

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet alakulása az Európai Unióban és Magyarországon

Dr. Pauer Gábor^{1,*} – Ötvös Viktória²

¹mb. közlekedésbiztonsági és forgalomtechnikai kutatóközpont-vezető, Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Kutatóközpont, Közlekedéstudományi Intézet

²PhD hallgató, Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék, Kandó Kálmán Doktori Iskola, BMGE; vezető projektkoordinátor, Hatóságtámogatási Projektközpont, Közlekedéstudományi Intézet

*felelős szerző

e-mail: pauer.gabor@kti.hu, otvos.viktoria@kti.hu

Absztrakt

A közúti közlekedésbiztonság alakulása az Európai Unióban és Magyarországon az elmúlt években változó tendenciát mutat. A baleseti és sérültszámok 2018-ig növekedést mutattak, majd 2019-ben megtorpantak. A pandémiás időszakban a korlátozó intézkedések hatására jelentősen csökkent a közúti forgalom, ami a balesetek számának alakulását is befolyásolta. 2021 és 2024 között tartós, éveken átívelő javulást a baleseti és sérültszámok tekintetében nem mérhettünk, így az évtizedre kitűzött célok (a közúti baleseti halottak és súlyosan sérültek számainak felezése) elkezdtek távolodni a ténylegesen tapasztalt értékektől. A cikk elemzi a közúti közlekedési balesetek számának alakulását, a halálos és sérülésszerű balesetek arányát, valamint a különböző korcsoportok és nemek szerinti baleseti statisztikákat.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, közúti közlekedési balesetek, közúti baleseti statisztika, Európai Unió, Magyarország

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.5.5>

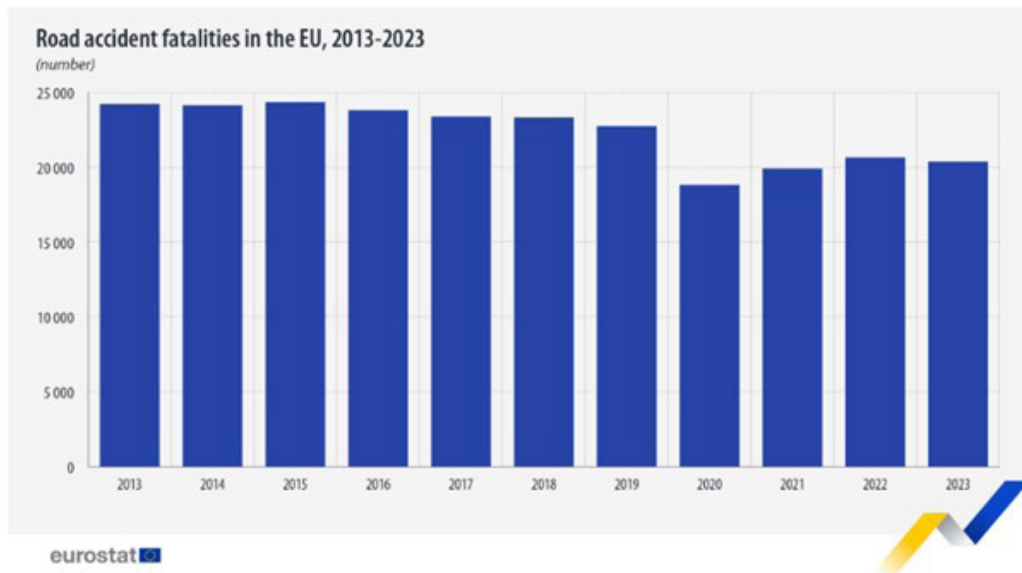
1. AZ EURÓPAI UNIÓBAN TÖRTÉNT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA

Az Európai Unió statisztikai hivatala, az Eurostat 2025. április 29-én tette közzé a 2023-as közúti közlekedési balesetekről szóló legfrissebb adatait és elemzéseit [1]. A statisztika az EU27 tagállamaira terjed ki, és országonkénti bontásban is bemutatja a halálos áldozatok számát, illetve az egymillió lakosra jutó halálesetek arányát. Főbb megállapításai:

- 2023-ban az EU-ban összesen 20 380 ember vesztette életét közúti balesetben, ami 1,3%-os csökkenést jelent a 2022-es évhez képest (20 652 haláleset).
- Az egymillió lakosra jutó halálesetek száma EU-átlagban 46 volt.
- A legkedvezőbb adatokat Svédország és Dánia esetében (22, illetve 27 haláleset/millió fő), míg a legrosszabb értékeket Romániában és Bulgáriában (egyenként 81) regisztrálták.

