



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2024. június 18.  
(OR. en)

11367/24

TRANS 316  
FIN 589  
MI 631  
IND 326

## AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	10842/24
Tárgy:	A Tanács következtetései az Európai Számvevőszéknek az Unió által a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek elérése érdekében tett erőfeszítésekről szóló, 04/2024. sz. különjelentéséről – Az eljárás eredménye

A Tanács a 2024. június 18-i ülésén jóváhagyta a közúti közlekedésbiztonságról készült számvevőszéki különjelentésről szóló, mellékelt következtetéseket.

**A Tanács következtetései az Európai Számvevőszék „Úton az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése felé – Ideje sebességet váltani” című, 04/2024. sz. különjelentéséről**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

1. ÜDVÖZLI az Európai Számvevőszék „Úton az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése felé – Ideje sebességet váltani” című, 2024. március 14-én közzétett 04/2024. sz. különjelentését, amelyben – különösen, mivel félúton járunk a 2021–2030-as szakpolitikai keret végrehajtásában – részletesen megvizsgálja a közúti közlekedésbiztonság jelenlegi helyzetét és tendenciáit az EU-ban;
2. EGYETÉRT a Számvevőszékkel abban, hogy elérkezett az idő egy olyan értékelés elkészítésére, amely alapján folyamatosan javítható a közúti közlekedésbiztonság, mégpedig valamilyen kockázatalapú vagy integrált megközelítésre (így például a „biztonságos rendszer” megközelítésre) épülő többfrontos intézkedések révén, bevonva a különböző szintű hatóságokat, az összes úthasználót, valamint az ágazati és a civil társadalmi szereplőket; mindezt annak érdekében, hogy elérjük azt a nagyszabású célkitűzést, hogy 2030-ra (2019-hez képest) a felére csökkenjen a közúti halálozások és súlyos sérülések száma, 2050-re pedig a „zéró-elképzelés” vagy hasonló hatékony stratégiák segítségével minél jobban megközelítse a nullát a közúti balesetek áldozatainak száma;
3. ÜDVÖZLI, hogy néhány tagállam előrelépéseket tett azon céljának elérése felé, hogy 2030-ra megfeleződjön a közúti halálozások és súlyos sérülések száma, mindazonáltal TUDATÁBAN VAN annak, hogy a jelenlegi eredmények összességükben nem elegendők e cél megvalósításához;
4. EMLÉKEZTET a közúti közlekedés biztonságáról és a vallettai nyilatkozat jóváhagyásáról szóló 2017. június 8-i tanácsi következtetéseken<sup>1</sup> foglalt elemzésre és kötelezettségvállalásokra, amely következtetéseken hangsúlyozta, hogy a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek elfogadhatatlan mértékű humán és társadalmi veszteséget idéznek elő;

---

<sup>1</sup> Lásd: 9994/17.

5. Miközben FIGYELEMBE VESZI a tagállamok eltérő kiindulópontjait, RÁMUTAT arra, hogy a megosztott hatáskörbe tartozó közúti közlekedésbiztonsági politika területén a különböző tagállami módszerek, gyakorlatok és nemzeti sajátosságok értékes forrását jelentik azon egymástól való tanulásnak és bevált gyakorlatok cseréjének, amelyben a tagállamok részt vesznek;
6. SÚLYOS AGGODALMÁNAK AD HANGOT egyrészt amiatt, hogy az Unióban mind a városi, mind a vidéki területeken bekövetkező halálos közúti balesetek áldozatai között magas az aktív és veszélyeztetett úthasználók száma (gyalogosok, kerékpárosok, motorkerékpárosok, elektromos robogót használók), akik ráadásul egyre nagyobb és nehezebb járművekkel találják szemben magukat, másrészt annak magas kockázata miatt, hogy a fiatal és az idős úthasználók közlekedési balesetben életüket veszthetik vagy súlyosan megsérülhetnek, és ezért a kockázati kitettségi adatok alaposabb megvizsgálására szólít fel, és megfelelő intézkedéseket sürget;
7. HIVATKOZIK a különböző közlekedési eszközök biztonságos egyidejű jelenlétének biztosítására irányuló, a kerékpározásról szóló, nemrég aláírt intézményközi európai nyilatkozatban<sup>2</sup> foglalt vállalásokra, továbbá HIVATKOZIK a vezetői engedélyekről szóló irányelv<sup>3</sup> folyamatban levő felülvizsgálatára, amelynek keretében a kezdő gépjárművezetőkre és a kísérővel történő vezetésre vonatkozó uniós szintű szabályozási rendszerekről, valamint a járművezetésre való alkalmassággal kapcsolatos kérdésekről folynak megbeszélések;
8. NYUGTÁZZA a közlekedési jogsértésekkel kapcsolatos, határokon átnyúló jogérvényesítést megkönnyítő európai szabályozási keret felülvizsgálatával kapcsolatos politikai szintű megállapodást<sup>4</sup>, valamint azt, hogy az Európai Unióban a legtöbb közúti halálozás valamilyen közlekedési jogsértés közvetlen következménye;
9. AGGODALOMMAL ÁLLAPÍTJA MEG, hogy a közlekedési balesetek egyik legfőbb oka továbbra is a közúton tanúsított valamilyen veszélyes magatartás, különösen a gyorskocsizás, az ittas vagy bódult állapotban való járművezetés, a járművezetés közbeni figyelmetlenség vagy fáradtság, a biztonsági öv használata nélküli járművezetés, továbbá a gyermekbiztonsági rendszerek és a védőeszközök használatának mellőzése vagy nem helyes használata;

