HU 2024

04

Különjelentés

Úton az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérése felé

Ideje sebességet váltani

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

	Bekezdés
Összefoglaló	**I–VIII**
Bevezetés	**01–16**
A közúti közlekedésbiztonság fontos társadalmi kérdés	**01–09**
A közúti balesetek gyakori korai halálozási okot jelentenek az Európai Unióban	**01–03**
A veszélyeztetett úthasználók esetében nagyobb a halálos baleset kockázata, és jelentős különbségek vannak a korcsoportok és a tagállamok között	**04–06**
A „biztonságos rendszer” megközelítés mint globális koncepció	**07–09**
Szerepek és felelősségek az Európai Unióban	**10–12**
A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós szakpolitikai és szabályozási keret	**13–14**
A közúti közlekedésbiztonságot javító projektekhez nyújtott uniós finanszírozás	**15–16**
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	**17–23**
Észrevételek	**24–102**
Az Unió átfogó „biztonságos rendszer” megközelítést alkalmaz, de a Bizottság kihívásokkal szembesül a tagállamok előrehaladásának nyomon követése kapcsán	**24–41**
Az Unió átfogó „biztonságos rendszer” megközelítést alkalmaz és ambiciózus célokat tűz ki	**26–27**
A Bizottság még nem készített értékelést arról, hogy a tagállamok stratégiái hogyan járulnak hozzá az uniós célkitűzések eléréséhez	**28–31**
A tagállamok teljesítményének nyomon követése még nem eredményes	**32–34**
A súlyos sérülésekre vonatkozó tagállami adatok egyelőre nem összehasonlíthatók, de a halálesetekre vonatkozóak igen	**35–37**
Az Unióban túl lassú az előrehaladás ahhoz, hogy teljesülhessenek a 2030. és 2050. évi célkitűzések	**38–41**

A közúthasználatra, a járművekre és az infrastruktúrára irányuló pillérek kapcsán tett uniós intézkedések nem fedik le az összes kockázati területet és nem kellően integráltak 42–82

Az uniós intézkedések nem fednek le minden fő baleseti okot, és a Bizottság csak korlátozott felügyeletet gyakorol a tagállami végrehajtási stratégiák felett 44–56

A járművekre uniós szinten szabványosított keret vonatkozik, amely azonban az idősödő gépjárműflotta miatt nem képes elérni a kívánt hatást 57–64

Az infrastruktúra biztonságának javítására irányuló nemzeti megközelítések nem egyformán kifinomultak, és az uniós követelmények éppen azokra a közúti infrastruktúrákra nem vonatkoznak, amelyeken a legtöbb halálos kimenetelű baleset történik 65–75

Az új kihívások fényében a Bizottság közúti közlekedésbiztonsági intézkedéseinek további integrációjára lesz szükség 76–82

Az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérését nem vették figyelembe kiemelt kritériumként a projektkiválasztás során és a monitoringmutatók kapcsán 83–102

A közúti közlekedésbiztonság nem volt fontos kritérium a közlekedésbiztonsági célkitűzéseket is felmutató infrastrukturális projektek kiválasztásánál 85–91

A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, uniós társfinanszírozású projekteknek nem kellett becslést adniuk a közlekedésbiztonsághoz való potenciális hozzájárulásukról, sem kapcsolódó végeredmény-mutatókat kidolgozniuk 92–98

A 2021–2027-es időszakban ugyan kevesebb kohéziós forrás érhető el a közúti közlekedésbiztonságra, de új feltételrendszert vezettek be, ami segíti a jobb célirányosítást 99–102

Következtetések és ajánlások 103–113

Mellékletek

I. melléklet. Az ENSZ „biztonságos rendszer” megközelítésének egyes pillérei kapcsán tehető fellépések (példák)

II. melléklet. A Bizottság közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek alakulása 2001 óta

III. melléklet. A „biztonságos rendszer” megközelítés általunk ellenőrzött pilléreire irányuló uniós szabályozási keret

IV. melléklet. Az ellenőrzésre kiválasztott, uniós társfinanszírozású projektek jegyzéke

V. melléklet. A nemzeti közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések áttekintése

VI. melléklet. A nemzeti sebességkorlátozások összehasonlítása egy nemzetközi tanulmányban ajánlott sebességekkel

VII. melléklet. Az elektromos robogók jogállása 15 uniós tagállamban

Rövidítések

Glosszárium

A Bizottság válaszai

Időrendi áttekintés

Ellenőrző csoport

Összefoglaló

I A közúti közlekedésbiztonság fontos társadalmi kérdés. 2022-ben 20 640 ember vesztette életét közúti balesetben az Európai Unióban: a legveszélyeztetettebbek a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok. A közúti közlekedésbiztonság az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörébe tartozik, mindamellett a nemzeti hatóságok felelősek bizonyos olyan intézkedések teljes körű végrehajtásáért, amelyek közvetlen módon javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot. A Bizottság feladata a tevékenységek uniós szintű koordinálása, különösen akkor, ha azok határokon átnyúló hatást fejtenek ki.

II Az Unió 2018-ban fogalmazta meg azt a jelenleg is érvényes célkitűzést, miszerint 2030-ig (2019-hez képest) felére, 2050-ig pedig közel nullára kell csökkenteni a közúti baleset miatti halálozások és súlyos sérülések számát. E célkitűzések elérése érdekében a Bizottság az uniós „biztonságos rendszer” megközelítés mentén alakította ki közúti közlekedésbiztonsági politikáját: ez a koncepció több pilléren alapul, hogy az egyik elem sikertelensége esetén a másik kompenzálhassa azt. Az előző, 2014–2020-as időszakban az Európai Regionális és Fejlesztési Alapon, a Kohéziós Alapon és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön keresztül becslésünk szerint összesen mintegy 6,6 milliárd euró összegű uniós finanszírozást különítettek el a közúti közlekedésbiztonságot támogató projektekre.

III A jelenlegi, 2021–2030-as szakpolitikai keret félidejének közeledtével értékeltük, hogy a Bizottság sikeresen kidolgozta-e az uniós „biztonságos rendszer” megközelítést, és eredményesen támogatta-e a tagállamokat a 2030-ra és 2050-re kitűzött közúti közlekedésbiztonsági célok elérésében. A „biztonságos rendszer” megközelítés irányítási pillére kapcsán megvizsgáltuk, hogy a megközelítés átfogó-e, és hogy a Bizottság eredményesen nyomon követte-e a tagállamok uniós célkitűzésekhez való hozzájárulását. Értékeltük továbbá, hogy a Bizottság a közúti közlekedésre, a járművekre és az infrastruktúrára irányuló pillérek keretében is megtette-e a szükséges intézkedéseket. Végül a pénzügyi támogatási pillér kapcsán elemeztük, hogy a 2014–2020-as időszak uniós társfinanszírozású projektjeinek kiválasztása és a kapcsolódó mutatók kidolgozása során kellő figyelmet fordítottak-e a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekre. Ellenőrzésünk során négy tagállamra összpontosítottunk, és egy 13 projektből álló mintát vizsgáltunk meg.

IV Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a Bizottság átfogó uniós „biztonságos rendszer” megközelítést hozott létre, és ambiciózus célokat tűzött ki 2030-ra és 2050-re, azonban fellépései kapcsán feltártunk néhány hiányosságot. Emellett megállapítottuk, hogy a jelenlegi előrehaladási ütem mellett – hacsak az Unió és a tagállamok nem tesznek még további erőfeszítéseket – ezek a célkitűzések valószínűleg nem érhetők el.

V Ami az **irányítási pillért** illeti, megállapítottuk, hogy a Bizottság még nem készített értékelést arról, hogy a tagállamok tervezett intézkedései milyen mértékben járulnak hozzá az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez. Bár szinte valamennyi tagállam célul tűzte ki a halálesetek és a súlyos sérülések felére csökkentését, a nemzeti stratégiák kifinomultsága eltérő. Emellett többet kell még tenni a tagállamok teljesítményének eredményesebb nyomon követéséért. Összehasonlíthatósági problémákat tártunk fel azzal kapcsolatban is, hogy a tagállamok hogyan gyűjtik és jelentik be a Bizottságnak a súlyos sérülésekre vonatkozó adatokat.

VI Megállapítottuk továbbá, hogy a **közúthasználati pillér** hatóköre uniós szinten nem fedi le egyforma mértékben az összes fő kockázati területet, és hogy a Bizottság csak korlátozott szereppel bír a nemzeti jogérvényesítési megközelítések felügyeletében. Bár a **járművekre vonatkozó pillér** uniós szintű szabványosított keretet hozott létre az új járművek számára, annak hatását korlátozza, hogy a tagállamok gépjárműállománya egyre öregedik. Az **infrastruktúrára irányuló pillérhez** tartozó tagállami eljárások – beleértve a veszélyes szakaszoknak és a balesetek okainak azonosítására szolgáló eljárásokat is – a kifinomultságuk fokát tekintve eltérőek voltak. Az e területre vonatkozó uniós jogszabályok közös elveket és eljárásokat vezettek be, de a legtöbb közúti halálozás helyszínéül szolgáló infrastruktúra-típusok – például a lakott területek, a lakott területen kívüli nem elsődleges utak és a kerékpárutak – nem tartoznak e jogszabályok hatókörébe. Végezetül megállapítottuk, hogy az új (például a személyes mobilitási eszközökből és az önvezető járművekből eredő) közúti közlekedésbiztonsági kihívások miatt még inkább integrálni kellene az e három pillérhez kapcsolódó bizottsági intézkedéseket.

VII A **pénzügyi támogatási pillért** illetően megállapítottuk, hogy a 2014–2020-as időszakban a közúti közlekedésbiztonság nem volt kulcsfontosságú kritérium a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező projektek kiválasztásakor, ehelyett annak más prioritásokkal (például a megközelíthetőség javításával és a környezetbarátabb közlekedéssel) kellett versenyeznie. Az ellenőrzött projektek többsége esetében a kiválasztási kritériumok nem azokat a hálózati szakaszokat célozták meg, amelyeken a legtöbb baleset vagy közúti halálozás történik, és nem írtak elő kritériumokat a közúti közlekedésbiztonsági tervezésre nézve. Ezen túlmenően az uniós társfinanszírozású projekteknek nem kellett becslést adniuk a közlekedésbiztonsághoz való potenciális hozzájárulásukról, sem kapcsolódó végeredmény-mutatókat meghatározniuk. A 2021–2027-es időszakban ráadásul csökkenhet a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó jövőbeli projektekhez nyújtott kohéziós politikai finanszírozás, hacsak nem határoznak meg szigorú rangsorolási szabályokat e célkitűzés elérése érdekében.

VIII E következtetéseink alapján javasoljuk, hogy a Bizottság:

1) javítsa a súlyos sérülésekről való beszámolást és tűzzön ki teljesítménycélokat;

2) fokozottan összpontosítson a balesetek okaira és nyújtson több iránymutatást valamennyi kockázati területet illetően;

3) helyezze kilátásba a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, uniós társfinanszírozású projektek egyértelműbb rangsorolását és utólagos értékelését.

Bevezetés

A közúti közlekedésbiztonság fontos társadalmi kérdés

A közúti balesetek gyakori korai halálozási okot jelentenek az Európai Unióban

01 Az Unióban gyakran okoznak közúti balesetek idő előtti elhalálozást: 2022-ben 20 640 ember vesztette életét közúti balesetben[1]. Ezenfelül becslések szerint az Unióban minden közúti halálozásra még öt olyan súlyos sérülés is jut, amelynek következményei a sérült egész további életére kihatnak[2].

02 Ha a konkrét számokat nézzük, minden közlekedési mód közül a közúti közlekedés követeli a legtöbb emberéletet. 2016 és 2020 között az Unióban (az Egyesült Királyságot nem számítva) évente átlagosan 22 420 fő halt meg közúti balesetben, ezzel szemben „mindössze” 19 fő vasúti balesetben. Uniós fuvarozót érintő halálos légi baleset legutóbb 2016-ban következett be, amikor két ember vesztette életét.

03 Az Egészségügyi Világszervezet legfrissebb adatai alapján Európában globális szinten jobb a helyzet más régiókhoz képest: a halálesetek aránya itt a legalacsonyabb, és más régiókkal ellentétben ez az arány egyre csökken. Bár az Unióban 2000 óta jelentősen visszaesett a közúti halálozások száma, a csökkenő tendencia az elmúlt években megtorpant.

---

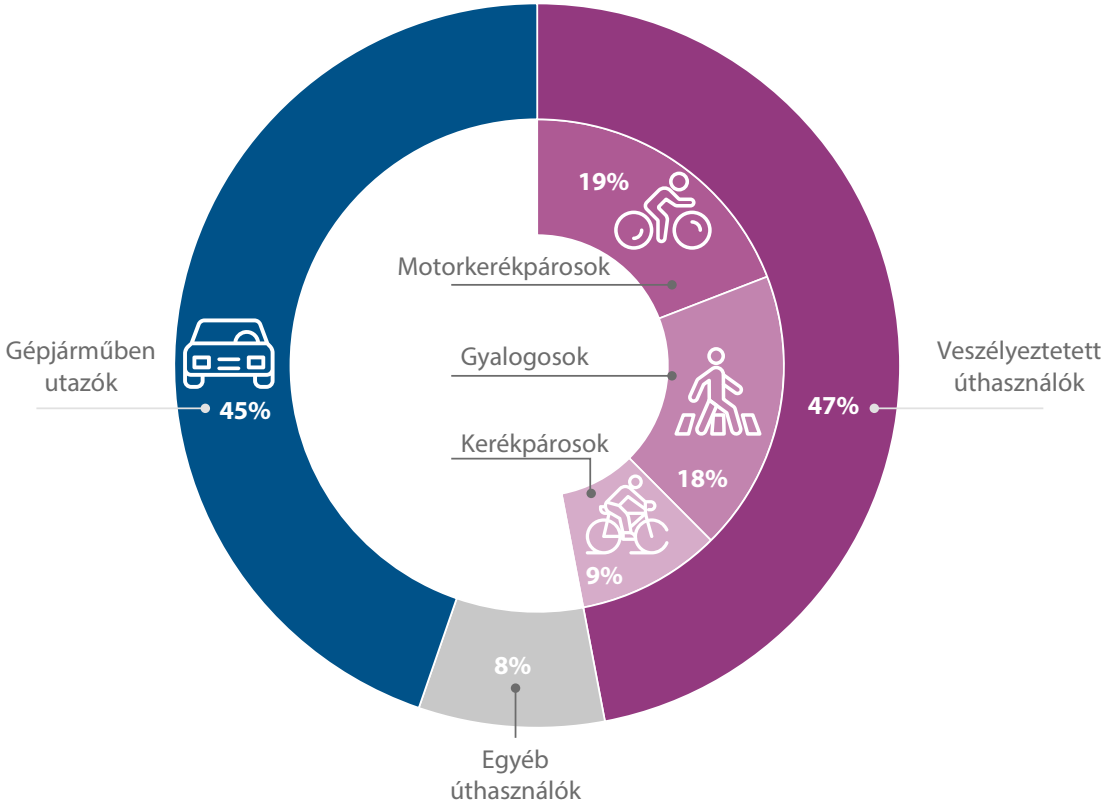
[1] *Road Safety in the EU*, Európai Bizottság, 2023.

[2] *Serious injuries*, Európai Bizottság, 2021.

A veszélyeztetett úthasználók esetében nagyobb a halálos baleset kockázata, és jelentős különbségek vannak a korcsoportok és a tagállamok között

04 Bármely úthasználó szenvedhet halálos balesetet, de a veszélyeztetett úthasználók (pl. gyalogosok, kerékpárosok és motorkerékpárosok) esetében különösen nagy ennek kockázata. Az Unióban 2021-ben bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek legnagyobb arányban a veszélyeztetett úthasználókat (47%) és az autók utasait (45%) érintették (lásd: ***1. ábra***). Emellett a lakott területeken bekövetkező halálos balesetek áldozatainak közel 70%-a a veszélyeztetett úthasználók közül kerül ki.

1. ábra. Közúti halálozások az Unióban, úthasználók szerinti bontásban (2021)



Megjegyzés: A kerekítés miatt a végösszeg eltérhet.

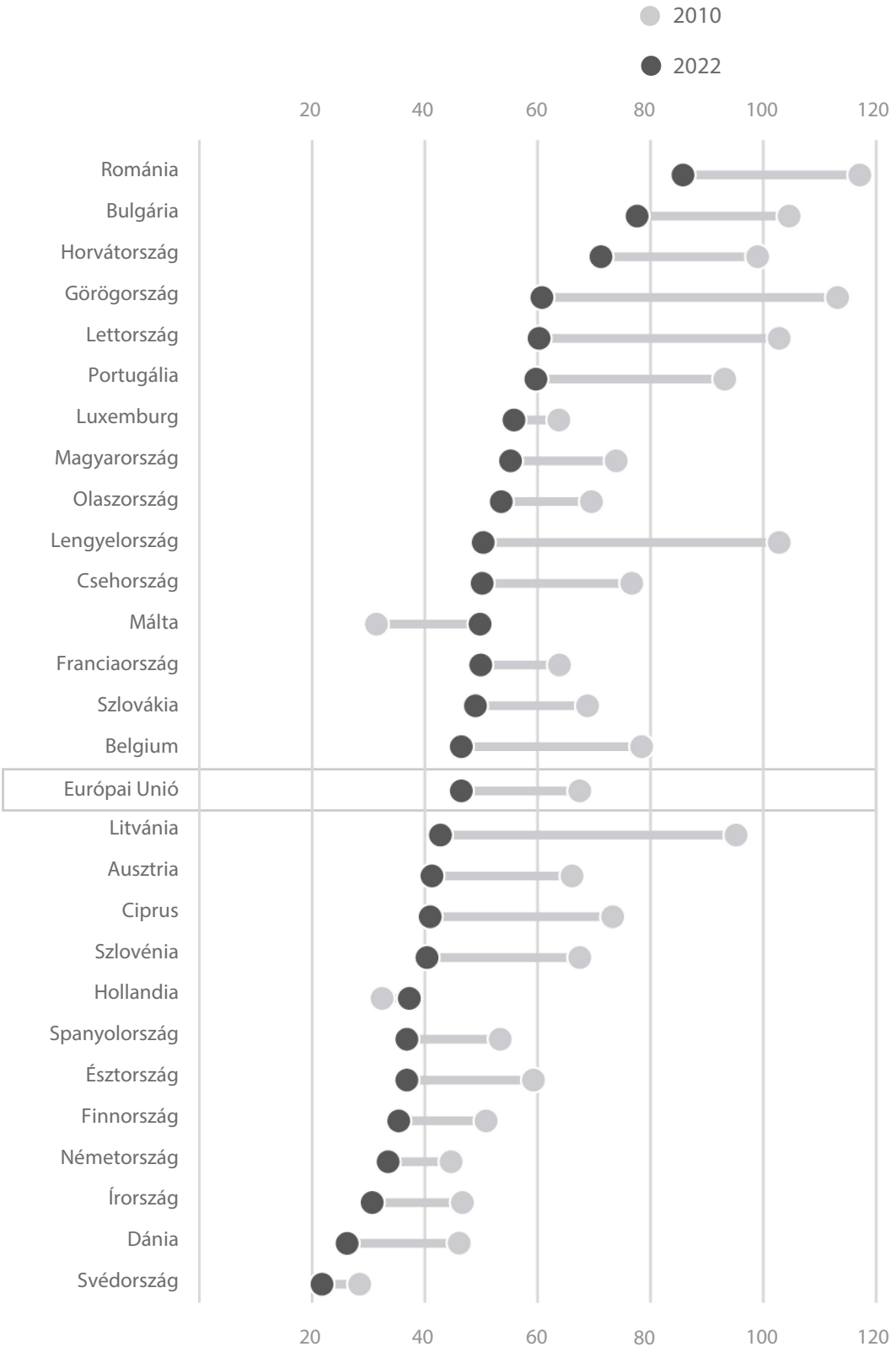
Forrás: Európai Számvevőszék, az európai közúti baleseti adatbázis (CARE) alapján.

05 A halálozási arány a (18–24 éves) fiatalok körében a legmagasabb, őket a 65 év felettiek követik. Míg a fiatal úthasználók körében bekövetkező halálesetek főként az autóban utazókat (2019-ben 64%) érintik, a 65 év feletti halálos áldozatok fele kerékpáros vagy gyalogos volt[3].

06 2022-ben az Unióban egymillió lakosra vetítve átlagosan 46-an haltak meg közúti balesetben, de jelentős eltérések vannak a tagállamok között (lásd: ***2. ábra***). Svédországban és Dániában volt a legalacsonyabb a halálozási arány, itt egymillió lakosra 22, illetve 26 haláleset jutott. A baleseti halálozások aránya Romániában volt a legmagasabb, egymillió lakosra vetítve 86 fő hunyt el közúti balesetben.

