgással. Solowij munkacsoportja (2012) azt találta, hogy a cannabishasználat összefüggésben áll megnövekedett impulzivitással és kockázatos döntéshozatallal. Az impulzivitás szintén korrelált az első cannabishasználat korai idejével és nagyobb cannabisnak való kitettséggel. A szerzők ezt a megváltozott szerotonerg rendszerrel hozzák összefüggésbe.

Az akut THC-bevitel más hatással van az időbecslésre, mint a reprodukcióra. Magasdózisú THC-bevitel megváltoztatja az időfeldolgozást. Sewell és munkatársai (2013) kutatásában az akut THC-bevitel az időtartam túlbecsléséhez, és az intervallumok alul-reprodukálásához vezetett, míg a krónikus cannabishasználatnak nem volt hatása az időészlelésre. Egy másik kutatásban a hosszabb időtartamokat nem becsülték túl, csak a rövideket.

Összefoglaló

A tanulmány áttekintette, hogy milyen kábítószerrel összefüggésbe hozható közlekedési bűncselekményt követnek el az állampolgárok Magyarországon. Áttekintettük a statisztikai adatokat, melyek rávilágítottak arra, hogy milyen hamis képet festhet a híradásban gyakran megjelenő balesetekről szóló tartalom, mivel a valóságban kevés esetben találkozhatunk bódult állapotban lévő sofőrökkel, akik balesetet okoznak, melynek kimenetele súlyos vagy halálos. A tragikus eseteket néhány hírrel szemléltettük, amelyek tényszerű adatokat tartalmaztak. Bemutattuk, hogy milyen jogi szabályozás áll rendelkezésre és milyen szankciók szabhatók ki az eljárás során. A vezetéstől való eltiltás számos esetben jogosítvány nélküli vezetést eredményez, amely újabb szabálysértéssel vagy bűncselekmény megvalósításával zárul. A kriminológiai szempontrendszer kiegészítettük egy pszichológia és neurobiológiai magyarázattal, amely magyarázattal szolgálhat arra, hogy milyen jellegzetessége van egy függőnek. Impulzivitás társul a függő magatartáshoz és ez egy időtorzulási érzékeléshez is vezethet, amely a bódult állapotú vezetésben manifesztálódik és jobb esetben rendőri közúti ellenőrzésen derül ki a szerfogyasztás és nem egy tragikus, halálos baleset során.

Irodalomjegyzék

Caswell, A.J., Bond, R., Duka, T., Morgan, M.J., 2015. Further evidence of the heterogeneous nature of impulsivity. *Personal. Individ. Differ.* 76, 68–74. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2014.11.059>

EMCDDA (2012) Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe: Findings from the DRUID Project, p23.

European Commission (2012) DRUID: Driving Under the Influence of Drugs, Final Report, p80.

Heinz, A.J., Peters, E.N., Boden, M.T., Bonn-Miller, M.O., (2013) A comprehensive examination of delay discounting in a clinical sample of Cannabis-dependent military veterans making a self-guided quit attempt. *Exp. Clin. Psychopharmacol.* 21, 55–65. <https://doi.org/10.1037/a0031192>

Ritter Ildikó (2019): Szenvedélyes közlekedés. *Ügyészek Lapja*. 2019. év 4-5.

Sewell, R.A., Schnakenberg, A., Elander, J., Radhakrishnan, R., Williams, A., Skosnik, P.D., Pittman, B., Ranganathan, M., D'Souza, D.C., 2013. Acute effects of THC on time perception in frequent and infrequent cannabis users. *Psychopharmacology (Berl.)* 226, 401–413. <https://doi.org/10.1007/s00213-012-2915-6>

Solowij, N., Jones, K.A., Rozman, M.E., Davis, S.M., Ciarrochi, J., Heaven, P.C.L., Pesa, N., Lubman, D.I., Yücel, M., (2012) Reflection impulsivity in adolescent cannabis users: a comparison with alcohol-using and non-substance-using adolescents. *Psychopharmacology (Berl.)* 219, 575–586. <https://doi.org/10.1007/s00213-011-2486-y>

Wittmann, M., Leland, D.S., Churan, J., Paulus, M.P., (2007) Impaired time perception and motor timing in stimulant-dependent subjects. *Drug Alcohol Depend.* 90, 183–192. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2007.03.005>

Felhasznált jogszabályok

1998. évi LXXXVII. törvény a büntető jogszabályok módosításáról

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

Internetes hivatkozások

URL1: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/ittas-es-bodult-jarmuvezetokkal-szemben#2>

URL2: <https://jogaszvilag.hu/napi/ismet-eliteltok-kabitoszeres-vezetes-miatt-a-zugloihalalos-gazolot/>

URL3: https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods002.html#

URL4: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/HU/qanda_20_1004

URL5: <https://jogaszvilag.hu/napi/hat-es-fel-ev-fegyhazat-kapott-egy-drogdealer-szekszardon/>

URL6: <https://jogaszvilag.hu/napi/harom-ev-borton-utan-ismet-halalos-balesetet-okozott-a-drogos-sofor/>