---

<sup>2</sup> A 2024. április 4-i 6215/24.

<sup>3</sup> Lásd a vezetői engedélyekről szóló új irányelvre vonatkozó javaslattal kapcsolatos, a Tanács által 2023. december 4-én elfogadott általános megközelítést, 16345/23.

<sup>4</sup> A 2024. március 12-én elért ideiglenes politikai megállapodás a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról szóló javaslatról.

10. ELISMERI az aktív közlekedési módok növekvő jelentőségét a jövőbeli mobilitásban, figyelembe véve többek között az energiamegtakarítást, az éghajlatváltozás elleni küzdelem szükségességét, valamint azt, hogy a közpolitikának mindannyiunk érdekében ösztönöznie kell ezt az átállást, különös tekintettel a közúti biztonság és az akadálymentesség fokozására;
11. HIVATKOZIK a 2020. február 19–20-i stockholmi nyilatkozatra<sup>5</sup>, különösen az abban foglalt 11. kötelezettségvállalásra, amely arra ösztönzi a hatóságokat, hogy 30 km/h sebességkorlátozást írjanak elő azokon a területeken, ahol az aktív és veszélyeztetett úthasználók, valamint a gépjárművek gyakran és szándékolatlan együtt vannak jelen, kivéve, ha egyértelmű bizonyíték van arra, hogy a magasabb sebességhatárok biztonságosak. KIJELENTI, hogy a közterület szükségszerűen korlátozott kiterjedésű, ezért a megengedett sebességet adott esetben úgy kell módosítani, hogy a közös terület használata biztonságos legyen; ÜDVÖZLI az Európai Unióban e tekintetben hozott intézkedéseket;
12. KÖSZÖNETET MOND a Bizottságnak a Baseline és a Trendline projekt támogatásáért, amelyek segítik egyrészt annak figyelemmel kísérését, hogy a közúti halálozások és súlyos sérülések száma Európa-szerte közelít-e a nullához, másrészt pedig a közúti közlekedésbiztonsági beruházások hatékonyságának mérését. MEGELÉGEDÉSSEL VESZI TUDOMÁSUL, hogy minden tagállam részt vesz a folytatást jelentő Trendline projektben;
13. TUDATÁBAN VAN annak, hogy előnyökkel jár a tagállamok közúti közlekedésbiztonsági adatainak – köztük a közúti balesetekre vonatkozó adatoknak – az összemérhetősége; LEHETSÉGESNEK TARTJA célirányos uniós szintű intézkedések végrehajtását még akkor is, ha a tagállami módszerek nem teljeskörűen harmonizáltak, ugyanis a teljes körű harmonizáció elvárása oda vezethet, hogy esetleg kevesebb tagállam hajlandó bekapcsolódni az uniós projektekbe, megnehezíti az időbeli összehasonlítást, és aránytalan adminisztratív terheket idézhet elő;
14. NAGY JELENTŐSÉGET TULAJDONÍT a súlyos sérülésekhez és halálesetekhez vezető közúti balesetek okait feltáró független vizsgálatoknak annak érdekében, hogy ezek a jövőben megelőzhetőek legyenek;

---

<sup>5</sup> Lásd a harmadik közúti közlekedésbiztonsági globális miniszteri konferencián 2020. február 19–20-án elfogadott stockholmi nyilatkozatot: „A globális célok elérése 2030-ig”.