[3] *Young people*, Európai Bizottság, 2021 and *Seniors*, Európai Bizottság, 2023.

2. ábra. Egymillió lakosra jutó halálesetek száma a tagállamokban (2022 és 2010)



Megjegyzés: Az Európai Unióra vonatkozó értékek nem foglalják magukban az Egyesült Királyságot.

Forrás: Európai Számvevőszék, a CARE alapján.

A „biztonságos rendszer” megközelítés mint globális koncepció

07 A közúti közlekedésbiztonságnak más célkitűzésekkel – például a mobilitással – is osztoznia kell a forrásokon, amellett azt számos tényező és szereplő befolyásolja. A négy fő közúti baleseti halálok a gyorshajtás, az ittas járművezetés, a biztonsági öv viselésének mellőzése és a járművezetők figyelmetlensége[4]. A balesetek okainak kezelésében – más-más eszközökkel – a hatóságok, az ágazat és a civil társadalom is részt vehetnek.

08 A „biztonságos rendszer” (Safe System) megközelítést eredetileg Svédországban és Hollandiában dolgozták ki az 1990-es években[5]. A koncepció annak felismerésén alapul, hogy az emberi hibák nem zárhatók ki teljesen, és javaslatai arra irányulnak, hogy ezek a hibák ne okozzanak halált vagy súlyos sérüléseket. Ez a megelőzésre összpontosító stratégia többrétegű védelmet biztosít, így még akkor is van esély, ha az egyik elem nem sikeres.

09 Az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) először 2011-ben foglalta bele ezt a megközelítést közúti közlekedésbiztonsági stratégiájába. 2020 augusztusában az ENSZ második alkalommal is meghirdette a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések évtizedét, amely azt a célt tűzte ki, hogy 2021-ről 2030-ra legalább 50%-kal csökkenjen a közúti halálesetek és sérülések száma. Az ***I. melléklet*** példákat mutat be azokra a fellépésekre, amelyek e megközelítés keretében törekednek a közlekedésbiztonság javítására. A közúti közlekedésbiztonsági kezdeményezések az ENSZ 3. („Egészség és jólét”) és 11. („Fenntartható városok és közösségek”) fenntartható fejlődési céljának eléréséhez is hozzájárulnak.

---

[4] Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*, 2022.

[5] ITF–OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Szerepek és felelősségek az Európai Unióban

10 A **tagállamok** döntenek saját nemzeti közlekedéspolitikájukról, valamint a közúti közlekedéssel és a biztonsággal kapcsolatos rendelkezések számos vonatkozásáról. Feladatuk továbbá az uniós irányelvek átültetése és az uniós rendeletek végrehajtása, többek között a közúti közlekedésbiztonság terén is. Emellett teljes mértékben felelősek egyes olyan intézkedések végrehajtásáért, amelyek közvetlen hatással vannak a halálesetek és a súlyos sérülések számának csökkentésére. Ezenfelül a tagállamok határoznak a prioritást élvező infrastrukturális projektekről, amelyeket elsősorban nemzeti vagy regionális költségvetésből finanszíroznak.

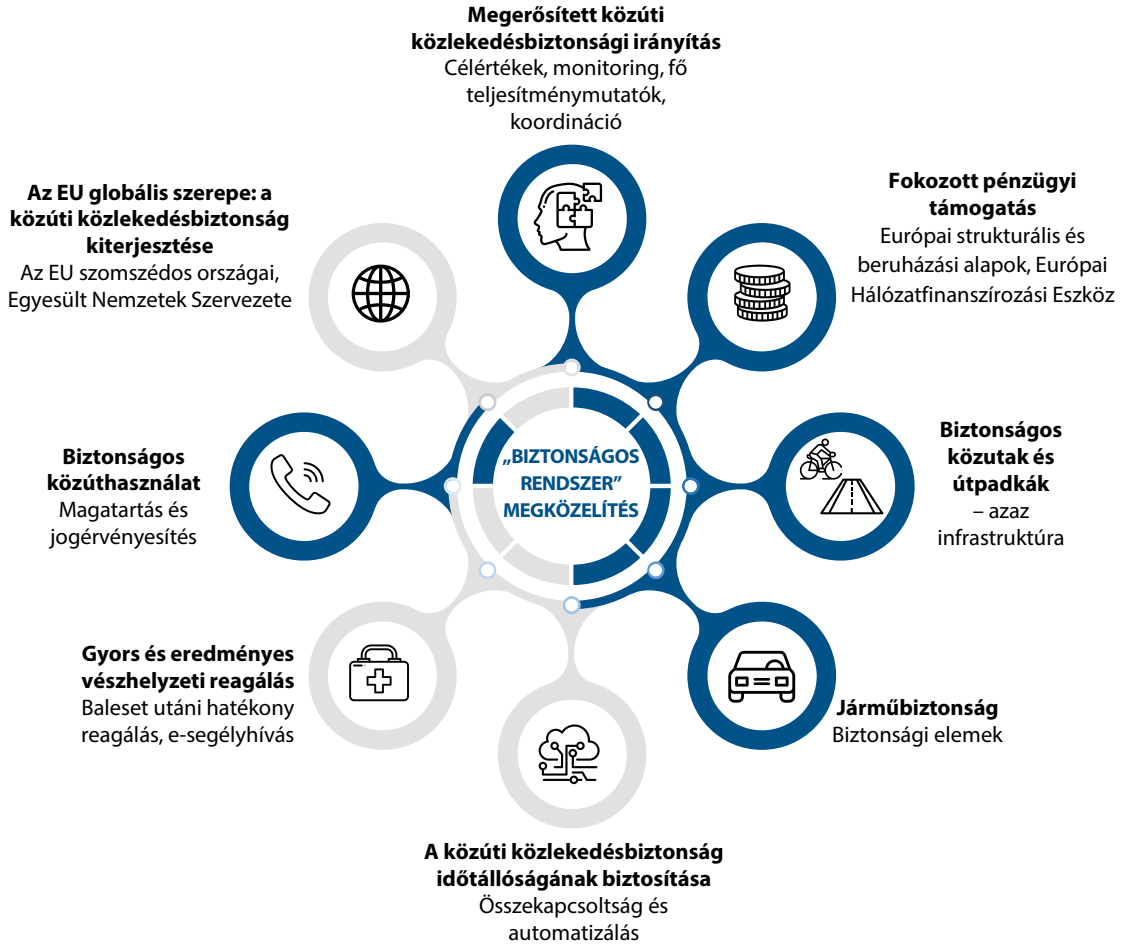
11 1992-ben a tagállamok megállapodtak egy, az egész Unióra kiterjedő közlekedésiinfrastruktúra-hálózat létrehozásáról, valamint megosztott hatáskörrel ruházták fel az Uniót a közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedések kidolgozása terén. Uniós szinten a közlekedéspolitika kidolgozása, végrehajtása és érvényesítése a **Bizottság**, azon belül is a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) feladata. Egyes, az Unió közúti közlekedésbiztonsági politikájához hozzájáruló kulcsfontosságú intézkedések emellett a Bizottság más főigazgatóságai – például a Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság (DG GROW) –, illetve az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség (CINEA) hatáskörébe tartoznak.

12 Az **egyének és a vállalatok magatartása** alapvető tényező a biztonságos közúti közlekedési környezet megteremtésében, mivel ők választják meg a mobilitási formát és a járművek biztonsági elemeit, és ők felelősek azért, hogyan viselkednek a forgalomban. A **biztosítási ágazat** szintén fontos szereplő, mivel termékeit és szolgáltatásait biztonsági megfontolások alapján alakítja ki (pl. „aszerint fizetsz, ahogy vezetsz” elv), előmozdítja az új technológiákat, ösztönzi a felhasználókat a biztonságos vezetésre, és adatokat gyűjt a közúti balesetek okainak elemzésére.

A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó uniós szakpolitikai és szabályozási keret

13 2018-ban a Bizottság a 2021–2030-as időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági politikáját az **uniós „biztonságos rendszer” megközelítésre** alapozta, amely nyolc pillérből áll (lásd: ***3. ábra***). A Bizottság ekkor tűzte ki azt a jelenleg hatályos célt is, hogy 2020 és 2030 között a felére, 2050-ig pedig közel nullára kell csökkenteni a közúti halálozások és súlyos sérülések számát. Ezeket a célkitűzéseket az Európai Parlament és a Tanács is támogatta. Ez a politika korábbi bizottsági kezdeményezésekre épül (lásd: ***II. melléklet***).

3. ábra. Az uniós „biztonságos rendszer” megközelítés



Forrás: Európai Számvevőszék, az „Európa mozgásban” című bizottsági közlemény alapján. Kék színnel jelöltük az ellenőrzésünk hatókörébe tartozó elemeket.

14 A „biztonságos rendszer” megközelítésre vonatkozó uniós szabályozási keret részben kötelező erejű jogi aktusokból, részben a tagállamoknak szóló ajánlásokból áll (lásd: ***III. melléklet***).

A közúti közlekedésbiztonságot javító projektekhez nyújtott uniós finanszírozás

15 A 2014–2020-as időszakban az Unió elsősorban a következő három eszközt használta fel a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló nemzeti és regionális közlekedési infrastrukturális projektek finanszírozására:

- az **Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA)** és a **Kohéziós Alap (KA)**, amelyek irányítása a Bizottság és a tagállamok megosztott hatáskörébe tartozik. A Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatósága (DG REGIO) hagyja jóvá a tagállamok által kidolgozott többéves programokat és azok finanszírozási prioritásait, illetve követi nyomon azok végrehajtását. Ezt követően a nemzeti vagy regionális irányító hatóságok felelősek az ERFA és a KA által társfinanszírozott egyedi projektek kiválasztásáért és végrehajtásáért;

- az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)**, amelyet közvetlenül a Bizottság (DG MOVE) irányít. A Bizottság a támogatások odaítélésével és a végrehajtás nyomon követésével kapcsolatos felelősséget a CINEA-ra ruházta át.

E három eszközből a 2021–2027-es időszakban is nyújtanak finanszírozást. Emellett a jelenlegi programozási időszakban a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz is támogathat a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló projekteket.

16 Mivel a nemzeti projektgazdákkal és hatóságokkal szemben nem volt kifejezett követelmény, hogy azonosítsák azokat az uniós társfinanszírozású projekteket, amelyek a 2014–2020-as időszakban hozzájárultak a közúti közlekedésbiztonsághoz, uniós szinten nincs áttekintés a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló finanszírozás teljes összegéről. Ellenőrzésünk céljából ezért becslést készítettünk az adott időszakban az ERFA-ból, a KA-ból és a CEF-ből közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló projektekhez nyújtott uniós finanszírozás összegéről. 2023 februárjában az ilyen projektekre lekötött összeg 6663 millió euró volt (CEF: 1477 millió euró; ERFA és KA: 5186 millió euró).

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

17 Jelentésünk azt vizsgálja, hogy a Bizottság eredményesen alakította-e ki az uniós „biztonságos rendszer” megközelítést (lásd: ***3. ábra***), és sikerrel támogatta-e a tagállamokat azon célkitűzés elérésében, hogy 2020 és 2030 között felére, 2050-ig pedig közel nullára csökkenjen a közúti halálozások és súlyos sérülések száma. E célból a következőket vizsgáltuk meg:

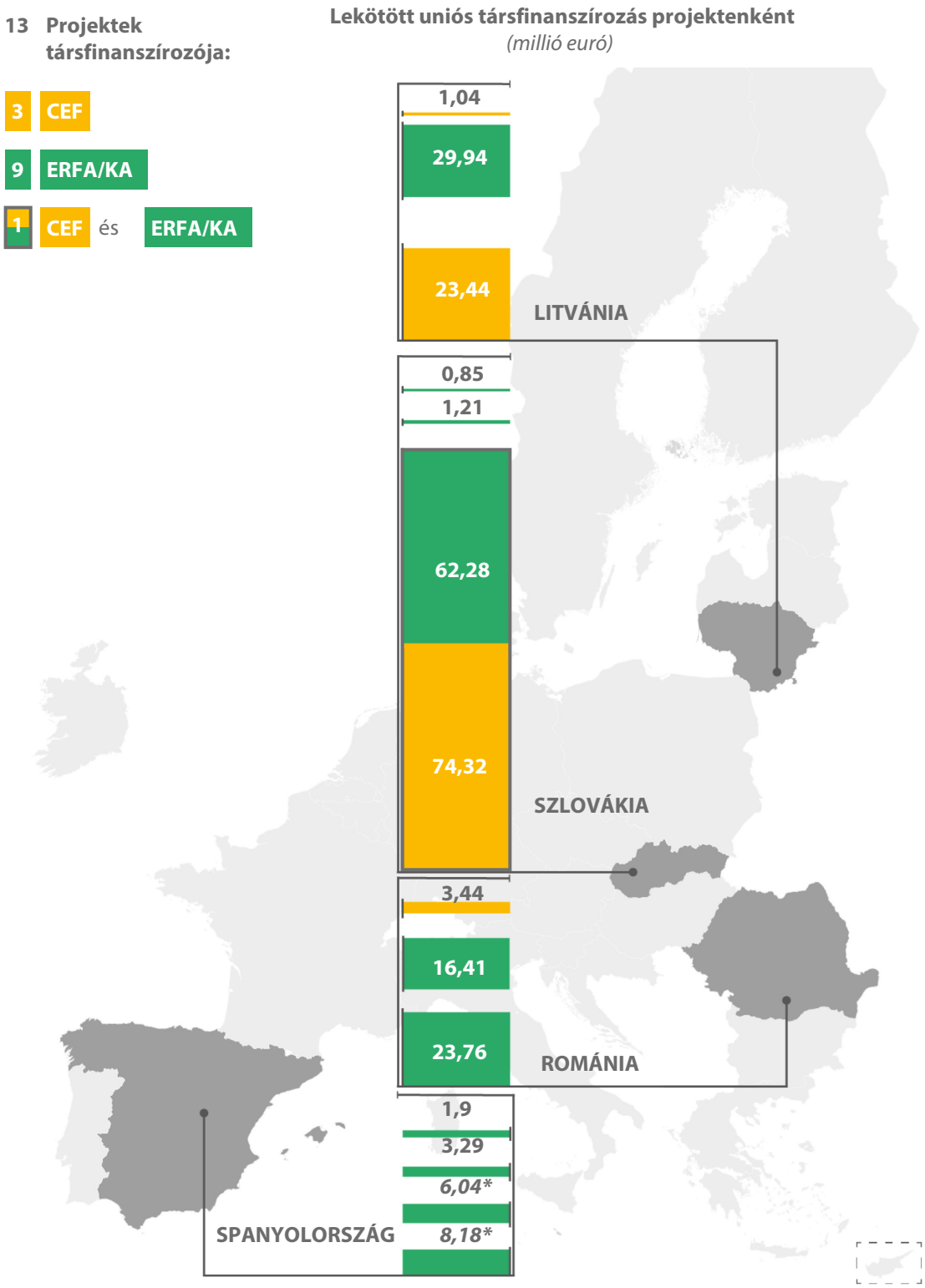
- a Bizottság kidolgozott-e átfogó „biztonságos rendszer” megközelítést, és eredményesen nyomon követte-e, hogy a tagállamok közúti közlekedésbiztonsági intézkedései hogyan járultak hozzá az uniós szakpolitikai célkitűzések eléréséhez;
- a Bizottság megtette-e a szükséges háttérintézkedéseket az uniós „biztonságos rendszer” megközelítés közúthasználatra, járművekre és infrastruktúrára vonatkozó pillérei kapcsán;
- a 2014–2020-as programozási időszak uniós társfinanszírozású infrastrukturális projektjeinek kiválasztása és a kapcsolódó mutatók kidolgozása során kellő figyelmet fordítottak-e az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekre.

18 Bizonyítékainkat több forrásból gyűjtöttük:

- uniós közúti közlekedésbiztonsági stratégiai dokumentumokat, releváns jogalkotási és szakpolitikai dokumentumokat, valamint kutatóintézetek, ipari szövetségek és tudományos körök által közzétett jelentéseket elemeztünk;
- interjúkat készítettünk az érintett bizottsági főigazgatóságok és a CINEA munkatársaival, valamint nemzeti szervek képviselőivel;
- találkoztunk az érdekelt felek európai és nemzeti szintű szövetségeivel, valamint az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának és az ENSZ közúti közlekedésbiztonsági Alapjának munkatársaival;
- egy négy tagállamból (Spanyolország, Litvánia, Románia és Szlovákia) álló mintán elemeztük a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiákat, valamint a vonatkozó jogalkotási és szakpolitikai dokumentumokat;
- helyszíni ellenőrzést végeztünk a fenti négy tagállamban, ahol a 2014–2020-as időszakban az uniós költségvetésből finanszírozott közúti közlekedésbiztonsági infrastrukturális projektekből vett, 13 elemű mintát vizsgáltunk meg (lásd: ***IV. melléklet***). A közúti közlekedésbiztonság valamennyi kiválasztott projekt célkitűzései között szerepelt.

19 A *4. ábra* áttekintést nyújt a tagállamokról és az általunk ellenőrzött projektekről.

4. ábra. Az ellenőrzésre kiválasztott tagállamok és projektek



Megjegyzés: * A projektet a kiválasztást követően törölték.

Forrás: Európai Számvevőszék.

20 A tagállamokat az ERFA-ból, a KA-ból és a CEF-ből a közúti közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló projektekre előirányzott finanszírozás összege alapján választottuk ki, és törekedtünk rá, hogy a mintába beemelt tagállamok eltérő teljesítményszintekkel és tendenciákkal rendelkezzenek a közúti halálozások száma tekintetében.

21 A projektmintánkban szereplő infrastrukturális projektek különböző módokon járulnak hozzá a közúti közlekedésbiztonsághoz (pl. új vagy korszerűsített autópályák, kerékpárosoknak vagy gyalogosoknak létesített infrastruktúra). Kilenc ERFA–KA-projektet, három CEF-projektet és egy olyan projektet választottunk ki, amely a CEF-ből és a KA-ból is részesült pénzügyi támogatásban. Az ezekre a projektekre lekötött uniós finanszírozás teljes összege 242 millió euró volt.

22 Ellenőrzésünk során az egységes európai közlekedési térség megvalósítására irányuló ütemterv Bizottság általi elfogadása (2011) óta eltelt időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági keretet vizsgáltuk, és az Unió által a 2014–2020-as időszakban támogatott beruházásokra összpontosítottunk. A helyszíni ellenőrzések 2023 szeptemberében fejeződtek be.

23 Nem csak azért döntöttünk ezen ellenőrzés elvégzése mellett, mert a közúti közlekedés biztonsága jelentős társadalmi kérdés, hanem azért is, mert az elmúlt években megtorpant a közúti halálozások számának csökkenése az Unióban. Jelentésünk célja, hogy a 2021–2030-as időszakra vonatkozó jelenlegi uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret félidejének közeledtével hozzájáruljon a szakpolitikai kezdeményezésekre és jogalkotási aktusokra vonatkozó jövőbeli javaslatok megvitatásához.

Észrevételek

Az Unió átfogó „biztonságos rendszer” megközelítést alkalmaz, de a Bizottság kihívásokkal szembesül a tagállamok előrehaladásának nyomon követése kapcsán

24 Hogy eredményes lehessen, az uniós közúti közlekedésbiztonsági stratégiának reális célokat kell kitűznie, amelyek összhangban vannak az egymással összefüggő uniós és nemzetközi szintű szakpolitikákkal[6]. A stratégiának át kell fognia a különböző szakpolitikai területek fellépéseit, és becslést kell adnia a szükséges erőforrásokról[7]. Emellett fontos, hogy a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiákat össze kell hangolni az átfogó uniós célkitűzésekkel. Végezetül megfelelő mutatókon alapuló, megbízható monitoringrendszerre van szükség az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések megvalósítása terén elért eredmények nyomon követésére[8].

25 Ezért megvizsgáltuk az uniós „biztonságos rendszer” megközelítést és az uniós szinten meghatározott közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseket. Értékeltük, hogy a Bizottság milyen áttekintéssel rendelkezik arról, hogy a tagállamok mennyiben járulnak hozzá e célkitűzések megvalósításához és milyen eredményeket értek már el ezen a téren. Végezetül megvizsgáltuk, hogy mennyire sikerült mostanra megközelíteni a kitűzött célértékeket.