- Magyarországon ez az érték 49 haláleset/ millió fő volt 2023-ban, ami némileg kedvezőtlenebb az EU-átlagnál.

2020-ig) ugyanakkor nem teljesült, még úgy sem, hogy a közúti forgalom és a baleseti számok a COVID-pandémia idején szignifikánsan



1. ábra: Halálos közúti közlekedési balesetek számának alakulása az EU-ban 2013-2023 között
(forrás: Eurostat [1])

Az Eurostat következő, szintén 2025. április 29-én publikált részletes elemzésében [2] arról is átfogó képet ad, milyen mértékben és milyen területeken sikerült előrelépni a halálos kimenetelű közlekedési balesetek visszaszorításában. A jelentés részletesen bemutatja az EU-tagállamok közötti különbségeket, a halálozások hosszú távú trendjeit, valamint az áldozatok társadalmi-demográfiai jellemzőit is, a 2013-2023 időszakra fókuszálva.

2. KÖZÚTI HALÁLOZÁSOK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA 2013-2023 KÖZÖTT AZ EU TAGÁLLAMAIBAN

2023-ban az Európai Unió tagállamaiban összesen 20 380 közúti balesetből származó haláleset történt. Ez a megelőző évhez képest mindössze 1,3 százalékos javulást jelent, ugyanakkor 2013-hoz viszonyítva 16 százalékos javulásról beszélhetünk. A 2010-ben kitűzött közlekedésbiztonsági cél (közúti halálesetek számának felezése

visszaestek. A következő 10 éves időszakra szintén célként került megfogalmazásra a közúti halálesetek felezése (a 2019-es bázisévhez képest).

2. 1. Halálesetek egymillió lakosra vetítve

A népességarányos mutató alapján 2023-ban az EU tagállamaiban átlagosan 46 haláleset történt egymillió főre vetítve. A tagállamok között nagy eltérések vannak. Hazánk 49 haláleset/millió fő értékkel a középmezőny hátsó felében helyezkedik el. 50 feletti értéket 9 országban regisztráltak, míg az élen járó országokban 30 alatti értékeket értek el.

Kedvező eredmény, hogy Magyarországon 2013-hoz képest 591 főről 472 főre csökkent a közúti balesetben elhunytak száma. Ez nem minden országban volt így, Spanyolországban és Portugáliában például ugyanezen időszakban emelkedés történt.

2. 2. A közúti balesetek halálos áldozatainak nemek szerinti megoszlása

A közúti balesetek halálos áldozatai közül az EU-ban 2013 és 2023 között a férfiak 73–78%-ot tettek ki. A férfi áldozatok száma 2013-ban összesen 18 054, míg a nőké 5735 volt. A legnagyobb csökkenés 2020-ban történt, a világjárvány hatására, ekkor a férfi halálos áldozatok száma 15,8%-kal, a nőké 20,6%-kal csökkent. 2023-ban 15 678 férfi (76,9%) és 4656 nő (22,8%) vesztette életét balesetben, ami továbbra is a férfiak nagyobb arányát mutatja.

Magyarországon 2018 és 2023 között a férfi áldozatok száma 26,3%-kal, a nőké 23,3%-kal csökkent. 2023-ban az áldozataink 72,9%-a volt férfi.

2. 3. A közúti balesetek halálos áldozatainak életkor szerinti megoszlása

2023-ban az EU-ban a 25–49 év közöttiek alkották a legnagyobb részarányt a halálos áldozatok között, 31,3%-kal. Őket követték a 65 évesek és idősebbek 30,6%-kal. A két csoport együtt több mint 60%-át tette ki az összes közúti baleseti halottnak.

A 50–64 év közöttiek 21,5%-ot, míg a 18–24 évesek 11,6%-ot tettek ki a halálos áldozatokból. Az alacsonyabb életkorú csoportok között a 15–17 évesek 2,3%-ot, a 15 éven aluliak pedig 2,1%-ot képviseltek.

Hazánk egyik korcsoport esetén sem mutatott kiugró részarányokat. Érdeemes megjegyezni, hogy a 65 év feletti részaránya a közúti halottak között Dániában és Hollandiában a legmagasabb (41,4%, illetve 43,8%), hazánkban ez az arány 25% volt.

