



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.2.13.
SWD(2026) 45 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

**A közúti közlekedésbiztonság terén elért előrelépés nyomon követése az EU-ban –
Magyarország**

amely a következő dokumentumot kíséri

**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

{COM(2026) 77 final} - {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) 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}

Tartalom

1. Összefoglalás	2
2. Közúti közlekedésbiztonsági stratégia és intézkedések	3
2.1. Közúti közlekedésbiztonsági stratégia	3
2.2. Közúti közlekedésbiztonsági szabályozás	3
2.3. Fő biztonsági kérdések	4
2.4. Közúti közlekedésbiztonsági célok	4
2.5. Közúti közlekedésbiztonsági intézkedések	4
3. A közúti közlekedésbiztonság terén elért előrelépés	5
3.1. Közúti közlekedésbiztonsági eredmények	5
3.2. Közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók	9
4. A közúti közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtásának nyomon követése	10
4.1. A végrehajtás terén tett előrelépés	10
4.2. Hiányosságok	13
5. Következtetések és ajánlások	14

1. Összefoglalás

2024-ben Magyarországon 52 halálos kimenetelű közúti baleset jutott egymillió lakosra, ami **meghaladja az EU átlagát** (45/millió). Ugyanakkor 2019-hez képest a halálos balesetek száma 17 %-kal csökkent. 2024-ben 4 721 súlyos sérülést regisztráltak, ami 14 %-kal alacsonyabb, mint a 2019-es adatok.

Az uniós átlaghoz viszonyítva Magyarországon a halálos kimenetelű balesetek aránya nagy volt a 25–49 éves korosztály körében, valamint a városi területeken közlekedő kerékpárosok esetében. Emellett viszonylag nagy volt a halálos kimenetelű közlekedési balesetek aránya a városi területeken kívüli utakon és az autópályákon. A súlyos sérüléseket tekintve a legnagyobb arányt a városi területeken regisztrálták, és viszonylag magas volt a súlyos sérülést szenvedett motorkerékpárosok és kerékpárosok száma.

Magyarország **2023–2025-ös időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramja** a közúti közlekedésbiztonsági munkára vonatkozó „zéró-elképzelés” elvén alapul. Meghatározták azt az időközi célt is, **amely szerint 2030-ra a 2020-as adatokhoz képest felére kell csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések számát.** A 2023–2025-ös időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram **41 közúti közlekedésbiztonsági intézkedést tartalmaz, amelyek öt szakpolitikai pillérre épülnek.** Minden egyes pillér esetében konkrét cselekvési területeket határoztak meg. A fő beavatkozási területekhez rendelt részletesebb feladatokat és a szükséges költségvetést az éves akcióprogramok tartalmazzák.

A rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján Magyarország **elfogadható előrelépést tett, de jelenleg nem halad megfelelő ütemben a 2030-ra kitűzött cél felé,** amely a halálos kimenetelű közúti balesetek számának felére mérséklése.

A 2020–2024-es időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban előírányzott közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásának előrehaladása **zökkenőmentes volt, és nem számoltak be különösebb hiányosságokról.** Magyarország közepes szintről indul a legtöbb vizsgált közúti közlekedésbiztonsági területen (26-ból 19 terület esetében). Az önértékelő jelentés alapján az alapforgatókönyv értékelése két közúti közlekedésbiztonsági területen (nemzeti közúti közlekedésbiztonsági hatóság és úttervezési szabványok) magas, míg négy területen (nemzeti közúti közlekedésbiztonsági költségvetés, flottafelújítás, a veszélyhelyzet-kezelési szolgáltatás reakcióidejének csökkentése és a sérültek támogatása) alacsony.

Az értékelés szerint az előírányzott intézkedések többsége megfelelő ütemben halad. A nemzeti közúti közlekedésbiztonsági hatósággal, a városi mobilitási tervekkel, a biztonsági tervekkel és az úttervezési szabványokkal kapcsolatos intézkedések végrehajtása befejeződött. A sebességkorlátozások aktualizálásával, a flottafelújítással és a balesetek utáni ellátással kapcsolatos intézkedések végrehajtása azonban még nem kezdődött el. Indikatív jelleggel városi mobilitási és biztonsági terveket dolgoztak ki Budapest, valamint más magyarországi nagyvárosok számára, folyamatban vannak az új kerékpársávok építésére irányuló pályázatok, továbbá felülvizsgálják a hivatásos járművezetők, az új járművezetők képzésére és a járművek műszaki vizsgálatára vonatkozó jogszabályokat, emellett folyamatban van a mikromobilitásra vonatkozó jogszabály kidolgozása is. Kampányokat is szerveztek a biztonsági öv használatának népszerűsítésére és a gyorsajtás visszaszorítására.