Az Unió átfogó „biztonságos rendszer” megközelítést alkalmaz és ambiciózus célokat tűz ki

26 A Bizottság 2018-ban fogadta el a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó biztonságos uniós rendszert, amely az ENSZ által kidolgozotthoz hasonló megközelítést és struktúrát követ (lásd: ***09***. bekezdés), néhány különbséggel. Ezek között kiemelendő, hogy bár az uniós „biztonságos rendszer” megközelítés nagyobb hangsúlyt fektet a technológiai fejlesztésekre (például az intelligens közlekedési rendszerekre és az önvezető járművekre), nem foglalkozik közvetlenül a multimodális közlekedés és a

---

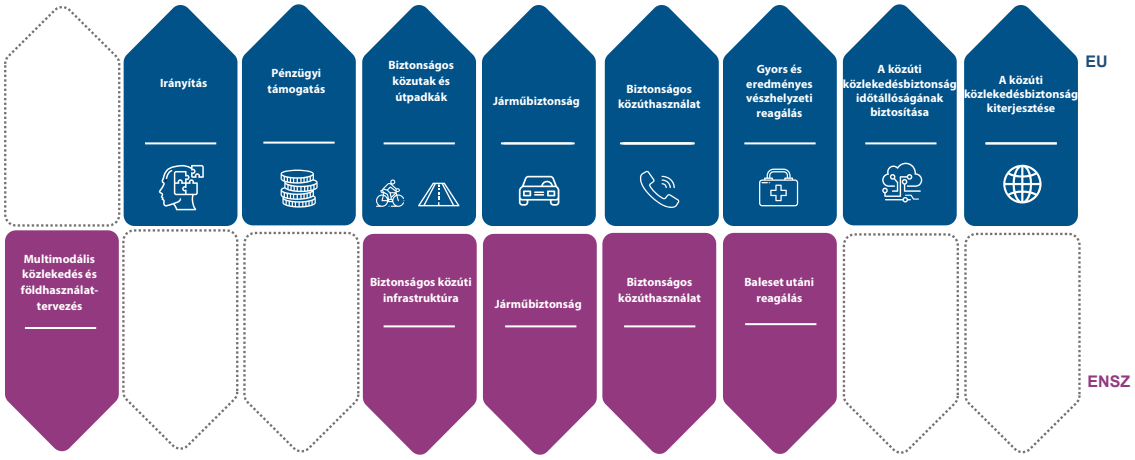
[6] A minőségi jogalkotás eszköztára, 15, 18. és 19. eszköz, Európai Bizottság, 2021.

[7] Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről, Európai Parlament, 2021.

[8] A Tanács következtetései a közúti közlekedés biztonságáról, 2017.

földhasználat-tervezés szempontjaival. Az *5. ábra* összehasonlítást ad a két „biztonságos rendszer” megközelítésről.

5. ábra. Az EU és az ENSZ „biztonságos rendszer” megközelítésének összehasonlítása



Forrás: Európai Számvevőszék.

27 A Bizottság idővel egyre ambiciózusabb célokat tűzött ki a közúti közlekedésbiztonság tekintetében (lásd: *II. melléklet*). Amikor 2018-ban elfogadta a „biztonságos rendszer” megközelítést, a Bizottság a súlyos sérülések számának csökkentésével egészítette ki korábbi célkitűzéseit. Ekkor tűzte ki azt a jelenleg hatályos célt is, hogy 2020 és 2030 között a felére, 2050-ig pedig közel nullára kell csökkenteni a közúti halálozások és súlyos sérülések számát (lásd: *13*. bekezdés).

A Bizottság még nem készített értékelést arról, hogy a tagállamok stratégiái hogyan járulnak hozzá az uniós célkitűzések eléréséhez

28 Az Unió közúti közlekedésbiztonsági célkitűzései csak úgy érhetők el, ha a tagállamok olyan szakpolitikákat és beruházási programokat vezetnek be, amelyek elősegítik e célok megvalósítását. Nemzeti stratégiájában a 27 tagállam túlnyomó többsége – köztük mind a négy felkeresett tagállam is – a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések felére csökkentését tűzte ki célul; azonban nemzeti szinten különböző báziséveket vettek figyelembe az előrehaladás kiszámításához (lásd: *V. melléklet*).

29 A Bizottság még nem készített értékelést arról, hogy a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiák milyen mértékben járulnak hozzá az uniós célkitűzések eléréséhez. Megállapítottuk, hogy az általunk felkeresett négy tagállam nemzeti stratégiái nem azonos struktúrára épülnek és nem egyformán részletesek, ami nemcsak az összehasonlítást, hanem az uniós célkitűzések elérésére való alkalmasságuk értékelését is megnehezíti. Emellett bár mind a négy felkeresett tagállam kidolgozott nyomonkövetési cselekvési tervet, nem mindegyikük rendelkezik becsléssel a nemzeti célkitűzései eléréséhez szükséges teljes finanszírozásról, márpedig így a Bizottság nehezen tud majd uniós szintű áttekintést nyerni (lásd: ***1. táblázat***).

1. táblázat. A felkeresett tagállamok nemzeti stratégiáinak elemzése

Tagállam	A halálos és súlyos baleseteken túlmutató célkitűzések meghatározása	Az általános finanszírozási igények azonosítása	Nyomonkövetési cselekvési terv
Spanyolország	Igen (közlekedési mód, életkor és veszélyeztetett úthasználók szerint)	Nem	Igen
Litvánia	Igen (a baleseti gócpontok számának csökkentése, a járműbiztonság és az ügynökségi ajánlások végrehajtási aránya tekintetében)	Igen	Igen
Románia	Igen (a baleseti gócpontok számának csökkentése tekintetében)	Nem	Igen
Szlovákia	Nem	Nem	Igen

Forrás: Európai Számvevőszék, 2023.

30 Megállapítottuk továbbá, hogy az európai szemeszter keretében nem adtak ki a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos országspecifikus ajánlásokat. Néhány esetben a Bizottság a folyamat részeként készített országjelentésekben a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kérdésekről is észrevételeket tett, például arról, hogy további közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekre van szükség a kerékpárosok védelmére Belgiumban (2023), vagy hogy be kell ruházni a biztonságosabb infrastruktúrába Litvániában (2019) és Romániában (2020). Ugyanakkor nem találtunk bizonyítékot arra, hogy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tagállami intézkedéseket következetesen nyomon követnék.

31 Eközben, hogy segítse a tagállamokat az uniós célkitűzések további előmozdításában, a Bizottság kezdeményezéseket indított a bevált gyakorlatok terjesztésére.

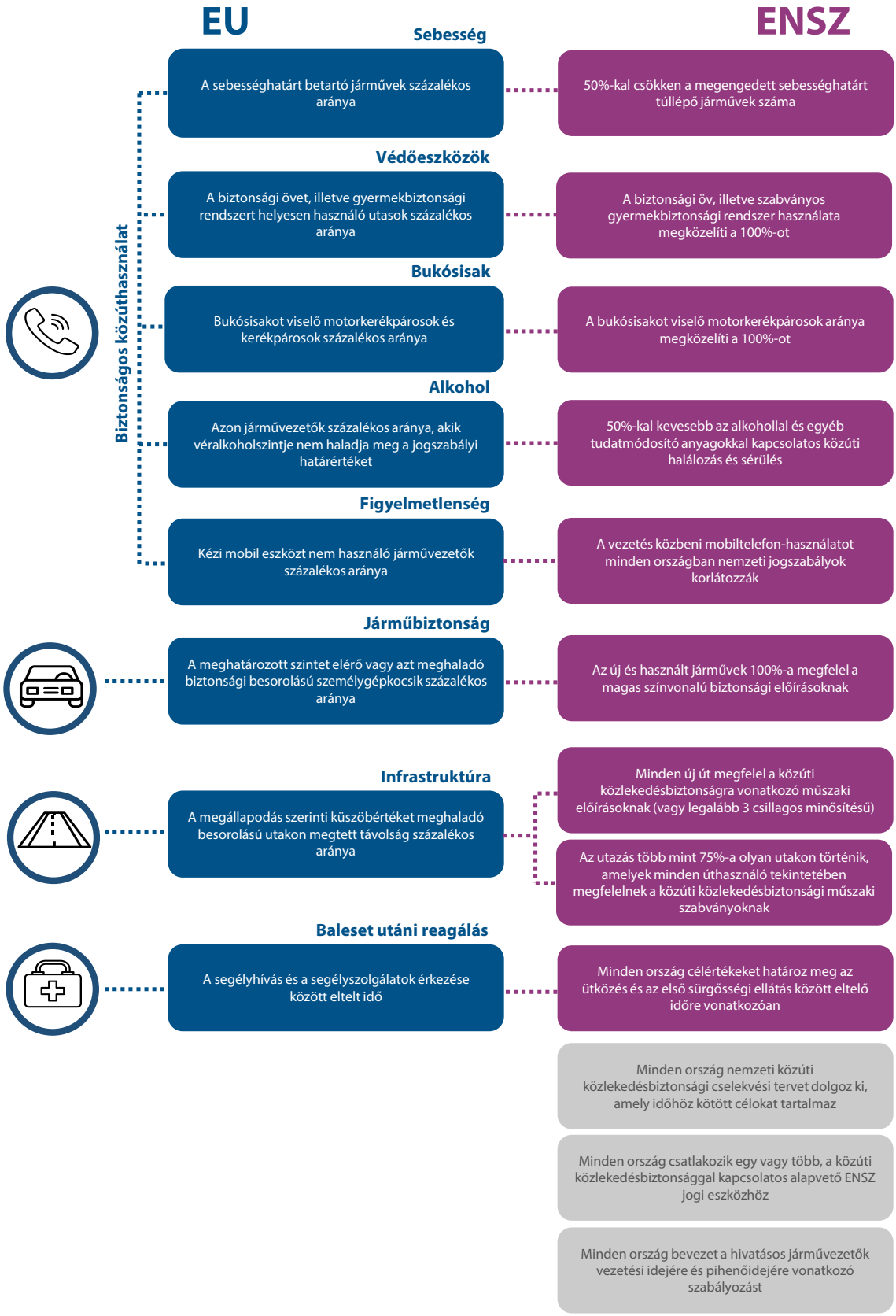
- 2019 óta az uniós közúti közlekedésbiztonsági csereprogram kapcsolatokat hoz létre a nagyobb közúti közlekedésbiztonsági kihívásokkal szembesülő és a jobb teljesítményt nyújtó tagállamok között. A program keretében tanulmányi látogatásokat és tematikus műhelytalálkozókat szerveztek és azonosították a legjobb fellépési opciókat. Az első hároméves kísérleti projekt hat, nagyobb kihívásokkal küzdő tagállamra összpontosított, míg a program második szakasza 19 tagállamot ölel fel.

- Az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (ERSO) adatokat szolgáltat a közúti balesetekről, valamint országos és tematikus jelentéseket tesz közzé a vonatkozó uniós gyakorlatokról és szakpolitikákról. A Bizottság a közelmúltban új feladatként a megfigyelőközpontot bízta meg a nemzeti és uniós közúti közlekedésbiztonsági stratégiák végrehajtásának nyomon követésével. Ennek eredményei az Unió közúti közlekedésbiztonsági stratégiájáról szóló, 2025-ben esedékes végrehajtási jelentésbe is bekerülnek majd.

A tagállamok teljesítményének nyomon követése még nem eredményes

32 2019-ben a Bizottság nyolc fő teljesítménymutatót határozott meg a közúti közlekedésbiztonság tekintetében (lásd: ***6. ábra***). Ezek az Unió közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek elérését meghatározó tényezőkre összpontosítanak: az úthasználók magatartására, a járműbiztonságra, a közúti infrastruktúra minőségére és a vészhelyzetekre való reagálásra. A fő teljesítménymutatók néhány tekintetben hasonlítanak azokhoz az önkéntes globális biztonsági teljesítménycélokhoz, amelyeket az ENSZ 2017-ben határozott meg annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat közúti közlekedésbiztonsági intézkedéseik célirányosításában. 2018. évi közleményében a Bizottság megállapította, hogy jobb adatokra van szükség a fő teljesítménymutatókkal kapcsolatos célok kitűzéséhez. Néhány tagállam ugyan már meghatározott célértékeket bizonyos fő teljesítménymutatók tekintetében, ám uniós szinten még nem került sor ilyen célértékek megállapítására.

6. ábra. Az EU fő teljesítménymutatóinak és az ENSZ önkéntes teljesítménycéljainak összehasonlítása



Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság és az ENSZ dokumentumai alapján.

33 2020-ban a Bizottság elindította az ún. Baseline (kiinduló érték) projektet, amelynek keretében finanszírozást nyújtott a tagállamoknak ahhoz, hogy adatokat gyűjtsenek ezekhez a fő teljesítménymutatókhoz. A 2022-ig tartó projektben tizennyolc tagállam vett részt. Bár a projekt komoly előrelépést jelent, véleményünk szerint nem sikerült megfelelően biztosítania a tagállamok közötti összehasonlíthatóságot és előkészíteni a terepet a potenciális célértékek számára. A projektben való részvétel ugyanis önkéntes volt, és nem minden tagállam gyűjtötte ugyanazokat az adatokat a fő teljesítménymutatókhoz. Emellett a tagállamok eltértek a mutatók kiszámítására alkalmazott standard módszertantól, ami rontja az összehasonlíthatóságot[9].

34 2022-ben a Baseline projekt nyomon követéseként a Bizottság elindította a (jelenleg is tartó) Trendline projektet, amelynek célja nemzeti célok kitűzése valamennyi összegyűjtött fő teljesítménymutatóra vonatkozóan (lásd: ***32***. bekezdés). A projekt tíz további kísérleti mutatót is meghatározott, amelyek tesztelésére kisebb léptékben kerül sor. Bár a részvételi arány sokkal magasabb, mint korábban (25 tagállam gyűjti a fő teljesítménymutatókat, kettő pedig megfigyelőként működik közre), a projekt kialakítása továbbra is lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy eltérő mutatókról gyűjtsenek adatokat és eltérjenek a standard módszertantól. Így a teljesítménymutatókkal kapcsolatos összevont uniós szintű célértékek meghatározása és nyomon követése nehézségekbe ütközhet, mivel az adatok még nem kellőképpen összehasonlíthatók.

A súlyos sérülésekre vonatkozó tagállami adatok egyelőre nem összehasonlíthatók, de a halálesetekre vonatkozóak igen

35 A tagállamoknak a halálozásokra és a sérülésekre vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági statisztikákat kell gyűjteniük, és ezeket az adatokat 1993 óta meg kell küldeniük a Bizottságnak (lásd: ***1. háttérmagyarázat***).

---

[9] *Baseline* projekt, következtetések és ajánlások, 2023.

1. háttérmagyarázat

A Bizottság CARE adatbázisa

1993-ban a Tanács létrehozta a közúti baleseteket rögzítő CARE adatbázist, és kötelezte a tagállamokat, hogy évente nyújtsák be a vonatkozó információkat. Mivel a határozat nem írta elő pontosan, hogy mely adatokat kell bejelenteni, egy szakértői csoport – amelyben a tagállamok és a Bizottság (DG MOVE és Eurostat) képviselői is részt vesznek – rendszeres üléseken vitatja meg, mely változókat kell gyűjteni és megosztani, és milyen formátumban. Az adatbázis különféle adatokat tartalmaz a halálos vagy sérüléssel járó balesetekre vonatkozóan, mint például a baleset típusa és helye, a közúti infrastruktúrával kapcsolatos adatok, valamint az érintett járművekkel és úthasználókkal kapcsolatos információk.

A Bizottság minden ősszel uniós és tagállami szintű statisztikákat tesz közzé. Az egyes adatpontok a nyilvánosság számára nem hozzáférhetők, de elemzés céljából kérésre a kutatók rendelkezésére bocsáthatók.

36 Bár ez a jogi követelmény már régóta hatályban van, még mindig problémát jelent az adatok összehasonlíthatósága. Ez különösen igaz a sérülésekre vonatkozó adatokra, amelyek kapcsán minden tagállam saját nemzeti kritériumokat fogad el a súlyosság mértékének meghatározására. A legtöbb tagállam a balesetre reagáló rendőrség feladataként határozza meg a sérülés súlyosként való besorolását, míg más tagállamokban kórházak végzik ezt a minősítést. A ***2. táblázat*** bemutatja, hogy ellenőrzésünk idején az általunk felkeresett négy tagállam milyen különböző kritériumokat alkalmazott a súlyos sérülések azonosítására.

2. táblázat. A súlyos sérülés kritériumai a négy felkeresett tagállamban

Tagállam	A súlyos sérülés kritériumai
Spanyolország	Legalább 24 órán át kórházi kezelésben részesülő vagy a kórház által ilyenként besorolt sérültek
Litvánia	Kórházi ápolásra szoruló sérültek, amennyiben a kórház súlyos egészségkárosodásként rögzítette a sérüléseiket
Románia	A sérülést a kórház osztályozza
Szlovákia	A sérüléstípus szerepel a sérülések jogszabályban előírt jegyzékében

Forrás: Európai Számvevőszék.

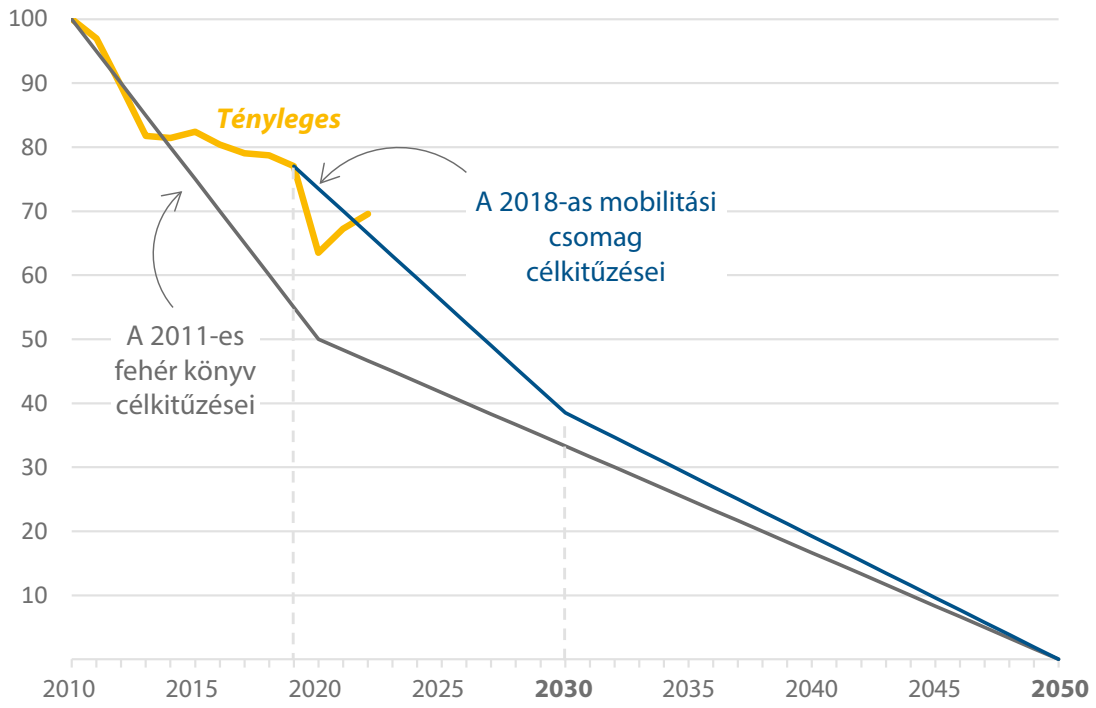
37 Az összehasonlíthatóság javítása érdekében az uniós közlekedési miniszterek 2017-ben megállapodtak abban, hogy folytatják a MAIS3+ sérülési skálán alapuló közös kármeghatározás bevezetésére irányuló munkát. A MAIS3+ egy kórházi nyilvántartásokon alapuló nemzetközi osztályozási rendszer. 2023-ban még csak 19 tagállam gyűjtött adatokat ezen osztályozás alkalmazásával. Ezenkívül a MAIS3+ becslések kiszámításához használt módszereket nem szabványosították valamennyi tagállamra nézve. A Bizottság megvizsgálta a tendenciákat azon országokban, amelyek mindkét módszer szerint gyűjtöttek adatokat, és megállapította, hogy a nemzeti módszerek alapján a harmonizált módszertanhoz képest kisebb vagy nagyobb számban jelentettek be súlyos sérüléseket[10]. Ezért a Bizottság nem tud uniós szinten pontos képet nyerni a súlyos sérülésekről, és ennek alapján megfelelően célzott intézkedéseket kidolgozni azok számának csökkentésére.

Az Unióban túl lassú az előrehaladás ahhoz, hogy teljesülhessenek a 2030. és 2050. évi célkitűzések

38 2010 és 2020 között 36%-kal csökkent a közúti halálesetek száma az Unióban, ami jelentősen elmarad a Bizottság által a 2011. évi fehér könyvben kitűzött 50%-os célkitűzéstől. 2022-ben még (4%-kal) nőtt is a közúti halálesetek száma az előző évhez képest (lásd: ***7. ábra***).