2. 4. A közúti balesetben elhunytak közlekedési mód szerinti megoszlása

2023-ban az EU-ban a baleseti halottak legnagyobb részarányát a személygépkocsik vezetői és utasai tették ki, 44,7%-kal, őket követték a gyalogosok 18,4%-kal. A harmadik legnagyobb csoportot a motorkerékpárosok és utasaik alkották 17,4%-kal. A kerékpárosok (beleértve

az elektromos kerékpárokat) összesen 10,2%-ot képviseltek az EU közúti baleseti halálos áldozatai között. Érdeemes megemlíteni, hogy a kerékpáros balesetek aluljelentettek lehetnek, mivel valószínű nem minden esetet regisztrálnak a hatóságok.

A többi járműkategória használói, beleértve a könnyű- és nehéz-tehergépjárműveket, autóbuszokat és egyéb járműveket (például mezőgazdasági traktorokat), 9,2%-ot tettek ki a közúti baleseti halálos áldozatok között.

Az arányok természetesen nagyban függenek az adott ország jellemzőitől. A kerékpáros halálos áldozatok aránya például Hollandiában 27%-ot tett ki a halálesetekből, míg Görögországban csak 2%-ot, ugyanakkor Görögországban a motorkerékpáros halottak aránya volt kiemelkedően magas (2022-ben 29,1%). A gyalogosan elhunytak száma EU szinten 3717 fő volt 2023-ban, ami 18,4%-ot jelent, de ez az érték is jelentősen változik országonként: például Romániában, Máltán, Észtországban és Lettországon 30% feletti az arány, míg Svédországban csak 11,9% (Magyarországon 21,8%).

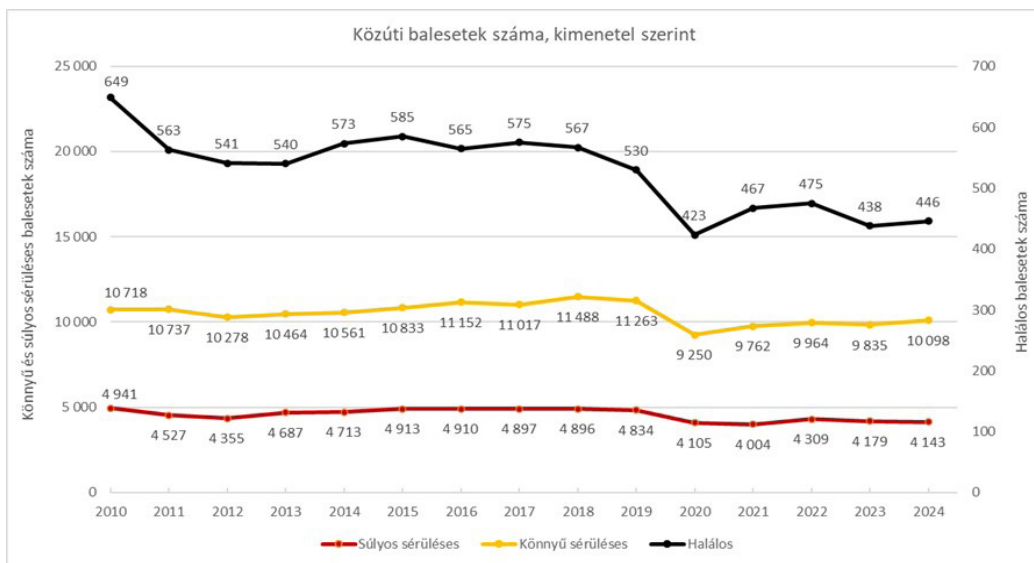
2. 5. A közúti balesetben elhunytak útkategória szerinti megoszlása

2023-ban az EU-ban a közúti baleseti halálesetek több mint fele, 53,1% (10 816 eset) külterületi utakon történt. Belterületen 7 816 halálos áldozatot regisztráltak, ami 38,4%-ot jelent. Az autópályákon történt balesetek száma a legacsonyabb, összesen 1745 (8,6%) halálesettel.