Az önértékelő jelentés alapján az illetékes közúti közlekedésbiztonsági szervezetek között megfelelő az együttműködés, azonban a tervezett közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásához rendelkezésre álló **pénzügyi források** korlátozottak. Folyamatban van továbbá a **szabályozási keret átfogó felülvizsgálata**, amely nemcsak az alapvető közúti közlekedési szabályokra terjed ki, hanem a kapcsolódó szakmai területek olyan kulcsfontosságú szempontjaira is, mint a képzés, az oktatás, az infrastruktúra biztonsága és a járműbiztonság. A szakmai és nyilvános konzultációk megtartása, valamint a szabályozások módosítása azonban jelentős időt vesz igénybe.

A súlyos sérülések számának csökkenő tendenciája ellenére további erőfeszítéseket kell tenni a gyorsabb előrehaladás érdekében, amelyet a vonatkozó szakpolitikák rangsorolásával vagy más releváns tevékenységek azonosításával lehet támogatni, különös tekintettel a városi területeken bekövetkező balesetekre, a veszélyeztetett úthasználókra és a balesetek utáni ellátásra.

A magyar kormány jelenleg a közúti közlekedési szabályok (KRESZ) felülvizsgálatán dolgozik, amely többek között fokozott figyelmet fordít a veszélyeztetett úthasználók védelmére.

2. Közúti közlekedésbiztonsági stratégia és intézkedések

2.1. Közúti közlekedésbiztonsági stratégia

Magyarország 2014 óta **három évre szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramokat tesz közzé**. A jelenlegi akcióprogram a 2023–2025-ös időszakra vonatkozik, míg az utolsó 2022-ben ért véget. A közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramok lefedik a teljes nemzeti úthálózatot, és az adott időszakra meghatározzák a közlekedésbiztonsági iránymutatásokat, célokat, kiemelt területeket és intézkedéseket. A fő beavatkozási területekhez rendelt részletesebb feladatokat és a szükséges költségvetést az éves akcióprogramok tartalmazzák.

A **2023–2025-ös időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram** a közúti közlekedésbiztonsági munkára vonatkozó „zéró-elképzelés” elvén alapul, és a közúti közlekedés biztonságáról szóló vallettai nyilatkozatra, valamint a 2021–2030-as időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretre (a következő lépések az Európai Unió „zéró-elképzelés” stratégiája felé) épül.

14.1. táblázat: Nemzeti közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramok

Magyarország	
Időkeret	2020–2022, 2023–2025
Vezető hatóság	Építési és Közlekedési Minisztérium (korábban Innovációs és Technológiai Minisztérium) és a Belügyminisztérium, a területen érintett egyéb szervezetekkel (pl. KTI, nemzeti rendőrség, közútkezelő, egyetemek, nem kormányzati szervezetek) együttműködve
Hivatkozás	https://kormany.hu/epitesi-es-kozlekedesi-minisztrium/kozuti-kozlekedesbiztonsagi-akcioprogram

Forrás: nemzeti források

2.2. Közúti közlekedésbiztonsági szabályozás

A **nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégia kidolgozásáért** az Építési és Közlekedési

Minisztérium, a Belügyminisztérium és a rendőrség felelős.

Emellett a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Zrt. feladata az ország **közúti közlekedésbiztonsági fejleményeinek nyomon követése**.

2.3. Fő biztonsági kérdések

Az előző évtized baleseti statisztikáinak elemzése alapján Magyarország 2023–2025-ös időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramja a következő fő közlekedésbiztonsági problémákat azonosította:

- A közúti balesetek kétharmadát **személygépkocsik okozzák**. Minden negyedik közúti balesetet **a veszélyeztetett úthasználók okozzák**.
- Azonosították a közúti balesetek három **fő okát**:
 - nem megfelelő sebesség,
 - irányváltási, haladási vagy kanyarodási hibák,
 - elsőbbség meg nem adása.E tényezők együttesen a 2020-ban Magyarországon bekövetkezett **közúti balesetek 82 %-áért** voltak felelősek.
- Az elmúlt években nőtt a közúti balesetekben megsérült **idősek** (65 év feletti) aránya.
- Az **ittas vezetéshez köthető balesetek** százalékos aránya 2020-ban 10 % volt, ami hozzávetőleg megegyezik a 2011 és 2020 közötti évtized közepén mért értékekkel.