[10] *Serious injuries*, Európai Bizottság, 2023.

7. ábra. A közúti halálozások számának százalékban kifejezett csökkenése 2010 óta, a 2020-ra, 2030-ra és 2050-re kitűzött célok fényében



Megjegyzés: A közúti halálozások számában 2020-ban bekövetkezett visszaesés elsősorban a Covid19-járvány közúti közlekedésre gyakorolt hatásával magyarázható.

Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság adatai alapján.

39 A jelenlegi tempót tartva, a jelenlegieket kiegészítő további intézkedések nélkül az Unió és a tagállamok valószínűleg nem érik el a 2030-ra kitűzött köztes célkitűzést sem, ami viszont kétségeket vet fel a 2050-es célkitűzés elérését illetően. A közúti halálozások száma ugyanis 2030-ra csak negyedével csökkenne, nem pedig a felével (a 2019-es adatokhoz – a Bizottság által az előrehaladás mérésére választott kiinduló értékekhez – viszonyítva). A köztes célkitűzés eléréséhez a halálesetek számának évente átlag 4,6%-kal kellene csökkennie az Unióban. Ezzel szemben az elmúlt öt évben megfigyelt átlagos éves csökkenés mindössze 2,5% volt.

40 A súlyos sérülésekre vonatkozó célkitűzés szintén nehezen lesz megvalósítható. Egy Hollandiában elvégzett elemzés[11] arra a következtetésre jutott, hogy a közúti baleset miatti halálozásokra irányuló 2030-as célkitűzés a lakott területen közlekedő járművekre vonatkozó sebességkorlátozásokat és a biztonságos kerékpáros infrastruktúrát célzó intézkedések egy bizonyos kombinációjával még elérhető lenne; a súlyos sérülésekre vonatkozó célt azonban így sem lehetne teljesíteni, ideális körülmények esetén sem.

41 E célkitűzések megvalósítását az is nehezítheti, hogy a már egyébként is jó teljesítményszinthez képest egyre nehezebb jelentős javulást elérni. 2010 és 2022 között például Litvánia, a 2010-ben a hetedik legmagasabb halálozási arányt felmutató ország teljesített legjobban a halálesetek számának csökkentése terén (-60%), míg Hollandiában – a 2010-ben a harmadik legalacsonyabb halálozási arányt elérő országban – még 22%-kal nőtt is a halálesetek száma.

A közúthasználatra, a járművekre és az infrastruktúrára irányuló pillérek kapcsán tett uniós intézkedések nem fedik le az összes kockázati területet és nem kellően integráltak

42 A „biztonságos rendszer” megközelítés keretében minden pillérnek az összes releváns kockázati területet lefedő intézkedéseket kell tartalmaznia (pl. a közlekedési szabálysértésekre, a szabályok érvényesítésére és a járműbiztonsági elemekre vonatkozó, illetve a – többek között a gyalogos és a kerékpáros – infrastruktúrára alkalmazandó minőségi követelményeket előíró jogszabályok vagy ajánlások). Ezenkívül, hogy eredményesen elő tudják segíteni a közúti közlekedésbiztonság javítását, a különböző pilléreken átívelő intézkedéseket integrálni kell, és biztosítani kell, hogy azok kiegészítsék egymást.

43 Ezért megvizsgáltuk a Bizottság „biztonságos rendszer” megközelítésének a közúthasználatra, a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó pilléreit, és értékeltünk két, a 2030-as és 2050-es közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez kulcsfontosságú elemet: a mögöttes fellépések megfelelőségét és a különböző pillérek közötti integráció mértékét.

---

[11] Dr. S. de Craen et al, *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, Ministry of Infrastructure and Water Management, 2022.

Az uniós intézkedések nem fednek le minden fő baleseti okot, és a Bizottság csak korlátozott felügyeletet gyakorol a tagállami végrehajtási stratégiák felett

44 Az úthasználói magatartás a közúti közlekedésbiztonság egyik kulcseleme, amelyet többek között a tagállami közlekedésszabályozási rendelkezések és a közlekedési jogsértőkkel szembeni jogérvényesítés mértéke befolyásolnak. Mindkét szempont kialakításáért és végrehajtásáért teljes mértékben a tagállamok felelősek.

45 A közúti halálozások négy fő oka közül kettő – az alkoholfogyasztás és a gyorshajtás – esetében végeztük el a vonatkozó jogszabályok és végrehajtási stratégiák elemzését; a másik két ok a biztonsági öv használatának mellőzése és a járművezető figyelmetlensége (lásd: ***07***. bekezdés).

46 Az alkoholos befolyásoltság melletti vezetés összességében jelentősen növeli a balesetek kockázatát. Egy, a Bizottság megbízásából készített tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy az alkohollal összefüggő halálesetek a közúti baleset miatti halálozások 20–28%-át tehetik ki az Unióban. Nem létezik azonban harmonizált uniós módszertan arra nézve, mikor és hogyan kell alkoholfogyasztáshoz kapcsolódóként besorolni a közúti baleset miatti halálozásokat, és azok a tagállamok, amelyek szolgáltatnak erre nézve adatokat, azt saját nemzeti módszertanuk alapján teszik meg[12].

47 Kutatások igazolták, hogy minél alacsonyabb a véralkoholszint-határérték, annál kisebb az alkohollal összefüggő közúti halálesetek száma[13]. 2001-ben a Bizottság azt ajánlotta a tagállamoknak, hogy fogadjanak el 0,5 mg/ml-es maximális véralkoholszint-határértéket valamennyi gépjárművezető tekintetében, illetve alacsonyabb, 0,2 mg/ml-es küszöbértéket bizonyos közúthasználói kategóriák (például a tapasztalatlan járművezetők vagy a nagy járművek vezetői) esetében. 2023 októberéig azonban a Bizottság az egyéb tudatmódosító anyagokra vonatkozó jogi küszöbértékekre nézve nem adott ki ajánlást.

---

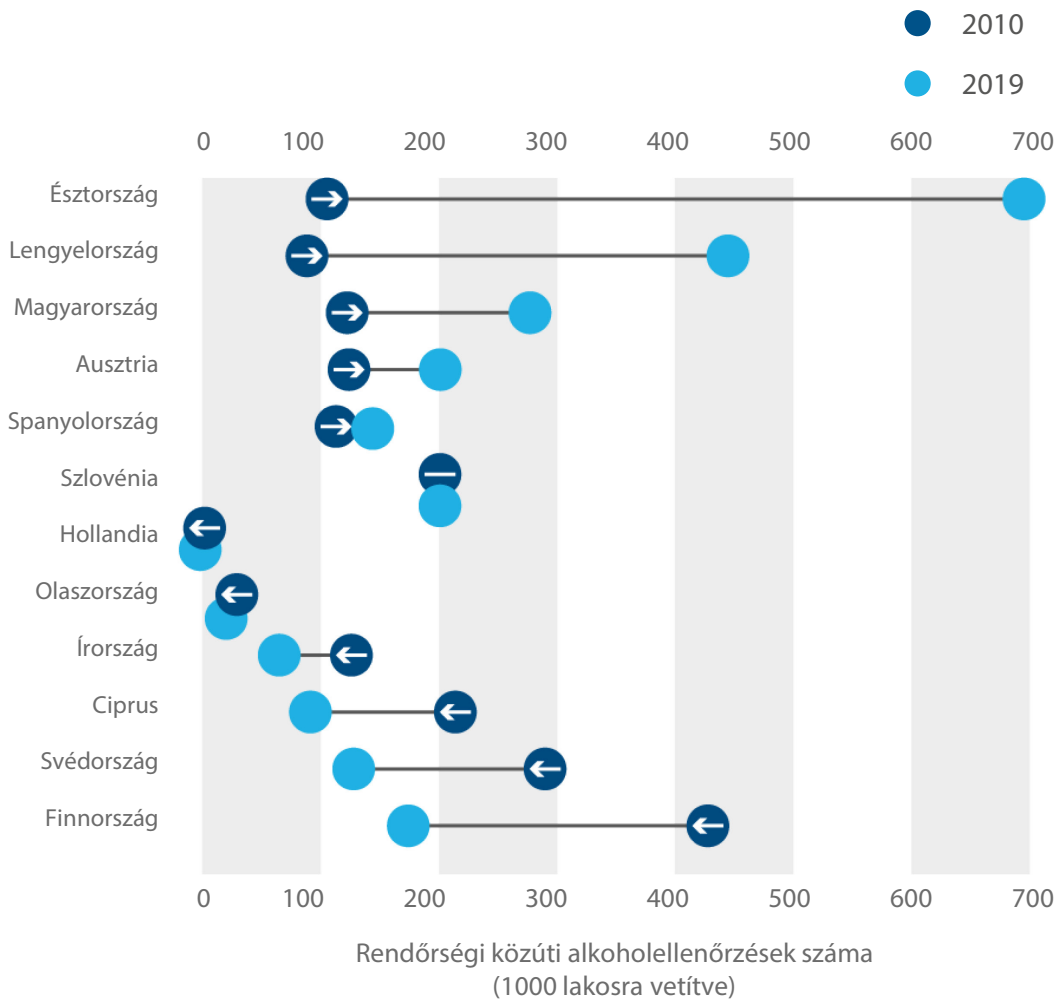
[12] Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

[13] Ecorys és ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Málta kivételével valamennyi tagállam a Bizottság ajánlásával összhangban lévő jogszabályt fogadott el a véralkoholszint felső határértékeit illetően; sőt a 27 tagállam közül négy zéró toleranciaszintet alkalmaz az összes gépjárművezető vonatkozásában[14].

49 A legfrissebb tanulmány[15] szerint 2019-ben csak 12 tagállam nyújtott be statisztikákat jogérvényesítési tevékenységéről. Az ezer lakosra jutó rendőrségi ittasság-ellenőrzések számát tekintve jelentős különbségek mutatkoztak az országok között (lásd: ***8. ábra***).

8. ábra. A rendőrségi közúti ittasság-ellenőrzések számának alakulása (2019 és 2010)



Forrás: Európai Számvevőszék, az Ecorys tanulmánya nyomán.

[14] A Bizottság 2022. évi statisztikai zsebkönyve.

[15] Ecorys és ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 A sebesség szintén jelentős tényező a közúti balesetek szempontjából, amely mind a balesetek előfordulási kockázatát, mind azok súlyosságát befolyásolja. Kutatásokban közzétett becslések szerint az összes halálos baleset 30%-a a túlzott vagy nem megfelelő sebesség közvetlen következménye[16]. Egy tanulmány szerint ha az Unió valamennyi közútján csak 1 km/h-val csökkenne az közúti átlagsebesség, ez évente több mint kétezer emberéletet mentene meg[17].

51 A sebesség és a halálos kimenetelű balesetek közötti összefüggés különösen a veszélyeztetett felhasználókat érintő baleseteknél szembetűnő. Míg a 30 km/h-nál kisebb sebességgel közlekedő járművet érintő balesetben 10% alatt van annak valószínűsége, hogy a gázolás a gyalogos halálával végződik, 55 km/h feletti sebességnél szinte elkerülhetetlen a tragikus végkifejlet[18].

52 A Bizottság 2022-ben kiadott egy közleményt, amely arra biztatja a tagállamokat, hogy csökkentsék a közúti forgalom sebességét; e közlemény fő célja azonban az energiamegtakarítás volt. A biztonságos sebességkorlátozásokra vonatkozóan ugyanakkor a Bizottság még nem adott ki ajánlást a tagállamoknak, noha az Európai Parlament 2021-ben felszólította erre.

53 A tagállamok sebességkorlátozást írnak elő az úthálózatuk különböző szakaszaira. A legtöbb nemzeti sebességkorlátozás meghaladja az egy nemzetközi tanulmányban[19] ajánlott értékeket. Ez különösen igaz az olyan beépített területekre, ahol veszélyeztetett úthasználók lehetnek jelen a gépjárműforgalommal párhuzamosan: itt az ajánlott sebesség 30–40 km/h (lásd: ***VI. melléklet***).

54 A sebességkorlátozások ellenére azokban a tagállamokban, amelyek nyomon követik a sebességhatárok betartását, valamennyi úttípuson nagy arányban figyeltek meg sebességkorlátozás-túllépéseket (a városi utakon a járművek 35–75%-a, a vidéki utakon 9–63%-uk, az autópályákon 23%–59%-uk esetében). A helyzetet tovább súlyosbítja, hogy a gyorshajtással kapcsolatos jogérvényesítési módszerek és alkalmazásuk mértéke tagállamonként igen eltérőek. A legfrissebb rendelkezésre álló

---

[16] *Road safety thematic report - Speeding*, Európai Bizottság, 2021.

[17] Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

[18] Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

[19] International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

tanulmány[20] szerint például az automatikus sebességmérő kamerák – amelyek használatát a Bizottság a sebességhatárok érvényesítésének eszközeként javasolta – 2017-ben a romániai 0%-tól a máltai 99,9%-ig terjedő arányban játszottak szerepet a szabálysértések felderítésében.

55 A Bizottság csak korlátozott szerepet játszik a nemzeti jogérvényesítési megközelítések felügyeletében, mivel hatásköre egy, csak bizonyos határokon átnyúló bűncselekményekkel foglalkozó irányelven, valamint egy 2004. évi, nem kötelező erejű ajánláson alapul. A határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelvben előírtaknak megfelelően a Bizottság egy nyilvánosan elérhető weboldalon beszámol a nemzeti közlekedési szabályokról, amely összefoglalja a járművezetőkre és más közúthasználókra vonatkozó főbb kötelezettségeket. Ami a 2004. évi ajánlást illeti, a Bizottság nem tudta rendszeresen, az eredeti terveknek megfelelően ellenőrizni annak végrehajtását. Ennek oka főként az volt, hogy a beszámolás önkéntes volt a tagállamok számára. A Bizottság 2012-ben megkezdte a tagállamok nemzeti jogérvényesítési terveinek részletes elemzését. Mivel az elemzésből kiderült, hogy nem minden tagállam közúti biztonsági stratégiája tartalmaz konkrét jogérvényesítési tervet, a Bizottság nem adott ki jelentést az elemzés nyomán.

56 2023 márciusában a Bizottság új közúti közlekedésbiztonsági csomagra tett javaslatot, amely több kezdeményezést is tartalmazott a közlekedési jogszabályoknak és azok érvényesítésének megerősítésére. A társjogalkotók által jelenleg tárgyalt csomag három jogi aktusból áll:

- a vezetői engedélyekről szóló felülvizsgált irányelv, amely legalább kétéves próbaidőt ír elő a friss jogosítványos járművezetők számára, valamint zéró toleranciát irányoz elő az ittas vezetésre vonatkozóan;
- egy új irányelv, amely súlyos közlekedési jogsértés esetén az Unió egész területére nézve lehetővé teszi a járművezetéstől való eltiltást;
- a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló felülvizsgált irányelv a külföldön elkövetett, közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető jogsértések eredményesebb szankcionálása érdekében.

[20] Európai Közlekedésbiztonsági Tanács, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

A járművekre uniós szinten szabványosított keret vonatkozik, amely azonban az idősödő gépjárműflotta miatt nem képes elérni a kívánt hatást

57 Az Unióban az új járművekre vonatkozó biztonsági minimumkövetelményeket meghatározó fő jogi aktus a legutóbb 2019-ben felülvizsgált általános biztonsági rendelet (GSR). Mivel uniós rendeletről van szó, az valamennyi tagállamban közvetlenül, külön nemzeti végrehajtási jogszabályok nélkül is végrehajtandó. Ez a megközelítés magas fokú harmonizációt eredményez.

58 A GSR járműtípus szerint osztályozza a követelményeket, és a követelmények tekintetében eltérő határidőket állapít meg attól függően, hogy a jármű új modell vagy egy meglévő modell újonnan gyártott járműve (az új járművekre vonatkozó követelményekkel kapcsolatos példákért lásd: ***9. ábra***). Ezenkívül a GSR rendelkezései lehetővé teszik a Bizottság számára, hogy másodlagos jogszabályokat fogadjon el, és a műszaki fejlődés és a változó szabályozási környezet figyelembevételével módosítsa a követelmények listáját.

9. ábra. A jövőben az új járművekre vonatkozó kötelező GSR-követelmények (példák)

Kijelzett ikon	Biztonsági elem	Új járművekben kötelező bevezetés dátuma
	Sávtartást segítő rendszer	2024. július 7.
	Autonóm vészfékező rendszer	2024. július 7.
	A gyalogosok és kerékpárosok védelmére szolgáló autonóm vészfékező rendszer	2026. január 7.

Forrás: Európai Számvevőszék.

59 A Bizottság ezeket a követelményeket annak alapján határozta meg, hogy azok várhatóan mennyire lesznek eredményesek a halálesetek és a súlyos sérülések számának csökkentésében. Egy bizottsági tanulmány[21] becslése szerint ha az összes javasolt járműbiztonsági intézkedést 2025 szeptemberéig kötelezővé tennék, 2022 és 2037 között valamennyi jármű-kategóriában csaknem 25 000 halálesetet lehetne elkerülni. Az elfogadott GSR nagyrészt átvette a követelményeket, amelyek bevezetése 2022 és 2026 között várható.

60 A GSR-ben meghatározott követelmények biztonsági minimumkövetelmények, amelyeknek az Unióban értékesített valamennyi új járműnek meg kell felelnie. Ez különösen fontos az alsó kategóriás modellek esetében, mivel – amint azt az Euro NCAP által végzett biztonsági vizsgálatok eredményei is mutatják[22] – a magasabb felszereltségű járművek jellemzően túl is lépik a GSR-ben előírt normákat.

61 Míg azonban a legtöbb új jármű a GSR követelményeinek hatálya alá tartozik, egyes járművek egyedi járműjóváhagyási eljárás keretében is jóváhagyathatók, amely kevesebb biztonsági követelményt ír elő. Az érdekelt felek a közelmúltban aggodalmukat fejezték ki[23] azzal kapcsolatban, hogy az importált terepjárók kapcsán – amelyek különösen veszélyesek a veszélyeztetett úthasználókra nézve – egyre nagyobb mértékben használják ki ezt a rendelkezést.

---

[21] TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

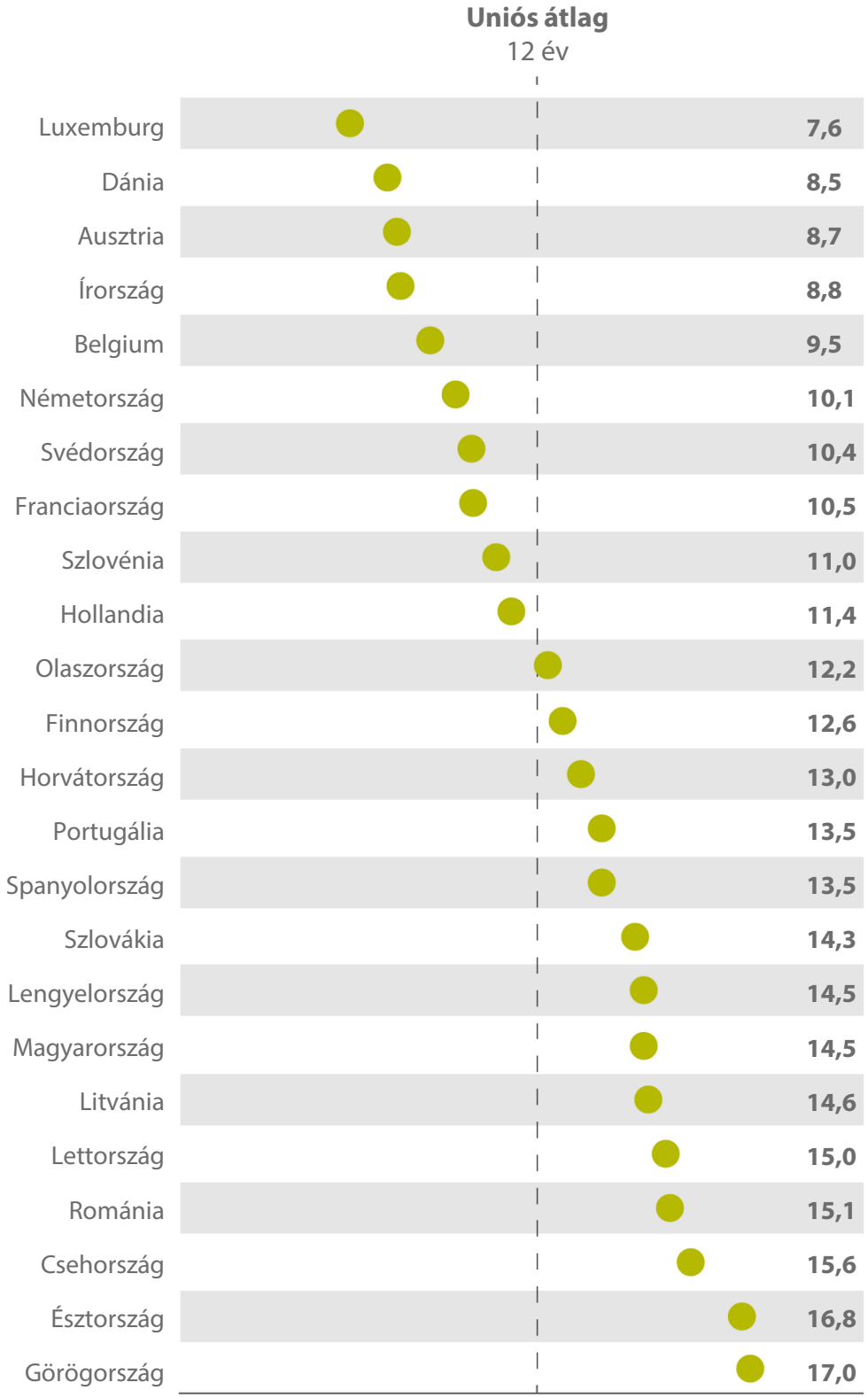
[22] Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

[23] BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment: Levél Thierry Breton belső piacért felelős biztosnak, 2023.