15. KIEMELI a CARE szakértői csoport által a súlyos közúti sérülések adatainak összegyűjtése és szolgáltatása terén végzett, folyamatban lévő munkát, amelynek keretében szorgalmazzák a MAIS3+ sérülési skálán alapuló közös kármeghatározás alkalmazását, valamint a rendelkezésre álló ismeretek és a bevált gyakorlatok lehető legnagyobb mértékű megosztását. ELISMERI az adminisztratív munkaterhet, és RÁMUTAT az adatvédelem fontosságára, ugyanakkor e tekintetben HANGSÚLYOZZA, hogy kezelni kell azt a problémát, hogy a közúti közlekedés áldozatairól – köztük a veszélyeztetett úthasználókról – nincs teljes körű adatszolgáltatás, és hogy összemérhető adatokkal kell rendelkezni az Unióban bekövetkező súlyos sérülésekről;
16. KIEMELI a Bizottság által támogatott és az Európai Parlament által bátorított, a közúti közlekedésbiztonság kezelésével foglalkozó kezdeményezéseket, így például az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (ERSO) közúti közlekedésbiztonsági megfigyelési eszközét, valamint az uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogramot (EURSE), amely tanulmányi látogatások és tagállami műhelytalálkozók révén lehetővé teszi az uniós tagállamok hatóságai és érdekelt felei közötti, különböző közúti közlekedésbiztonsági témákkal kapcsolatos ismeretek és bevált gyakorlatok konkrét cseréjét. ELISMERI e tekintetben a pénzügyi támogatás fontosságát, a következő többéves pénzügyi keretben elfogadandó finanszírozási intézkedések sérelme nélkül. KIEMELI a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoportot, amelynek keretében a tagállamok folyamatosan megismerhetik egymás biztonsági intézkedéseit, jogszabályait és bevált gyakorlatait;
17. ÜDVÖZLI az új járművekre vonatkozó biztonsági minimumkövetelményeknek az általános biztonsági rendelet<sup>6</sup> szerinti végrehajtása terén elért eredményeket, valamint a tagállamok arra irányuló erőfeszítéseit, hogy a járműellenőrzések – mind az időszakos műszaki ellenőrzések, mind a közúti ellenőrzések – keretében biztosítsák az előregedő járműpark műszaki alkalmasságát. Ezzel kapcsolatban HIVATKOZIK a műszaki alkalmassági csomag felülvizsgálatáról szóló várható javaslatra. Mivel a járműpark fokozatosan megújul, és az Unió útjain közlekedő járművek közül egyre több van felszerelve fejlett vezetéstámogató rendszerekkel (ADAS), számíthatunk arra, hogy ezeknek köszönhetően is csökkenni fog a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések száma;
18. SZEM ELŐTT TARTJA, hogy a járművek biztonsága az alapvető műszaki jellemzőikkel és a vezetők magatartásával is összefügg, valamint hogy az aktív és passzív biztonsági rendszerek csak a kapcsolódó kockázatok csökkentésére szolgáló ellenintézkedések;

---

<sup>6</sup> Az (EU) 2019/2144 rendelet (HL L 325., 2019.12.16, 1. o.).

19. ELISMERI a magas színvonalú, reziliens és fenntartható közúti infrastruktúrába történő beruházásokat;
20. RÁMUTAT, hogy a forgalommal, a közlekedéssel és a járművekkel kapcsolatos adatok összekapcsolhatósága és interoperabilitása – az adatvédelmi szabályok betartásával – nagy jelentőséggel bír a forgalomirányításnak és a közúti közlekedésbiztonság kezelésének a javítása szempontjából;
21. NYUGTÁZZA a közúti közlekedésbiztonságot fokozó, innovatív technológiákban rejlő lehetőségeket. MEGÁLLAPÍTJA, hogy e lehetőségek maximális kihasználása érdekében e technológiáknak könnyen használhatónak és tervezésüknél fogva biztonságosnak kell lenniük, és a járművezetőknek ismerniük kell a helyes és biztonságos használatukat. Ugyanakkor ELISMERI a technológiákkal járó azon kockázatot, hogy vezetés közben elterelhetik a figyelmet, és e szempontból alapvető fontosságú a járművezetők tudatosságának biztosítása gépjárművezető-képzés, kampányok, szabályérvényesítés, valamint a technológiák továbbfejlesztése révén;
22. HIVATKOZIK az automatizált járműveket érintő közelmúltbeli rendeletekre<sup>7</sup>, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy folytassa a munkát, egyúttal építsen be a korlátlan sorozatban gyártott, teljesen automatizált járművekre vonatkozó műszaki előírásokat is, amelyek keretében figyelmet fordít arra, hogy ezeket a járműveket biztonságosan és integrált módon vezessék be az Unió útjaira. Továbbá FELKÉRI a Bizottságot, hogy szorosan működjön együtt a tagállamokkal és az érdekelt felekkel annak érdekében, hogy az automatizált mobilitás a teljes közlekedési rendszeren belül biztonságos valósággá váljon, valamint a mesterséges intelligenciát érintő, kapcsolódó kihívások terén, különös figyelmet fordítva az automatizált járműveknek és a veszélyeztetett úthasználóknak, a motorkerékpároknak és más, ember által irányított járműveknek az együttes jelenlétére;
23. TÁMOGATJA a közlekedésmód-váltást az úthasználók arról történő meggyőzése révén, hogy egyre inkább aktív és közösségi közlekedési módokat vegyenek igénybe az életminőség, az egészség, az éghajlat, a befogadás és mindenekelőtt a közúti biztonság javítása érdekében, az e közlekedési módokra vonatkozó határozott biztonsági politikákra összpontosítva;

