

# Áratugur umferðaröryggis 2011-2020 Tillögur um aðgerðir

---



Áfangaskýrsla starfshóps innanríkisráðherra

2011-2012



INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

## Efnisyfirlit

2. Bakgrunnur og markmið verkefnisins .....	4
2.1 Inngangur. ....	4
2.2 Skipun starfshóps. ....	4
2.3 Markmið verkefnisins. ....	5
2.4 Umferðarsamningar SP. ....	5
2.5 Verkefnaáætlun. ....	5
3. Stólparnir og almenn verkefni á grundvelli átaksins .....	6
3.1 Inntak stólpanna. ....	6
3.2 STÓLPI 1. ....	7
3.3 STÓLPI 2. ....	9
3.4 STÓLPI 3. ....	11
3.5 STÓLPI 4. ....	11
3.6 STÓLPI 5. ....	13
3.7 Utan stólpa – umbætur í löggjöf o.fl. ....	14
3.8. Þróunaraðstoð. ....	15
4. Skráning umferðarslysa á Íslandi .....	15
4.1 Inngangur. ....	15
4.2 Fyrirkomulag skráningar umferðarslysa hér á landi.....	16
4.2.1 Skráning umferðarslysa hjá Umferðarstofu. ....	16
4.2.2 Skráning umferðarslysa hjá embætti Landlæknis. ....	16
4.2.3 Úrvinnsla gagna vegna umferðarslysa hjá Vegagerðinni.....	16
4.2.4 Skráning umferðarslysa hjá Hagstofunni. ....	17
4.3 Helstu niðurstöður. ....	17
4.4 Tillaga.....	19
5. Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa.....	19
5.1 Inngangur. ....	19
5.2 Fréttatilkynning. ....	19
5.3 Tillaga.....	20
6. Öryggisbúnaður í umferðinni .....	20
6.1 Inngangur. ....	20
6.2 Dæmi um verðmyndun á öryggisbúnaði. ....	21
6.3 Tillaga.....	22
7. Upplýsingaefni fyrir átaksverkefni Sameinuðu þjóðanna – Áratugur aðgerða 2011-2020 (Decade of Action).....	22

## 1. Samantekt

Á grundvelli vinnu starfshóps um áratug umferðaröryggis 2011-2020 við að skilgreina mikilvæg verkefni í átt að auknu umferðaröryggi er lagt til að áherslur beinist að framkvæmd verkefna á grundvelli svonefndra stólpa (sjá nánar kafla 3). Verkefnin verði metin eftir mikilvægi þeirra og stjórnvöld sjái til þess að sem flestum þeirra verði hrundið í framkvæmd á komandi mánuðum. Að mati starfshópsins er mikilvægt að verkefnum verði forgangsraðað í samræmi við viðurkennda arðsemisútreikninga.

Auk þeirra þátta sem tilgreindir eru í stólpunum leggur starfshópurinn áherslu á eftirfarandi verkefni:

- Tilhögun á skráningu umferðarslysa verði breytt þannig að komið verði á fót gagnagrunni með heildarskrá umferðarslysa með öllum upplýsingum um umferðarslys og gagnagrunnurinn hannaður þannig að hann mæti mismunandi skilgreiningum (sjá nánar kafla 4).
- Stjórnvöld stuðli að því að árlega verði haldinn minningardagur fórnarlamba umferðarslysa, á þriðja sunnudegi í nóvember (sjá nánar kafla 5).
- Öll vörugjöld verði felld niður á öryggis- og hlífðarbúnaði sem notaður er í umferðinni en með því má ætla að notkun á viðeigandi öryggisbúnaði aukist (sjá nánar kafla 6).

Jafnframt er lagt til að skipaður verði starfshópur til eins árs fyrir starfsárið 2012-2013, sem falið verði að fylgja eftir tillögum núverandi starfshóps og jafnframt að leggja fram nýjar tillögur að verkefnum fyrir starfsárið 2013-2014. Ársskýrslurnar verði síðan grundvöllur lokaskýrslu um áratug aðgerða í umferðaröryggismálum 2011-2020 þar sem fram komi mat á árangri af starfinu frá 2011.