62 Emellett a GSR követelményei csak az új személygépkocsikra vonatkoznak. A tagállamok gépjárműflottái öregednek, az uniós átlagéletkor 12 év (lásd: ***10. ábra***). Eszerint a gépkocsik átlagos életkora több mint 40%-kal nőtt 2010-hez képest[24]. Ezért időbe telik majd, amíg elkezdenek megmutatkozni a GSR és az új járműbiztonsági elemek hatásai. Ezen túlmenően, bár 2018-ban a Bizottság terveket szőtt arra nézve, hogy a gépjárműpark közlekedésbiztonság-centrikus megújításának ösztönzésére biztatja a tagállamokat, az általunk felkeresett tagállamokban nem találtunk ilyen támogatási rendszert. Léteznek azonban olyan, más célokra (például a járművek környezeti teljesítményének javítására) irányuló támogatási rendszerek, amelyek a gépjárműflotta megújítása révén közvetett módon hozzájárulhatnak a közúti közlekedésbiztonsághoz.

[24] SWD(2012) 206

10. ábra. A tagállamok gépjárműflottájának átlagos életkora (év)



Megjegyzés: Bulgáriára, Ciprusra és Máltára vonatkozóan nem állnak rendelkezésre adatok.

Forrás: Európai Számvevőszék, az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) 2021. évi adatai alapján.

63 Alapvető fontosságú emellett, hogy a járművek az első nyilvántartásba vételük után több évvel is megfeleljenek a biztonsági minimumkövetelményeknek. Ez különösen fontos az európai gépjárműflotta elöregedése miatt. Ehhez a tagállamoknak biztosítaniuk kell a területükön nyilvántartásba vett járművek időszakos műszaki vizsgálatát.

64 A műszaki vizsgálatok minimális gyakoriságát uniós irányelv határozza meg, a jármű típusától és használatától függően (pl. a nem taxiként vagy mentőautóként használt személygépkocsik esetében négy évvel az első nyilvántartásba vételt követően, majd kétévente). E korlátokon belül a tagállamok szabadon dönthetnek az általuk előnyben részesített műszakivizsga-ütemezésről. Bár egyes tagállamok a minimális gyakoriságot választották, mások további ellenőrzéseket is előírnak. Emiatt a járművek biztonsági teljesítményére vonatkozó vizsgálatok gyakorisága tagállamonként jelentősen eltérő. Horvátországban például rögtön az első évtől kezdve minden évben el kell végezni a teszteket, míg Olaszországban a negyedik évtől kezdődően kétévente kell vizsgáztatni az autókat.

Az infrastruktúra biztonságának javítására irányuló nemzeti megközelítések nem egyformán kifinomultak, és az uniós követelmények éppen azokra a közúti infrastruktúrákra nem vonatkoznak, amelyeken a legtöbb halálos kimenetelű baleset történik

65 A tagállamok az úthálózataik tervezése és karbantartása terén is sokat tehetnek a halálos balesetek és a súlyos sérülések számának csökkentéséért. Az ilyen beruházásoknak a leginkább balesetveszélyes és a legnagyobb balesetcsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokra (azaz a baleseti gócpontokra) kell irányulniuk[25]. A tagállamok azonban eltérő fogalommeghatározásokat és eljárásokat alkalmaznak a baleseti gócpontok kezelésére (lásd: ***2. háttérmagyarázat***).

[25] Az (EU) 2019/1936 irányelv (16) preambulumbekezdése.

2. háttérmagyarázat

A közúti közlekedésbiztonság szempontjából veszélyes helyszínek (baleseti gócpontok) kezelésének eltérő megközelítései a tagállamokban

- A szokásos rendőrségi eljárások mellett a litván jogszabályok alapos vizsgálatot írnak elő minden halálos baleset okainak feltárására. Azokat az úthálózati szakaszokat, amelyeken az elmúlt négy évben négy vagy több közlekedési baleset történt, baleseti gócpontként jelölik meg, és megjelenítik egy nyilvánosan hozzáférhető, a járművezetőknek szóló ajánlásokat tartalmazó térképen. Emellett minden ilyen baleseti gócpontot elemzésnek vetnek alá, hogy megállapítsák, milyen intézkedésekre van szükség a közúti közlekedésbiztonság javításához. A közútkezelőnek ezt követően egy éven belül végre kell hajtania ezeket a közúti közlekedésbiztonsági intézkedéseket. Litvánia közúti közlekedésbiztonsági stratégiája azt a célt tűzte ki, hogy 2030-ig felszámolja az összes baleseti gócpontot.

- Spanyolország két kritériumot alkalmaz a viszonylag nagyobb baleseti kockázatot jelentő útszakaszok azonosítására. Az első az, hogy a korábbi balesetek száma, az útszakasz hossza és a különböző időpontokban mért átlagos forgalom alapján mennyire veszélyes a szakasz. A második a balesetek tényleges száma. Mindkét paramétert különböző küszöbértékek alapján értékelik, amelyeket az út kategóriája és a forgalom volumene határoz meg.

- Szlovákia meghatározása szerint a baleseti gócpont olyan, egy kilométer hosszú szakasz, ahol az előző évben legalább öt regisztrált közúti baleset történt.

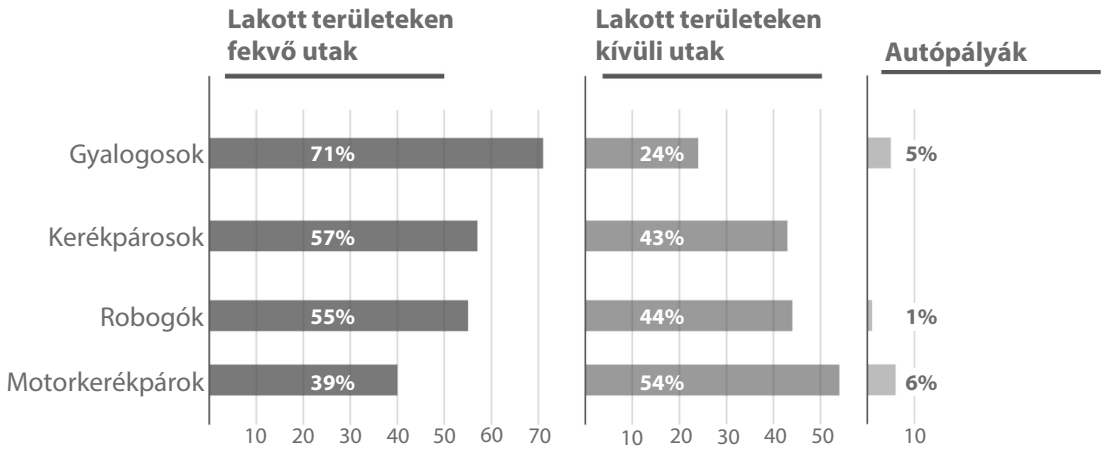
- 2008-ban Románia a baleseti gócpontot a közúthálózat olyan szakaszaként határozta meg, ahol a balesetek aránya az átlagosnál magasabb. Ezt a fogalommeghatározást 2018-ban hatályon kívül helyezték, és ellenőrzésünk időpontjáig még nem dolgoztak ki helyette másikat. Románia azóta elindított egy, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz által finanszírozott projektet a baleseti gócpontok kezelésére, amelyeket a projekt alkalmazásában eseti meghatározás szerint azonosít.

66 2008-ban a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló uniós irányelv (KIKK-irányelv) közös eljárásokat vezetett be, amelyeket valamennyi tagállamnak alkalmaznia kell úthálózatai biztonságának javítása érdekében. A legutóbbi, 2019-es felülvizsgálat óta a KIKK-irányelv előírja a tagállamoknak, hogy végezzenek előzetes értékeléseket és ellenőrzéseket infrastruktúrájuk kialakítására vonatkozóan, valamint utólagos helyszíni ellenőrzéseket a karbantartási munkát igénylő jellemzők vagy hibák kapcsán. A KIKK-irányelv szerint ezt a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képező utakon, a nemzeti autópályákon, a tagállamok által meghatározott főútvonalakon és az uniós társfinanszírozásban részesülő közúti infrastruktúrán megvalósuló projektek esetében kötelező megtenni.

67 A KIKK-irányelv követelményei azonban nem vonatkoznak sem a lakott területekre és a kerékpárutakra, sem pedig azokra az elsődlegesnek nem minősülő utakra, amelyek nem részesültek uniós finanszírozásban. Ez pedig érdemben korlátozza az irányelv hatását, mivel 2020-ban a halálesetek 93%-a e két típusú közúti infrastruktúrán következett be, így azok megkerülhetetlenek az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez.

68 Valójában az összes közúti halálozás 40%-a **lakott területen** következett be, és valamennyi veszélyeztetett úthasználói kategóriában is az itt bekövetkező balesetek szedték a legtöbb halálos áldozatot, kivéve a motorkerékpárosok körében (esetükben a lakott területen kívüli utakon bekövetkező balesetek a leggyakoribbak, lásd: ***11. ábra***).

11. ábra. A veszélyeztetett úthasználókat érintő halálesetek száma 2020-ban az Unióban, úttípus szerinti bontásban



Megjegyzés: A kerekítés miatt előfordulhat, hogy a végösszeg nem pontosan 100%.

Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság adatai alapján.

69 2013 óta a Bizottság arra ösztönzi a városokat, hogy dolgozzanak ki fenntartható városi mobilitási terveket, és azokban a közúti közlekedésbiztonsággal is foglalkozzanak. A városok azonban egyelőre még nem kötelesek közúti közlekedésbiztonsági megfontolásokat is figyelembe venni a fenntartható városi mobilitási tervük kialakítása során, sőt egyáltalán nem is kötelesek kidolgozni ilyen tervet.

70 A társjogalkotók jelenleg tárgyalják a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló 2021. évi bizottsági javaslatot, amely új követelményként annak biztosítására kötelezné a tagállamokat, hogy 2025-ig a legtöbb uniós nagyváros fogadjon el fenntartható városi mobilitási tervet; emellett a tagállamoknak ezentúl városi szintű adatokat kellene gyűjteniük és benyújtaniuk a Bizottságnak a balesetekről és súlyos sérülésekről. A fenntartható városi mobilitási terveknek a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedéseket (különös tekintettel a kiszolgáltatott helyzetben lévő úthasználókra), valamint a balesetekre és sérülésekre vonatkozó célkitűzéseket, célértékeket és mutatókat is tartalmazniuk kell majd.

71 2020-ban abszolút értékben a **lakott területen kívüli utakon** következett be a legtöbb halálos baleset (9931 halálos áldozat, az összes közúti haláleset 53%-a). Ezeknek egy része ugyan a KIKK-irányelv hatálya alá tartozhat (ha a tagállamok elsődleges útnak minősítik őket, vagy ha uniós finanszírozásban részesülnek), azonban a Bizottság nem rendelkezik áttekintéssel a KIKK-irányelv alá tartozó nemzeti úthálózatok kiterjedéséről. Bár a KIKK-irányelv értelmében a tagállamok kötelesek beszámolni a Bizottságnak arról, hogy 2021-ig mely hálózati szakaszokat határozták meg elsődleges útként, mindeddig a tagállamoknak csak kevesebb mint fele tette ezt meg.

72 Ezenkívül a KIKK-irányelv nem határozza meg az egyes infrastruktúra-típusokra vonatkozó biztonsági minimumkövetelményeket. Míg az autópályák tervezése Unió-szerte nagyrészt szabványosított, az egyéb utakra és a lakott területre vonatkozó normák igen eltérőek. A Bizottság kezdeményezést indított azzal a céllal, hogy biztonsági szempontú szakértői iránymutatást nyújtson a közúti infrastruktúrára vonatkozó tervezési szabványokról.

73 Ezen túlmenően a tagállamoknak az irányelv hatálya alá tartozó területeken hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérést is kell végezniük. Ezeket az felméréseket először 2024 végéig, majd azt követően legalább ötévente kell elvégezni. A beavatkozási prioritások meghatározása céljából a tagállamoknak ezután osztályozniuk kell úthálózati szakaszaikat azok biztonsági szintje szerint. A Bizottság ezt követően online térképet tesz közzé, amely bemutatja a különböző kategóriákat.

74 Az irányelv rendelkezései értelmében, egy sor kísérleti tanulmányt követően a Bizottság 2023-ban előterjesztett egy módszertant, amelyet a tagállamok a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések elvégzése során követhetnek. A módszertan két részből áll: az első (a múltbeli baleseti statisztikákra épülő) rész reaktív, a második (az útszakasz kialakítása szerint felépített) rész pedig proaktív jellegű.

75 A Bizottság módszertana azonban eltérő nemzeti küszöbértékek használatán alapul. Célja az, hogy egy összehasonlító elemzésre alkalmas eszközt vezessen be nemzeti szinten, hogy a tagállamok elsődlegesen a legfontosabb útszakaszokra összpontosíthassanak. Ellenőrzésünk során megállapítottuk, hogy a négy felkeresett tagállam közül három el fog térni a standard bizottsági módszertantól.

Az új kihívások fényében a Bizottság közúti közlekedésbiztonsági intézkedéseinek további integrációjára lesz szükség

76 Ahhoz, hogy a „biztonságos rendszer” megközelítés eredményesen működjön, a különböző komponenseihez tartozó fellépéseket szorosan össze kell kapcsolni[26]. A fejlett járműbiztonsági elemek például csak akkor működnek jól, ha megfelelő közúti jelzések és táblák vannak az utakon, emellett egyértelmű közlekedési szabályokra van szükség a veszélyeztetett felhasználókkal való biztonságos együttközlekedéshez.

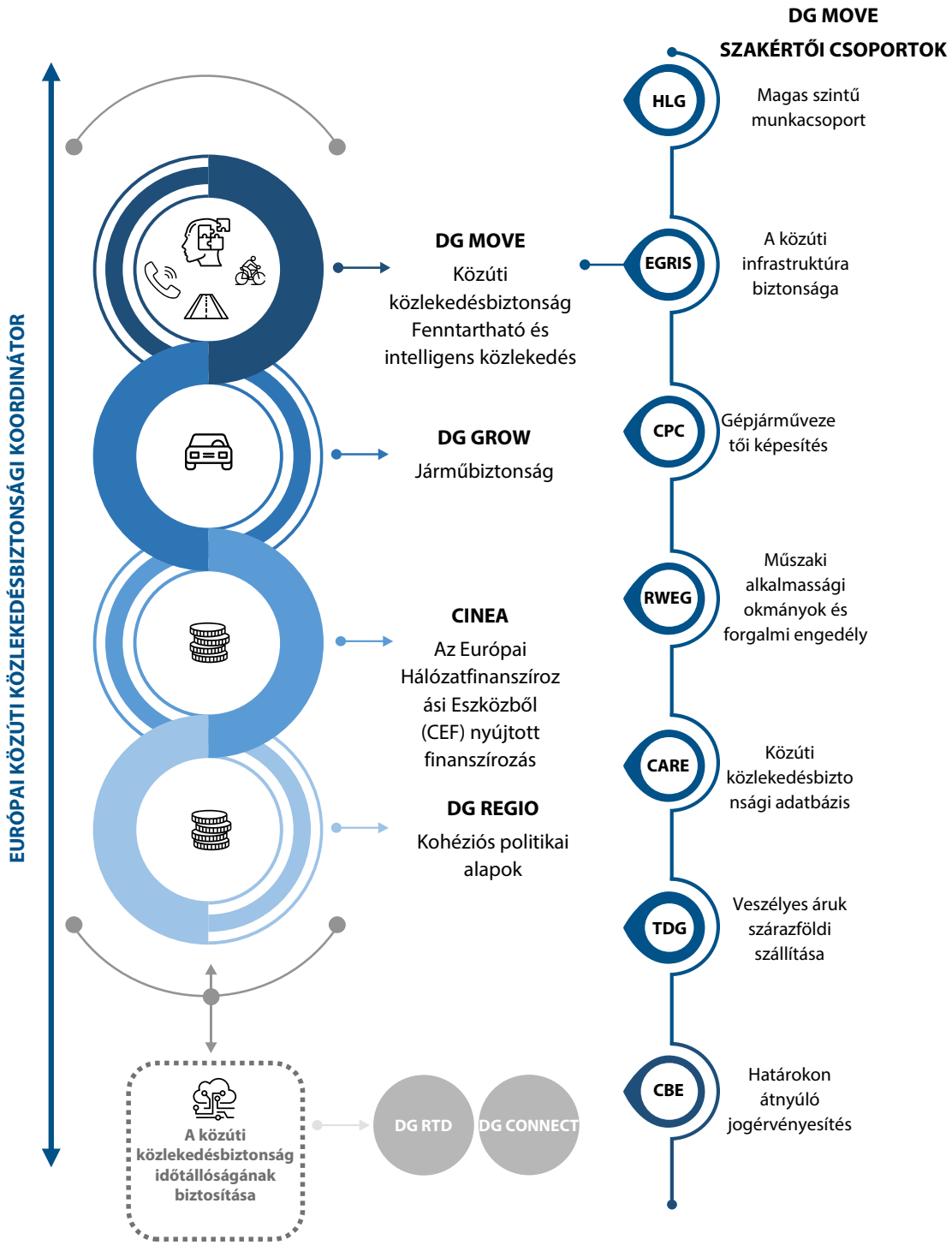
[26] ITF-OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

77 Míg a Bizottság közúti közlekedésbiztonsági tevékenységeinek nagy részéért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság felelős, a „biztonságos rendszer” megközelítéshez kapcsolódó intézkedések tekintetében több főigazgatóság osztozik a felelősségen. A Bizottságot más szakértői csoportok és szervek is támogatják az uniós közúti közlekedésbiztonsági politika fejlesztésében (lásd: ***12. ábra***). A Bizottságot segítő szervek között vannak például az alábbiak:

- a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű munkacsoport: ez a tagállamok képviselőiből álló csoport uniós és nemzeti közlekedésbiztonsági kérdéseket vitat meg. 2018-ban a Bizottság a stratégiai tanácsadásra és az érdekelt felekkel folytatott koordinációra is kiterjesztette a magas szintű munkacsoport megbízatását;

- a közúti közlekedésbiztonság európai koordinátora: a Bizottság e vezető tisztviselőjének feladata a tagállamokkal való kapcsolattartás és a bevált gyakorlatok megosztása.

12. ábra. A közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó bizottsági szervek



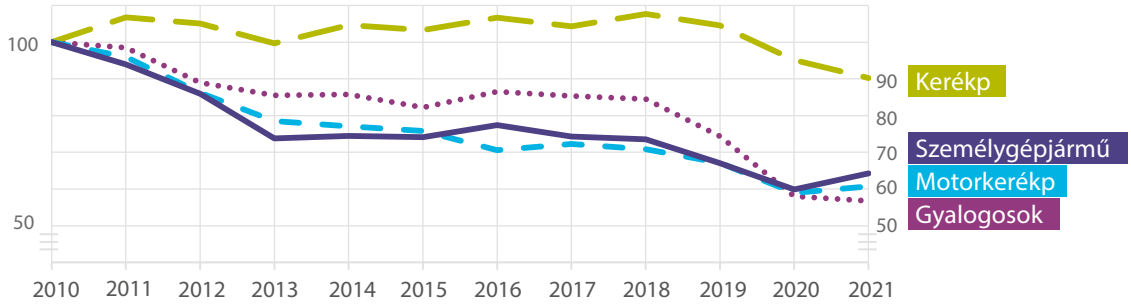
Forrás: Európai Számvevőszék.