---

<sup>7</sup> Az (EU) 2022/1426 végrehajtási rendelet az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a teljesen automatizált járművek automatizált vezetési rendszerének (ADS) típusjövahagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról, valamint az (EU) 2022/2236 felhatalmazáson alapuló rendelet a korlátlan sorozatban gyártott járművekre, a kis sorozatban gyártott járművekre, a kis sorozatban gyártott teljesen automatizált járművekre és a különleges rendeltetésű járművekre vonatkozó műszaki követelményekről, valamint a szoftverfrissítésekről.

24. NAGYRA ÉRTÉKELI a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy műszaki előírásokat határozzon meg az egyre nagyobb számú úthasználó által igénybe vett – és emiatt egyre több halálesetet és sérülést előidéző – elektromos meghajtású személyes mobilitási eszközökre (mikromobilitási eszközökre) vonatkozóan. ELISMERI, hogy az említett eszközök tekintetében számos eltérés van az aktív és veszélyeztetett úthasználók jobb védelmét célzó, tagállami megközelítések és szabályozások között. E tekintetben HIVATKOZIK a Bizottság tematikus útmutatójára<sup>8</sup>, amely a mikromobilitásnak a városi mobilitási tervezésbe történő integrálásával kapcsolatos bevált gyakorlatokat és alapvető ajánlásokat tartalmaz, és TÁMOGATJA a Bizottságot a személyes mobilitási eszközök biztonságos használatára vonatkozó iránymutatással kapcsolatos munkájának – a tagállami hatáskörök sérelme nélküli – folytatásában;
25. MEGÁLLAPÍTJA, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv 2019. évi felülvizsgálata óta jelentős előrelépésekre kerül sor a főbb közúti infrastruktúrák kialakítására vonatkozó biztonsági eljárások terén, és KIEMELI, hogy egyes tagállamok ezeket a biztonsági eljárásokat az irányelv hatályánál szélesebb körben alkalmazzák, konkrétan a főúton kívül is, és/vagy nem európai alapokból finanszírozza. HANGSÚLYOZZA, hogy a módosított TEN-T-rendelet<sup>9</sup> értelmében minden városi csomópont esetében kötelező lesz egy fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) elfogadása, tükrözve az uniós iránymutatásokban előírt közúti közlekedésbiztonsági szempontokat, valamint RÁMUTAT arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság az egyik tematikus feljogosító feltétele az Európai Regionális Fejlesztési Alap, az Európai Szociális Alap Plusz és a Kohéziós Alap keretében végrehajtandó projektek kiválasztásának<sup>10</sup>;
26. NAGYRA ÉRTÉKELI, hogy a Bizottság részben vagy egészben elfogadja az Európai Számvevőszék ajánlásait, valamint FELKÉRI a tagállamokat, hogy folytassák erőfeszítéseiket, és továbbra is működjenek együtt a Bizottsággal az ajánlások szempontjából releváns intézkedések terén. Nagy jelentőséget TULAJDONÍT a tagállamok, illetve a tagállamok és a Bizottság közötti, akár külön-külön, akár többeket összefogó projektek keretében folytatott, folyamatos és szoros együttműködésnek, beleértve a bevált gyakorlatok cseréjét is.

---

<sup>8</sup> SUMP (fenntartható városi mobilitási terv) tematikus útmutató a mikromobilitási eszközök városi térségekben történő biztonságos használatáról, közzétéve 2021 decemberében az uniós iránymutatásokat tartalmazó dokumentumok gyűjteményének részeként.

<sup>9</sup> PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

<sup>10</sup> Az (EU) 2021/1060 rendelet (HL L 231., 2021.6.30., 159. o.) IV. mellékletének 3. pontja.