## 2. Bakgrunnur og markmið verkefnisins

### 2.1 Inngangur.

Talið er að árlega farist um 1,3 milljónir manna í umferðarslysum á heimsvísu. Ef ekkert er að gert er talið líklegt að árið 2020 verði þessi tala komin upp í 1,9 milljónir dauðsfalla af völdum umferðarslysa. Um 90% þessara umferðarslysa verða í þróunarlöndunum. Talið er að um 1-3% af vergri þjóðarframleiðslu aðildarríkja Sameinuðu þjóðanna (SP) fari í kostnað vegna umferðarslysa, sem nemur um 500 milljörðum dollara árlega.

Af þessu tilefni lýsti Allsherjarþing Sameinuðu þjóðanna (SP) því yfir á fundi í mars 2010 að tímabilið 2011-2020 yrði áratugur aðgerða í umferðaröryggismálum, „Decade of Action“.

Í áætlun SP um átak í umferðaröryggismálum á heimsvísu (The Global Plan for the Decade of Action for Road Safety) eru settar fram tillögur að aðgerðum til að fækka banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni.

Mikilvægt er að hafa í huga að staða umferðaröryggismála er ekki „einkamál“ einstakra aðildarríkja SP. Með auknum ferðalögum skiptir sífellt meira máli að ferðamenn geti verið öruggir um að staða umferðaröryggismála sé ásættanleg í þeim löndum sem þeir hyggjast ferðast um. Aukin tölfræði á sviði umferðarmála á heimsvísu og átak SP í umferðaröryggismálum varpar ljósi á þá staðreynd að það getur staðið þróun ferðamála fyrir þrifum og haft neikvæð áhrif á efnahag ríkja ef þess er ekki gætt að leita allra leiða til að tryggja að umferðaröryggismál séu í eins góðum farvegi og kostur er.

Umferðarslys eru alþjóðlegt vandamál og mikilvægt að allar þjóðir séu reiðubúnar að miðla að reynslu sinni, sé eftir því leitað. Með því að skipa sér í hóp þeirra landa þar sem umferðaröryggi er best getur Ísland tekið ákveðna forystu í þeim málum og miðlað þekkingu til landa sem standa höllum fæti á sviði umferðaröryggis.

### 2.2 Skipun starfshóps.

Til að hrinda í framkvæmd markmiðum SP í umferðaröryggismálum á grundvelli áratugar aðgerða í umferðaröryggismálum 2011-2020 skipaði innanríkisráðherra, Ögmundur Jónasson, þann 19. apríl 2011 starfshóp til eins árs. Hópnum var ætlað að undirbúa aðgerðaáætlun á grundvelli tillagna SP um verkefni og með hliðsjón af stöðu umferðaröryggismála hér á landi.

Í starfshópnum eiga sæti: Njáll Gunnlaugsson, Sniglunum, Gunnar Geir Gunnarsson, Umferðarstofu, Einar Magnús Magnússon, Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir, Vegagerðinni, Ágúst Mogensen, rannsóknarnefnd umferðarslysa, Ólafur Guðmundsson, FÍB, Árni Davíðsson, Landssamtök hjólréiðamanna (LHM), Sindri Kristjánsson, velferðarráðuneytinu, Fjóra Guðjónsdóttir, Samtökum fjármálafyrirtækja (SFF), Eiríkur Hreinn Helgason frá lögregluskólanum, Svanhildur Þorsteinsdóttir, embætti Landlæknis, Jóhannes Tómasson, innanríkisráðuneytinu og Birna Hreiðarsdóttir innanríkisráðuneytinu, sem er formaður hópsins. Jenný Ingudóttir tók við sem fulltrúi embættis Landlæknis af Svanhildi Þorsteinsdóttur í janúar 2012.

## 2.3 Markmið verkefnisins.

Meginmarkmið verkefnisins „Áratugur aðgerða í umferðaröryggismálum 2011-2020“ (Decade of Action) er að fækka umferðarslysum í heiminum með samstilltum aðgerðum en á árinu 2020 verður gerð úttekt gerð á áttakinu á heimsvísu og hverju það hefur skilað í fækkun banaslysa og alvarlegra slysa í umferðinni. Sérstök áhersla verði lögð á að ná til sveitarstjórna, til fjölmiðla, embættismanna, félagasamtaka, fyrirtækja og almennings.