78 2021-ben az Európai Parlament felszólította a Bizottságot, hogy vegye fontolóra egy, a közúti közlekedés biztonságáért felelős központosított ügynökség létrehozását, hasonlóan a vasúti, tengeri és légi közlekedés terén már meglévőkhöz. A Bizottság 2023-ban megvalósíthatósági tanulmányon kezdett dolgozni a lehetséges forgatókönyvek elemzése céljából, amelynek közzététele 2024 elején várható. Az általunk megkérdezett érdekelt felek közül többen azon a véleményen voltak, hogy nem koordinálják kellőképpen a „biztonságos rendszer" megközelítés különböző pilléreivel kapcsolatos bizottsági tevékenységeket, és hogy a közúti közlekedésbiztonságot még nem veszik figyelembe horizontális jelleggel a Bizottság szakpolitikáiban.

79 A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos jövőbeli kihívások – például a városi mobilitás új formái és az önvezető járművek jelenléte – valószínűleg további integrációt és koordinációt tesznek majd szükségessé a különböző bizottsági intézkedések között. 2020-ban a közúti halálozások közel fele lakott területen következett be (lásd: ***68***. bekezdés), a veszélyeztetett úthasználók esetében pedig ez az arány még ennél is magasabb volt. A lakott területek közúti közlekedésbiztonsága azonban a DG MOVE főigazgatóságon belül nem a közúti közlekedésbiztonsági részleg hatáskörébe tartozik, hanem egy kifejezetten a városi területek mobilitásáért felelős részleg feladata, amely nem kizárólag a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozik. Ugyanakkor az önvezető járművekkel kapcsolatos közúti közlekedésbiztonsági kérdések több bizottsági főigazgatóságot is érintenek.

80 Az Unió nagyobb figyelmet követel az **aktív mobilitás**, például a gyaloglás vagy a kerékpározás számára, különösen a **lakott területeken**. Míg a gyalogosok körében 2010 és 2021 között a személygépkocsiban utazókénak megfelelő arányban csökkent a halálos áldozatok száma, a kerékpárosok esetében ez a csökkenés jelentősen kisebb mértékű volt (lásd: ***13. ábra***). Egyes tagállamokban 2010 és 2021 között még emelkedett is a lakott területen életüket vesztett kerékpárosok száma. Ausztriában például a lakott területen bekövetkezett balesetben elhunyt kerékpárosok száma 68%-kal nőtt ez időszak alatt.

13. ábra. Lakott területeken bekövetkezett halálos balesetek közúthasználó-típusonként (2010–2021)



Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság adatai alapján.

81 A személyes mobilitási eszközök, például az e-robogók további kockázatot jelentenek a lakott területek közúti közlekedésbiztonságát illetően. A Bizottság még nem adott ki iránymutatásokat erre nézve, a tagállamok pedig eltérő szabályozási megközelítéseket alkalmaznak (lásd: ***VII. melléklet***).

82 Az **automatizált és önvezető járművek** elősegíthetik a közúti közlekedésbiztonság javulását, mivel a kutatások becslése szerint az automatizált vezetési rendszerek bevezetésével a halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó balesetek akár 22%-a elkerülhető lenne[27]. Bár a Bizottság erre vonatkozóan már 2018-ban közzétette első stratégiáját, az önvezető járművek közúti vezetésére vonatkozó nemzeti szabályok még mindig igen eltérőek. Németország például 2022-ben engedélyezte a járművezető jelenléte nélküli, teljesen automatizált vezetést, míg más tagállamok még egyáltalán nem dolgoztak ki szabályozási keretet ezen a téren.

[27] Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

Az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérését nem vették figyelembe kiemelt kritériumként a projektkiválasztás során és a monitoringmutatók kapcsán

83 Az uniós finanszírozást azokra a projektekre kell előirányozni, amelyek a legjobban hozzájárulnak az uniós prioritásokhoz és célkitűzésekhez. Az Európai Parlament is felszólította a tagállamokat és a Bizottságot, hogy azokat a beruházásokat kezeljék prioritásként, amelyek a legnagyobb közúti közlekedésbiztonsági előnyöket biztosítják, és azokra a szakaszokra összpontosítsanak, amelyeken a legtöbb baleset történik[28].

84 A mintánkban szereplő projektek esetében megvizsgáltuk, hogy eredményesen alkalmazták-e kiválasztási kritériumként a közúti közlekedésbiztonságot, valamint hogy ezekre a projektekre milyen követelmények vonatkoznak a közúti közlekedésbiztonsághoz való hozzájárulásuk becslésével és az eredmények nyomon követésével kapcsolatban.

A közúti közlekedésbiztonság nem volt fontos kritérium a közlekedésbiztonsági célkitűzéseket is felmutató infrastrukturális projektek kiválasztásánál

85 A 2014–2020-as időszakban az ERFA/KA és a CEF elsősorban infrastrukturális projektek – például új vagy korszerűsített utak, kerékpárutak, biztonságos és védett parkolók – finanszírozásával támogatta a közúti közlekedésbiztonságot. A pályázók az irányító hatóságok (megosztott irányítású projektek esetében) vagy a CINEA (a CEF esetében) által közzétett pályázati felhívásokra nyújtották be az uniós társfinanszírozás iránti pályázataikat. Ezeknek a felhívásoknak meg kellett felelniük egyes, korábban – a vonatkozó kohéziós operatív programokban vagy a CEF munkaprogramjaiban – meghatározott prioritásoknak és követelményeknek.

[28] Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről, Európai Parlament, 2021.

86 Elemeztük az általunk ellenőrzött projektek társfinanszírozását biztosító operatív programokat és pályázati felhívásokat. Bár nem minden projekt finanszírozása történt kifejezetten egyedi közúti biztonsági prioritás keretében, mindegyik projekt célkitűzései között szerepelt a közúti közlekedésbiztonság. Az ERFA vagy a KA által társfinanszírozott kilenc projektből csak kettő részesült támogatásban kifejezetten a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos prioritás keretében; a többi projektet a jobb megközelíthetőséget (négy projekt), a környezetbarátabb közlekedést (két projekt) és a polgárok számára nyújtott digitális szolgáltatások fejlesztését (egy projekt) célzó prioritások alapján választották ki. A három CEF-projekt közül csak kettő részesült támogatásban kifejezetten a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos prioritás keretében (biztonságos és védett infrastruktúra), egy projekt valójában a TEN-T hálózat befejezésére összpontosított. Hasonlóképpen, a KA és a CEF által közösen finanszírozott autópálya-munkálatok fő célja is a TEN-T hálózat szűk keresztmetszeteinek megszüntetése volt.

87 A legtöbb projekt esetében a Bizottság és az irányító hatóságok által alkalmazott kiválasztási kritériumok nem a legtöbb baleset vagy haláleset helyszínéül szolgáló úthálózati szakaszokra irányultak, annak ellenére sem, hogy a közúti közlekedésbiztonság javulása is a várható hasznok egyike volt. Csak két (spanyolországi) ERFA-projekt esetében csatolták a pályázatokhoz az előző években történt balesetek számának részletes elemzését, sőt egyikük a szakasz veszélyességét is elemezte. Ezt az információt ugyanakkor nem adták meg minden projekt esetében, mivel a pályázati feltételek ezt nem írták elő. Ha ezt a szempontot figyelembe kellett volna venni a projektkiválasztás során, az irányító hatóságok és a Bizottság a társfinanszírozás tekintetében előnyben részesíthették volna azokat a projekteket, amelyek a halálesetek csökkentése szempontjából a legnagyobb potenciális hatással járnak.

88 A közúti közlekedésbiztonsági tervezésre nézve sem írtak elő konkrét kritériumokat. Amennyiben betartotta az alkalmazandó nemzeti jogszabályokat és szabványokat, valamint adott esetben az alagutak biztonságáról szóló irányelv követelményeit, minden projektgazda olyan úttervet fogadhatott el, amilyet akart. Következésképpen, mivel a közúti szabványok jelentősen eltérnek egymástól (lásd: ***72***. bekezdés), és mivel a kiválasztási szakaszban nem határoztak meg konkrét közúti közlekedésbiztonsági kritériumokat, az említett utak és a kerékpárutak kapcsán a projektkiválasztási folyamat követelményei nem biztosították egy bizonyos szintű biztonsági teljesítmény elérését.

89 Az ERFA és a KA keretében társfinanszírozott projektek esetében az egyes operatív programok és felhívások finanszírozási prioritásainak meghatározása az irányító hatóságok feladata. A Bizottságnak azonban lehetősége van arra, hogy visszajelzést adjon – akár a partnerségi megállapodás és az operatív programok kidolgozási szakaszában (mielőtt jóváhagyná azokat), akár a program végrehajtása során. Megállapítottuk, hogy az általunk vizsgált projektekhez kapcsolódó partnerségi megállapodások és operatív programok tekintetében a Bizottság valóban tett észrevételeket a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatban. A Bizottság például azt kérte, hogy az egyik spanyol régióban a közúti közlekedésbiztonságra összpontosító projekteket – az erőforrások szétaprózódásának elkerülése érdekében – közúti közlekedésbiztonsági program keretében hajtsák végre. A spanyol regionális operatív program végleges változata figyelembe is vette ezt a javaslatot.

90 2021-ben – első alkalommal – a CEF két kifejezetten közúti közlekedésbiztonsági jellegű témát is elindított, amelyek keretében tanulmányok és munkálatok finanszírozhatók. Ez azonban csak a Kohéziós Alapra jogosult tagállamokat érintette. Az e témák keretében finanszírozható intézkedések közé tartozott például a balesetveszélyes útszakaszok korszerűsítése, illetve a vonatkozó hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésben meghatározott egyéb intézkedések (lásd: ***73***. bekezdés). E témákhoz kapcsolódóan összesen 15 projekt részesült társfinanszírozásban, a kapcsolódó uniós támogatás teljes összege elérte a 142,5 millió eurót.

91 Végezetül az uniós társfinanszírozású infrastruktúra megvalósításának és karbantartásának minősége is jelentős hatással lehet a biztonságra (lásd: ***3. háttérmagyarázat***). Az uniós finanszírozás azonban csak a közúti infrastruktúra kiépítését vagy korszerűsítését támogatja, a projektgazdák pedig nem vállalnak kötelezettséget arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság egy adott szintjének biztosítása érdekében karbantartják az utakat. Megjegyezzük, hogy a 2014–2020-as időszakban a Bizottság kifejezett kötelezettségvállalást kért Spanyolországtól arra vonatkozóan, hogy nemzeti forrásokból elvégzi a társfinanszírozott közúti infrastruktúra karbantartását.

3. háttérmagyarázat

A projektek nem megfelelő karbantartásának hatása a közúti közlekedésbiztonságra (példa)

Egy ERFA-társfinanszírozású spanyolországi projekt keretében egy helyi utat korszerűsítettek és mellette kerékpárutat építettek. Mivel a kerékpárút mellett futó utat más utak is keresztezik, a projekt keretében sor került a szükséges elsőbbségadási jelzőtáblák kihelyezésére is, valamint a kerékpáros és gyalogos átkelőhelyeket útburkolati jelzésekkel látták el, a főúttól kellő távolságra. Helyszíni ellenőrzésünk során megállapítottuk, hogy karbantartás hiányában az eredeti útburkolati jelek szinte eltűntek. Ezért a legtöbb kerékpáros és gyalogos egy másik helyen haladt át, ahol a járművezetők nehezebben veszik észre őket. Ez nem felel meg a projekt eredeti közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek.

Megjegyzés: A fényképen az (utólag hozzáadott) kék vonalak a kerékpáros-átkelőhely eredeti helyét jelölik.

Forrás: Európai Számvevőszék.

A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, uniós társfinanszírozású projekteknek nem kellett becslést adniuk a közlekedésbiztonsághoz való potenciális hozzájárulásukról, sem kapcsolódó végeredmény-mutatókat kidolgozniuk

92 A projektgazdáknak projektjeik megtervezéséhez előzetes értékelést kell készíteniük a lehetséges eredményekről, majd utólag nyomon kell követniük azokat, hogy megállapíthassák, elérték-e a kívánt hatásokat. Ez hivatott annak biztosítására, hogy az uniós társfinanszírozás eredményesen hozzájáruljon az Unió közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseihez. Elemeztük a projektekhez kapcsolódó finanszírozási kérelmeket – köztük az igazoló dokumentumokat (például a költség-haszon elemzéseket) is –, hogy felmérjük a közúti közlekedésbiztonsági eredmények megtervezésének és nyomon követésének mértékét.

93 Megállapítottuk, hogy az általunk vizsgált 13 projekt közül a pályázat csak hat esetben tartalmazott teljes körű költség-haszon elemzést vagy a projekt potenciális gazdasági előnyeiről adott becslést, beleértve a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatosakat is. Ennek az az oka, hogy a 2014–2020-as időszakban csak a CEF által támogatott projekteknek kellett a kérelem részeként költség-haszon elemzést tartalmazniuk, illetve azoknak az ERFA vagy a KA által támogatott projekteknek, amelyek teljes elszámolható költsége meghaladja a 75 millió eurót.

94 Bár a pályázatok a közúti közlekedésbiztonságot is feltüntették a projektek célkitűzései között, a várható közúti közlekedésbiztonsági előnyök a hat projekt közül három esetében csak kis részét tették ki a teljes potenciális haszonnak. Erre a ***4. háttérmagyarázat*** mutat be egy példát.

4. háttérmagyarázat

Biztonságos és védett parkoló, amely azonban nemigen javítja a közúti közlekedésbiztonságot

Ellenőrzésünk során felkerestünk egy biztonságos és védett parkolóra irányuló, CEF-társfinanszírozással megvalósult projektet. A projekt keretében fizetős kiszolgálóhelyeket és pihenőhelyeket alakítottak ki, amelyek elvileg nagyobb biztonságot és védelmet biztosítanak a tehergépkocsi-vezetőknek, mint az autópályák vagy logisztikai központok közelében található más parkolók, és segítenek a veszélyes parkolási gyakorlatok visszaszorításában.

Forrás: Európai Számvevőszék.

A projektpályázat szerint a projekt a balesetek számának várható csökkenése révén a közúti közlekedésbiztonság szempontjából is előnyökkel jár. Ezek az előnyök azonban várhatóan a projekt összes hasznának kevesebb mint 1%-át teszik ki. A pályázat szerint a fő haszon a megfelelő parkolóhely keresése során való idő- és költségmegtakarítás. Ezenkívül a parkoló csekély kihasználtsággal működik, így nem tud érdemben hozzájárulni a közlekedésbiztonsághoz.

95 Az általunk vizsgált 13 projekt kiválasztási folyamata kapcsán nem volt előírás, hogy a pályázat vagy a költség-haszon elemzés bemutassa a halálesetek vagy súlyos sérülések számának csökkentése terén elérhető potenciális eredményeket. Egy projekt ennek ellenére kifejezett becslést adott a potenciálisan megmenthető életek számáról. További négy projekt nem szolgáltatott közvetlen számadatokat az elkerülhető halálesetekről és súlyos sérülésekről, de beleszámította ezt az adatot a projekt társadalmi előnyeinek teljes értékébe. Egy további projekt becslést adott ugyan a balesetek számának csökkenéséről, de nem részletezte külön, hogy ez milyen hatással járna a halálesetek, illetve a súlyos és enyhébb sérülések számára nézve.

96 A projektek gazdasági hasznára vonatkozó becsléseket az is befolyásolja, hogy az emberi életnek tulajdonított érték tagállamonként eltérő (a különbség akár négyszeres is lehet), valamint a számítások eltérő feltételezéseken alapulnak. Megállapítottuk például, hogy egy szlovákiai projekthez két éven belül két költség-haszon elemzést készítettek. A projekt kialakítása – és ezáltal a közúti halálozások és súlyos sérülések számának csökkentésére való potenciálja – nem változott. A két elemzés azonban eltérő módszertani feltevésekkel dolgozott, mivel idővel változtak a CEF és a KA kérelmek kapcsán alkalmazott költséghatékonyság-elemzési módszertanok. Az új számítás szerint a projekt révén elkerülhető balesetek száma 10%-kal, minden egyes elkerült baleset gazdasági haszna pedig 1,5-szeresére nőtt.

97 Amíg a projektpályázatok nem használnak harmonizált becslési módszereket, az értékelők és a kiválasztási bizottságok aligha tudják uniós szinten összehasonlítani a finanszírozásra javasolt projektek megoldásait annak alapján, hogy azok milyen költséghatékonysággal bírnak az életek megóvása terén. Ezen túlmenően az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseket az elkerült halálesetek és súlyos sérülések száma alapján, nem pedig pénzben kifejezve határozzák meg (lásd: ***II. melléklet***).

98 A CEF által társfinanszírozott projektek esetében a CINEA a projekt végrehajtása és a kapcsolódó támogatási megállapodás lezárása után nem követte nyomon a projekteredményeket, mivel ezt semmilyen követelmény nem írja elő. A kohéziós politikai alapokból támogatott, általunk ellenőrzött projektek között csak egyetlen példát találtunk a közúti közlekedésbiztonsági végeredményeket nyomon követő projektszintű mutatóra (a halálesetek számának csökkenése). Ezzel szemben a vizsgált projektek kapcsán számos egyéb típusú mutatót határoztak meg, amelyek nem a közúti közlekedésbiztonsági eredményekre összpontosítottak – ezekre az ***5. háttérmagyarázat*** mutat be példákat.

5. háttérmagyarázat

Projektmutatók, amelyek nem a közúti közlekedésbiztonsági eredményekre összpontosítanak (példák)

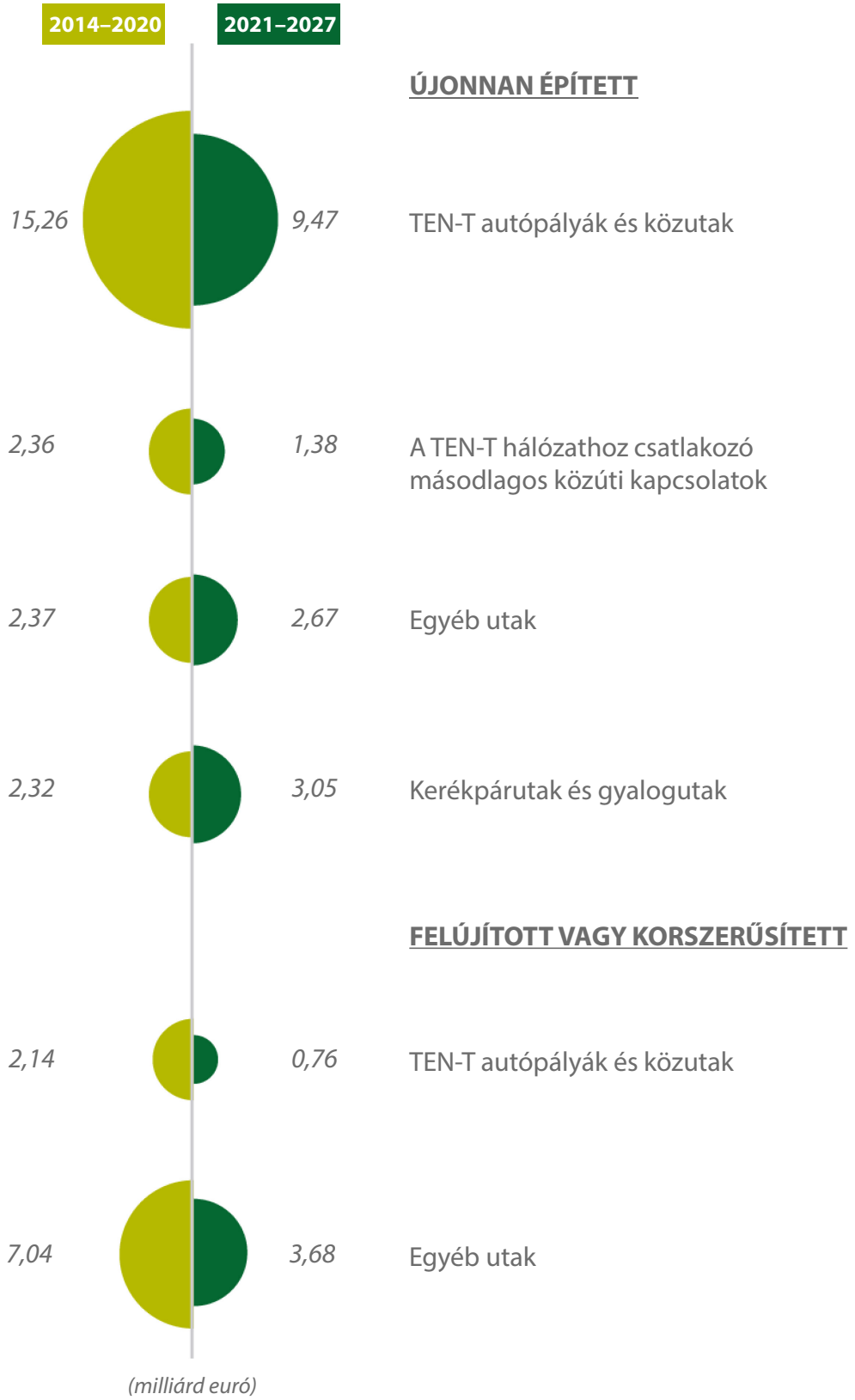
- Egy litvániai projekt célja egy meglévő útszakasz továbbfejlesztése és egyértelmű közlekedésbiztonsági célkitűzések meghatározása volt. A pályázat azonban nem számszerűsítette, hogy a projekt milyen hatást gyakorolhat a közlekedésbiztonságra. Az egyetlen monitoringmutató-készlet a tervezett biztonsági intézkedések végrehajtásának lezárását mérte (pl. hogy hány km-es szakaszon telepítettek védőkorlátot). Ezenkívül a projektgazdának a közúton töltött átlagos utazási idő csökkenéséről kellett beszámolnia, ami nem közúti közlekedésbiztonsági mutató.