2.4. Közúti közlekedésbiztonsági célok

Magyarország Nemzeti Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramjában a következő célokat tűzték ki:

- 2030-ra a 2020-as adatokhoz képest **50 %-kal kell csökkenteni a halálos kimenetelű balesetek számát**¹.
- 2030-ra a 2020-as adatokhoz képest **50 %-kal kell csökkenteni a súlyos sérülések számát**².

2.5. Közúti közlekedésbiztonsági intézkedések

Magyarország közúti közlekedésbiztonsági stratégiája összesen **41 közúti közlekedésbiztonsági intézkedést tartalmaz**, amelyek **öt szakpolitikai pillérre épülnek**³. Minden pillér esetében konkrét cselekvési területeket is meghatároztak.

¹ A jelentés elkészítése során a 2019-es év szolgált bázisvéként.

² Ugyanott.

³ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (2023–2025), elérhető a következő internetcímen:

<https://kormany.hu/epitesi-es-kozlekedesi-miniszterium/kozuti-kozlekedesbiztonsagi-akcioprogram>.

14.2. táblázat: A közúti közlekedésbiztonsági pillérek és a cselekvési területek száma

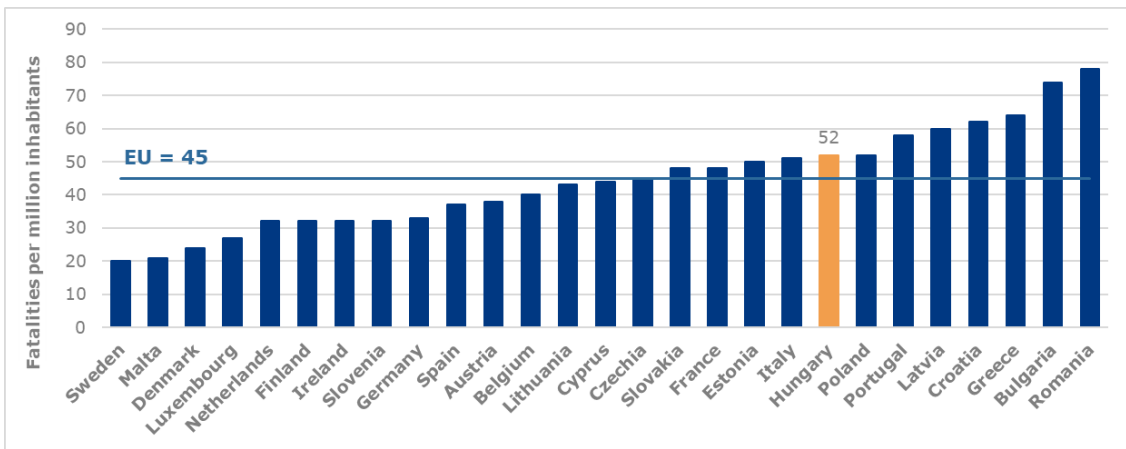
Szakpolitikai pillérek	Cselekvési területek
1. Biztonságos úthasználók – oktatás és képzés	4
2. Baleset-megelőzés	3
3. Szabályozás és végrehajtás	4
4. Biztonságos járművek és biztonságos infrastruktúra	3
5. Kutatás és fejlesztés	3
Összesen	17

3. A közúti közlekedésbiztonság terén elért előrelépés

3.1. Közúti közlekedésbiztonsági eredmények

A 2024-es adatok alapján Magyarország a 27 uniós tagállam közül a 20. helyen állt az egymillió lakosra jutó halálos kimenetelű balesetek legalacsonyabb száma tekintetében. Konkrétan a szóban forgó évben egymillió lakosra vetítve 52 halálos kimenetelű közúti balesetet regisztráltak, ami meghaladja az uniós átlagot (45/millió).

14.1. ábra: A halálozási arány országonként (2024)