Frá því að hægri umferð var tekin upp á Íslandi árið 1968 hafa rétt tæplega 1000 manns látið lífið í umferðinni á Íslandi. Á árunum 2002–2006 létust að jafnaði 25 manns á ári í umferðarslysum hér á landi en næstu fimm ár þar á eftir (2007–2011) létust að jafnaði tæplega 13 manns á ári. Er þetta besti árangur sem náðst hefur á fimm ára tímabili frá því skráningar hófust árið 1966. Verður fróðlegt að fylgjast með þróun mála þann áratug sem verkefnið varir og meta hvaða árangri það skilar.

## 2.4 Umferðarsamningar SP.

Mikil áhersla er lögð á að samræma umferðarlöggjöf milli ríkja eins og unnt er og að aðildarríki SP fullgildi samninga á umferðarsviðinu, sem samtökin hafa gert. Ísland gerðist aðili að samningi Sameinuðu þjóðanna um flutning á hættulegum farmi þann 26. mars 2011. Nú er unnið að því að fullgilda samning SP um framleiðslu ökutækja, en í viðaukum við þann samning koma fram samræmdar reglur um framleiðslu ökutækja á heimsvísu. Stefnt er að því að Ísland verði aðili að þeim samningi á árinu 2013. Ennfremur hefur um skeið verið til skoðunar að fullgilda Vínarsamninginn um umferð frá 1968, og er stefnt að því að Ísland gerist aðili að honum á næstu misserum.

## 2.5 Verkefnaáætlun.

Á 10 ára tímabili verkefnisins verður mikil áhersla lögð á að aðildarríki SP þrói umferðarkerfi sem geta betur tekið á mannlegum mistökum í umferðinni og dregið úr alvarleika afleiðinga umferðarslysa þegar þau eiga sér stað. Áherslunni verður að vissu leyti beint frá vegfarendum að þeim sem hanna umferðarkerfið, þ.e. yfirvöldum vegamála á landsvísu og í sveitarfélögum. Þeirra verkefni byggjast á því að séð verði fyrir framlögum til umferðaröryggismála og þar kemur til kasta löggjafarvaldsins og stjórnmalamanna. Eftir sem áður er það á ábyrgð vegfarenda að fara eftir þeim lögum og reglum sem gilda í umferðinni. Einnig verður sjónum beint að framleiðendum ökutækja, lögregluyfirvöldum, heilbrigðisyfirvöldum, skólum, frjálsum félagasamtökum, fyrirtækjum og stofnunum um að stuðla að framgangi verkefnisins. Lögð skal áhersla á þátttöku allra í verkefninu, ekki eingöngu stjórnvalda.

Ef allir leggjast á eitt er ekki óraunhæft að ætla að í lok áratugarins hafi umferðarslysum hér á landi fækkað umtalsvert, en takmarkið er að útrýma banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni. Að því er stefnt með vinnu starfshópsins og ríkir full samstaða í starfshópnum um það takmark.

### 3. Stólparnir og almenn verkefni á grundvelli átaksins

#### 3.1 Inntak stólpanna.

## Rammi fyrir Áratuginn

<b>Stólpi 1</b> Skipulag umferðar- öryggismála	<b>Stólpi 2</b> Innviðir- umferðar- mannviki	<b>Stólpi 3</b> Öruggari ökutæki	<b>Stólpi 4</b> Öruggari vegfarendur	<b>Stólpi 5</b> Viðbrögð eftir slys
---	---	--	--	---

Sameinuðu þjóðirnar hafa skipt verkefnum áratugarins í umferðaröryggismálum í fimm stólpa (pillars) sem eru eftirfarandi:

- Skipulag umferðaröryggismála;
- Innviðir-umferðarmannvirki;
- Öruggari ökutæki;
- Öruggari vegfarendur;
- Viðbrögð þegar umferðarslys hefur orðið.