- Három, kerékpárutak építésére irányuló projekt jelentősen eltért egymástól a kialakításukat tekintve (pl. van-e elválasztó a kerékpárút és az autóút között), ami befolyásolhatja közlekedésbiztonsági teljesítményüket. Ami azonban a monitoringot illeti, az értékelés mindhárom esetében a kiépített infrastruktúra kilométerszáma alapján történt, figyelmen kívül hagyva, hogy azok mennyire eltérő hatást gyakorolhattak a közúti halálozások és súlyos sérülések számának csökkentése tekintetében.

A 2021–2027-es időszakban ugyan kevesebb kohéziós forrás érhető el a közúti közlekedésbiztonságra, de új feltételrendszert vezettek be, ami segíti a jobb célirányosítást

99 A 2021–2027-es időszakban mintegy 33%-kal kevesebb kohéziós politikai forrást különítetek el a közúti infrastruktúrára (beleértve a kerékpárutakat is), mint az előző időszakban (lásd: ***14. ábra***). A rendelkezésre álló források csökkentése azt eredményezheti, hogy legalább ennek megfelelő mértékben csökken majd a kifejezetten a közúti közlekedésbiztonságot célzó jövőbeli projektek finanszírozása is, hacsak nem határoznak meg szigorú rangsorolási szabályokat azok javára.

14. ábra. A 2014–2020-as és a 2021–2027-es időszakban a kohéziós politikai alapokból a közúti infrastruktúrára előirányzott uniós társfinanszírozás összehasonlítása



Forrás: Európai Számvevőszék, a kohéziós alapok adatai alapján.

100 Megjegyezzük továbbá, hogy a 2021–2027-es időszakban új követelményt vezettek be (feljogosító feltétel formájában) a kohéziós politikai alapokból való részesülés előfeltételeként. A tagállamoknak multimodális közlekedési terveikben – meglévő közúti közlekedésbiztonsági stratégiáikkal összhangban – értékelést kell adniuk a közúti közlekedésbiztonsági kockázatokról. Közölniük kell továbbá az érintett utak és szakaszok térképét, valamint a kapcsolódó beruházások rangsorolását[29].

101 A Bizottság azonban a tagállamok önértékelésére támaszkodik azt illetően, hogy azok milyen mértékben felelnek meg ennek a követelménynek. Megállapítottuk, hogy ezek az önértékelések nem egységesek, és nem mindig adnak konkrét következtetéseket az összes előírt kritériumra vonatkozóan. A Bizottság azonban ezeket az önértékeléseket használta fel arra, hogy észrevételeket tegyen a partnerségi megállapodásokkal kapcsolatban, és felkérte a tagállamokat, hogy tegyék célzottabbá a közúti közlekedésbiztonsági intézkedéseiket. A Bizottság például megkérte Spanyolországot, hogy kizárólag a közúti közlekedésbiztonsági értékelésben meghatározott szakaszokon hajtson végre közúti közlekedésbiztonsági fellépéseket, ami a finanszírozás előfeltétele is volt. Hasonlóképpen, a Bizottság javaslatára Románia közlekedési programjába is bekerültek a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó egyedi output- és eredménymutatók.

102 Ez a tagállamokkal szembeni követelmény jelenti az első lépést annak biztosítása felé, hogy a közúti közlekedésbiztonságra irányuló uniós társfinanszírozást ott osszák el, ahol az a legeredményesebb lehet – feltéve, hogy ez a követelmény megfelelően tükröződik a projektek kiválasztásában is.

[29] Az (EU) 2021/1060 rendelet IV. mellékletének 3.1.8. feljogosító feltétele.

Következtetések és ajánlások

103 A közúti közlekedésbiztonság az Unió és a tagállamok közös hatáskörébe tartozik. Egyes olyan intézkedések végrehajtásáért azonban, amelyek közvetlen hatással vannak a közúti halálozások és súlyos sérülések számának csökkentésére, teljes mértékben a nemzeti hatóságok felelősek. A Bizottság feladata a tevékenységek uniós szintű koordinálása, különösen akkor, ha azok határokon átnyúló hatást fejtenek ki.

104 Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a Bizottság (az uniós „biztonságos rendszer" megközelítés formájában) átfogó keretet hozott létre a közúti közlekedésbiztonság kezelésére, és ambiciózus célokat tűzött ki 2030-ra és 2050-re. A jelenlegi előrehaladás alapján úgy véljük, hogy – hacsak az Unió és a tagállamok nem tesznek még további erőfeszítéseket – valószínűleg nem sikerül majd elérni azokat a stratégiai célkitűzéseket, amelyek értelmében 2020 és 2030 között felére, 2050-re pedig közel nullára kellene csökkenteni a közúti halálozások és súlyos sérülések számát.

105 Emellett megállapítjuk, hogy a Bizottság még mindig kihívásokkal szembesül a tagállamok előrehaladásának nyomon követése kapcsán. Ezenkívül az uniós fellépések nem fedték le az összes kockázati területet, és nem voltak kellőképpen integráltak. Végezetül az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések elérését nem vették figyelembe kulcsfontosságú kritériumként a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, uniós társfinanszírozású projektek kiválasztása és nyomon követése során a 2014–2020-as kiadási időszakban, és ez a kockázat a 2021–2027-es időszakban is fennáll.

106 Az irányítási pillér vizsgálatakor megállapítottuk, hogy a Bizottság még nem készített értékelést arról, hogy a tagállamok tervezett intézkedései milyen mértékben járulnak hozzá az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez. Megállapítottuk, hogy bár szinte valamennyi tagállam célokat tűzött ki a közúti halálozások és súlyos sérülések felére csökkentése érdekében, a felkeresett négy tagállamban a nemzeti stratégiák között különbségek mutatkoztak a tervezett tevékenységek, a finanszírozási igények, valamint az egyéb (nem a közúti halálozásokhoz vagy súlyos sérülésekhez kapcsolódó) célkitűzések részletességében (lásd: ***28***–***31***. bekezdés).

107 A Bizottságnak mindeddig nem sikerült elérnie, hogy az adatok kellőképpen összehasonlíthatók legyenek ahhoz, hogy összevont uniós szintű célértékeket lehessen megállapítani a tagállami közúti közlekedésbiztonsági intézkedések terén elért eredmények nyomon követését szolgáló fő teljesítménymutatók tekintetében. Összehasonlíthatósági problémákat tártunk fel azzal kapcsolatban is, hogy a tagállamok hogyan gyűjtik és jelentik be a Bizottságnak a súlyos sérülésekre vonatkozó adatokat. Mindkét szempont – különösen az utóbbi – komoly kihívást jelent a Bizottságnak annak nyomon követése szempontjából, hogy mennyiben járulnak hozzá a tagállamok a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez (lásd: ***32***–***37***. bekezdés).

1. ajánlás. A súlyos sérülésekről való beszámolás javítása és teljesítménycélok kitűzése

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve:

a) gondoskodjon róla, hogy a tagállamok a MAIS3+ sérülési skálán alapuló közös fogalommeghatározás szerint gyűjtsenek adatokat a súlyos sérülésekről és számoljanak be azokról;

b) a 2030-as és 2050-es célkitűzések megvalósítása terén tett előrehaladás nyomon követése kapcsán törekedjen a standard módszertan egységes alkalmazására, valamint a fő teljesítménymutatókra vonatkozó nemzeti – és adott esetben uniós – szintű időközi és végső célértékek számszerűsítésére.

Megvalósítás céldátuma: 2026.

108 A „biztonságos rendszer” megközelítés többi vizsgált pillérével kapcsolatban a következő problémákat azonosítottuk:

- A *közúthasználati pillér* hatóköre nem terjed ki az összes fő kockázati területre, például a sebességre. A közlekedési szabálysértőkkel szembeni jogérvényesítés szintje is tagállamonként eltérő, és a Bizottság csak korlátozott szereppel bír a nemzeti jogérvényesítési megközelítések felügyeletében. Ezek a tényezők gyengítik a pillérnek az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez való hozzájárulását (lásd: ***44***–***56***. bekezdés).

- A *járművekre vonatkozó pillér* az új járművek számára alakított ki uniós szintű szabványosított keretet a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében. Ez azonban nem tud kellő hatást kifejteni, ha a tagállamok gépjárműállománya elöregedik. Az általunk felkeresett tagállamok a közúti közlekedésbiztonsági teljesítmény szemszögéből nem vezettek be pénzügyi ösztönzőket a lakosság számára, hogy járműveiket megújítsák, bár léteznek egyéb programok az autók más célból – például a környezeti teljesítmény javítása érdekében – való lecserélésére, amelyek közvetett módon a közúti közlekedésbiztonság szempontjából is előnyösek lehetnek (lásd: ***57***–***64***. bekezdés).

- Az *infrastrukturális pillér* terén megállapítottuk, hogy a tagállamok a kifinomultság foka és az alkalmazott kritériumok tekintetében igen eltérő megközelítéseket alkalmaznak a nemzeti közúti infrastruktúra-hálózataik biztonságának javítása – pl. a veszélyes szakaszok azonosítása és a balesetek okainak elemzése – kapcsán. Az e területre vonatkozó uniós jogszabályok közös elveket és eljárásokat vezettek be, de a legtöbb közúti halálozás helyszínéül szolgáló, így az uniós célkitűzések elérése szempontjából kulcsfontosságú infrastruktúra-típusok – például a lakott területek, a lakott területen kívüli nem elsődleges utak és a kerékpárutak – nem tartoznak e jogszabályok hatókörébe, és ott a biztonsági előírások jelentősen eltérnek egymástól (lásd: ***65***–***75***. bekezdés).

109 Végezetül megállapítottuk, hogy (a lakott területeken alkalmazott új mobilitási formákból és az önvezető járművekből eredő) új közúti közlekedésbiztonsági kihívások miatt szükséges lenne még jobban integrálni és összehangolni a közúthasználatra, a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó pillérekre irányuló bizottsági intézkedéseket. Az Európai Parlament kérésére a Bizottság értékeli, hogy létre kell-e hozni egy közúti közlekedésbiztonságért felelős uniós ügynökséget, amelynek feladata többek között új kezdeményezések előmozdítása és a koordináció javítása lenne (lásd: ***76***–***82***. bekezdés).

2. ajánlás. A balesetek okaira való fokozott összpontosítás és több iránymutatás nyújtása valamennyi kockázati területet illetően

A Bizottság:

a) ösztönözze a tagállamokat a balesetek okainak részletes kivizsgálására, különös tekintettel a baleseti gócpontokra, és az azokról való harmonizált beszámolásra;

b) nyújtson további iránymutatást a tagállamoknak a fő kockázati tényezők eredményesebb kezeléséhez (pl. a legtöbb haláleset helyszínéül szolgáló utakra vonatkozó sebesség- és infrastruktúra-tervezés tekintetében), különös figyelmet fordítva a veszélyeztetett úthasználókra.

Megvalósítás céldátuma: 2026.

110 A szakpolitikai és jogalkotási szintű intézkedések mellett az uniós „biztonságos rendszer” megközelítés egy erősebb pénzügyi támogatási pillért is magában foglal. Megállapítottuk, hogy a 2014–2020-as időszakban a közúti közlekedésbiztonság nem volt kulcsfontosságú kritérium a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező közúti infrastrukturális projektek kiválasztásakor, annak más prioritásokkal (például a megközelíthetőség javításával és a környezetbarátabb közlekedéssel) kellett versenyeznie. Az általunk vizsgált projektek többsége esetében a kiválasztási kritériumok nem azokat a hálózati szakaszokat célozták meg, amelyeken a legtöbb baleset vagy közúti halálozás történik. Ezenkívül a Bizottság, illetve az irányító hatóságok nem írtak elő semmilyen közlekedésbiztonsági tervezési kritériumot. Következésképpen, tekintettel a közúti szabványok jelentős eltéréseire, a projektkiválasztás során nem vették figyelembe szempontként, hogy a vidéki utak és a lakott területek tekintetében el kell érni bizonyos szintű biztonsági teljesítményt (lásd: ***85***–***91***. bekezdés).

111 A 2014–2020-as időszakból vett mintánkban szereplő projektek esetében megállapítottuk, hogy nem kellett becslést adni azoknak a közúti közlekedésbiztonsághoz való potenciális hozzájárulásáról. Bár néhány esetben megtették ezt, a számításokat itt is befolyásolta, hogy jelentősen eltértek az alkalmazott feltételezések, és hogy az emberi életnek tagállamonként eltérő értéket tulajdonítanak (a különbség akár négyszeres is lehet). Ezenkívül a projekteket nem lehetett összehasonlítani a megmentett életek tekintetében elért költséghatékonyságuk szempontjából, mivel a projektpályázatok nem adtak harmonizált becslést erre nézve (lásd: ***92***–***97***. bekezdés).

112 Végezetül megállapítottuk, hogy a tervezési szakaszban csak egy projekt határozott meg mutatókat a közúti közlekedésbiztonság terén elért végeredmények nyomon követésére. Megállapítottuk továbbá, hogy a projektek lezárása után a CINEA nem követte nyomon azok végeredményeit. Ezért nem áll rendelkezésre következetes értékelés arról, hogy a társfinanszírozott projektek mennyire eredményesen járultak hozzá a nemzeti és uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekhez (lásd: ***98***. bekezdés).

113 A jelenlegi, 2021–2027-es időszakban a kohéziós politikai alapok keretében összességében kevesebb uniós forrást különítettek el a közúti infrastruktúrára. Következésképpen a jövőben csökkenhet a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó projektek finanszírozása, hacsak nem határoznak meg szigorú rangsorolási szabályokat. Az erre az időszakra bevezetett új feljogosító feltétel közúti közlekedésbiztonsági követelményeket is magában foglal. Ez csak az első lépés afelé, hogy az uniós társfinanszírozást célzottabban oda irányítsák, ahol az a közúti közlekedésbiztonság szempontjából a legeredményesebb lehet (lásd: ***99***–***102***. bekezdés).

3. ajánlás. A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, uniós társfinanszírozású projektek egyértelműbb rangsorolása és utólagos értékelése

A Bizottság:

a) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközhöz (közvetlen irányítás keretében) benyújtott, közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel rendelkező projektek kiválasztása során részesítse előnyben azokat, amelyek kifejezetten tartalmaznak mennyiségi adatokat arra nézve, hogy várhatóan milyen eredményeket fognak elérni a halálozások és súlyos sérülések elkerülése tekintetében;

b) a megosztott irányítás keretében megvalósítandó közúti projektek esetében szólítsa fel a programok monitoringbizottságait, hogy határozzanak meg közúti biztonsági célkitűzéseket is magukban foglaló – például a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés eredményeire épülő –, releváns kiválasztási kritériumokat;

c) a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel is rendelkező, megosztott irányítású programok és projektek esetében az irányító hatóságokat (különösen a programok tervezésekor) és a programok monitoringbizottságait is ösztönözze az a) pontban említett szempontok alkalmazására;

d) az utólagos értékelések céljára dolgozzon ki végeredmény-mutatókat a projektek közúti biztonsággal kapcsolatos teljesítményének felmérésére.

Megvalósítás céldátuma: 2025.

A jelentést 2024. február 7-i luxembourgi ülésén fogadta el az Annemie Turtelboom számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara.

a Számvevőszék nevében

Tony Murphy
elnök

Mellékletek

I. melléklet. Az ENSZ „biztonságos rendszer” megközelítésének egyes pillérei kapcsán tehető fellépések (példák)

Az ENSZ „biztonságos rendszer” megközelítésének pillére	Intézkedések (példák)
Multimodális közlekedés és földhasználat-tervezés	— A kompakt várostervezést előmozdító szakpolitikák végrehajtása — A magángépjárművek használatának visszaszorítása a nagy népsűrűségű lakott területeken
Biztonságos közúti infrastruktúra	— Az ütközési kockázat feltérképezése és proaktív biztonsági értékelések végzése — Műszaki szabvány és csillagjelölésű minősítési célérték meghatározása valamennyi úttípusra és felhasználóra vonatkozóan
Járműbiztonság	— Magas színvonalú harmonizált biztonsági szabványok előírása az új és használt gépjárművek, a gyermekbiztonsági rendszerek és a sisakok tekintetében — Annak biztosítása, hogy ezek a szabványok a jármű teljes életciklusa során érvényesüljenek
Biztonságos közúthasználat	— A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó jogszabályok elfogadása és érvényesítése (beleértve a sebességhatárok meghatározását és a kézi elektronikus eszközök vezetés közbeni használatának korlátozását) — A hivatásos járművezetőkre vonatkozó engedélyezési követelmények megállapítása
Baleset utáni reagálás	— Rendszer kiépítése a baleset utáni reagálás igénybevételéhez (pl. egyedi segélyhívó szám) — Reagálási kapacitás létrehozása a nem egészségügyi szakmák körében

Forrás: Európai Számvevőszék, az ENSZ 2021. évi *globális terve* alapján.

II. melléklet. A Bizottság közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek alakulása 2001 óta

A Bizottság első alkalommal a 2001. évi fehér könyvben határozott meg az egész Unióra kiterjedő közlekedésbiztonsági célkitűzést, amely arra irányult, hogy 2000 és 2010 között felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. 2003-ban az Európai Parlament és a Tanács is támogatta ezt a célkitűzést. 2011. évi fehér könyvével a Bizottság azt az új célt tűzte ki, hogy 2050-ig közel nullára – köztes célként pedig 2020-ig (2010-hez képest) felére – csökkenjen a közúti halálozások száma.

Bár már a fehér könyv előkészítő dokumentumai is figyelmeztettek arra, hogy a köztes célkitűzés még ideális körülmények esetén sem teljesíthető, a tagállamok a 2017. évi vallettai nyilatkozatban mégis támogatták ezeket a célkitűzéseket, sőt ki is egészítették azokat egy újabbal, miszerint 2030-ig felére kellene csökkenteni a súlyos sérülések számát az Unióban.

Az Unió végül 2018-ban kiadott, „Európa mozgásban” című közleményében fogalmazta meg azt a jelenleg is érvényes célkitűzést, miszerint 2030-ig felére, 2050-ig pedig közel nullára kell csökkenteni a közúti baleset miatti halálozások és súlyos sérülések számát. Legutóbb pedig „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – A »zéró-elképzelés« felé vezető következő lépések” című bizottsági dokumentum kulcsfontosságú teljesítménymutatókat vezetett be a tagállamok által a célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladás nyomon követésére.

Az Európai Unió közúti közlekedésbiztonsági célkitűzései 2001 óta

Forrás: Európai Számvevőszék.

III. melléklet. A „biztonságos rendszer” megközelítés általunk ellenőrzött pilléreire irányuló uniós szabályozási keret

A „biztonságos rendszer” megközelítés pillére	Jogi aktus	Súlypont
Biztonságos közúthasználat	(EU) 2015/413 irányelv	A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréje (CBE)
	A Bizottság 2014/37/EU végrehajtási irányelve	A biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használata a járművekben
	(EU) 2022/2561 irányelv	A közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzése és továbbképzése
	2014/85/EU irányelv	Vezetői engedélyek
	A Bizottság 2001. január 17-i ajánlása	A gépjárművezetők maximális megengedett véralkoholszintje (BAC)
	A Bizottság 2004/345/EK ajánlása	Végrehajtás a közúti közlekedésbiztonság területén
Járműbiztonság	(EU) 2019/2144 rendelet	Az új járműmodellek jóváhagyására vonatkozó biztonsági követelmények
	2014/45/EU irányelv	Gépjárművek időszakos műszaki vizsgálata
	2007/38/EK irányelv	A nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való felszerelése
	A Tanács 92/6/EGK irányelve	Sebességkorlátozó készülékek egyes gépjármű-kategóriák esetében
	A Tanács 91/671/EGK irányelve	Biztonsági övek és egyéb utasbiztonsági rendszerek veszélyeztetett utasok számára

A „biztonságos rendszer” megközelítés pillére	Jogi aktus	Súlypont
Biztonságos közutak és útpadkák (infrastruktúra)	(EU) 2019/1936 irányelv	A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésével kapcsolatos eljárások

Forrás: Európai Számvevőszék.