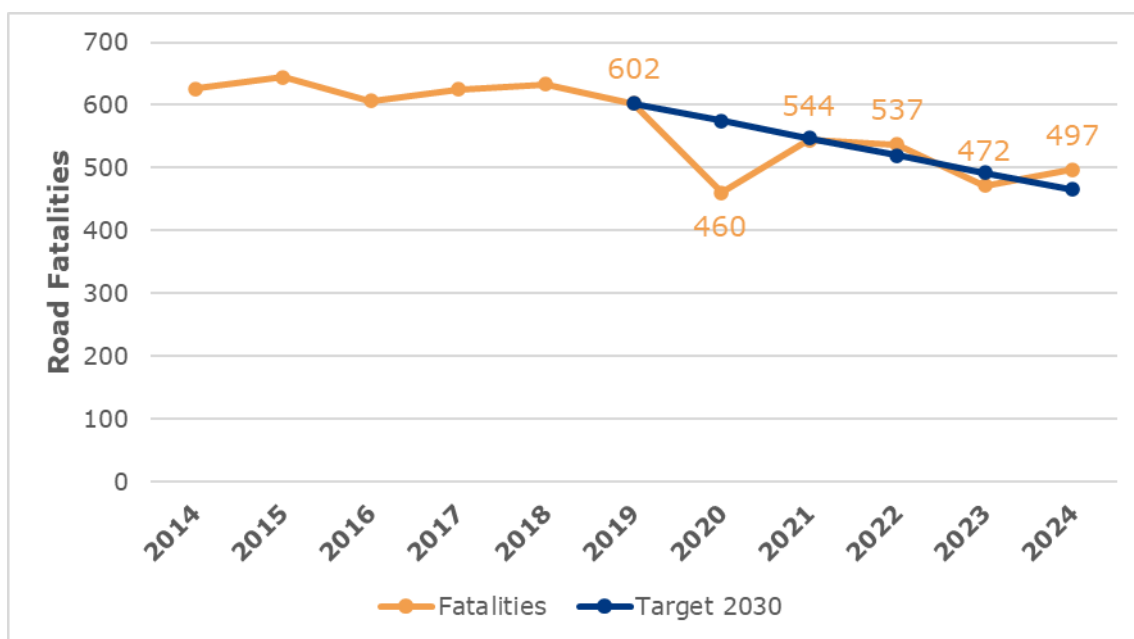
Források: CARE (a közúti balesetekre vonatkozó adatbázis); az Eurostat népességi adatai (online adatkód: [demo_pjan](#)).

2019-hez képest⁴ a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 17 %-kal csökkent. Ezen elfogadható előrelépés ellenére Magyarország még nem halad jó ütemben **a 2030-ra kitűzött cél felé, amely a halálos kimenetelű balesetek számának felére csökkentését írja elő.** Emellett a súlyos sérülések száma 2019 és 2024 között csak 14 %-kal csökkent, ami azt jelzi, hogy Magyarországnak további erőfeszítésekre van szüksége az 50 %-os cél eléréséhez.

⁴ Ebben az uniós szinten felhasznált jelentésben minden tagállam esetében a 2019-es év szolgált bázisvévként a 2030-ra kitűzött célok nyomon követéséhez. Magyarország a 2020-as évet határozta meg bázisvévként.

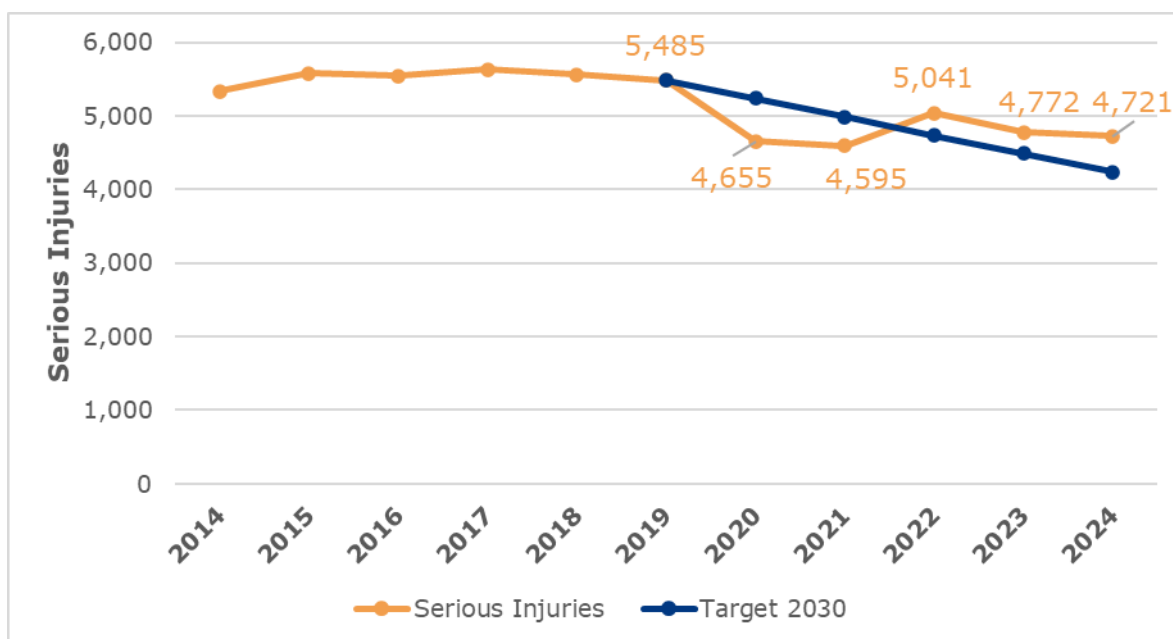
14.2. ábra: Halálos kimenetelű közúti balesetek és a 2030-ra kitűzött csökkentési cél⁵

(Forrás: CARE adatbázis)



14.3. ábra: Súlyos közúti sérülések

(Forrás: CARE adatbázis)³



Az uniós átlaghoz képest Magyarországon a halálos kimenetelű balesetek eloszlásának aránya magas a 25–49 éves korosztályban mind a férfiak, mind a nők tekintetében, valamint a városi

⁵ Meg kell jegyezni, hogy a Covid19-világjárvány számos európai ország esetében hatással volt a CARE 2020. és 2021. évi adataira. A világjárvány idején a forgalmi korlátozások miatt a forgalom drasztikusan csökkent, ami a közúti balesetek és halálesetek számának jelentős visszaeséséhez vezetett.

területeken közlekedő kerékpárosok esetében⁶. Emellett a városi területeken kívüli utakon és az autópályákon bekövetkezett halálos kimenetelű balesetek aránya meghaladta az uniós átlagot. Valójában 2023-ban a halálos kimenetelű balesetek 57 %-át városi területeken kívül, 11 %-át pedig autópályákon regisztrálták. Ezzel szemben a súlyos sérülések legnagyobb arányát városi területeken regisztrálták (60 %), ahol a súlyos sérülést szenvedett motorkerékpárosok és kerékpárosok aránya viszonylag magas volt (19 % és 18 %).

Az alábbi áttekintés a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések számának alakulását mutatja be 2019 és 2024 között (utóbbi a legfrissebb, részletes baleseti adatokkal rendelkező év), különböző úttípusok, balesettípusok és úthasználói csoportok szerint. Összességében a **halálos kimenetelű balesetek** száma 2024-ben **17 %-kal csökkent**. A halálos kimenetelű gyalogos, kerékpáros és motorkerékpáros balesetek, valamint a városi területeken bekövetkező halálos kimenetelű balesetek számának csökkenése meghaladta a halálos kimenetelű balesetek teljes számának csökkenését.

Emellett a 2019–2024-es időszakban **14 %-kal csökkent a súlyos sérülések száma**. A legnagyobb csökkenés a gyalogos balesetek esetében volt megfigyelhető (25 %).

⁶ Európai Bizottság (2023), Országprofil – Magyarország. Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont. Brüsszel, Európai Bizottság, Közlekedési Főigazgatóság.

14.3. táblázat: A halálos kimenetelű közúti balesetek számának alakulása (2019–2024)

Halálos kimenetelű balesetek	2019	2024	%-os arány 2024	%-nyi változás 2019–2024
A halálos kimenetelű közúti balesetek száma összesen	602	497	–	–17 %
Városi területeken belül	223	162	33 %	–27 %
Városi területeken kívül	331	282	57 %	–15 %
Autópályákon	48	53	11 %	+10 %
Egyjárműves balesetek	125	102	21 %	–18 %
Többjárműves balesetek	340	317	64 %	–7 %
Autóban utazók	273	262	53 %	–4 %
Motorkerékpárosok	74	57	11 %	–23 %
Kerékpárosok	63	47	9 %	–25 %
Gyalogosok	144	91	18 %	–37 %

14.4. táblázat: A súlyos sérülések alakulása (2019–2024)

Súlyos sérülések	2019	2024	%-os arány 2024	%-nyi változás 2019–2024
Súlyos sérülések összesen	5 485	4 721	–	–14 %
Városi területeken belül	3 392	2 843	60 %	–16 %
Városi területeken kívül	1 873	1 662	35 %	–11 %
Autópályákon	220	216	5 %	–2 %
Egyjárműves balesetek	1 400	1 384	29 %	–1 %
Többjárműves balesetek	3 178	2 659	56 %	–16 %
Autóban utazók	2 058	1 840	39 %	–11 %
Motorkerékpárosok	1 103	907	19 %	–18 %
Kerékpárosok	1 029	829	18 %	–19 %
Gyalogosok	934	698	15 %	–25 %

3.2. Közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók

Magyarország a biztonsági öv használata tekintetében elmarad az uniós átlagtól, különösen a hátsó ülésen való használat esetében. Emellett a magyarországi személygépkocsi-flotta átlagéletkora magasabb az uniós átlagnál.