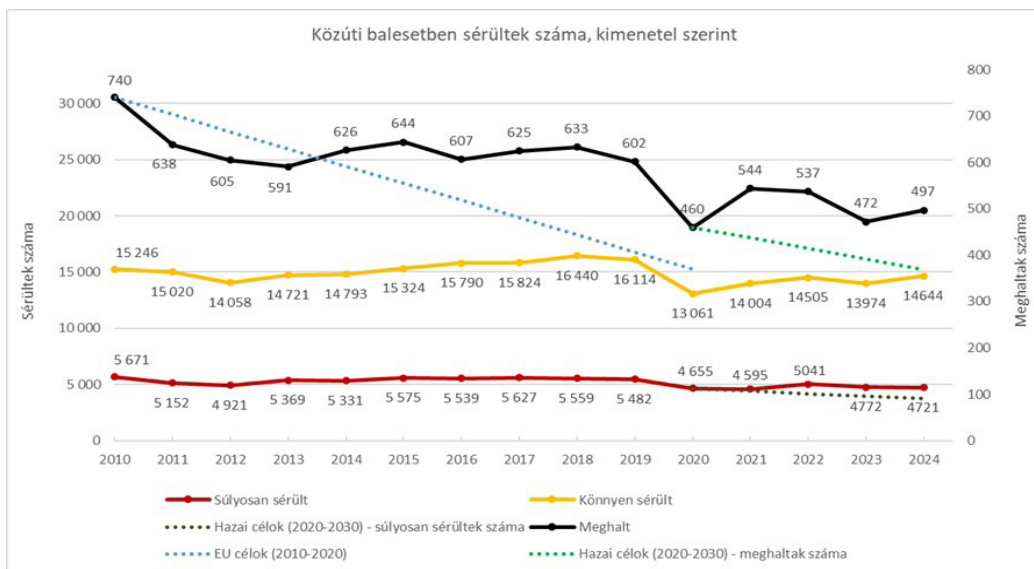
3. BALESETI ÉS SÉRÜLT SZÁMOK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON

A 2. és 3. ábrán a Magyarországon történt személysérüléses közúti balesetek, illetve azok során megsérültek, meghaltak abszolút számai láthatók 2010–2024 között.

A kiugróan kedvezőtlen 2010. évi adatokhoz képest 2012-ig javult a közlekedésbiztonsági helyzet, majd a baleseti- és sérültszámokat folyamatos növekedés jellemezte 2018-ig, ami



2. ábra: Közúti balesetek számának alakulása Magyarországon, kimenetel szerint (forrás: saját szerk.)



3. ábra: Közúti sérültek számának alakulása Magyarországon, kimenetel szerint (forrás: saját szerk.)

2019-ben megtorpant. A kimenetel szerinti bontás alapján megállapítható, hogy a kedvezőtlen időszakban elsősorban a könnyű sérüléses balesetek száma növekedett. A halálos balesetek száma 2015 óta, a súlyos sérüléses balesetek száma 2016 óta fokozatosan csökken. A 2019-es év minden kimenetel szerint

kedvezően alakult az előző, 2018-as évhez viszonyítva. Ezt követően, 2020-ban az abszolút balesetszámok tekintetében jelentős, ugrásszerű csökkenést figyelhettünk meg: 2019-hez képest a halálos balesetek száma 21%-kal, a súlyos sérüléses balesetek száma 15%-kal, a könnyű sérüléses eseteké pedig 18%-kal esett vissza.

Kutatások alapján a csökkenés nagy részben a pandémiás időszak következménye volt, ugyanis az elrendelt korlátozó intézkedések, a kijárási tilalom, a sok esetben bevezetett otthoni munkavégzés, távoktatás hatására jelentősen csökkent a közúti forgalom, ami szorosan összefügg a balesetek számának alakulásával.

Jelen évtizedben vegyes képet figyelhetünk meg. Az jól látszik, hogy a pandémiával erősen érintett 2020. év után egy kisebb mértékű növekedés ("visszaugrás") történt az esetszámokot illetően. Ugyanakkor sem a balesetek, sem a sérültek száma nem emelkedett vissza a 2019. évi szintig, annak ellenére, hogy a közúti futásteljesítmény folyamatosan növekedett. Ez egyrésztől kedvező, ugyanakkor az is látszik, hogy 2021-2024 között a baleseti és sérültszámok hol csökkenést, hol emelkedést mutatnak, miközben a 2020-2030-ra kitűzött célok (a közúti baleseti halottak és súlyosan sérültek számainak felezése) elkezdtek távolodni a ténylegesen tapasztalt értékektől.

A 2023. évet jellemző kedvező irányú elmozdulás a 2024. évi adatok alapján nem vált tartóssá. 2024-ben a megelőző évhez képest körülbelül 5%-kal nőtt a balesetben elhunytak és könnyen sérültek száma is (a súlyos sérültek száma 1%-kal csökkent).

3. 1. A személysérüléses közúti balesetekhez kapcsolódó nemzetgazdasági hatások

A személysérüléses közúti balesetek a személyes és társadalmi hatásokon túl nemzetgazdasági veszteséget is jelentenek. A Közlekedéstudományi Intézet által a baleseti sérülési veszteségek kapcsán meghatározott értékek alapján [3] a 2024. évi közúti balesetek sérülteijéhez kapcsolódó veszteségérték körülbelül 971,3 Mrd Ft értékre rúg, ami (a várható adatok alapján) a hazai GDP valamivel több, mint 1%-ának megfelelő összeg.

3. 2. Baleseti jellemzők alakulása

Az alábbiakban néhány fontosabb baleseti jellemző alakulását ismertetjük. Megjegyezzük, hogy 2024. január 1-jén a KSH és az ORFK jelentősen változtatott a baleseti adatkódolás

rendszerén, amelynek okán a korábbi, 2023-ig tartó idősorok folytatása nem minden esetben lesz lehetséges. Fentiek tükrében a 2010-től (néhány esetben a 2010. évi adatok hiánya miatt 2011-től) 2023-ig tartó időszak adatait szemléltető ábrákat csak részben szöveges formában egészítettük ki a 2024. évi eredményekkel.

3. 3. A személysérüléses balesetek okozói

Hazánkban a közúti baleseteket legnagyobb arányban (kb. az esetek kétharmadát) személygépjárművekkel okozzák, amelynek részaránya 2012 óta folyamatosan emelkedett 2022-ig. 2023-ban a részarányban kis mértékű csökkenés volt megfigyelhető. 2023-ban a kerékpárosok a balesetek 10,4%-át, a tehergépjárművek 7,6%-át, a motor és segédmotoros-kerékpárok, illetve a gyalogosok a balesetek kevesebb, mint 5-5%-át okozták. 2021-hez képest 2022-2023-ban a gyalogosok és kerékpárosok által okozott balesetek részarányainak növekedése jelentős.

A részarányok 2024-ben sem rendeződtek át jelentősebben:

- személygépjárművekkel: 66,5%
- tehergépkocsikkal: 7,7%
- motorkerékpárokkal: 4,2%
- segédmotor-kerékpárokkal: 3,4%

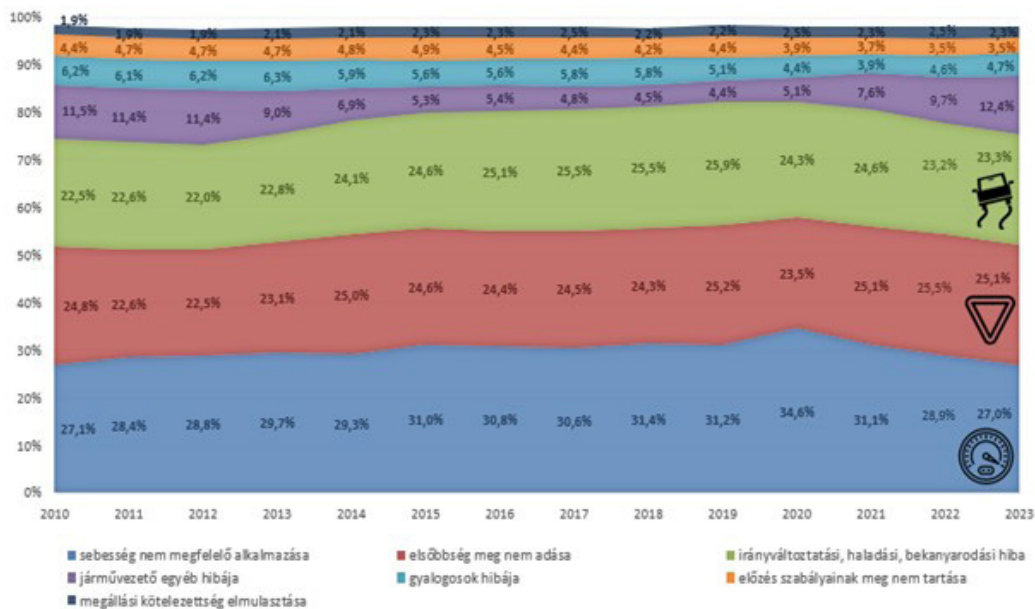
A kerékpárosok és gyalogosok részarányai – a korábbi adatokkal összevetve – némileg félrevezetők lehetnek, ugyanis 2024. január 1-től új kategóriákat is rögzítenek: megjelentek a kis és nagyteljesítményű motoros rollerek, illetve a hagyományos kerékpároktól külön az elektromos kerékpárosok kategóriái. A 2024. évi adatok alapján gyalogos okozót jelöltek meg az esetek 4%-ában, a kis- és nagyteljesítményű rollerrel okozott balesetek arányai 0,6% és 1,9% voltak, az emberi erővel hajtott kerékpárok 8,5%, az elektromos kerékpárok pedig 0,9% részarányt képviseltek.

3. 4. A személysérüléses balesetek elsődleges okcsoportjai

Az elsődleges baleseti okcsoportok 2023-ig évtizedek óta változatlanok: a balesetek körülbelül harmada a nem megfelelő sebességválasztásra,



4. ábra: A leggyakoribb baleseti okozók megoszlása 2011-2023 között (forrás: saját szerk.)



5. ábra: A fő baleseti okcsoportok megoszlása 2010-2023 között (forrás: saját szerk.)

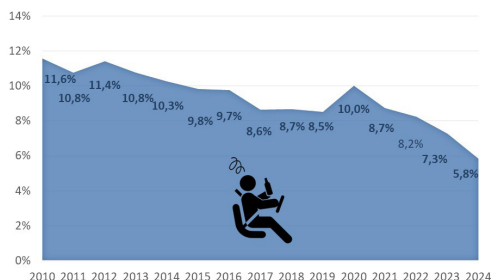
kb. 25-25%-a pedig az elsőbbségadás elmulasztására, illetve az irányváltotatási, haladási, bekanyarodási hibákra (pl. követési távolság be nem tartása, forgalom akadályozása, bekanyarodás közbeni hibák, stb.) volt visszavezethető.

Az elsődleges baleseti okcsoportok kapcsán az adatkódolás a 2024. évtől nagy változáson ment keresztül, némileg átstrukturálásra került a rögzíthető opciók köre és megnevezései. A korábbi, „irányváltotatási, haladási, bekanyarodási hiba” okcsoport megszüntetésre került (Külön mezőben a jövőben lehetőség nyílik rögzíteni további befolyásoló tényezőket, okokat is). Mindezek tükrében a 2024. évi arányok:

- elsőbbség meg nem adása: 34,8%,
- nem megfelelő sebesség választása: 27,2%,
- haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése: 17%,
- a járművezető egyéb hibája: 8,8%,
- előzés szabályainak megsértése: 4,3%,
- gyalogosok hibája: 3,9%.

3. 5. Ittasan okozott balesetek aránya

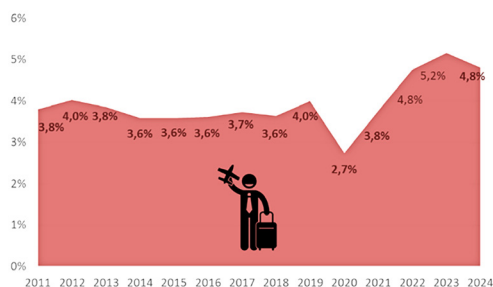
Az ittasan okozott balesetek aránya 2010-től kezdve 2017-ig fokozatosan csökkent, majd a 8,6% körüli részarányon megállt. A 2020. évben a pandémiás időszakban az ittas balesetek aránya megugrott, ezt követően azonban ismét folyamatos csökkenés következett be. A tavalyi, 2024. évben a balesetek 5,8%-át okozták ittas közlekedők.



6. ábra: Ittas közlekedők által okozott közúti balesetek arányának alakulása 2010-2024 között
(forrás: saját szerk.)

3. 6. Külföldi állampolgárok által okozott balesetek aránya

A külföldi állampolgárok által okozott balesetek aránya a pandémia miatti korlátozások következtében 2020-ban jelentősen visszaesett, azonban figyelemre méltó, hogy a 2022-2024-es időszakban a részarány a korábbi éveknél jóval magasabbra emelkedett. Fentiek tükrében érdemes lehet a problémakör figyelemmel kísérése, részletes elemzése.



7. ábra: Külföldi közlekedők által okozott közúti balesetek arányának alakulása 2011-2024 között
(forrás: saját szerk.)

3. 7. Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók alakulása

A közúti közlekedésbiztonság jellemzésére a baleseti adatokon túl a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók is alkalmazhatók. A mutatók a közlekedésben résztvevők magatartását, közlekedési attitűdjét, viselkedését jellemzik. A KTI a korábbi években folyamatosan mérte a közlekedésbiztonság főbb teljesítménymutatóit. A nemzetközi gyakorlatnak megfelelően a módszertanokat folyamatosan igazítjuk az összehasonlíthatóság biztosítása érdekében.

2024-ben részben hazai, részben EU forrásból, a Trendline projekt keretében valósítottunk meg nagymintás, országos reprezentatív felméréseket [4], amelynek főbb eredményeit az alábbi táblázatban összegeztük.

Személygépjárműben elől utazók (gyermekek nélkül) biztonságiöv-viselési aránya [%]	93,4%
Személygépjárműben hátul utazók (gyermekek nélkül) biztonságiöv-viselési aránya [%]	68,1%
Passzív biztonsági eszközzel védetten utazó gyermekek aránya [%]	90,0%
Tehergépjárműben utazók biztonságiöv-viselési aránya [%]	74,8%*
Motorkerékpáron utazók bukósisak használati aránya [%]	99,4%
Segédmotoros-kerékpáron utazók bukósisak használati aránya [%]	93,3%
Kerékpáron utazók bukósisak használati aránya [%]	16,2%
Kézben tartott mobiltelefonozás közben közlekedő személygépjármű-vezetők aránya [%]	3,6%
Kézben tartott mobiltelefonozás közben közlekedő tehergépjármű-vezetők aránya [%]	10,6%*

A *-gal jelölt értékek a 2023. évből származnak.

1. táblázat: Közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók 2024

4. ÖSSZEGZÉS

Ahogy az a bemutatott statisztikai elemzések-ből jól látható, a közúti közlekedési balesetek jelentős emberi, társadalmi és gazdasági veszteséget jelentenek mind az Európai Unió, mind a részes országok számára. A biztonságos, fenntartható és zavartalan közlekedés, a közlekedési szabályok betartása és betartatása alapvető társadalmi és gazdasági érdek. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politika az Európai Unió és a tagállamok közös hatáskörébe tartozik. Az Európai Unió a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikáját tízéves időszakokra alakítja ki. A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikait keretét az Európai Bizottság a „biztonságos rendszerre” vonatkozó megközelítésre alapozza. Az Európai Bizottság 2018-ban fogalmazta meg azt a célkitűzést, miszerint 2030-ig (2019-hez képest) felére, 2050-ig pedig közel nullára kell csökkenteni a közúti baleset miatti halálozások és súlyos sérülések számát. Ezen ambíciózus cél eléréséhez nemcsak az Európai Unióban, hanem ugyanúgy hazánkban is még további erőfeszítéseket kell tenni a közlekedésbiztonság hatékony javítása érdekében.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250429-1>
- [2] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU
- [3] KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft.: Baleseti veszteségérték számítás, Közlekedésbiztonsági Kutatóközpont, témavezető: Krizsik Nóra, 2024.
- [4] KRIZSIK Nóra – PAUER Gábor Dr. – SZIGETI Szilárd: A biztonsági övhasználat aránya Magyarországon: 2024-es adatok statisztikai elemzése XV. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia: Társadalmi megítélés és módváltás; Konferencia helye, ideje: Győr, Magyarország 2025. 06. 12–2025. 06. 13. (Közlekedéstudományi Egyesület (KTE), Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék); Győr: Közlekedéstudományi Egyesület (KTE), pp 180–188 (2025)



The Development of the Road Traffic Safety Situation in the European Union and Hungary

Keywords: traffic safety, road traffic accidents, road accident statistics, European Union, Hungary

In recent years, road safety trends in the European Union and Hungary have shown variation. The number of accidents and injuries increased until 2018, after which it levelled off in 2019. Restrictive measures during the pandemic led to a significant reduction in road traffic, which also affected the number of accidents. From 2021 to 2024, we could not measure a permanent, long-term improvement in terms of accident and injury numbers, thus the goals set for the decade (halving the number of road traffic fatalities and serious injuries) began to drift away from the actual experienced values. This article analyses the development the number of road traffic accidents, the ratio of fatal and injury accidents, as well as accident statistics by various age groups and genders.