IV. melléklet. Az ellenőrzésre kiválasztott, uniós társfinanszírozású projektek jegyzéke

A. Az ellenőrzés során felkeresett és megvizsgált CEF-társfinanszírozású projektek jegyzéke

Tagállam	Azonosító	Projekt leírása	A közúti közlekedésbiztonsághoz nyújtott támogatás típusa	Kezdődátum	A befejezés (tervezett, illetve tényleges) időpontja	Teljes elszámolható költség *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)	Uniós társfinanszírozás aránya	Lekötött uniós társfinanszírozás *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)
Litvánia	1	A Panevezys elkerülő út átépítése az E67-es úton	Út korszerűsítése	2015. 12. 21.	2018. 12. 31. 2021. 06. 30.	60 510 312 38 817 338	60,38%	36 536 126 23 437 909
	2	38 parkolóhelyes parkoló	Biztonságos és védett parkolás	2020. 03. 01.	2022. 02. 28. 2022. 05. 31.	1 247 652 1 247 652	83%	1 039 294 1 039 294
Románia	3	70 parkolóhelyes parkoló	Biztonságos és védett parkolás	2020. 03. 02.	2023. 03. 31. 2023. 09. 30.	4 175 990 4 175 990	82,3%	3 436 840 3 436 840

Tagállam	Azonosító	Projekt leírása	A közúti közlekedésbiztonsághoz nyújtott támogatás típusa	Kezdődátum	A befejezés (tervezett, illetve tényleges) időpontja	Teljes elszámolható költség *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)	Uniós társfinanszírozás aránya	Lekötött uniós társfinanszírozás *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)
Szlovákia	4[1]	A D3-as autópálya megépítése	Új autópálya	2016. 11. 15.	2020. 12. 31. 2021. 12. 31.	114 106 329 114 106 329	65,13%	74 317 452 74 317 452

[1] Ugyanez a projekt a Kohéziós Alapból finanszírozott projektek között is szerepel (12. sz.).

B. Az ellenőrzés során felkeresett és megvizsgált ERFA/KA-társfinanszírozású projektek jegyzéke

Tagállam	Azonosító	Projekt leírása	A közúti közlekedésbiztonsághoz nyújtott támogatás típusa	Kezdődátum	A befejezés (tervezett, illetve tényleges) időpontja	Teljes elszámolható költség *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)	Uniós társfinanszírozás aránya	Lekötött uniós társfinanszírozás *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)
Spanyolország	5	Szeparált kerékpárút kiépítése Madrid lakott területén	Kerékpárút	2021. 05. 04.	2021. 11. 02. 2022. 05. 03.	6 578 854 6 578 854	50%	3 289 427 3 289 427
	6	Közúti közlekedésbiztonsági intézkedések az A-2003-as út mentén és szeparált kerékpárút kiépítése	Út korszerűsítése és kerékpárút kiépítése	2018. 01. 09.	2018. 12. 28. 2018. 12. 28.	3 136 159 2 375 982	80%	2 508 928 1 900 785
	7	Az A-492. sz. út meglévő szakaszának továbbfejlesztése	Út korszerűsítése	2018. 07. 12.	2023. 12. 31. törölve	10 221 468 törölve	80%	8 177 175 törölve
	8	Az A-483. sz. út meglévő szakaszának továbbfejlesztése	Út korszerűsítése	2021. 03. 01.	2023. 12. 31. törölve	7 551 651 törölve	80%	6 041 321 törölve

Tagállam	Azonosító	Projekt leírása	A közúti közlekedésbiztonsághoz nyújtott támogatás típusa	Kezdődátum	A befejezés (tervezett, illetve tényleges) időpontja	Teljes elszámolható költség *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)	Uniós társfinanszírozás aránya	Lekötött uniós társfinanszírozás *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)
Litvánia	9	A Vilnius és Kaunas közötti E85. sz. TEN-T út felújítása és közúti közlekedésbiztonsági intézkedések bevezetése	Út korszerűsítése	2019. 08. 08.	2022. 01. 31. 2022. 07. 31.	42 710 939 42 710 939	43% 70%	18 353 691 29 935 624
Románia	10	Az észak-erdélyi regionális főút továbbfejlesztése (DJ 172A, DJ 161G és DJ 161)	Út korszerűsítése	2015. 12. 04.	2020. 07. 31. folyamatban	27 955 042 27 955 042	85%	23 761 786 23 761 786
	11	A közlekedési jogsértések rögzítésére szolgáló mobil vegyes közútiforgalom-ellenőrzési rendszer kifejlesztése	Közúti forgalomfigyelő rendszer	2021. 07. 01.	2023. 12. 31. folyamatban	19 300 740 19 300 740	85%	16 405 629 16 405 629

Tagállam	Azonosító	Projekt leírása	A közúti közlekedésbiztonsághoz nyújtott támogatás típusa	Kezdődátum	A befejezés (tervezett, illetve tényleges) időpontja	Teljes elszámolható költség *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)	Uniós társfinanszírozás aránya	Lekötött uniós társfinanszírozás *(euró)* (tervezett, illetve legutóbbi becslés)
Szlovákia	12[1]	A D3-as autópálya megépítése	Új autópálya	2016. 12.	2021. 05. 2022. 06.	110 007 346 73 265 886	65,13% 85%	71 644 484 62 276 003
	13	Senica város intelligens városi terve	Intelligens megoldások a város számára (többek között a forgalomirányítás terén)	2022. 04.	2023. 09. folyamatban	999 882 999 882	85%	849 900 849 900
	14	Kerékpárutak Senica városában	Kerékpárút	2019. 05.	2020. 09. 2022. 06.	1 480 601 1 419 076	85%	1 258 511 1 206 215

[1] Ugyanez a projekt a CEF-ből finanszírozott projektek között is szerepel (4. sz.).

V. melléklet. A nemzeti közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések áttekintése

Tagállam	A halálos balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzés	A súlyos balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzés
Belgium	-50%[1], legfeljebb 320	-50%[1], legfeljebb 1800
Bulgária	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Csehország	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%
Dánia	legfeljebb 90	legfeljebb 900
Németország	2021-hez képest -40%	nincsen célkitűzés
Észtország	2016-hoz képest -52%	2016-hoz képest -31%
Írország	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%
Görögország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Spanyolország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Franciaország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Horvátország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Olaszország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Ciprus	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Lettország	2020-hoz képest -50%	2020-hoz képest -50%
Litvánia	2019-hez képest -50%	2020-hoz képest -50%
Luxemburg	nincsen célkitűzés	nincsen célkitűzés
Magyarország	2020-hoz képest -50%	2020-hoz képest -50%
Málta	nincsen célkitűzés	nincsen célkitűzés
Hollandia	nincsen célkitűzés	nincsen célkitűzés
Ausztria	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%
Lengyelország	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Portugália	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%
Románia	2019-hez képest -50%	2019-hez képest -50%

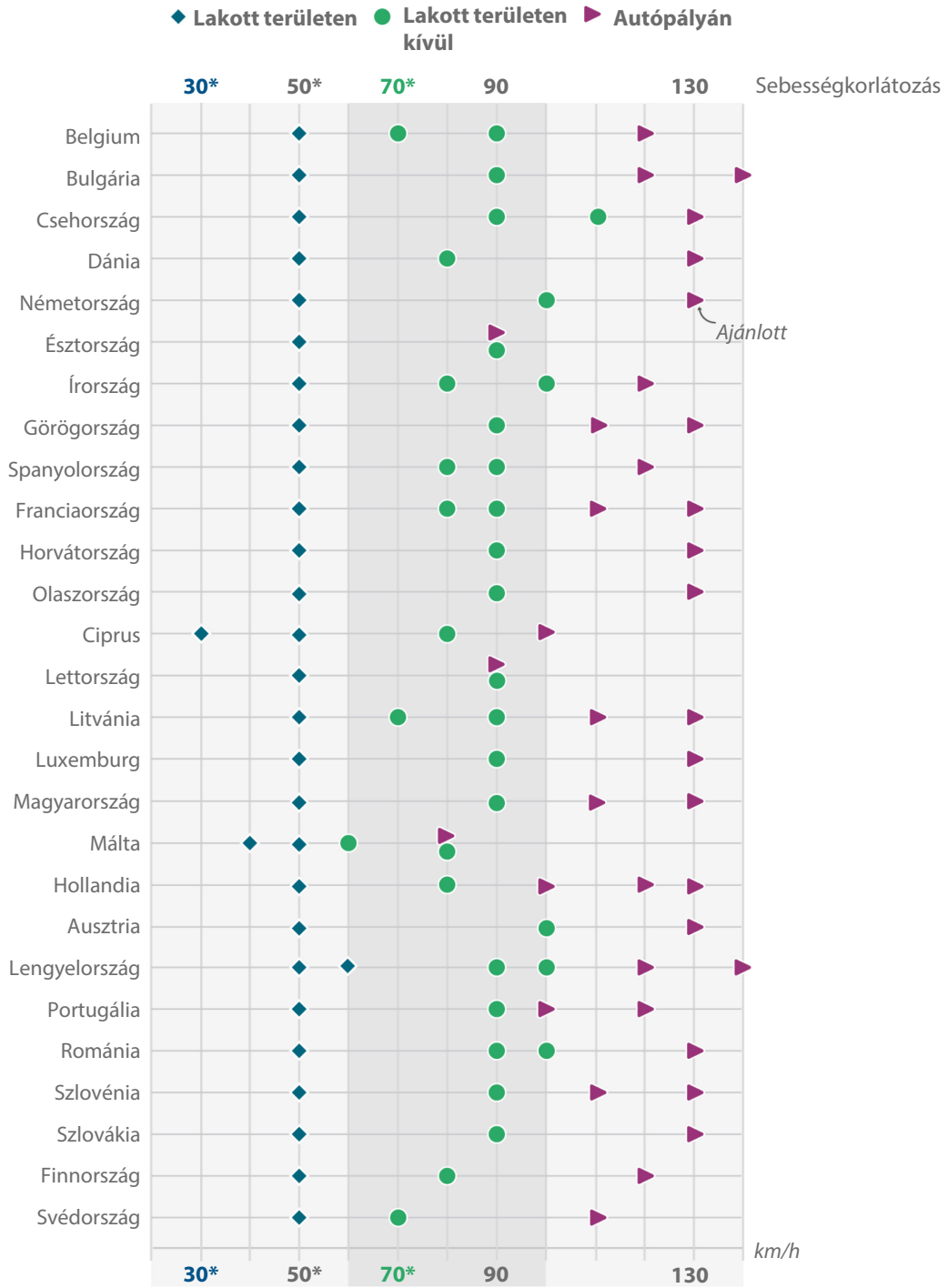
Tagállam	A halálos balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzés	A súlyos balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzés
Szlovénia	Célkitűzések kidolgozás alatt	Célkitűzések kidolgozás alatt
Szlovákia	2020-hoz képest -50%	2020-hoz képest -50%
Finnország	2020-hoz képest -50%	2020-hoz képest -50%
Svédország	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%	a 2017–2019. évi átlaghoz képest -50%

[1] Az ETSC tanulmánya nem határozta meg a csökkenés kiszámításához használandó kiindulási értéket.

Megjegyzés: E célkitűzések elérésének határideje tagállamonként eltérő.

Forrás: Európai Számvevőszék, az ETSC tanulmánya és ellenőrzési dokumentumok alapján.

VI. melléklet. A nemzeti sebességkorlátozások összehasonlítása egy nemzetközi tanulmányban ajánlott sebességekkel



Megjegyzés: * Területtípusonként ajánlott sebesség. A tanulmány a következőket javasolja: 30–40 km/h olyan beépített területeken, ahol veszélyeztetett úthasználók lehetnek jelen a gépjárműforgalommal párhuzamosan; 50 km/h azokon a területeken, ahol kereszteződések vannak és magas az oldalirányú ütközés kockázata; 70–80 km/h a középső elválasztósáv nélküli vidéki utakon, ahol fennáll a frontális ütközés kockázata.

Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság 2022. évi *statisztikai zsebkönyve* és az International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OECD) *Speed and crash risk* című dokumentuma (2018) alapján.

VII. melléklet. Az elektromos robogók jogállása 15 uniós tagállamban

	Belgium	Csehország	Dánia	Németország	Görögország	Spanyolország	Franciaország	Olaszország	Magyarország	Hollandia	Ausztria	Lengyelország	Portugália	Finnország	Svédország
Külön kategóriát képez	✓			✓		✓	✓		■		✓				
Jogszabályban előírt kötelező **felelősségbiztosítás**				✓			✓								
Bukósisak kötelező		✓					✓				✓			✓	
Közterületen használható	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Járdán engedélyezett	✓													✓	✓
Kerékpárúton engedélyezett	✓	✓	✓	✓		■	✓	✓	■		✓	✓	✓	✓	✓
Teljesítménykorlátozás		✓	■	✓		✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓
Előírt minimális **életkor**	16	■	15	14			12	18			12		16		
Maximális **sebesség** (km/h)	25	25	20	20		25	25	20			25	25	■	20	25

✓ Igen Nem ■ Nem egyértelmű

Megjegyzés: Az ábrán szereplő tagállamok az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Kutatóintézetek Fórumának (FERSI) tagjai, akik 2020-ban megválaszolták az elektromos robogókról szóló felmérést.

Forrás: Európai Számvevőszék, a FERSI egy tanulmánya nyomán.

Rövidítések

CEF: Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

CINEA: Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség

DG MOVE: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság

ERFA: Európai Regionális Fejlesztési Alap

FVMT: Fenntartható városi mobilitási terv

GSR: Általános biztonsági rendelet

KA: Kohéziós Alap

KIKK: Közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelése

KPI: Fő teljesítménymutató

MAIS3+: Maximális Rövidített Sérülési Skála (3-as vagy annál nagyobb pontszám)

TEN-T: Transzeurópai közlekedési hálózat

Glosszárium

„Biztonságos rendszer" (Safe System) megközelítés: Közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos megközelítés, amelynek célja az emberi hibák fokozottabb figyelembevétele és a súlyos sérülést vagy halált okozó balesetek kockázatának csökkentése.

Aktív mobilitás: Kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma, például gyaloglás vagy kerékpározás.

Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF): Az energetikai, a közlekedési, valamint az információs és kommunikációs technológiai ágazatok fenntartható és összekapcsolt infrastruktúráinak megteremtéséhez pénzügyi támogatást nyújtó uniós eszköz.

Európai Regionális Fejlesztési Alap: Uniós alap, amely a régiók közötti egyenlőtlenségek csökkentésére irányuló beruházások finanszírozásával erősíti a gazdasági és társadalmi kohéziót az Unióban.

Európai szemeszter: Éves ciklus, amely keretet biztosít az uniós tagállamok gazdaságpolitikáinak összehangolásához és az előrehaladás nyomon követéséhez.

Feljogosító feltétel: Előfeltétele annak, hogy valamely tagállam egyedi célkitűzések eléréséhez és értékeléséhez kapcsolódó kifizetéseket kapjon az európai strukturális és beruházási alapokból.

Fő teljesítménymutató: Számszerűsíthető mérőszám, amely a teljesítményt a fő célkitűzésekhez viszonyítva mutatja be.

Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz: A Covid19-világjárvány gazdasági és társadalmi hatásainak enyhítését és a helyreállítás ösztönzését, valamint a zöldebb és digitálisabb jövővel kapcsolatos kihívásoknak való megfelelést célzó uniós pénzügyi támogatási mechanizmus.

Irányító hatóság: Egy tagállam által valamely uniós finanszírozású program irányítására kijelölt nemzeti, regionális vagy helyi hatóság (illetve magánszervezet).

Kohéziós Alap: Az Unión belüli gazdasági és társadalmi egyenlőtlenségek csökkentésére irányuló uniós alap, amely olyan tagállamokban támogat beruházásokat, ahol az egy lakosra jutó bruttó nemzeti jövedelem nem éri el az uniós átlag 90%-át.

Költség-haszon elemzés: Egy javasolt intézkedési opció becsült költségeinek és várható előnyeinek összevetése.

Közvetlen irányítás: Olyan folyamat, amelynek keretében – a megosztott és a közvetett irányítástól eltérően – maga a Bizottság irányít egy uniós alapot vagy programot.

Megosztott irányítás: Az uniós költségvetés végrehajtásának olyan módozata, amikor – a közvetlen irányítással ellentétben – a Bizottság bizonyos végrehajtási feladatokat a tagállamokra bíz, de azokért továbbra is viseli a végső felelősséget.

Monitoringbizottság: Egy operatív program végrehajtását felügyelő szerv, amely a tagállami hatóságok és – megfigyelőként – a Bizottság képviselőiből áll.

Multimodális közlekedéstervezés: Különböző közlekedési módok összefonódó, egymást kiegészítő módon történő kombinálása integrált közlekedési hálózat létrehozása érdekében.

Partnerségi megállapodás: A Bizottság és valamely tagállam(ok) vagy harmadik ország(ok) között egy uniós kiadási program keretében létrejött megállapodás, amely például stratégiai terveket, beruházási prioritásokat, kereskedelmi vagy fejlesztésisegély-nyújtási feltételeket tartalmaz.

Transzeurópai közlekedési hálózatok: A transzeurópai közlekedési hálózatokra vonatkozó politika végrehajtását célzó közúti, vasúti, légi és vízi infrastruktúrafejlesztési projektek összessége, köztük a nagy sebességű vasúti hálózat, a műholdas navigációs rendszer és az intelligens közlekedésirányítási rendszerek.

Végrehajtó ügynökség: A Bizottság által, korlátozott időtartamra létrehozott és irányított szervezet, amely a Bizottság nevében és felelősségére uniós programokkal vagy projektekkel kapcsolatos meghatározott feladatokat lát el.

Veszélyeztetett úthasználó: Gépjármű nélkül közlekedő közúthasználó, például gyalogos vagy kerékpáros, valamint motorkerékpáros, illetve fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgás- és tájékozódóképességű személy.

A Bizottság válaszai

https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2024-04

Időrendi áttekintés

https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2024-04

Ellenőrző csoport

Ellenőrzéseinek eredményeit a Számvevőszék különjelentésekben mutatja be, amelyek egy adott költségvetési területhez kapcsolódó uniós szakpolitikákkal és programokkal, illetve az irányítással kapcsolatos kérdésekkel foglalkoznak. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a kohéziós, növekedési és társadalmi befogadási beruházások kiadási területeire szakosodott, Annemie Turtelboom számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara végezte. Az ellenőrzést Eva Lindström számvevőszéki tag vezette Kristina Maksinen kabinetfőnök, Johan Stalhammar kabinetattasé, Elena Graziuso szakpolitikai asszisztens, Gediminas Mačys ügyvezető, Guido Fara feladatfelelős, Paloma Muñoz Mula feladatfelelős-helyettes, valamint Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu és Vaidas Šulcas számvevők közreműködésével. Nyelvi támogatás: Lidija Aubin, Laura McMillan és Iulia-Mihaela Vlădoianu.

Balról jobbra: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vlădoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2024

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló 6-2019. sz. számvevőszéki határozat szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) licenc alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

1., 3., 5., 6., 9. (középső és alsó ikon) és 12. ábra – Ikonok: Az ábrák kidolgozása a Flaticon.com eszközeinek felhasználásával történt. © Freepik Company S.L. Minden jog fenntartva.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi weboldalai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

HTML	ISBN 978-92-849-1723-5	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/955289	QJ-AB-24-004-HU-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1729-7	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/016575	QJ-AB-24-004-HU-N

2022-ben 20 640 ember vesztette életét közúti balesetben az Európai Unióban: a legveszélyeztetettebbek a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok. Az Unió arra törekszik, hogy 2030-ig felére, 2050-ig pedig közel nullára csökkenjen a közúti baleset miatti halálozások és súlyos sérülések száma. Értékeltük, hogy a Bizottság sikeresen kidolgozta-e az uniós „biztonságos rendszer” megközelítést, és eredményesen támogatta-e a tagállamokat e célok elérésében. Arra a következtetésre jutottunk, hogy a Bizottság átfogó megközelítést hozott létre, azonban fellépései kapcsán feltártunk néhány hiányosságot. A jelenlegi előrehaladási ütem mellett – hacsak az Unió és a tagállamok nem tesznek még további erőfeszítéseket – ezek az ambiciózus célkitűzések valószínűleg nem érhetők el. Ajánlásokat tettünk arra nézve, hogyan lehetne növelni a kapcsolódó bizottsági kezdeményezések eredményességét.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK

Az Európai Unió Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/contact
Weboldal: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors