



Brüsszel, 2026. február 19.
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. február 13.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK Jelentés az uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret félidős végrehajtásáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 77 final.

Melléklet: COM(2026) 77 final

Brüsszel, 2026.2.13.
COM(2026) 77 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Jelentés az uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret felidős végrehajtásáról

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. BEVEZETÉS

Az Unióban a közúti közlekedés évente közel 20 000 emberéletet követel – hatalmas ár ez, amely nem pusztán statisztika, hanem a valóság, amely szétválasztja a családokat, gyászba borítja a közösségeket, és felmérhetetlen emberi veszteséget jelent. Mintegy ötször ennyi ember – 100 000 személy – szerez olyan sérülést a közutakon, amely alapvetően változtatja meg az életét. Az életet megváltoztató sérülések gyakran tartós fogyatékoságot, krónikus fájdalmakat és a megélhetés elvesztését jelentik; jelentős hatást gyakorolnak az életminőségre, ami messze túlmutat a közvetlen áldozatok körén: kiterjed a családokra, a gondozókra és a szélesebb körű kapcsolati hálókra.

A közúti ütközések legnyilvánvalóbb és letragikusabb dimenziója az emberi áldozat. Az ilyen balesetek azonban gazdasági terhet is jelentenek; pénzben kifejezve a közúti balesetek költségét az EU-ban évente a GDP 2 %-ára becsülik¹. Ezek az erőforrások más esetben az innovációt, az oktatást, az egészségügyet szolgálhatnák, és más kulcsfontosságú közberuházásokat mozdíthatnák elő. A közúti közlekedésbiztonságnak az EU gazdasági versenyképességének egyik pillérét kell képeznie, mivel közvetlenül befolyásolja az áruk és a munkaerő hatékony mozgását, valamint a vállalkozások működési költségeit valamennyi ágazatban.

A biztonságosabb és fenntarthatóbb mobilitásra való átállás elengedhetetlen ahhoz is, hogy az EU megőrizze ipari vezető szerepét és versenyképességét a globális piacokon². Az európai gépjárműipari gyártók és beszállítói hálózataik elöl járnak a fejlett biztonsági technológiák fejlesztésében, az autonóm vészfékező rendszerektől a járművek összekapcsoltságáig, és az EU-t globális élvonásba teszik a gépjárműipari biztonsági innováció terén. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kötelezettségvállalások nemcsak életet mentenek, hanem ösztönzik a technológiai fejlődést, magas képzettséget igénylő munkahelyeket teremtenek, és fenntartják az EU versenyelőnyét a gyorsan változó globális gépjárműipari piacon. A közúti közlekedésbiztonsági beruházások az EU felkészültségéhez és rezilienciájához is hozzájárulnak azáltal, hogy biztosítják a kritikus közúti infrastruktúra és a kapcsolódó szolgáltatások folytonosságát és megbízhatóságát, különösen ott, ahol a közúti folyosók és csomópontok polgári és védelmi igényeket egyaránt támogatnak.

Az EU és tagállamai szilárdan elkötelezettek a közúti közlekedésbiztonság mellett. Uniós szinten ez tükröződött – legutóbb – a 2021–2030-as időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretben³, amely újrolag megerősítette azt a közös célt, hogy 2030-ig a felére kell csökkenteni a közúti halálesetek és súlyos sérülések számát⁴, és el kell érni a „zéró-elképzelést”, hogy közeledjünk ahhoz, hogy 2050-re felszámoljuk

¹ Az Európai Bizottság 2019. évi kézikönyve a közlekedés külső költségeiről (új változat várható).

² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára, 2025. március 5., COM(2025) 95 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

³ COM(2018) 293: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés, I. melléklet, 2018. május 17. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52018DC0293>).

⁴ Azóta az a döntés született, hogy a kiindulási év, amelytől az előrehaladást mérik, 2019.

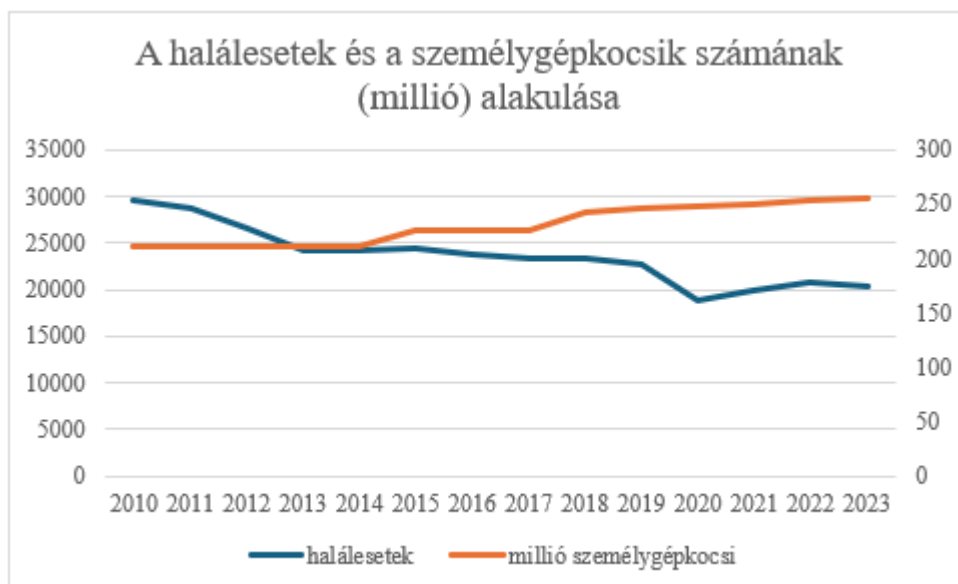
a közúti haláleseteket. E célok elérése érdekében a tagállamok nemzeti stratégiákat, cselekvési terveket és egyéb kötelezettségvállalásokat fogadtak el és hajtottak végre, például minisztériumközi megállapodásokat és szövetségi együttműködési struktúrákat.

A 2021–2030-as időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret a „biztonságos rendszer” megközelítés kulcsfontosságú prioritási területeit követte, beleértve a biztonságosabb utakat és út menti területeket, a biztonságosabb járműveket, a biztonságosabb közúthasználatot, a baleset utáni jobb reagálást, valamint a jobb adatgyűjtést és -elemzést. Hangsúlyozta, hogy rendkívül fontos a fő kockázati tényezők – a gyorshajítás, az ittas járművezetés, a figyelemelvonás és az egyéni védőeszközök használatának elmulasztása – kezelése, különös figyelmet fordítva a veszélyeztetett úthasználókra, például a gyalogosokra, a kerékpárosokra és a motorkerékpárosokra.

Ez a közlemény az EU közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek megvalósítása terén elért eredményekről szóló félideős jelentés, amely számba veszi a 2019 óta bekövetkezett fejleményeket, azonosítja az eredeti keret által nem teljes mértékben előre jelzett, újonnan felmerülő kihívásokat, és kiigazításokat javasol annak biztosítása érdekében, hogy az EU továbbra is jó úton haladjon 2030-as célkitűzéseinek elérése felé. Elemzése néhány területen biztató előrelépést tár fel, de rámutat néhány jelentős hiányosságra is, amelyek azonnali figyelmet és megerősített fellépést igényelnek az életmentés, a gazdasági terhek csökkentése és az EU versenyképességének megerősítése érdekében.

1.1. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLOK ELÉRÉSE FELÉ TETT ELŐREHALADÁS

A legfrissebb adatok azt mutatják, hogy 2024-ben 19 900 ember vesztette életét közúti balesetben az EU-ban. Ez 440-nel kevesebb halálesetet jelent, mint 2023-ban, ami 2 %-os csökkenésnek felel meg⁵. Tekintettel az egy főre jutó járművek számának és a megtett kilométerek számának növekedésére, ez jelentős eredmény, de rávilágít arra is, hogy minden szinten folyamatos erőfeszítésekre van szükség.



⁵ Bár ez előrelépést jelent, a teljes görbe jelentősen elmarad a közúti halálesetek felére csökkentésére vonatkozó 2030-as cél eléréséhez szükséges évi 4,6 %-os csökkentéstől.

1. ábra: A halálesetek és a személygépkocsik számának (millió) alakulása az EU-ban 2010 és 2023 között. Források: EU CARE közúti balesetekre vonatkozó uniós adatbázis; a személygépkocsikra vonatkozó adatok tekintetében Eurostat (online adatkód: [road eqs carage](#)).



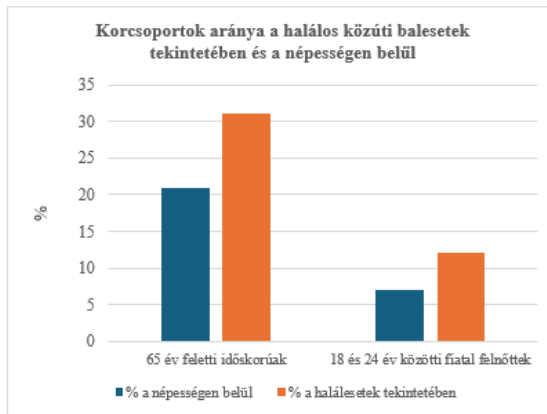
2. ábra: A halálesetek és a személygépkocsival megtett kilométerek (milliárd) számának alakulása az EU-ban 2010 és 2023 között. Források: EU CARE közúti balesetekre vonatkozó uniós adatbázis; a személygépkocsi-kilométerekre vonatkozó adatok tekintetében Eurostat (online adatkód: [road_pa_mov](#)).

A 2019-es kiindulási év óta Unió-szerte 12 %-kal csökkent a közúti halálesetek száma, de ez a javulás a tagállamok között jelentős különbségeket fed el. Jelenleg csak néhány tagállam – Belgium, Bulgária, Dánia, Litvánia, Málta, Lengyelország és Szlovénia – halad jó úton a 2030-ra kitűzött 50 %-os csökkentési cél elérése felé. Egyes tagállamokban, köztük Írországban és Észtországban nőtt a halálos kimenetelű közúti balesetek száma, míg más tagállamokban, például Franciaországban, Olaszországban és Hollandiában csak marginális javulás volt tapasztalható. 2024-ben a halálesetek száma a svédországi egymillió lakosra jutó 20 halálesettől a romániai egymillió lakosra jutó 78 halálesetig terjedt.

E tendenciák jobb megértése érdekében a Bizottság együttműködött a tagállamokkal a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos fő teljesítménymutatókra vonatkozó teljesítményük nyomon követése érdekében. Ezek a projektek, a Baseline⁶ és a Trendline⁷ információkat szolgáltatottak a baleseti és sérülési kockázatokhoz kapcsolódó tényezőkről, és jelentős különbségeket tártak fel az országok között. Lásd alább a 2. szakaszt.