14.5. táblázat: Közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók (2022–2025) (Forrás: Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont, Országprofilok)

	Magyarország		EU	
	2022	2025	2022	2025
Gyorshajtás⁷				
Sebességhatáron belül közlekedő gépkocsik %-os aránya ^a				
Autópályákon	–	83,0	–	–
Vidéki utakon	–	50,0	–	–
Városi utakon	61,5	68,0	–	–
A biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszer használati aránya (%)^{a*, b}				
Elöl	93,5	83,2	93,1	92,4
Hátul	68,1	63,5	75,3	69,9
Gyermekbiztonsági rendszerek (helyszíni közúti megfigyelések alapján)	90,0	89,9	67,0	83,3
Gyermekbiztonsági rendszerek (járműben végzett ellenőrzések alapján)	/	/	–	–
Bukósisak használati arányok (%)^a				
Motorkerékpárosok	98,6	98,2	97,0	97,6
Motorkerékpárok utasai	96,8	98,3	94,4	97,0
Kerékpárosok	–	16,2	37,8	34,5
Ittas vezetés^c				
(önbevallás alapján)				
Azon gépkocsivezetők %-os aránya, akik az elmúlt 30 napban legalább egyszer túllépték a jogszabályban meghatározott határértéket	–	–	11,8	11,8
A járművezetők figyelmetlensége^a				
Azon járművezetők %-os aránya, akik vezetés közben nem használnak kézi mobil eszközt/telefont	96,4	95,8	94,8	94,5
Járműbiztonság				
4 EuroNCAP-csillaggal vagy annál magasabbra minősített új személygépkocsik %-os aránya ^a	–	–	83,6	82,7
A személygépkocsi-flotta átlagéletkora (év) ^d	16,2	12,0	12,3	12,5

Források: ^a Alapvonal- és trendvonal-projektek, ^b Európai Műszaki és Tudományos Központ (2022), ^c ESRA3-projekt (2024), ^d Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (2024, 2025), Megjegyzések: *2025. évi adatok csak a hétköznapiakra vonatkozóan

⁷ A gyorshajtás tekintetében nem áll rendelkezésre uniós átlag, mivel az egyes országokban eltérőek a jogszabályban meghatározott sebességhatárok, ami akadályozza a közvetlen összehasonlítást.

4. A közúti közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtásának nyomon követése

4.1. A végrehajtás terén tett előrelépés

Közúti közlekedésbiztonság-kezelés

A **közúti közlekedésbiztonság-kezelés** pillér tekintetében az önértékelő jelentés alapján az alapforgatókönyv és a végrehajtás terén elért előrelépés eltérő a különböző közúti közlekedésbiztonsági területeken. Magyarország a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági hatóság terén magas szintről indul, és az e területre vonatkozó valamennyi előirányzott intézkedést végrehajtották. A közúti közlekedésbiztonsági jogszabályok terén az alapforgatókönyvet közepesre értékelték, a közúti közlekedési szabályzat aktualizálása pedig jelenleg is folyamatban van. Ezzel szemben az akcióprogram nem tartalmaz a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági költségvetéssel és a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági megfigyelőközponttal kapcsolatos intézkedéseket.

14.6. táblázat: Önértékelő jelentés a közúti közlekedésbiztonság-kezeléssel kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B1	Közúti közlekedésbiztonság-kezelés	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
1.	Nemzeti közúti közlekedésbiztonsági hatóság	magas	befejezett
2.	Nemzeti közúti közlekedésbiztonsági költségvetés	alacsony	–
3.	Közúti közlekedésbiztonsági jogszabályok	közepes	folyamatban
4.	Nemzeti közúti közlekedésbiztonsági megfigyelőközpont	–	–

Biztonságos úthasználói magatartás

A **biztonságos úthasználói magatartás** pillére tekintetében Magyarország 2021-ben valamennyi közúti közlekedésbiztonsági területen közepes szintről indul. Az e pillérhez kapcsolódó valamennyi intézkedés végrehajtása jó ütemben halad.

14.7. táblázat: Önértékelő jelentés az úthasználói magatartással kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B2	Biztonságos úthasználói magatartás	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
1.	Végrehajtás	közepes	folyamatban
2.	Oktatás	közepes	folyamatban
3.	Új járművezetők képzése	közepes	folyamatban
4.	Kommunikációs kampányok	közepes	folyamatban
5.	A veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó intézkedések	közepes	folyamatban

6.	A hivatásos járművezetőkre vonatkozó intézkedések	közepes	folyamatban
----	---	---------	-------------

Konkrétabban, a közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos rendőrségi ellenőrzések száma jelentősen emelkedett. Emellett 2023-ban a Nemzeti Alaptantervben nőtt a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tanórák száma. Széles körű kommunikációs kampányt folytattak a biztonsági öv használatáról. Emellett a hivatásos járművezetőkre és az új járművezetők képzésére vonatkozó jogszabályok felülvizsgálat alatt állnak, míg a mikromobilitásra vonatkozó jogszabályok kidolgozása folyamatban van.

Biztonságos sebesség

A **biztonságos sebesség** pillér tekintetében Magyarország valamennyi kapcsolódó közúti közlekedésbiztonsági területen közepes szintről indul. Ebben a pillérben valamennyi előirányzott intézkedés végrehajtása jó ütemben halad, kivéve a sebességkorlátozások aktualizálásával kapcsolatos intézkedéseket, amelyek végrehajtása még nem kezdődött el.

14.8. táblázat: Önértékelő jelentés a biztonságos sebességgel kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B3	Biztonságos sebesség	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
1.	A sebességkorlátozások aktualizálása	közepes	nem kezdődött el
2.	A sebességkorlátozások betartásának ellenőrzése	közepes	folyamatban
3.	Gyorshajtással kapcsolatos kampányok	közepes	folyamatban
4.	A gyorsajtások nyomon követése	közepes	folyamatban

2024-ig nőtt a működő sebességmérő kamerák száma, azonban a szakaszos sebességellenőrzést még nem vezették be. Az autópályák közelében a rendőrség gyorsajtással kapcsolatos kampányokat is folytatott. A gyorsajtások nyomon követése érdekében a fő teljesítménymutatók gyűjtése jelenleg a „Trendline” európai projekt keretében történik. Végül célszerű volna több helyen bevezetni 30 km/h sebességkorlátozású zónákat.

Biztonságos utak

A **biztonságos utak** pillér tekintetében az alapforgatókönyvet minden közlekedésbiztonsági területen közepesre értékelték, kivéve az úttervezési szabványokat, amelyek színvonalát magasnak ítélték. A városi mobilitás és biztonsági tervek, valamint az úttervezési szabványok területére vonatkozó előirányzott intézkedések végrehajtása befejeződött. A pilléren belüli valamennyi fennmaradó intézkedés végrehajtása jó ütemben halad.

14.9. táblázat: Önértékelő jelentés a biztonságos utakkal kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B4	Biztonságos utak	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
----	------------------	--------------------------	----------------------

1.	Városi mobilitási és biztonsági tervek	közepes	befejezett
2.	Városi infrastruktúra a veszélyeztetett úthasználók számára	közepes	folyamatban
3.	Közlekedésbiztonsági beavatkozások a vidéki utakon	közepes	folyamatban
4.	Az autópályák közlekedésbiztonság-kezelése	közepes	folyamatban
5.	Úttervezési szabványok	magas	befejezett
6.	Közüti közlekedésbiztonsági audit és ellenőrzés	közepes	folyamatban

Konkrétnan városi mobilitási és biztonsági terveket dolgoztak ki Budapest, valamint más magyarországi nagyvárosok számára. Emellett már elkészültek az úttervezési szabványokra vonatkozó részletes műszaki útmutatók is.

A veszélyeztetett úthasználók számára kialakított városi infrastruktúra tekintetében az új kerékpársávok kiépítése és az építésükre vonatkozó pályázatok folyamatban vannak. Emellett folyamatban van a vidéki utak és autópályák teljes hálózatára kiterjedő közúti közlekedésbiztonsági értékelés módszertanának kidolgozása is.

Biztonságos járművek

A **biztonságos járművek** pillér tekintetében Magyarország valamennyi kapcsolódó területen közepes szintről indul, kivéve a flottafelújítás esetében, amelynek alapforgatókönyvét alacsonynak minősítették. E pillér valamennyi intézkedésének végrehajtása jó ütemben halad, azonban a flottafelújítással kapcsolatos intézkedések végrehajtása még nem kezdődött el.

14.10. táblázat: Önértékelő jelentés a biztonságos járművekkel kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B5	Biztonságos járművek	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
1.	Flottafelújítás	alacsony	nem kezdődött el
2.	A fejlett vezetéstámogató rendszer népszerűsítése	közepes	folyamatban
3.	A járművek műszaki vizsgálata	közepes	folyamatban
4.	Automatizálás előkészítése	közepes	folyamatban

A fejlett vezetéstámogató rendszerek népszerűsítését kommunikációs kampányok és járművezetői képzések révén valósították meg. A járművek műszaki vizsgálatára vonatkozó jogszabályok felülvizsgálata folyamatban van. Emellett a ZalaZone tesztpályát a járműautomatizálással kapcsolatos tesztekhez is használják.

Balesetek utáni ellátás

A **balesetek utáni ellátás** pillér tekintetében Magyarország 2020-ban mindkét közúti közlekedésbiztonsági területen alacsony szintről indul. A kapcsolódó intézkedések végrehajtása még nem kezdődött el.

14.11. táblázat: Önértékelő jelentés a balesetek utáni ellátással kapcsolatos intézkedések végrehajtása terén elért előrelépésről

B6	Balesetek utáni ellátás	Kiinduló felmérés (2020)	Változás (2020–2024)
1.	A veszélyhelyzet-kezelési szolgáltatás reakcióidejének csökkentése	alacsony	nem kezdődött el
2.	A sérültek támogatása	alacsony	nem kezdődött el

4.2. Hiányosságok

Az önértékelő jelentés szerint a magyarországi közúti közlekedésbiztonsági tevékenységek stratégiai kerete jól meghatározott. Az illetékes közúti közlekedésbiztonsági szervezetek között megfelelő az együttműködés, azonban a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásához rendelkezésre álló pénzügyi források korlátozottak.

Szükségessé vált a szabályozási keret átfogó felülvizsgálata, ami jelenleg is folyamatban van. Ez a felülvizsgálat nemcsak az alapvető közúti közlekedési szabályokra terjed ki, hanem a kapcsolódó szakmai területek olyan kulcsfontosságú szempontjaira is, mint a képzés, az oktatás, az infrastruktúra biztonsága és a járműbiztonság. A szakmai és nyilvános konzultációk megtartása, valamint a szabályozások módosítása azonban jelentős időt vesz igénybe.

5. Következtetések és ajánlások

Magyarország 2023–2025-ös időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramja célul tűzte ki, **hogy 2030-ra a 2020-as adatokhoz képest felére kell csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések számát**⁸. A program összesen 41 közúti közlekedésbiztonsági intézkedést tartalmaz, amelyek öt szakpolitikai pillérre épülnek.

A halálozási arányokat tekintve 2024-ben Magyarországon egymillió lakosra 52 halálos kimenetelű baleset jutott, **ami meghaladta az uniós átlagot** (44). Az uniós átlaghoz viszonyítva Magyarországon a halálos kimenetelű balesetek eloszlásának aránya magas volt a 25–49 éves korosztályba tartozó áldozatok, valamint a városi területeken közlekedő kerékpárosok esetében. Emellett viszonylag magas volt a halálos kimenetelű balesetek aránya a városi területeken kívüli utakon és az autópályákon.

Az adatok alapján 2019 és 2024 között a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 17 %-kal, a súlyos sérüléseké pedig 14 %-kal csökkent. Emellett a 2019–2024-es időszakban az autópályákon bekövetkezett balesetek kivételével valamennyi vizsgált úthasználói csoport esetében csökkent a halálos kimenetelű balesetek száma.

A 2020–2024-es időszakra szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban előirányzott közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásának előrehaladása **zökkenőmentes volt**, és nem számoltak be különösebb hiányosságokról. Az önértékelő jelentés alapján az előirányzott intézkedések többsége jó ütemben halad. Az intézkedések végrehajtása három területen befejeződött, négy másik területen pedig még nem kezdődött el.

Az önértékelő jelentés szerint az illetékes közúti közlekedésbiztonsági szervezetek között megfelelő az együttműködés, azonban a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések végrehajtásához rendelkezésre álló **pénzügyi források** korlátozottak. Emellett jelenleg folyamatban van a szabályozási keret átfogó felülvizsgálata, azonban a szakmai és nyilvános konzultációk megtartása, valamint a szabályozások módosítása jelentős időt vesz igénybe.

Összefoglalva, az intézkedések végrehajtása összességében jó ütemben halad. A halálos kimenetelű balesetek 17 %-os csökkenésével járó elfogadható előrelépés ellenére Magyarországnak további erőfeszítéseket kell tennie **a 2030-ra kitűzött cél teljesítéséhez, amely a halálos kimenetelű balesetek számának felére csökkentését írja elő**. Emellett további erőfeszítésekre van szükség a súlyos sérülések számának visszaszorítása érdekében, amelyet a vonatkozó szakpolitikák rangsorolásával vagy más releváns tevékenységek azonosításával lehet támogatni, különös tekintettel a városi területeken bekövetkező balesetekre, a veszélyeztetett úthasználókra és a balesetek utáni ellátásra.

⁸ A bázisévet várhatóan módosítják a következő programozási időszakban (az európai gyakorlatokkal összhangban), így a célokat a 2019-es évhez viszonyítva határozzák meg.