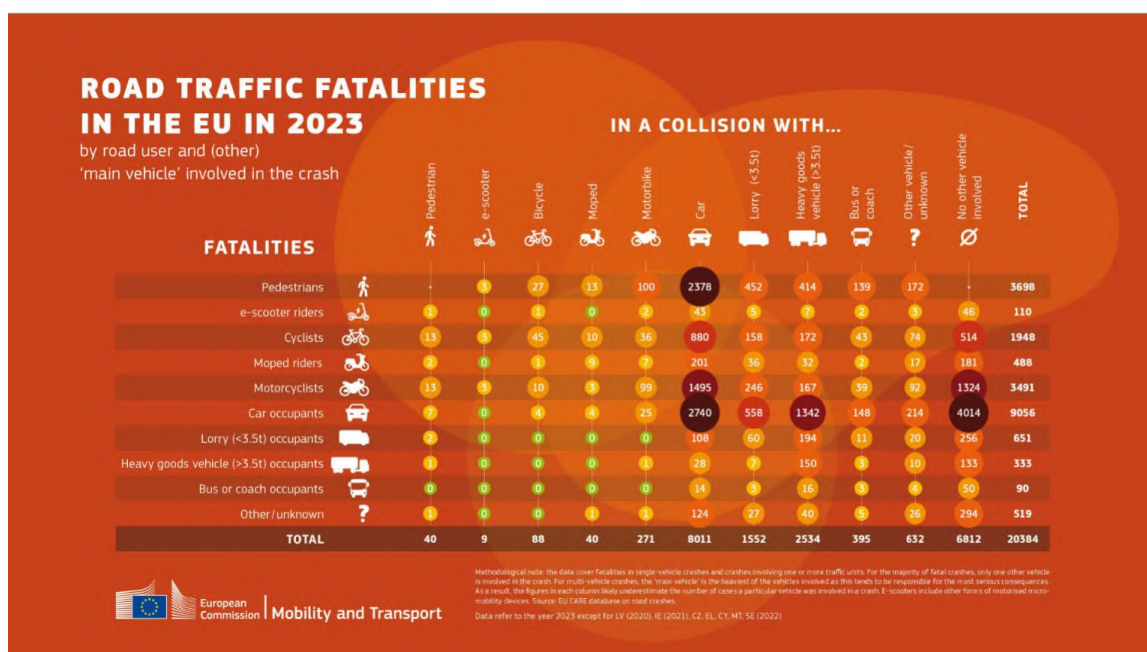
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



3. ábra: A közúti halálesetek megoszlása nemek és korcsoportok szerint az EU-ban, 2023. Források: EU CARE közúti balesetekre vonatkozó uniós adatbázis; a népességi adatok tekintetében Eurostat (online adatkód: [demo_pjan](#)).

A közúti balesetek áldozatainak földrajzi és demográfiai megoszlása tekintetében egyértelmű tendenciák figyelhetők meg. A vidéki utak továbbra is a legveszélyesebb úttípust jelentik. A halálos kimenetelű közúti balesetekben érintett férfiak száma jelentősen meghaladja a nőkéét. Egyre nagyobb aggodalomra ad okot a közúti halálesetekben érintett fiatalok és idősek aránytalanul magas aránya is, különösen a gyalogosok és a kerékpárosok körében.



4. ábra: A halálos kimenetelű közúti ütközések uniós mátrixa az úthasználók és a balesetben részt vevő egyéb fő járművek szerint, 2023. Forrás: EU CARE közúti balesetekre vonatkozó uniós adatbázis.

Abszolút értékben az autóban ülő személyek hálnak meg a legnagyobb valószínűséggel közúti balesetekben. Az összes halálos áldozat mintegy 44 %-át teszik ki, őket követik a gyalogosok, a motorkerékpárosok és a kerékpárosok. A közúti járművek számához képest azonban a motorkerékpárosok sokkal nagyobb mértékben vannak kitéve annak a kockázatnak, hogy közúti balesetben elhalálójnak. A közúti dolgozók és a karbantartó személyzet külön kockázati csoportot alkotnak. A halálos kimenetelű közúti balesetek

földrajzi és demográfiai bontásának további elemzése az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont jelentéseiben található⁸.

A jelentések azt mutatják, hogy a gépjármű utasait és a motorkerékpárosokat érintő halálesetek nagy számban a közlekedés más járművét nem érintő balesetektől következnek, míg a gyalogosok és a kerékpárosok az autóval való összeütközés során különösen veszélyeztetettek.

A veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok és a könnyű elektromos mobilitási eszközök használóinak védelme terén elért eredmények vegyes képet mutatnak. 2019 és 2023 között mintegy 900-zal kevesebb gyalogos veszítette életét. A kerékpárosok és a motorkerékpárosok körében azonban sokkal kisebb mértékben csökkent a halálos kimenetelű balesetek száma: az egyes kategóriákban mintegy 100-zal csökkent az EU-ban. A városokon belül a közúti balesetekben elhunytak közel 70 %-a veszélyeztetett úthasználó volt. Ez az arány továbbra is változatlanul magas, ami rávilágít arra, hogy égető szükség van a városok közúti közlekedésbiztonságának javítását célzó intézkedésekre.

Ugyanakkor jelentősen nőtt az egyéb személyi mobilitási eszközök, például az e-rollerek száma az uniós utakon, és ennek megfelelően nőtt az ebbe a kategóriába tartozó sérülések és halálesetek száma. A CARE adatbázisban⁹ 2023-ban kezdődött meg az adatgyűjtés erre a konkrét úthasználói kategóriára vonatkozóan. Jelenleg vizsgálat tárgyát képezi, hogy miként lehet kezelni az e kategória által jelentett biztonsági kihívásokat. Egy 2024. évi bizottsági tanulmány¹⁰ megvizsgálta a személyes mobilitási eszközök szabályozásával kapcsolatos kihívásokat és lehetőségeket, és harmonizált szabályokat javasolt az EU-n belüli jelenlegi széttagoltság kezelésére.

A városi mobilitással foglalkozó szakértői csoport¹¹ számos ajánlást¹² adott ki, amelyek a veszélyeztetett úthasználók védelmére összpontosítanak. Ezek a legnagyobb hatású intézkedésként a városi területeken a 30 km/h-s sebességkorlátozás bevezetését részesítik előnyben, amelyet az e csoportokat kiszolgáló közúti infrastruktúrára – például a biztonságos gyalogátkelőhelyekre, valamint a szegregált gyalogos és kerékpáros útvonalakra – vonatkozó minőségi követelmények kidolgozása követ.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Uniós adatbázis a halálhoz vagy sérüléshez vezető közúti balesetekre vonatkozó lebontott adatokkal: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Study on the need of harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices (Tanulmány a mikromobilitás növekedését és a személyi mobilitási eszközök fokozott közúti biztonságát támogató harmonizált szabályok szükségességéről) – Zárójelentés (1.0), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ A C(2022) 5320 final bizottsági határozattal létrehozott, városi mobilitással foglalkozó szakértői csoport (E03863).

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=hu&ettrans=hu.

2. FŐ MAGATARTÁSI KOCKÁZATI TÉNYEZŐK

A közúti közlekedésbiztonságra irányuló több évtizedes beruházások, a figyelemfelhívó kampányok és a jogalkotási intézkedések ellenére a magatartási kockázati tényezők továbbra is életeket követelnek. Ezek közül a legfontosabbak a túlzott vagy nem megfelelő sebesség, a járművezetés ittas és/vagy bódult állapotban, a figyelemelvonás és a biztonsági öv viselésének elmulasztása. E kockázati tényezők mindegyikéről további részletek találhatóak az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpontban közzétett elemzésben¹³. Alább található néhány példa:

Járművezetés ittas állapotban: az EU-ban a halálos kimenetelű közúti balesetek mintegy 25 %-a alkohollal kapcsolatos. A szűrőpróbaszerű közúti alkoholszondázattal azt mutatja, hogy összességében magas, körülbelül 98 %-os az alkoholra vonatkozó határértékeknek való megfelelés. Ennek ellenére még ez a látszólag alacsony 2 %-os meg nem felelési arány is mintegy ötmillió sérült gépjárművezetőt eredményez az EU közútjain.

Sebességhatár túllépése: becslések szerint az EU-ban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek mintegy 30 %-áért közvetlenül a túl magas vagy nem megfelelő sebesség felelős. Számos országban a városi utakon a sebességkorlátozások betartása nem éri el az 50 %-ot.

Figyelemelvonás: a részletes uniós baleseti elemzések azt mutatják, hogy a járművezető figyelmének elterelődése országtól és adatforrástól függően a halálos balesetek 10–30 %-ában járul hozzá a balesethez.

Biztonsági öv használatának hiánya: Az autóbalesetekben meghalt utasok több mint egynegyede nem használt biztonsági övet. A megfigyelési felmérések azt mutatják, hogy egyes országok a hátsó ülések tekintetében 50 % alatti megfelelési arányról számolnak be, ami jelentős biztonsági hiányosságot jelent.

A közúti közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedéseknek a közúti infrastruktúra és a járműbiztonság javítását, valamint az ütközés utáni hatékony ellátást célzó egyéb intézkedések mellett a „biztonságos rendszer” megközelítést kell alkalmazniuk e magatartási kérdések kezelése érdekében.

3. FŐBB RENDSZERSZINTŰ KIHÍVÁSOK

Az uniós és nemzeti stratégiák, cselekvési tervek és egyéb stratégiai dokumentumok végrehajtásából, valamint a tagállamok képviselőitől kapott visszajelzésekéből származó bizonyítékok arra engednek következtetni, hogy számos rendszerszintű kihívás továbbra is akadályozza a 2030-ra szóló célok felé történő előrelépést.

- A közúti közlekedési szabályok **érvényesítése** továbbra is kihívást jelent, a közúti közlekedési rendőrök strukturális hiánya és az automatizált kamerarendszerek hiánya miatt.

¹³ Az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetésről, az egyéni védőeszközökről, például a biztonsági övekről, a figyelemelvonásról és a sebességről szóló részletes jelentéseket lásd a https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en oldalon. Lásd még: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en az [ittas vagy bódult állapotban történő járművezetés megelőzéséről](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en) szóló 2022. évi tanulmányért.

- **Korlátozott társadalmi elfogadottság**, különösen a végrehajtási intézkedések tekintetében. Az automatizált végrehajtással, az alacsonyabb sebességkorlátozásokkal és a szigorúbb szankciókkal szembeni lakossági ellenállás azt tükrözi, hogy szélesebb körű kulturális közömbösség mutatkozik azzal kapcsolatban, hogy a biztonságot kell előnyben részesíteni a mobilitás kényelmével szemben. Példaként említhető a sebességmérő kamerák felgyújtása és a forgalomcsillapító intézkedések ellenzők általi megszüntetése.
- **Kapacitáshiány**: a közúti közlekedésbiztonsági infrastruktúráért, a forgalom átalakításáért és végrehajtásáért felelős hatóságok – különösen az önkormányzati szintű hatóságok – gyakran nem rendelkeznek képzett személyzettel. Számos uniós tagállamban továbbra is hiány van gépjárművezető-oktatókból és vizsgáztatókból, valamint a járművek műszaki ellenőrzéséért felelős személyekből.
- **Elégtelen finanszírozás**: számos tagállam nemzeti és helyi szinten nem rendelkezik külön közúti közlekedésbiztonsági költségvetéssel, és így nem tud képzett személyzetet alkalmazni a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági projektjeinek megtervezéséhez és végrehajtásához, illetve a végrehajtásért felelős személyzet megfelelő létszámának fenntartásához.
- A **politikai akarat** minden szinten továbbra is következtelen, mivel a közúti közlekedésbiztonságot gyakran inkább technikai, mint politikai kérdésként kezelik. A közúti trauma gazdasági, társadalmi és környezeti hatásainak nem megfelelő ismerete lehet a cselekvéstől való vonakodás oka.
- Továbbra is fennállnak **irányítási kihívások**, és a felelősségi körök szétaprózódnak a különböző közigazgatási szintek és ágazatok között.
 - **Uniós szinten** a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoportnak¹⁴ adott megerősített megbízatás, amely lehetővé teszi számára, hogy stratégiai tanácsadást és gyakoribb visszajelzéseket is magában foglaljon, nem mindig vezetett az uniós tagállamok képviselői által felvetett problémák megfelelő uniós szintű nyomon követéséhez a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szakpolitikai területeken.
 - Az EU közúti közlekedésbiztonsági irányítási kerete nem elég strukturált ahhoz, hogy lehetővé tegye az automatizált járművek szélesebb körű elterjedését a közúti közlekedésben, sem pedig ahhoz, hogy a nagy adathalmazokat felhasználják a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések céljaira. Más közlekedési módokra vonatkozóan biztonsági megbízatással rendelkező végrehajtó ügynökségeket hoztak létre, de nincs olyan közös keret, amely támogatná az automatizált járművek uniós közutakon történő biztonságos bevezetéséhez szükséges nyomon követést, koordinációt és technikai munkát. Ez mind a közúti közlekedésbiztonság, mind az uniós gazdaság szempontjából elszalasztott lehetőséget jelenthet.
 - Eközben **nemzeti szinten** – számos pozitív példa ellenére – a közlekedési, gazdasági, egészségügyi, igazságügyi és oktatási hatóságok közötti koordináció hiánya gyakran akadályozza a közúti közlekedésbiztonság szükséges holisztikus megközelítését¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ A WHO azt ajánlja, hogy jelöljenek ki egy „vezető ügynökséget”, dolgozzanak ki nemzeti stratégiákat, és határozzanak meg számszerűsített nemzeti célokat. Lásd: Belin M-Á, Khayesi M, Tran N., „Road safety is no accident»: Building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023”, *Injury Prevention*, 2025. július 15. (<http://doi:10.1136/ip-2024-045601>).

4. MILYEN LÉPÉSEK TÖRTÉNTÉK EDDIG?

A 2021 és 2030 közötti időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret¹⁶ a jelenlegi évtized stratégiai szakpolitikai dokumentuma. Négy fő cselekvési területet („beavatkozási terület”) határozott meg, amelyek megfelelnek a „biztonságos rendszer” megközelítés négy pillérének: biztonságos közutak és útszélek, biztonságos járművek, biztonságos közúthasználat, valamint hatékony krízisellátás. A Bizottság e területek mindegyikén intézkedéseket hozott jogszabályok, finanszírozás, tájékoztatás és kapacitásépítés formájában.

4.1. INFRASTRUKTÚRA-BIZTONSÁG

A jó utak és útszélek kiépítése kulcsfontosságú az úthasználók biztonságának növeléséhez. 2019 októberében az EU elfogadta a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló felülvizsgált irányelvet (KIKK-irányelv)¹⁷ azzal a céllal, hogy csökkentse a balesetek számát és súlyosságát. A felülvizsgált szabályok kiterjesztették az irányelv hatályát a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) túl az autópályákra és az elsődleges utakra, valamint a városi térségeken kívüli, uniós források felhasználásával épített valamennyi útra. Ez azt jelenti, hogy a vidéki utak, ahol a közúti halálesetek több mint fele történik, most az irányelv hatálya alá tartoznak, biztosítva, hogy a biztonság beépüljön az úttervezés, -kialakítás és -üzemeltetés valamennyi szakaszába.

E nagyszabású gyakorlat részeként a tagállamoknak rendszeres, hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felméréseket kell végezniük egy olyan kockázatskálázási módszertan alapján, amely segíti az egyes útszakaszokon bekövetkező balesetek kockázatainak jobb azonosítását. Ez azt fogja eredményezni, hogy a közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések a legveszélyesebb szakaszokra fognak irányulni, és ezáltal hozzá fognak járulni ahhoz, hogy a beruházásokat oda irányítsák, ahol azokra a legnagyobb szükség van. A Bizottság iránymutatást¹⁸ tett közzé, hogy segítse a nemzeti hatóságokat feladataik ellátásában, valamint közzétette Európa térképét¹⁹, amely bemutatja az irányelv hatálya alá tartozó teljes úthálózatot.

A Bizottság jelenleg iránymutatást készít a biztonságos utak és a veszélyeztetett, felhasználóbarát közúti infrastruktúra kialakítására vonatkozóan, a kerékpározásról szóló európai nyilatkozat²⁰ és a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv azon követelménye nyomán, hogy a veszélyeztetett úthasználókat szisztematikusan figyelembe kell venni valamennyi közúti közlekedésbiztonsági kezelési eljárás során.

¹⁶ COM (2018) 293, I. melléklet.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1936 irányelve (2019. október 23.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról (HL L 305/1., 2019.11.26., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook (Kézikönyv a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés módszertanáról és végrehajtásáról), 93e39cd2–9e71–4ee0–8a8e–4de4fdaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#).

²⁰ [Európai nyilatkozat a kerékpározásról \(HL C, C/2024/2377, 2024.4.3.\)](#).

Az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelv²¹ statikus és dinamikus közlekedési szabályokat ír elő, például sebességkorlátozásokat az átfogó hálózaton, az autópályákon, a főútvonalakon és a városi csomópontokon. Javítani fogja a járművezetők megfelelését, és biztonságosabb és intelligensebb közlekedést eredményez azáltal, hogy támogatja az intelligens sebességszabályozót, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitást.

4.2. JÁRMŰBIZTONSÁG

A biztonságos járművek a biztonságos rendszer második pillérét képezik. A járművek jelentős hatást gyakorolnak a közúti közlekedésbiztonságra, és a gyors technológiai változások miatt állandó szabályozási figyelmet igényelnek.

Az általános járműbiztonsági rendelet²², amely biztonsági minimumkövetelményeket határoz meg az uniós piacon értékesített valamennyi új járműre vonatkozóan, 2024 júliusában lépett teljeskörűen hatályba. Olyan követelményeket vezetett be, amelyek jelentős potenciállal rendelkeznek a biztonság javítására, mint például az intelligens sebességszabályozó, a sávtartást segítő, a holtterfigyelő és a tolatóérzékelő rendszerek, valamint a veszélyeztetett úthasználókkal, például gyalogosokkal és kerékpárosokkal való összeütközések során bekövetkező sérülések enyhítésére alkalmas, megnövelt ütközési védőzónák. A Bizottság folyamatosan együttműködik a tagállamokkal és az érdekelt felekkel a rendelet és az automatizált járművekre vonatkozó szabályozási keret végrehajtása terén.

2025 áprilisában a Bizottság javaslatot tett a járművek műszaki alkalmasságára vonatkozó uniós szabályok felülvizsgálatára²³. A cél a járművek biztonságának megőrzése teljes élettartamuk alatt, valamint a levegő- és zajszennyezés csökkentése, különösen a technológiai fejlesztések térnyerésével és az elöregedő uniós járműállomány fényében. A javasolt új szabályok célja az elektromos járműveken és a fejlett vezetéstámogató rendszereken végzett időszakos műszaki vizsgálatok kiigazítása, a motorkerékpárok kötelező időszakos műszaki vizsgálatának és a régebbi személygépkocsik és kisteherautók éves vizsgálatának bevezetése, fejlett kibocsátási vizsgálati módszerek bevezetése a nagy kibocsátású járművek felderítésére, valamint a közúti műszaki ellenőrzések során a rakományrögzítés ellenőrzésének kötelezővé tétele. A becslések szerint ezek végrehajtása mintegy 7 000 életet mentene meg, és 2026 és 2050 között mintegy 65 000 súlyos sérülést előzne meg.

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2661 irányelve (2023. november 22.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv módosításáról (HL L, 2023/2661, 2023.11.30., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2019/2144 rendelete \(2019. november 27.\)](#) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról.

²³ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2014/45/EU irányelv és az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló 2014/47/EU irányelv módosításáról, COM(2025) 180; valamint Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a járműforgalmi-engedélyekről és a nemzeti járműnyilvántartásokban rögzített gépjármű-nyilvántartási adatokról, valamint az 1999/37/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, COM(2025) 179.

4.3. BIZTONSÁGOS KÖZÚTHASZNÁLAT

A biztonságos közúthasználat – amely magában foglalja a megfelelő sebességszinteket, a józan és a figyelemelvonás nélküli vezetést, valamint a biztonsági berendezések használatát – a 2021–2030-as időszakra szóló jelenlegi uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret harmadik cselekvési területe és a „biztonságos rendszer” megközelítés harmadik pillére. A vezetői engedély megszerzése, a célzott oktatás és figyelemfelkeltés, valamint az erős végrehajtási rendszerek fontos elemei az utak és járművek biztonságos használatát ösztönző struktúrának.

2025 októberében az EU elfogadta a **vezetői engedélyekről szóló irányelv**²⁴ felülvizsgálatát. A digitális vezetői engedélyek bevezetése mellett az új szabályok a fiatal tanulók kíséreléssel történő vezetéséről, az ittas és bódult állapotban történő járművezetésen ért kezdő járművezetőkre vonatkozó szigorúbb szabályokról és/vagy szankciókról, a kockázatokkal kapcsolatos tudatosság növeléséről, a veszélyeztetett úthasználók jobb védelméről, valamint egy olyan új keretről is rendelkeznek, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a járművezetők vezetésre való mentális és fizikai alkalmasságát azok egész élete során ellenőrizzék.

Bár a korábbi uniós szabályok javították a közúti közlekedésbiztonsági szabályok külföldi járművezetők általi betartását, továbbra is fennmaradt egy jelentős joghézag: a határokon átnyúló bűncselekmények mintegy 40 %-a büntetlenül maradt az elkövetők azonosításával, valamint a pénzbírságok és a járművezetéstől való eltiltások végrehajtásával kapcsolatos kihívások miatt. Ezeket a hiányosságokat a vezetői engedélyekről szóló új irányelv orvosolta. Olyan súlyos jogsértések esetén, mint az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetés, a sebességhatárt több mint 50 km/h-val meghaladó sebesség elérése vagy a közúti közlekedési szabályok megsértése, valamint mások halálának vagy súlyos sérülésének okozása, a vezetői engedélyt kiállító tagállam köteles lesz a jogsértés helye szerinti tagállam által kiszabott szankcióhoz hasonló, **járművezetéstől való eltiltást** kiszabni. Ennek eredményeként a szankció az EU egész területén érvényesíthető lesz. Emellett az újonnan elfogadott, **határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv**²⁵ fokozza a tagállamok közötti együttműködést azáltal, hogy kölcsönös segítségnyújtást hoz létre a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértések szélesebb körére vonatkozó pénzbüntetések hatékony végrehajtása érdekében.

A **sebesség** helytelen megválasztása továbbra is a közúti balesetek fő kiváltó tényezője. Az összes baleset 10-15 %-ában és a halálos balesetek mintegy 30 %-ában túl nagy vagy nem megfelelő sebességet alkalmaztak, és ez minden esetben súlyosbítja a következményeket. Ha egy gyalogost egy 30 km/h sebességgel haladó autó gázol el, a túlélési esély 90 %-os; 50 km/h sebességnél a gyalogos túlélési esélye már 20 %-ra csökken²⁶. Bár a sebesség továbbra is érzékeny kérdés politikai és kulturális

²⁴ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2025/2205 irányelve \(2025. október 22.\) a vezetői engedélyekről](#), az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről.

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/3237 irányelve (2024. december 19.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

szempontból, a sebességkorlátozásra irányuló kezdeményezések kedvezően befolyásolják a közúti balesetek, halálesetek és sérülések számát, valamint környezeti előnyökkel is járnak, mivel egyaránt mérséklődik a kibocsátás, a zajszennyezés és az üzemanyag-fogyasztás.

Számos uniós szinten támogatott kezdeményezés már eleve foglalkozik a sebesség kérdéssel. Ezek közé tartozik az EU általános járműbiztonsági rendelete és a fent említett, határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv. Számos nemzeti, regionális és helyi hatóság már bevezetett vagy tervez bevezetni új sebességszabályozási kezdeményezéseket, például 30 km/h-s zónákat a városokban, különösen azokon a területeken, ahol az aktív és veszélyeztetett úthasználók és járművek gyakran tervezett módon keverednek²⁷.

Mások más intézkedéseket választottak: például a veszélyeztetett úthasználók védelme érdekében az infrastruktúra tervezésének javítására, a kockázatok jobb azonosítására és kezelésére vagy a forgalom elkülönítésére, a sebességkorlátozások érvényesítésére, valamint a jobb oktatásra és kommunikációra összpontosítottak.

4.4. HATÉKONY KRÍZISELLÁTÁS

A gyors krízisellátás elengedhetetlen az életmentéshez és a sérülések súlyosságának csökkentéséhez. A baleset utáni ellátásra – a biztonságos rendszer negyedik pillérére – irányuló uniós fellépés célja, hogy csökkentse a baleset és az orvosi csoportok baleseti helyszínekre való megérkezése közötti időt. A készenléti segélyszolgálatok gyorsabb reagálása jelentősen javítja a túlélési esélyeket: egy spanyolországi tanulmány²⁸ szerint az orvosi reagálási idő 10 perces csökkenése a halál valószínűségének egyharmados csökkenésével jár.

A Trendline-tanulmány eredményei azt mutatják, hogy a legtöbb európai országban az incidensek felénél a krízisellátási idő legfeljebb 10 perc. Az esetek 95 %-ában a krízisellátás legfeljebb körülbelül 25 percet vesz igénybe. Az ellátás átlagosan 10 perccel hosszabb a vidéki területeken, mint a városi területeken.

Az e-segélyhívásra vonatkozó uniós jogszabályok 2018. április 1-jétől az EU-ban értékesített valamennyi új autóban kötelezővé tették a 112-es segélyhívószámra alapuló automatikus segélyhívó rendszereket. Egy finnországi elemzés²⁹ azt mutatja, hogy az e-segélyhívás használata 25 percről 22 percre csökkenti a segélyhívó szolgálatokhoz bemenő első hívás és az orvosi csapatoknak a baleset helyszínére való megérkezése között eltelt időt. Még tovább csökkenti a reagálási időt az autópályákon: 20-ról 14 percre.

²⁷ Lásd: G. Yannis és E. Michalaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review” (A 30 km/h sebességkorlátozás hatékonysága – szakirodalmi áttekintés), *Journal of Safety Research* 92 (2025) 490–503., amely kimondja, hogy „a jelenlegi tudományos bizonyítékok azt mutatják, hogy a 30 km/h sebességkorlátozások városokban történő bevezetése az életek több mint 40 %-át megmentheti, a környezetre, az energiafogyasztásra és a közegészségre gyakorolt jelentős pozitív hatások mellett, beleértve a csökkentett üzemanyag-fogyasztást, valamint a fokozott gyaloglást és kerékpározást”.

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road transport accidents. How important are a rapid medical response?”, *Accident Analysis & Prevention* 2010, 42. kötet, 4. szám, 2010. július, 1048–1056. o. (<https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>).

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

2024-ben a Bizottság aktualizálta az e-segélyhívásra vonatkozó jogszabályokat annak érdekében, hogy az új járműtípusoknál 2026. január 1-jétől, az összes új járműnél pedig 2027. január 1-jétől lehetővé tegye az e-segélyhívás legújabb kommunikációs technológiákkal³⁰ történő használatát. Ezzel szemben a 2G és 3G mobilhírközlő hálózatoknak az elkövetkező években Uniószerre történő fokozatos kivezetése azzal a kockázattal jár, hogy a 2G vagy 3G e-segélyhívási eszközökkel felszerelt meglévő járművek már nem lesznek képesek használni az e-segélyhívási szolgáltatást.

4.5. UNIÓS SZINTŰ KOORDINÁCIÓ ÉS TÁJÉKOZTATÁS

Az EU és tagállamai felelőssége és hatásköre közös a közúti közlekedésbiztonsági politika terén. A biztonság javításához valamennyi fél összehangolt fellépésére van szükség az irányítás minden szintjén: a hatóságok, az ipar, a felhasználói szövetségek, a nem kormányzati szervezetek, az iskolák és a kutatók részéről.

Uniós szinten a magas rangú nemzeti képviselőkből álló, **közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoport** fórumot biztosít a tagállamokkal folytatott eszmecserehez és konzultációhoz. A magas szintű munkacsoport tagjai megvitatják a nemzeti szinten elért eredményeket, és gyakran vetnek fel olyan közös érdekű kérdéseket, amelyekkel kapcsolatban uniós szintű fellépést szeretnének, mint például a személyi mobilitási eszközök szabályozása vagy a közúti közlekedési szabályok automatizált járművekre való alkalmazása.

A Bizottság két évente **konferenciákat tart a közúti közlekedésbiztonsági eredményekről**, hogy megvitassa az előrehaladást, megossza a bevált gyakorlatokat, és bevonja az érdekelt feleket. A **közúti közlekedésbiztonságért felelős európai koordinátor** koordinálja az erőfeszítéseket a tagállamokkal.

A Bizottság ösztönzi az **Európai Közúti Biztonsági Charta**³¹ – a világ legnagyobb, több mint 4 300 tagot számláló közúti közlekedésbiztonsági civil társadalmi platformja – keretében tett önkéntes kötelezettségvállalásokat. Az éves díjak elismerik az innovatív kezdeményezéseket, többek között a biztonságos európai városokat.

Az uniós finanszírozás felhasználásával az **uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogram**³² kapacitásépítési és ikerintézményi együttműködési tevékenységeket biztosít a tagállamok számára, amelyek a legnagyobb potenciállal rendelkeznek teljesítményük javítására. A tisztviselők a bevált gyakorlatok cseréje és a sikeres kezdeményezések bemutatása révén partnerségeket építenek ki más országok partnereivel. Számos, együttműködésen alapuló csere kézzelfogható előrelépést eredményezett a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiák és tervezés terén. A Svédországgal való együttműködést követően Litvánia megkezdte a 2+1 közúti infrastruktúra³³ alkalmazásának bővítésére irányuló munkát. Románia megkezdte a spanyol rendszer által inspirált, nemzeti szintű, rögzített sebességfigyelő kamerahálózat

³⁰ IMS csomagkapcsolt adathálózatok, például 4G és 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/?etrans=hu>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ A 2+1 út olyan úttípus, amelynek két sávja ugyanazon irányba, egy sávja pedig az ellentétes irányba halad – ezeket középvonal vagy mesterséges akadály választja el egymástól, és a plusz sáv néhány kilométerenként váltakozik. A kialakítás lehetővé teszi a biztonságos előzést, miközben az építési költségek alacsonyabbak, mint egy végig kétszer kétsávú úttest építésénél.

előkészítését, amelynek kiépítését jelenleg 2026-ra tervezik. Lettország – a finn módszertanból merítve – megkezdte a mélyreható baleseti vizsgálatban rejlő potenciál vizsgálatát. Eközben új közúti közlekedési törvénye részeként Görögország a városi területeken 30 km/h-ra csökkentette a sebességhatárt, és a Spanyolországgal és Dániával folytatott tudásmegosztási tevékenységeket követően további intézkedéseket kíván bevezetni a motorkerékpárosok biztonságának javítása érdekében.

Ezek az érdekvédelem-erősítések sikeresen összehozták a közúti közlekedésbiztonsági közösség érdekelt feleit, és előmozdították a tagállamok közötti kölcsönös értékelés és tanulás bizonyos szintjét. A közúti közlekedésbiztonság politikai prioritásként való kezelése és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos aggályok más ágazatokban, például a gazdaságpolitikában, az egészségügyben és a munkahelyi biztonságban való érvényesítése azonban továbbra is elsősorban nemzeti hatáskörbe tartozik.

4.6. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG FINANSZÍROZÁSA

A finanszírozás kulcsfontosságú a közúti közlekedésbiztonsági megoldások megvalósításához és a közúti közlekedésbiztonság terén Európa-szerte elért haladás felgyorsításához, különösen azokban az országokban, amelyek lemaradtak a közúti közlekedésbiztonsági teljesítmény terén.

Az EU három fő eszközt alkalmazott a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló nemzeti és regionális közlekedési infrastruktúráis projektek finanszírozására: az Európai Regionális Fejlesztési Alapot (ERFA) és a Kohéziós Alapot (KA), ahol az irányítás megoszlik a Bizottság és a tagállamok között, valamint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF), amelyet közvetlenül a Bizottság kezel. Emellett a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló projekteket is támogatott.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében az EU határokon átnyúló kapacitásépítési projekteket is finanszírozott, például a közúti infrastruktúra hálózati szintű értékelését, a fő teljesítménymutatókat, a végrehajtási kampányokat és az ITS-szolgáltatások határokon átnyúló végrehajtását.

Az Európai Számvevőszék közelmúltbeli jelentése³⁴ úgy becsülte, hogy az elmúlt évtizedben 6 663 millió EUR³⁵ összegű ERFA-, KA- és CEF-finanszírozást – amely ezen alapok értékének valamivel több mint 2 %-át teszi ki – kötöttek le közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos projektekre. Ezek a becslések azonban olyan infrastruktúráis és egyéb projektekre is kiterjednek, amelyek esetében a közúti közlekedésbiztonság csak kiegészítő célkitűzés, nem pedig az intézkedés fő célja. A Számvevőszék azt ajánlotta, hogy az uniós társfinanszírozást azon kezdeményezések esetében részesítsék előnyben, amelyek a legnagyobb hatást gyakorolnák a közúti közlekedésbiztonságra.

³⁴ Az Európai Számvevőszék 2024/04. sz. különjelentése: „Úton az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése felé: Ideje sebességet váltani” (https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_HU.pdf).

³⁵ CEF: 1 477 millió EUR; ERFA és KA: 5 186 millió EUR.

A Horizont Európa program keretében további kutatásokra is rendelkezésre bocsátottak finanszírozást, többek között a biztonságos infrastruktúrára, a biztonságos járművekre, a biztonságos közúthasználatra és a baleset utáni ellátásra. A 2021 és 2027 közötti időszakban a közúti közlekedésbiztonsági kutatási projektekre elkülönített összeg mintegy 123 millió EUR, amely a jelenlegi Horizont Európa program teljes értékének körülbelül 0,13 %-át teszi ki.

Ami a finanszírozási oldalt illeti, az Európai Beruházási Bank (EBB) a biztonság valamennyi közúti beruházásba való beépítését prioritássá tette a közlekedési ágazatra vonatkozó, 2022. évi hitelpolitikájában, amelynek félidős felülvizsgálatára a tervek szerint 2026-ban kerül sor. Ezenkívül a közúti közlekedésbiztonsági biztosítékokat beépítették az EBB valamennyi műveletére alkalmazandó környezetvédelmi és szociális normákba. A biztonságosabb közlekedés platformján keresztül az EBB célzott közúti közlekedésbiztonsági beruházásokat, tanácsadási támogatást és technikai segítségnyújtást támogatott, és több uniós tagállamban indított projekteket. Az EU-n belül az EBB előírja a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvnek és az alagutak biztonságáról szóló irányelvnek³⁶ való megfelelést, beleértve a közúti közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatokat és a közúti biztonsági auditokat is.

4.6.1. PILLANATKÉP AZ EU ÁLTAL FINANSZÍROZOTT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KUTATÁSRÓL

2021 és 2025 között a Horizont Európa több mint 20, a közúti biztonságra összpontosító kutatási és innovációs projektet támogatott.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, uniós finanszírozású kutatási tevékenységek négy fő területre terjedtek ki, amelyek megfelelnek a „biztonságos rendszer” megközelítés négy pillérének: biztonságos infrastruktúra, biztonságos járművek, biztonságos közúthasználat, valamint gyors és hatékony baleset utáni ellátás.

A 2026-2027-ig tartó, infrastruktúrával kapcsolatos projektek célja az adatvezérelt biztonsági értékelés keretének létrehozása (Evoroads³⁷), az optimális közúti közlekedésbiztonsági nyomon követést szolgáló infrastruktúra fejlesztése (iDriving³⁸), valamint a városi környezetben a veszélyeztetett úthasználók számára a közúti közlekedésbiztonsági megoldások kidolgozása (Soteria³⁹).

Ami a járműbiztonságot illeti, a jelenlegi projektek olyan témákkal foglalkoznak, mint a jövőbeli önvezető járművek aktív és passzív biztonsági rendszereinek fejlesztése (SAFE-UP⁴⁰), valamint az emberi vezetés és az automatizált vezetés közötti közvetítés (Mediator)⁴¹.

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

A biztonságos úthasználatra vonatkozó közelmúltbeli projektek között megtalálható a városi területeken közlekedő úthasználókra vonatkozó biztonsági értékelés (PHOEBE⁴²), a városi területek aktív mobilitási minták alapján történő kezelése (REALLOCATE⁴³), valamint az alkohol, a kábítószeres és a fáradtság kereskedelmi gépjárművezetők körében történő észlelésének módjai (PANACEA⁴⁴).

Ami a gyors és hatékony baleset utáni ellátást illeti, a hangsúly az összes közúti közlekedési módra vonatkozó hatékony ellenintézkedések és baleset utáni intézkedések kidolgozásán, az orvosi és mérnöki eszközök összekapcsolásán (ProAct_Us⁴⁵), valamint a közúti közlekedési balesetek hosszú távú következményeinek értékelésén (IMPROVA⁴⁶) van.

4.7. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK NEMZETI VÉGREHAJTÁSA

Bár uniós szinten fontos kezdeményezések zajlanak a jogalkotás, a finanszírozás, a kutatás és a tájékoztatás terén, a közúti közlekedésbiztonságért elsősorban nemzeti, regionális és önkormányzati szinten vállalnak felelősséget.

Az e jelentéssel együtt közzétett országjelentések számos, nemzeti szinten hozott intézkedést ismertetnek. A legtöbb esetben ezeknek az intézkedéseknek olyan többéves stratégiák, cselekvési tervek vagy kormányzati szintű cselekvési programok adnak keretet, amelyek külön nemzeti prioritásokat, finanszírozást és konkrét célokat határoznak meg.

Ezekből az országjelentésekből egyértelműen kiderül, hogy a folyamatos fellépés, a beruházások és a közúti közlekedésbiztonság előtérbe helyezése sok esetben megtörtént. Például, bár még mindig kihívásokkal néznek szembe, Lengyelország, Litvánia és Szlovénia 2024-ben 33–35 %-kal mérsékelte a halálos kimenetelű közúti balesetek számát 2019-hez képest, vagyis jó úton haladnak a 2030-ra kitűzött 50 %-os csökkentési cél elérése felé. Eközben bizonyos országokban – köztük Bulgáriában, Romániában és Görögországban – a halálos kimenetelű közúti balesetek száma még mindig jócskán meghaladja az uniós átlagot, ami a komolyabb fellépés szükségességére világít rá. Noha 2025-ben néhány országban új közúti biztonsági intézkedéseket vezettek be, ezek hatása még nem mutatkozik meg a közúti biztonsági adatokban.

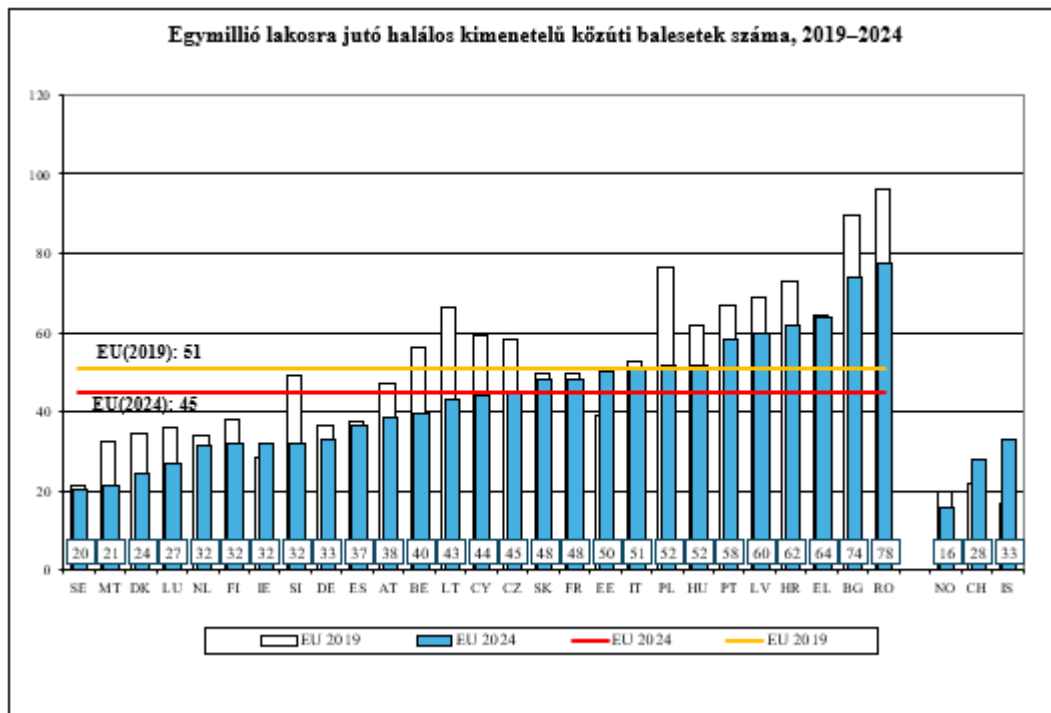
⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.



5. ábra: Az egymillió lakosra jutó halálos kimenetelű közúti balesetek száma az EU-ban, 2019–2024. Források: EU CARE közúti balesetekre vonatkozó uniós adatbázis; a népességi adatok tekintetében Eurostat (online adatkód: [demo_pjan](#)).

A sikeres intézkedések a nemzeti körülményektől függően eltérőek lehetnek. A figyelemre méltó sikerek közé tartoznak a lengyelországi közúti infrastruktúrába és városi közúti közlekedésbiztonságba történő testre szabott beruházások; a 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése a spanyolországi városi központokban; az automatizált közlekedési kamerák átfogó hálózatának kiépítése Franciaországban; az új nemzeti politikai közúti közlekedésbiztonsági platform a belga szövetségi és regionális kormányzat valamennyi szintje számára; valamint a dániai közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, alaposan kidolgozott és jól kivitelezett figyelemfelhívó kampányok.

Az egyes tagállamok közúti közlekedésbiztonsági profiljára vonatkozó részletek az e közleménnyel⁴⁷ együtt közzétett országjelentésekben találhatóak.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

5. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRA HATÁST GYAKORLÓ TÁRSADALMI ÉS TECHNOLÓGIAI TENDENCIÁK

Azóta számos olyan kérdés merült fel, amely a 2021–2030-as időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret elfogadásakor nem kapott nagy figyelmet, és amelyek célzott fellépést igényelnek a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásuk csökkentése érdekében.

5.1. DEMOGRÁFIAI VÁLTOZÁSOK

Az EU demográfiai szerkezete jelentős változásokon megy keresztül, amelyek közvetlen hatással vannak a közúti közlekedésbiztonságra. A népesség öregszik, és az előrejelzések szerint a 65 éves vagy annál idősebb polgárok aránya a 2024. évi 22 %-ról 2050-re 30 %-ra nő⁴⁸. Ez a demográfiai változás egyedi kihívásokkal jár, mivel az idősebb úthasználók a fizikai gyengeség, a lassabb reakcióidők és a sérülések súlyosságának magasabb aránya miatt kiszolgáltatottabbá válnak⁴⁹.

Folytatódik a nagyobb mértékű urbanizáció irányába mutató tendencia: jelenleg az EU lakosságának több mint 75 %-a városi területeken él⁵⁰. Az emberek épített környezetben való koncentrációja új mobilitási dinamikát teremt, beleértve a mobilitási módok nagyobb választékát, a gyalogosok és kerékpárosok számának növekedését és a nagyobb forgalomsűrűséget.

5.2. TECHNOLÓGIAI FEJLŐDÉS

A gépjárműipar példátlan technológiai átalakuláson megy keresztül, ami jelentős biztonsági következményekkel jár. A fejlett vezetéstámogató rendszerek (ADAS) egyre inkább alapfunkcióvá válnak, olyan technológiákkal, mint az automatikus vészfékezés, a sávtartást segítő rendszerek és az intelligens sebességszabályozó rendszerek, amelyek mérhető biztonsági előnyökkel járnak. Sikerük szempontjából kulcsfontosságú annak biztosítása, hogy a járművezetők elfogadják ezeket a funkciókat.

A hálózatba kapcsolt járművekkel kapcsolatos technológiák lehetővé teszik a valós idejű figyelmeztető jelzéseket és a közlekedésszervezés optimalizálását. A jármű–jármű (V2V) és a jármű–infrastruktúra közötti kommunikáció figyelmeztetheti a járművezetőket a veszélyes körülményekre, a balesetek helyére és az optimális útvonalakra. A tagállamokban való alkalmazásuk bizonyította hozzáadott értéküket. A segélyhívó szolgálatok bizonyítottan gyorsabban és biztonságosabban érik el célállomásait, és a

⁴⁸ Forrás: Eurostat (online adatkódok: [proj_23np](#) és [demo_pjanbroad](#)), vonatkozó „Statistics Explained” cikk: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing&action=statexp-seat&lang=hu#A_n.C3.A9pess.C3.A9g_el.C3.B6reged.C3.A9s.C3.A9nek_m.C3.BAItbeli_.C3.A9s_j.C3.B6v.C5.91beli_tendenci.C3.A1i_az_EU-ban.

⁴⁹ Lásd az idősekről szóló tematikus jelentést: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en és <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Forrás: Eurostat (online adatkód: [cens_21urb01](#)), lásd még: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications?etrans=hu>.

közútkezelők pontos, valós idejű információkkal rendelkeznek az átlagos sebességről és a forgalomsűrűségről. A rendszer minden egyes új jármű hozzáadásával hatékonyabbá válik, de még mindig nem sikerült elérni az egész EU-ra kiterjedő átfogó lefedettséget, különösen a V2V-szolgáltatások esetében.

Az automatizált járművek fokozatos bevezetése egyszerre jelent lehetőségeket és kihívásokat. Bár a magasabb szintű automatizálás bizonyítottan csökkenti az emberi hiba hatását, az átmeneti időszak új kihívásokat fog jelenteni, mint például az önvezető és az ember által vezetett járművek közötti biztonságos interakció kezelése vegyes forgalomban, a nem motorizált úthasználók biztonságának biztosítása és az automatizált járművekkel történő ütközésekért fennálló felelősség megállapítása.

5.3. VÁLTOZÓ MOBILITÁSI MINTÁK

A közlekedési és mobilitási ágazatot új szolgáltatások és az úthasználók magatartásának megváltozása alakítja át. A mikromobilitási megoldások, például az e-rollerek, az e-kerékpárok és más személyi mobilitási eszközök elterjedése a veszélyeztetett úthasználók új kategóriáit hozta létre; ezeknek a felhasználóknak gyakran osztozniuk kell a szűk városi utcarészekben a gyalogosokkal és a kerékpárosokkal.

A személyfuvarozó és autómegosztó szolgáltatások megváltoztatták az utazási mintákat, potenciálisan növelve a városi járműkilométereket, és a csúcsidőszakokra összpontosítva a tevékenységet.

A hagnigazdaság kiterjesztette a kézbesítési szolgáltatásokat a motorkerékpárok és kerékpárok használatára, amelyeket olyan munkavállalók üzemeltetnek, akik időnyomással és gazdasági korlátokkal szembesülnek – ezek gyakran kockázatvállaló magatartást ösztönöznek⁵¹, míg a kézbesítő járművezetők által használt járműtípusok – köztük az illegálisan importált elektromos rollerek vagy az alkalmazandó sebességhatárokat meghaladó, nem jóváhagyott segédmotoros kerékpárok – növelték a közúti közlekedésbiztonsági kockázatokat.

5.4. A KLÍMAVÁLTOZÁS HATÁSAI

Az éghajlatváltozás a közúti közlekedésbiztonságot befolyásoló jelentős, de alábecsült tényezővé vált. A szélsőséges időjárási események egyre gyakoribbak és egyre súlyosabbak, ami veszélyes vezetési feltételeket teremt. A hóhullámok az útfelületek romlását okozhatják, és befolyásolhatják a járművezetők teljesítményét, míg a viharok, áradások és fagyok megnövekedett gyakorisága olyan veszélyes körülményeket teremt, amelyek adaptív infrastruktúrát és krízisellátási képességeket igényelnek.

A hőmérséklet emelkedése a járművek, különösen az elektromos járművek teljesítményét is befolyásolja, és növelheti a pneumatikus gumiabroncs meghibásodásának kockázatát. A városi hőszigetetés súlyosbítja ezeket a veszélyeket a városokban, ahol a felszíni hőmérséklet jelentősen meghaladhatja a környezeti hőmérsékletet.

⁵¹ Lásd: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers (A gyors kiszállítások emberi költsége – Szisztematikus szakirodalmi áttekintés az utolsó kilométeren dolgozó munkavállalók foglalkozási kockázatairól és biztonsági eredményeiről) – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. KIBERBIZTONSÁG ÉS ADATFELHASZNÁLÁS

A járművek közötti nagyobb fokú összekapcsoltság olyan új sebezhetőségekhez vezetett, amelyeket a 2021–2030-as időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret első kidolgozásakor még nem kifejezetten ismertek fel. A hálózatba kapcsolt és automatizált járműveket érintő kiberbiztonsági fenyegetések baleseteket okozhatnak, letilthatják a biztonsági rendszereket és veszélyeztethetik a magánélet védelmét. Mindezen problémákat a kiberrezilienciáról szóló jogszabály⁵² is kezelni kívánja.

Az adatgyűjtés az elmúlt öt évben sokkal elterjedtebbé vált, de a nagy adathalmazokban rejlő lehetőségeket még nem alakították használható közúti közlekedésbiztonsági meglátásokká. Ritkán kerül sor a járműgyártók birtokában lévő járműfedélzeti adatok, a biztosítók birtokában lévő, váratlan eseményekkel kapcsolatos kárigényekre vonatkozó adatok, valamint a kórházak és a mentőszolgálatok birtokában lévő, egészségügyi eseményekre vonatkozó adatok közúti közlekedésbiztonsági célú megosztására. Például a járművek elektronikus adatrögzítőiből származó adatok csak meghatározott kutatási célokból hozzáférhetők, például egy adott balesetet megelőző másodpercekben bekövetkezett események kutatása céljából, de nem állnak rendelkezésre lebontott formában a szakpolitikai döntéshozatal elősegítésére.

6. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG NEM MEGFELELŐ KEZELÉSÉNEK GAZDASÁGI KÖVETKEZMÉNYEI

A közúti balesetek hatalmas társadalmi, gazdasági és egészségügyi terhet rónak az EU gazdaságára. A halálos, súlyos és kisebb sérülések külső társadalmi-gazdasági költségei a becslések szerint az uniós országok GDP-jének mintegy 2 %-át teszik ki⁵³. Ezek a költségek a balesetek gyakoriságának és súlyosságának csökkentése terén elért eredmények ellenére továbbra is tartósan magasak. A halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2030-ig (2019-hez képest) a felére történő csökkentése évente mintegy 11 000 halálesetet előzne meg, és segítene csökkenteni a mintegy 100 000 súlyos sérülést az útjainkon.

Az **egészségügyi és rehabilitációs költségek** jelentik a legközvetlenebb és legláthatóbb gazdasági hatást. A kórházi ápolás, a rehabilitáció és a balesetek áldozatainak tartós ápolásának költségei megterhelik a tagállamok egészségügyi költségvetését⁵⁴. Emellett a súlyos sérülések aránya lassabb ütemben csökken, mint a haláleseteké. A balesetek túlélőire, a családokra és a tanúkra gyakorolt **mentális egészségi** hatások kezelésének költségei további gazdasági terhet jelentenek⁵⁵.

⁵² [2024/2847/EU rendelet – HU – EUR-Lex.](#)

⁵³ Az Európai Bizottság 2019. évi kézikönyve a közlekedés külső költségeiről (új változat várható).

⁵⁴ Lásd: Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point (Tanulmány a 2021–2030-as időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret féldős értékelésének alátámasztására) <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/en/>.

⁵⁵ Például a Horizont Európa által finanszírozott IMPROVA projekt több mint 1 400, a közúti balesetek pszichológiai hatásairól szóló tanulmány rendszerszintű felülvizsgálatát végezte el, és számos hosszú távú következményt állapított meg, beleértve a stresszel kapcsolatos zavarokat (például poszttraumás

A **kieső termelékenység és gazdasági teljesítmény** a balesetek hatásának második fő összetevője. Minden közúti haláleset több évtizednyi elveszett életet jelent, mind otthon, mind a munkahelyen, míg a súlyos sérülések gyakran tartós fogyatékosságot vagy csökkent munkaképességet eredményeznek. A termelékenység csökkenése a csökkentett munkaidőnek és a humántőke-pótlási költségeknek tudható be, valamint annak, hogy az érintett személyek nem tudnak fizetetlen munkát végezni, például háztartási feladatokat ellátni vagy önkéntes munkát végezni.

Az **infrastrukturális és krízisellátási költségek** közé tartozik a készenléti segélyszolgálatok létesítése, az incidensek elhárítása során végzett közlekedésszervezés, az anyagi kár, valamint a járműjavítás vagy -csere. Ezek a közvetlen költségek növekednek, ahogy a járművek és a közúti infrastruktúra technológiailag kifinomultabbá válnak, és ezáltal drágább lesz a javítás vagy a csere.

Adminisztratív költségek merülnek fel a rendőrség, a tűzoltóság és más (nem orvosi) készenléti segélyszolgálatok baleset helyszínére történő kiküldésének költségeiből. Az igazságszolgáltatással kapcsolatban további költségek is felmerülnek, mint például a jogi költségek, az elkövetők büntetőeljárás alá vonásának költségei, valamint a perek és a biztosítás költségei.

A közvetlen költségek mellett a közúti balesetek jelentős közvetett gazdasági hatásokkal is járnak. Példaként említhető a balesetek által okozott **forgalmi torlódások** miatt elvesztett idő és megnövekedett üzemanyag-fogyasztás.

7. BERUHÁZÁSI IGÉNYEK

A közúti balesetek megelőzéséből származó potenciális gazdasági előnyök kiaknázásához jelentős, de költséghatékony beruházásokra van szükség. Valamennyi kormányzati szinten összehangolt finanszírozásra van szükség az infrastrukturális fejlesztések, a fokozott végrehajtás, a járműbiztonsági technológiák és az oktatási programok bevezetéséhez.

A kutatások azonban azt mutatják, hogy e beruházások gazdasági megtérülése jelentősen meghaladja a költségeket, így a közúti közlekedésbiztonság javítása az egyik legköltséghatékonyabb közpolitikai intézkedés⁵⁶. A gyorsított közúti közlekedésbiztonsági fellépés mellett szóló gazdasági érvek meggyőzőek, mivel a tétlenség költségei messze meghaladják a hatékony fellépéshez szükséges beruházásokat.

2024. évi különjelentésében a Számvevőszék megjegyezte, hogy a közúti közlekedésbiztonság gyakran nem volt kulcsfontosságú kiválasztási kritérium az EU által társfinanszírozott infrastrukturális projektek esetében; a kiválasztási kritériumok gyakran figyelmen kívül hagyták a magas baleseti aránnyal rendelkező útszakaszokat. A Számvevőszék egyértelműbb prioritizálást javasolt annak érdekében, hogy a jövőbeli

stressz-zavar és alkalmazkodási zavarok), a szorongásos zavarokat és fóbiákat, az érzelmi hangulatzavarokat (például depresszió) és más működési zavarokat.

⁵⁶ Egy nemrégiben készült holland tanulmány (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) becslése szerint a nemzeti közúti infrastrukturális beruházások költségeinek és hasznának aránya 1:7 és 1:2,5 között volt. Az Európai Közúti Igazgatók Konferenciájának (Conference of European Directors of Roads) egy régebbi jelentése összefoglalta egy sor közúti közlekedésbiztonsági intézkedés költség-haszon arányát: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

finanszírozási erőfeszítések azokra az intézkedésekre összpontosítsanak, amelyek a legnagyobb valószínűséggel csökkentik a halálesetek és a súlyos sérülések számát.

Amellett, hogy be kell ruházni az új és átalakított közúti infrastruktúrába, forrásokat kell elkülöníteni e közúti infrastruktúra karbantartására is. Nemcsak arról van szó, hogy több új jármű közlekedik az uniós utakon – 2019 óta közel 5 millió személygépkocsival és több mint 270 000 tehergépjárművel bővült a forgalom⁵⁷ –, de az éghajlatváltozás hatása is megmutatkozik a tüzek, viharok és árvizek megnövekedett gyakoriságában és intenzitásában, s ezek mindegyike hatással van a közúti integritásra és közlekedésbiztonságra. További megfontolás, hogy Unió-szerte meg kell könnyíteni a katonai mobilitásra és a kettős felhasználásra vonatkozó követelményeket, ami szükségessé teszi a közúti infrastruktúra kiválasztott szakaszainak (többek között az utaknak, hidaknak és alagutaknak) a korszerűsítését a strukturális stabilitás és a működési reziliencia biztosítása érdekében. Ezeket a korszerűsítéseket úgy kell megtervezni, hogy elkerülhetők legyenek az új szűk keresztmetszetek, és fokozott terhelés és stresszhelyzet (pl. megnövekedett nehézgépjármű-forgalom, váratlan eseményhez kapcsolódó átirányítás) esetén is fenn lehessen tartani a funkcionalitást.

A közúti kockázati tényezők és kihívások azt is hangsúlyozzák, hogy továbbra is be kell ruházni a gyorsajtással, az ittas és bódult állapotban történő járművezetéssel, a figyelemelvonással, a piros fényjelzések be nem tartásával és a biztonsági öv használatával kapcsolatos észlelési és végrehajtási képességekbe. Ezeknek a beruházásoknak biztosítaniuk kell, hogy a rendőrségi szolgálatok elegendő erőforrással rendelkezzenek a közúti ellenőrzések elvégzéséhez és lebonyolításához, és támogatniuk kell az automatizált kameraalapú felderítési és végrehajtási rendszereket.

A végrehajtást hatékony közúti közlekedésbiztonsági tudatosságnövelő és oktatási kampányok finanszírozásának kell kísérnie. Az ilyen kampányokat a különböző célközönségekhez (gyermekek, serdülők, tanuló és kezdő járművezetők, tapasztaltabb járművezetők és más úthasználók, például kerékpárosok és személyi mobilitási eszközöket használó személyek) és különböző kockázati csoportokhoz, például fiatal férfiakhoz, idősekhez és motorkerékpárosokhoz kell igazítani. Ezeket a legjobban nemzeti vagy regionális szinten lehet végrehajtani, de a tagállami hatóságok felkérték az EU-t, hogy támogassa az ilyen kampányok előkészítését és végrehajtását⁵⁸, és segítse elő a bevált gyakorlatok cseréjét⁵⁹.

8. TOVÁBBI LÉPÉSEK

Ez a félidős jelentés rámutat arra, hogy több fronton is gyorsított és célzott fellépésre van szükség. A Bizottság egy sor prioritást határozott meg valamennyi érintett (uniós és nemzeti) kormányzati szint számára, olyan meglévő vagy új intézkedéseket követve, amelyek azonnali figyelmet, folyamatos elkötelezettséget és célzott finanszírozást igényelnek valamennyi érdekelt fél részéről.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ Az EU például az Erasmus+ programon keresztül társfinanszírozta az iskolás gyermekek közúti közlekedésbiztonsági oktatására irányuló „Knights for Road Safety” programot.

⁵⁹ A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos oktatási kampányokat gyakran mutatják be az évente odaítélt uniós közúti közlekedésbiztonsági kiválósági díjak keretében.

8.1. AZ INFRASTRUKTÚRA-BIZTONSÁGI FEJLESZTÉSEK FELGYORSÍTÁSA ÉS INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK BEVEZETÉSE

A közúti halálesetek és súlyos sérülések számának csökkentésével kapcsolatos folyamatos kihívás megköveteli a közúti infrastruktúra korszerűsítésére irányuló beruházások előtérbe helyezését.

A Bizottság jelenleg iránymutatást dolgoz ki a közúti infrastruktúráért felelős hatóságok számára a „megbocsátó közlekedési környezetek”, az „önmagukat magyarázó és önmagukat érvényesítő utak” kialakításáról, valamint a veszélyeztetett úthasználók közúti infrastruktúrájára vonatkozó minőségi követelményekről. Ezt az iránymutatást 2026-ban teszik közzé.

2024-ben a TEN-T rendeletet⁶⁰ is aktualizálták, hogy új biztonsági követelményeket tartalmazzon az európai hálózatra vonatkozóan. A fenntartható városi mobilitási terveknek most a közúti közlekedésbiztonsági kérdésekkel is foglalkozniuk kell, és a tagállamoknak minden városi csomópont esetében adatokat kell gyűjteniük a biztonságról. Az infrastruktúra-tervezésnek meg kell felelnie az üzemeltetési igényeknek, beleértve a biztonságot is.

A Bizottság kötelezettséget vállal arra, hogy:

- továbbra is támogassa a tagállamokat az – e jelentést kísérő – közúti közlekedésbiztonsági országjelentésekben azonosított problémák kezelésében, beleértve azt is, amikor a tagállamok a 2028–2034-es finanszírozási időszakra vonatkozó nemzeti és regionális beruházási és reformterveikben ilyen támogatást azonosítanak,
- az EU-ban a közúti infrastrukturális beruházások feltételül szabja közúti közlekedésbiztonsági elemek beépítését azon útszakaszokba, amelyek a legnagyobb potenciállal rendelkeznek a biztonság javítására⁶¹, és ahol a célzott fellépés a legnagyobb javulást eredményezheti⁶², többek között a veszélyeztetett úthasználók számára is,
- támogassa a tagállamokat abban, hogy közúti beruházásaik keretében végrehajtsák a „megbocsátó közlekedési környezetek”, az „önmagukat magyarázó” és „önmagukat érvényesítő utak” és infrastruktúra tervezésére vonatkozó, a veszélyeztetett úthasználók számára készülő 2026-os iránymutatást,

⁶⁰ Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.

⁶¹ A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv 5. cikke, 6. cikkének a) pontja és 6. cikkének d) pontja alapján, amely meghatározza a TEN-T közúthálózatot lefedő utak, az összes autópálya, a nagyobb városokat vagy régiókat összekötő valamennyi elsődleges út és az összes uniós finanszírozású városközi út kockázatértékelésének uniós térképét.

⁶² Elsőbbséget kell biztosítani a „Network Wide Road Safety Assessment [Methodology](#) and Implementation Handbook” (Kézikönyv a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés módszertanáról és végrehajtásáról) című dokumentumban (Európai Bizottság, 2023) vagy a 2008/96/EK irányelv (KIKK-irányelv) 5. cikkének megfelelő nemzeti módszertanokkal összhangban azonosított legproblematikusabb útszakaszoknak.

- támogassa a tagállamokat abban, hogy a közúti közlekedésbiztonságra, a rezilienciára és a működőképességre vonatkozó követelményeket beépítsék a katonai mobilitás vagy a kettős felhasználás megkönnyítése érdekében végrehajtott útkarbantartási és -korszerűsítési projektekbe, különösen az olyan szűk keresztmetszetek kezelésére irányuló projektekbe, mint a hidak és az alagutak, többek között a tervezésre vonatkozó iránymutatás révén; e célból fontolóra kell venni a 2008/96/EK irányelvben meghatározott közúti közlekedésbiztonsági eljárásokat a hatálya alá nem tartozó, de a katonai mobilitás szempontjából releváns útszakaszok esetében,
- támogassa a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk szélesebb körének térítésmentes biztosítását a felhasználók számára, lehetőség szerint olyan eseményeket is beleértve, mint a „sor vége” vagy a „közeledő sürgősségi járművek” egy kiterjesztett földrajzi hálózaton keresztül; e célból az intelligens közlekedési rendszerekről (ITS) szóló irányelv⁶³ keretében tervezik a jelenlegi műszaki előírások felülvizsgálatát⁶⁴,
- továbbra is támogassa a tagállamokat a továbbfejlesztett közlekedésszervezési és intelligens végrehajtási megoldások bevezetésében⁶⁵,
- mérlegelje, hogy miként lehetne a legjobban előmozdítani a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) további elterjedését, többek között műszaki előírások révén,
- útmutató dokumentumot adjon ki a tagállamok számára a 2G/3G e-segélyhívóval felszerelt járművek e-segélyhívási szolgáltatásának folytonosságáról, többek közt a legalább egy vonalkapcsolt hálózat 2030-ig történő fenntartására szolgáló lehetséges nemzeti szintű szabályozási eszközökre vonatkozóan.

8.2. A VÉGREHAJTÁS ÉS AZ ELRETTENTÉS MEGERŐSÍTÉSE

A közúti közlekedésbiztonsági intézkedések hatékonysága nagymértékben függ a következetes és látható végrehajtástól.

A Bizottság:

- továbbra is támogatja a tagállamokat abban, hogy szilárd végrehajtási stratégiákat dolgozzanak ki a gyorsított, az ittas vezetéssel és a figyelemelvonással kapcsolatos tartós kihívások kezelésére a bevált gyakorlatok olyan kezdeményezéseken és csoportokon keresztüli megosztása révén, mint a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoport, a közúti közlekedésbiztonsági csereprogram, az Európai Közúti Biztonsági Charta és a CARE szakértői csoport. Ez magában foglalja az automatizált végrehajtási

⁶³ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2023/2661 irányelve \(2023. november 22.\) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv módosításáról.](#)

⁶⁴ A Bizottság 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről.

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

technológiák használatát, valamint a sikeres megközelítésekre vonatkozó, tényeken alapuló kutatást,

- továbbra is lehetővé teszi a vezetői engedélyekért felelős hatóságok és a gépjármű-nyilvántartó hatóságok közötti hatékony együttműködést, többek között olyan informatikai eszközök használata révén, mint a MoveHub,
- pontosabban meghatározott eljárások révén hatékonyabbá teszi a kölcsönös segítségnyújtást a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértések üldözése terén, és e célból pénzügyi támogatást nyújt,
- iránymutatást ad ki a tagállamok számára a sebességszabályozásról.

8.3. A JÁRMŰBIZTONSÁGI TECHNOLÓGIÁK ELŐMOZDÍTÁSA

A több évtizedes járműbiztonsági szabályozásra, legutóbb az általános járműbiztonsági rendeletre⁶⁶ építve a Bizottság:

- a fejlett biztonsági rendszerek bevezetésének felgyorsítására, valamint az összekapcsolt és automatizált járművekre való átállás támogatására irányuló munkát végez,
- 2027-ben elvégzi az általános járműbiztonsági rendelet biztonsági intézkedéseinek értékelését.

Emellett a Bizottság elősegíti a határokon átnyúló tesztkörnyezetek létrehozását, lehetővé téve az önvezető járművek nagy léptékű előzetes telepítését mind a személy-, mind az áruszállításban, egy egységes, határokon átnyúló engedélyezési rendszer keretében. Ezeknek a tesztkörnyezeteknek elő kell segíteniük az önvezető járművek piaci felkészültségét és elüzletiesedését, és azonosítaniuk kell azokat a funkciókat, amelyeket biztonsági okokból finomítani kell. Ez a kezdeményezés lehetővé teszi a tagállamok számára az összekapcsolt infrastruktúra (többek között a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek [C-ITS]) további kiépítését az adatok járművek és infrastruktúra közötti gyorsabb megosztása érdekében, tovább javítva a közúti közlekedésbiztonságot.

8.4. A MOBILITÁS ÚJ FORMÁI

A személyes mobilitási eszközök szabályozásával kapcsolatos kihívásokat és lehetőségeket vizsgáló tanulmányra⁶⁷ építve a Bizottság kötelezettséget vállal arra, hogy:

- következtetéseket vonjon le a személyi mobilitási eszközökre vonatkozó műszaki előírások harmonizálásának lehetséges előnyeiről⁶⁸,
- iránymutatást dolgozzon ki a tagállamok, valamint a regionális és helyi közigazgatási szervek számára arról, hogy milyen kérdéseket kell figyelembe

⁶⁶ Az (EU) 2019/2144 rendelet.

⁶⁷ Study on the need of harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices (Tanulmány a mikromobilitás növekedését és a személyi mobilitási eszközök fokozott közúti biztonságát támogató harmonizált szabályok szükségességéről) – Zárójelentés (1.0), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024 (<https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>).

⁶⁸ A közlekedési miniszterek által a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 2025. decemberi ülésén megfogalmazott kérésnek megfelelően.

venni a járművezetők és más úthasználók biztonságának garantálása érdekében a személyi mobilitási eszközök használata során; ez ki fogja bővíteni a fenntartható városi mobilitási terv 2021. évi, a mikromobilitás biztonságos használatáról szóló tematikus útmutatójában meghatározott iránymutatást⁶⁹.

8.5. KUTATÁSI ÉS INNOVÁCIÓS KEZDEMÉNYEZÉSEK

A jelenlegi, 2021–2027-es Horizont Európa program továbbra is prioritásként kezeli a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kutatást és innovációt, különös tekintettel a felmerülő kihívások megértésére és kezelésére. A kiemelt kutatási területek közé tartozik a közúti közlekedésbiztonság és a közúti reziliencia a vidéki területeken, a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok és a mikromobilitási eszközök használóinak biztonsága, valamint a mesterséges intelligencia és a nagy adathalmazok használata a közúti balesetek előrejelzésére és elkerülésére.

A Bizottság támogatni fogja továbbá a járműbiztonsági technológiák innovációját, beleértve a járműrendszerek humán/technológiai interfészeit is. Tovább fogja ösztönözni a gépjárműipari gyártók, a technológiai vállalatok és a kutatóintézetek közötti együttműködést az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitásra irányuló európai partnerség révén.

8.6. OKTATÁS ÉS TUDATOSSÁGNÖVEDELÉS

A Bizottság továbbra is támogatni fogja a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos oktatással és tudatosságnöveléssel kapcsolatos bevált gyakorlatok cseréjét, különösen az EU közúti közlekedésbiztonsági chartája⁷⁰, az uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogram és annak kétévenkénti konferenciái révén.

A Bizottság arra is törekedni fog, hogy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos oktatást és tudatosságnövelést beépítse más uniós finanszírozási és tájékoztatási eszközökbe, többek között az Erasmus+ programba, és amennyiben a tagállamok a 2028–2034-es finanszírozási időszakra vonatkozó nemzeti és regionális partnerségi terveikben meghatározzák, különösen a városi és vidéki mobilitással kapcsolatban.

8.7. A MAGÁNSZEKTOR ÉS A MUNKÁLTATÓK SZEREPE A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGBAN

A Bizottság fel fogja szólítani mind a magán-, mind az állami szektor munkáltatóit, hogy fogadjanak el olyan vállalati politikákat, amelyek prioritásként kezelik a biztonságot az üzleti tevékenységek során. Ezek a tudományos szakértői csoport által a közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2025 áprilisában Marrákesben (Marokkó) tartott 4. globális miniszteri konferencián tett ajánlásokon⁷¹ alapulhatnak.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety (Életek megmentése 2025 után: További

Ezek az ajánlások magukban foglalják annak biztosítását, hogy a közúti közlekedésbiztonsági elemek beépüljenek a munkahelyi biztonsági előírásokba és gyakorlatokba, és a kormányzati hatóságok és szervezetek élen járnak ebben. Ez a szervezetek közötti biztonsági kultúra megvalósításával és olyan biztonságirányítási rendszerek alkalmazásával érhető el, mint az ISO 45001 vagy az ISO 39001.

A civil társadalmi szervezetek, köztük a közúti közlekedésbiztonsági érdekképviseleti csoportok, az áldozatsegítő szervezetek és a szakmai szövetségek döntő szerepet játszanak a közvélemény tudatosságának fenntartásában, a szakpolitikák kidolgozásának támogatásában, valamint a balesetek áldozatainak és családtagjaiknak nyújtott szolgáltatásokban.

A Bizottság továbbra is szorgalmazni fogja a magán- és a harmadik szektor bevonását a közúti közlekedésbiztonságba, többek között az alábbiak révén: a kétévente megrendezésre kerülő konferenciái, az Európai Unió Közúti Közlekedésbiztonsági Chartája és az évente odaítélt uniós közúti közlekedésbiztonsági kiválósági díjak⁷² révén.

8.8. NYOMON KÖVETÉS ÉS ELSZÁMOLTATHATÓSÁG

A Bizottság továbbra is kínálni fog nyomonkövetési és elszámoltathatósági mechanizmusokat a közúti közlekedésbiztonsági szakemberek számára annak érdekében, hogy előmozdítsa a 2030-as célok felé történő előrehaladást, és végső soron 2050-re elérje a zéró-elképzelést. Ez a következők révén érhető el:

- a CARE adatbázis és a szakértői csoport révén a közúti halálesetekre és sérülésekre vonatkozó adatok szabványosított jelentéstételi eszközök segítségével történő gyűjtése érdekében, valamint a tagállamokkal a súlyos sérülésekről gyűjtött adatok minőségének javítása és az egyes járműtípusokra vonatkozó adatok bontása érdekében folytatott együttműködés révén,
- az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont⁷³, valamint a közúti balesetekre vonatkozó megbízható és összehasonlítható adatok, továbbá az uniós közúti közlekedésbiztonsági tendenciákra, gyakorlatokra és szakpolitikákra vonatkozó mélyreható elemzések és információk közzététele.

8.9. AZ IRÁNYÍTÁS KÉRDÉSEINEK KEZELÉSE

A bevált gyakorlatok tagállamok közötti folyamatos cseréje és a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoport által felvetett kérdések megfelelő nyomon követése – a Bizottság közreműködésével – várhatóan további javulást fog eredményezni.

Az új kihívások kezelése típusjövahagyással, nemzeti intézkedésekkel vagy uniós jogszabályokkal valósítható meg. A jobb infrastruktúra kiépítése főként nemzeti finanszírozáson alapul, és a közúti közlekedésbiztonságnak versenyeznie kell más nemzeti politikai prioritásokkal. Az oktatás és a végrehajtás továbbra is nemzeti

lépések: A tudományos szakértői csoport ajánlásai a közúti közlekedésbiztonságról szóló 4. globális miniszteri konferenciára), Svéd Közlekedési Hatóság, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

hatáskörbe tartozik, és az erőforrások elosztásától és a politikai akarattól függ. A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó közelmúltbeli uniós jogalkotási csomag⁷⁴ hatálybalépésével és a műszaki alkalmassági jogszabályjavaslatok eredményétől függően aktualizálták az uniós hatáskörbe tartozó, közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos intézkedéseket. Összességében az előrehaladás valószínűleg egyenletes, de fokozatos lesz, és nagyban függ a politikai akarattól.

Ugyanakkor a közúti közlekedésbiztonságban érdekelt felek uniós ökoszisztémáját nem azért hozták létre, hogy kiaknázza a jármű-automatizálási technológiák fejlődése által kínált, potenciálisan jelentős közúti közlekedésbiztonsági előnyöket. Noha az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv⁷⁵ ezt a területet az EU jövőbeli versenyképességi menetrendjének kulcsfontosságú elemeként határozza meg, a kísérleteken túlmutató intézményi keretet még létre kell hozni. Jelentős lehetőség van azonban arra, hogy ezeket a struktúrákat nagyrészt használati díjakból finanszírozzák.

Az irányítási kérdések mérlegelésekor figyelembe kell venni a határokon átnyúló stratégiai folyosók és csomópontok igényeit, beleértve a kettős felhasználású funkciókat ellátó folyosókat és csomópontokat is. Ez magában foglalja a közúti közlekedésbiztonsággal, a TEN-T végrehajtásával, a kiberbiztonsággal és a rezilienciával kapcsolatos megfontolások közötti koherencia biztosítását.

A Bizottság kötelezettséget vállal arra, hogy:

- kiterjessze a kapacitásépítési projekteket és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos bevált gyakorlatok cseréjét a hatóságok között valamennyi kormányzati szinten,
- strukturáltabb visszajelzést nyújtson a tagállamoknak a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoportban általuk felvetett közös aggályokról,
- mérlegelje, hogy az összekapcsolt és automatizált járművek biztonságos bevezetése tekintetében szükség van-e az uniós irányítási struktúrák módosítására.

A Bizottság felszólítja a tagállamokat, hogy:

- biztosítsák, hogy jól működő közúti közlekedésbiztonsági irányítási és koordinációs struktúrákkal és szervezetekkel rendelkezzenek,
- biztosítsanak megfelelő finanszírozást a biztonsági programok számára,

⁷⁴ Ez a következő három irányelvből állt: [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2025/2205 irányelve \(2025. október 22.\) a vezetői engedélyekről](#); [az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2025/2206 irányelve \(2025. október 22.\) az \(EU\) 2025/2205 irányelvnek a járművezetéstől való egyes eltiltások tekintetében történő módosításáról](#); [az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2024/3237 irányelve \(2024. december 19.\) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló \(EU\) 2015/413 irányelv módosításáról](#).

⁷⁵ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára, 2025. március 5., COM(2025) 95 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

- kötelezzék el magukat az előrehaladás rendszeres nyomon követése és jelentése mellett.

A Bizottság felszólítja a helyi és regionális önkormányzatokat, hogy:

- a közúti közlekedésbiztonság olyan átfogó megközelítéseit fogadják el, amelyek a biztonságot beépítik a területfelhasználás és a közlekedés tervezésébe,
- hajtsanak végre sebességszabályozási stratégiákat,
- biztosítsanak megfelelő infrastruktúrát a veszélyeztetett úthasználók számára,
- alakítsanak ki krízisellátási képességeket.

9. KÖVETKEZTETÉS

A 2021 és 2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret végrehajtásának felülvizsgálata kijózanító valóságot tár fel: bár történt előrelépés, a javulás üteme számos tagállamban nem elégséges a 2030-ra kitűzött uniós cél eléréséhez. A felülvizsgálatnak azonban vannak pozitívumai is: rámutat néhány olyan hatékony intézkedésre, amelyek lemásolhatók vagy bővíthetők, és beszámol a közúti közlekedésbiztonságot javító új technológiák és módszerek ígéretes bevezetéséről. Ezenkívül egyes intézkedések és beruházások csak idővel fejtenek ki hatást, és nem tükröződnek azonnal a közúti biztonsági adatokban. Fontos, hogy a Bizottság és a tagállamok továbbra is lépéseket tegyenek a rövid, illetve hosszú távú kedvező hatások elérése érdekében.

Az e jelentésben összefoglalt eredmények szemléltetik, hogy mennyit lehet elérni, ha a különböző szintű szereplők – az egyénektől az uniós szintű irányítási struktúrákig – saját felelősségi körükön belül hozzájárulnak a „biztonságos rendszer” megközelítéshez. A „zéró-elképzelés” felé tett előrehaladás lassulása azonban – a megnövekedett forgalom, valamint az új társadalmi és technológiai tendenciák fényében – megkérdőjelezi, hogy a jelenlegi közúti közlekedésbiztonsági „eszköztár” megfelel-e a jövő kihívásainak.

Az elemzés azt mutatja, hogy a közúti közlekedésbiztonsági kihívások egyre összetettebbé válnak, amit a demográfiai változások, a technológiai átalakulás, az éghajlatváltozás és a változó mobilitási minták befolyásolnak, amelyek a 2021–2030-as időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret kidolgozásakor nem voltak teljes mértékben előre láthatók.

A jelentés azonban fontos előrelépési lehetőségeket is feltár. A járműbiztonság terén elért technológiai fejlődés, a biztonsági beruházások gazdasági előnyeivel kapcsolatos növekvő tudatosság, valamint a fenntartható mobilitásra helyezett egyre nagyobb politikai hangsúly kedvező feltételeket teremt a gyorsított fellépéshez.

A kulcs az, hogy ezeket a lehetőségeket összehangolt, tartós és megfelelő forrásokkal ellátott erőfeszítések révén aknázzuk ki az EU egészében és az egyes tagállamokban, a kormányzat és a társadalom minden szintjén. A közúti közlekedésbiztonságba történő beruházások jelentős megtérülést eredményeznek, nemcsak az elkerült költségek, hanem a jobb életminőség és a gazdasági termelékenység formájában is. A cselekvés mellett szóló érvek mind társadalmi, mind gazdasági szempontból meggyőzőek.

A siker a megújított politikai elkötelezettségtől, a megfelelő finanszírozástól, az érdekelt felek közötti szorosabb együttműködéstől és a tartós kihívások innovatív megközelítéseinek elfogadására való hajlandóságtól függ. A Bizottság készen áll arra, hogy támogassa a tagállamokat és az érdekelt feleket ebben a kritikus törekvésben, szem

előtt tartva, hogy a zéró-elképzelés megvalósításához kollektív fellépésre és közös felelősségre lesz szükség.

A megmenthető életek, a megelőzhető sérülések és a megnyerhető gazdasági előnyök igazolják az EU közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek eléréséhez szükséges folyamatos erőfeszítéseket.

A Bizottság felszólítja a tagállamokat és valamennyi érdekelt felet, hogy sürgősen vállalják fel annak feladatát, hogy olyan jövőt teremtsenek Európában, amelyben a halálos kimenetelű közúti balesetek száma mindinkább a nullát közelíti, a mobilitás pedig fenntartható és biztonságos. Az összes tagállamban és uniós szinten megújított elkötelezettség, beruházás és fellépés nélkül az a törekvés, hogy életeket mentünk a közutakon, csupán vágyálom marad.