Stólpunum verða gerð nánari skil hér á eftir. Að öðru leyti hafa eftirtalin verkefni verið skilgreind, en tekið skal fram að hér er með engu móti um tæmandi upptalningu að ræða:

- hvert aðildarland fyrir sig setji sér markmið um fækkun umferðarslysa til ársins 2020;
- skráning umferðarslysa verði efla, bæði á lands- og heimsvísu;
- aðildarlönd SP fullgildi samninga SP á umferðarsviðinu;
- stuðlað verði að aukinni þróunarsamvinnu í því skyni að efla umferðaröryggi í þróunarlöndunum;
- efla verði þróun sjálfbærra samgangna;

- hvatt verði til notkunar almenningssamgangna í auknum mæli;
- skoðuð verði viðbrögð við umferðarslysum og hvernig bæta megi viðbragðstíma þeirra sem sinna útkalli;
- mælikvörðum í samgöngustefnu aðildarlanda SP verði breytt miðað við aukna áherslu á ábyrgð þeirra sem hanna og viðhalda vegakerfum.

### 3.2 STÓLPI 1.

#### Skipulag umferðaröryggismála.

---

##### MARKMIÐSSETNING

Meginmarkmið umferðaröryggisstarfs er að vinna að fækkun banaslysa og alvarlegra slysa í umferðinni. Með tilliti til þeirrar þróunar sem orðið hefur í átt til þess að óvörðum vegfarendum hefur fjölgað í umferðinni er mikilvægt að sjónum verði ekki síst beint að öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

##### HELSTU VERKEFNI

##### FJÁRMÖGNUN

Stjórnvöld leitist við að hafa arðsemisútreikninga að baki ákvörðunum í umferðaröryggismálum. Jafnframt verði framlag stjórnvalda til umferðaröryggismála tryggt í umferðaröryggisáætlun.

Unnin verði samantekt á fjárveitingum til umferðaröryggismála á undanförunum fimm árum og árangur metinn miðað við framlög til tiltekinna verkefna á sviði umferðaröryggis.

##### KYNNING

Stuðlað verði að öflugri kynningu á mikilvægi forvarna í umferðaröryggismálum fyrir almenningi og stjórnámálamönnum, bæði á Alþingi og í sveitarstjórnnum. Leitað verði svara við spurningum eins og hvar verða flest slysin, hvar eru hættulegustu aðstæðurnar og hvar er brýnast að taka til hendinni í umferðaröryggismálum.

Komið verði á reglulegri kynningu á stöðu umferðaröryggismála fyrir fulltrúum í umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

Virkja þarf fjölmiðla sem best hvað varðar allar hliðar umferðaröryggismála og upplýsa þá á áhugaverðan hátt um ný viðhorf og sem flesta þætti á því sviði.

## HUGMYNDAFRÆÐI NÚLLSÝNARINNAR

Hugmyndafræði **NÚLLSÝNAR** verði höfð að leiðarljósi í umferðaröryggisstarfi og við framkvæmdaáætlanir stjórnvalda í vegamálum og í öðrum þáttum umferðaröryggis- og samgöngumála verði gengið út frá viðmiðum núllsýnarinnar eftir því sem við verður komið.

Eftirfarandi fjögur leiðarspor núllsýnarinnar verði höfð sem grunnur þegar opinberir aðilar taka helstu ákvarðanir í samgöngu- og umferðaröryggismálum:

- **Siðferði:** Mannslíf og heilsa eiga að vera í öndvegi í vegaf framkvæmdum; framar ferðatíma, þægindum og öðrum slíkum hagsmunum.
- **Ábyrgð:** Virkni núllsýnarinnar grundvallast af sameiginlegri ábyrgð stjórnvalda, vegfarenda, veghaldara og annarra sem bera ábyrgð á öruggri umferð. Enginn þessara aðila má skorast undan ábyrgðinni.
- **Öryggi:** Ökutæki og umferðarmannvirki skulu hönnuð þannig að þau þyrmi þeim sem þau nota. Þau skulu hönnuð þannig að komið sé í veg fyrir alvarlegar afleiðingar mannlegra mistaka.
- **Sveigjanleiki:** Stjórnvöld og stofnanir skulu gera allt sem í þeirra valdi stendur til að tryggja öryggi borgaranna í umferðinni. Það getur þurft að gera breytingar á ferli ákvarðana og þeim hvötum og þeim hagsmunum sem ráðið hafa ákvörðunum í samgöngumálum.

## SLYSASKRÁNING

Sjá kafla 4.

## FERÐAVENJUR

Efld verði skráning á ferðavenjum almennings. Fylgst verði með breytingum á slysatíðni milli ára og árangur í slysavörnum í viðkomandi vegfarendahópum metinn með hliðsjón af þróun í notkun mismunandi samgöngumáta.

## SAMSTARFSVETTANGUR

Lagt er til að stofnað verði fagráð í málaflokknum sem verði stjórnvöldum til ráðgjafar um umferðaröryggismál.

Ennfremur verði skipað fagráð um öryggi erlendra ferðamanna í umferðinni með þátttöku fulltrúa frá Umferðarstofu, Vegagerðinni, Samtökum ferðaþjónustunnar, Ferðamálastofu, lögreglu og viðbragðsaðilum, t.d. Landsbjargar.

## ÓVARÐIR VEGFARENDUR

Farið verði í sérstakt átak í fræðslu, áróðri og öðrum forvörnum til að tryggja sem best öryggi óvarinna vegfarenda.



## 3.3 STÓLPI 2.

### Innviðir - umferðarmannvirki

---

#### MARKMIÐSSETNING

Meginmarkmiðið er að samgöngumannvirki séu örugg fyrir alla vegfarendur.

Umferðarmannvirki og nánasta umhverfi þeirra skulu þannig hönnuð að þau verji og verndi vegfarendur sem um þau fara þegar og ef þeim verða á mistök sem annars gætu leitt til alvarlegs slyss.

#### HELSTU VERKEFNI

##### ÖRUGG HÖNNUN VEGA

- Umferðaröryggi sé ætíð haft að leiðarljósi við hönnun vega og annarra umferðarmannvirkja.
- Öruggasta hönnunin sé skilgreind að teknu tilliti til umferðar og aðstæðna. Ef kostnaður telst of mikill og farið er í kostnaðarminni framkvæmdir verða forsendur slíkra ákvarðana að liggja fyrir. Með þessari aðferðafræði væru allar forsendur uppi á borði við ákvarðanatöku um fjárveitingar til vegafamkvæmda.

##### RÝNI OG ÖRYGGISÚTTEKT

- Stöðluð og óháð rýni fari fram á fyrirhugaðar framkvæmdir og jafnframt fari fram gæðamat á eldri umferðarmannvirkjum með þarfir og öryggi allra vegfarendahópa í huga. Á grundvelli gæðamatsins verði síðan gerðar endurbætur.
- Greina þarf vegakerfið sérstaklega að því er varðar þungaflutninga og viðeigandi úrbætur framkvæmdar. Í þessu sambandi þarf sérstaklega að skoða breidd vega og styrk.

##### SAMRÆMDAR REGLUR – STAÐLAR

- Tryggja skal að samræmdum reglum sé fylgt varðandi veghönnun og vegafamkvæmdir.

##### GERÐ LEIÐBEININGA UM HÖNNUN

Leiðbeiningar um hönnun vegamannvirkja verði endurskoðaðar, eftir því sem tilefni gefst til og bætt við og atriðum sem ekki eru til leiðbeiningar um, t.d. fyrir vegi í þéttbýli. Vegagerðin hefur gefið út leiðbeiningar um hönnun þjóðvega í þéttbýli. Í samræmi við það sem tíðkast á Norðurlöndum er Vegagerðin hvött til að hafa forgöngu um að skrifa sambærilegar leiðbeiningar fyrir aðra vegi í þéttbýli. Slíkt myndi stuðla að einsleitu samgöngukerfi þar sem jafnræðis allra vegfarenda væri gætt.

## **JAFNRÉTTHÁIR VEGFARENDUR**

Við skipulag og hönnun samgöngumannvirkja skal gæta jafnræðis sé milli allra vegfarendahópa og samgöngur skilgreindar jafnrétt háar án tillits til samgöngutækja.

## **HRAÐASTJÓRNUN**

Endurmeta þarf leyfðan hámarkshraða á þjóðvegakerfinu. Ákvörðun um hámarkshraða á vegum taki mið af gerð og ástandi vegar, öryggisúttektum, slysasögu og þeim vegfarendum sem nota veginn. Gerð verði úttekt á því hvort gildandi hámarkshraði sé ásættanlegur og átak verði gert í að lækka hraða í íbúðahverfum. Efla þarf eftirlit lögreglu og setja upp fleiri hraðamyndavélar, sérstaklega þar sem sérstök hættu stafar af hraðakstri.

## **AÐSKILNAÐUR AKSTURSSTEFNA**

Halda þarf áfram vinnu við aðskilnað akstursstefna á vegum, sérstaklega þar sem leyfilegur hámarkshraði er 70 km/klst eða hærri.

## **LAGFÆRING Á UMHVERFI VEGA**

Leggja þarf áherslu á að kröfur um öryggissvæði meðfram vegum séu uppfylltar en setja upp vegrið að öðrum kosti.

## **RIFFLUR Í VEGI**

Auka þarf notkun á vegrifflum við vegarbrún og á milli akstursstefna í þeim tilgangi að fækka slysum sem verða vegna syfju og þreytu.

## **INNVIÐIR FYRIR HJÓLANDI OG GANGANDI**

- Sveitarfélög verði hvött til að stuðla að lagningu sérstakra stíga og reina fyrir reiðhjól, sem uppfylli kröfur í samræmi við leiðbeiningar um hönnun fyrir reiðhjól.
- Sveitarfélög verði einnig hvött til að endurbæta núverandi stígakerfi fyrir blandaða umferð þannig að komið sé á mótis við kröfur um greiðar og öruggar samgöngur gangandi og hjólandi vegfarenda.
- Leiðamerkingar verði settar upp á stígum. Gert verði átak í því að merkja undirgöng og brýr og umferð beint að þeim með markvissum hætti. Þveranir yfir götur frá stígum og gangstéttum verði lagfærðar þar sem þess þarf við.
- Sveitarfélög verði hvött til samvinnu um kortlagningu göngu- og hjólastíga þannig að auðveldara og öruggara verði að komast á milli bæjarfélaga fyrir óvarða vegfarendur.

### 3.4 STÓLPI 3.

#### Öruggari ökutæki

---

##### MARKMIÐ

Auka þarf vitund ökumanna um ávinning þess að ástand ökutækja sé ávallt gott og öryggisbúnaður í fullkomnu lagi.

Eftirlit, skoðun og reglur um innflutning ökutækja miði að því að ætíð séu í umferð ökutæki sem uppfylli ströngustu öryggiskröfur. Fylgst verði vel með nýjungum og þróun öryggisbúnaðar ökutækja og kröfur um þær séu innleiddar eins og kostur er.

##### HELSTU VERKEFNI

##### HERTAR GÆÐAKRÖFUR TIL ÖKUTÆKJA

- Gæði skoðunar og eftirlits sé ætíð, með tilliti til umferðaröryggis, samkvæmt ströngustu kröfum.
- Skerpt verði á reglum um skoðun og skráningu ökutækja. Þar má sérstaklega nefna tengibúnað vagna og hemlabúnað, hópferðarbíla, bílaleigubíla og tjónuð ökutæki, þ.m.t. bifhjól. Sérstaklega verði hugað að skipulagi og framkvæmd eftirlits með þungum ökutækjum á vegum.
- Endurskoðaðar verði reglur og eftirlit varðandi breytingar á ökutækjum með tilliti til umferðaröryggis.
- Ítarlegri og reglulegri prófanir fari fram á hemlabúnaði ökutækja þyngri en 3,5 tonn.
- Endurskoðaðar verði reglur um gerð og búnað reiðhjóla svo tryggt sé að einungis séu reiðhjól í notkun sem uppfylla sett skilyrði.
- Mikilvægt er að fylgjast með og kynna fyrir öikumönnum nýjungar á sviði öryggis ökutækja með tilkomu tölvubúnaðar til að aðstoða öikumenn, svokallað „E-safety“.
- Almenn fræðsla (átak) um atriði sem tengjast öryggi ökutækis verð efld. Í þessu samband má nefna hjólbarða – ástand þeirra, loftþrýsting o.fl.

### 3.5 STÓLPI 4.

#### Öruggari vegfarendur

---

##### MARKMIÐ

Meginmarkmið umferðaröryggisstarfs er að koma í veg fyrir slysa á vegfarendum. Leiðin að því markmiði felur í sér auknar rannsóknir á orsökum slysa og fræðslu fyrir almenning. Staðið verði að öflugri fræðslu um ábyrgð vegfarenda í umferðinni. Skoða verði sérstaklega hvernig vinna megi að breyttu viðhorfi áhættusækinna ökumanna.

## HELSTU VERKEFNI

### ÖRYGGISBÚNAÐUR VEGFARENDA

- Fræðsla og áróður miði að því að vegfarendur noti ætíð öryggisbúnað sem uppfyllir ítrustu kröfur.
- Með niðurfellingu/lækkun á tollum og sköttum verði mögulegt að auka notkun öryggisbúnaðar í umferðinni.

### ÁRÓÐUR OG FRÆÐSLA

- Veitt verði fjármagni í markvissan og vel ígrundaðan áróður í umferðaröryggismálum.
- Gerð verði rannsókn á vandamálinu sem áróðrinum er ætlað að leysa og síðan verði árangur metinn.

### ALMENN FRÆÐSLA

- Haldið verði á lofti almennri fræðslu fyrir vegfarendur til upprifjunar og til að auka skilning á umferð á vegum og hættum sem þar kunna að leynast. Áhersla verði lögð á sameiginlega ábyrgð allra á því að umferð gangi slysalaust fyrir sig, samvinnu vegfarenda og tillitsemi í umferðinni.
- Sérstök áhersla verði lögð á fræðslu fyrir almenning um breytingar sem munu verða með gildistöku nýrra umferðarlaga um áramót.
- Ökumönnum gefist kostur á endurmenntun og ökuþjálfun á til þess gerðum svæðum.
- Leggja þarf áherslu á fræðslu fyrir ökumenn um rétt viðbrögð ef þeir missa stjórn á ökutæki þannig að þeir komist hjá því að velta ökutækinu.
- Haldin verði skipulögð námskeið á vorin í hjólafærni barna, unglunga og fullorðinna.
- Fræðsla um umferðarreglur á stígum verði sérstaklega tekin fyrir og upplýsingaefni unnið fyrir vegfarendur.
- Hugað verði að merkingum á göngu- og hjólastígum og sérstaklega tilgreint fyrir hvaða hópa vegfarenda stígur er ætlaður.
- Áhersla verði lögð á mikilvægi þess að allir vegfarendur virði merkjagjöf í umferðinni, hvort sem um er að ræða yfirborðsmerkingar, umferðarmerki eða umferðarljós.
- Framleitt verði fræðslumyndband um neyðarviðbrögð ef slys verður í jarðgöngum. Hugsað sem almenn fræðsla og má einnig setja inn sem skylduþátt í ökunámsbók.
- Slysátíðni og árangur af slysavörnum hjá mismunandi vegfarendahópum verði metinn með hliðsjón af mismunandi samgöngumáta.

## FRÆÐSLA Í SKÓLUM

- Efla þarf umferðarfræðslu í skólum landsins. Fjármagni verði veitt í umferðarfræðslu, bæði í grunn- og framhaldsskólum.
- Áhersla verði lögð á að efla skilning og hafa áhrif á viðhorf ungra vegfarenda til umferðar. Markmiðið verði að þeir geri sér grein fyrir ábyrgð sinni og afleiðingum áhættuhegðunar í umferðinni.

## ÖKUNÁM OG ÞJÁLFUN

- Skoðaðir verði möguleikar á að efla ökukennslu í samræmi við það sem best gerist í nágrannalöndum okkar.
- Gerð verði áætlun í samvinnu við opinbera og einkaaðila um að koma upp ökugerðum víðs vegar um landið. Þar verði öll aðstaða til almennrar ökukennslu, endurmenntunar, þjálfunar á stórum ökutækjum, sértæk þjálfun viðbragðsaðila, m.a. í forgangsakstri, auk aðstöðu til ýmiss konar prófana, kynninga og akstursþjálfunar.

## 3.6 STÓLPI 5.

### Viðbrögð við slysum

---

#### MARKMIÐ

Að geta almennra vegfarenda til að veita mikilvæga fyrstu hjálp og lífsbjargandi aðstoð sé eflid og unnið sé markvisst að eins stuttum viðbragðstíma og mögulegt er þegar slys á sér stað.

#### HELSTU VERKEFNI

##### SKYNDIHJÁLP

- Kennsla í skyndihjálpi verði eflid til muna og skipulögð verði kennsla í skyndihjálpi í grunn- og framhaldsskólum.
- Gefinn verði út upplýsingabæklingur, upplýsingaefni sett á heimasíðu Umferðarstofu og/eða forrit verði þróað fyrir síma/tölvur sem veitir fólki upplýsingar um hvert það geti snúið sér varðandi hjálp vegna umferðarslysa. Þar verði m.a. upplýsingar um hvar leita megi áfallahjálpi og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
- Komið verði upp heimasíðu og snjallsíma-viðmóti í samstarfi við Rauða Krossinn þar sem hægt verður að nálgast mikilvægar upplýsingar um fyrstu viðbrögð á vettvangi umferðarslysa. Mikilvægt er að kynna heimasíðuna og dreifa tengingu inn á hana sem víðast.

## VIÐBRAGÐ Á VETTvangi

- Gerðar verði ráðstafanir til að stytta viðbragðstíma þegar umferðarslys eiga sér stað. Fylgjast þarf vel með allri tækniþróun og nýjungum í þeim efnum. Athugað verði hver viðbragðstími sjúkraflutningaaðila er í þjóðvegakerfinu og gera viðeigandi úrbætur gerist þess þörf og því verður við komið.
- Leggja þarf sérstaka áherslu á áreiðanleika og nákvæmni skýrslna sem gerðar eru á vettvangi slysa - m.a. hvað varðar hugsanlegar orsakir og aðdraganda. Í því sambandi þarf að efla þjálfun og fræðslu lögreglumanna og taka mið af því sem best gerist erlendis.
- Kortleggja þarf viðbragð og fjarlægð neyðarþjónustu á vegakerfi landsins. Gera þarf viðbragðsáætlanir á grundvelli þess og kanna með hvaða hætti hægt sé að stytta viðbragðstíma sem mest.
- Fræðslumyndir um fyrstu viðbrögð á vettvangi umferðarslysa þurfa að vera aðgengilegar fyrir almenning. Æskilegt er að þær birtist í sjónvarpi með reglulegu millibili.

## SLYSARANNSÓKNIR

- Gerðar séu ítarlegar og nákvæmar rannsóknir á orsökum slysa svo vinna megi með markvissum hætti að forvörnum. Öll alvarleg slys skulu rannsökuð.
- Rannsóknir séu gerðar á því hvort ökumaður hafi verið að nota farsíma þegar slys eiga sér stað. Ráðstafanir séu gerðar til að setja slíka rannsókn inn í verkferla lögreglu. Þetta er sérstaklega mikilvægt í ljósi forvarna.
- Helmingur mænuskaða í heiminum er af völdum umferðarslysa. Mikilvægt er að stuðla að eflingu á starfsemi Mænuskaðastofnunar Íslands í rannsóknum og vinna að forvörnum gegn mænuskaða.

### 3.7 Utan stólpa – umbætur í löggjöf o.fl.

- Umferðarlöggjöf þarf sífellt að vera í endurskoðun í ljósi örrar tækniþróunar hvað varðar ökutæki, öryggisbúnað og umferðarmannvirki.
- Skoða skal hvaða áhrif og afleiðingar lögfesting núllsýnar myndi hafa hér á landi.
- Ef núllsýn verður innleidd skal lögð áhersla á að umferðarlögin og reglur endurspegli þær skyldur sem hvíla á herðum vegfarenda og stjórnvalda til að uppfylla skilyrði fullkominnar núllsýnar.
- Gæta þarf þess að lög og reglur séu sem mest í samræmi við það sem þekktist í nágrannalöndum og stöðlum sé fylgt.
- Vínarsáttmálinn um umferð frá 1968 og samningur Sp um gerð og búnað ökutækja

frá árinu 1958 verði undirritaðir sem fyrst.

- Skilyrt refsing – betrun. Refsilöggjöf verði endurskoðuð með það í huga að í viðurlögum sé hvati til breyttrar og bættrar hegðunar líkt og akstursbannið og punktakerfi er dæmi um. Sem dæmi má nefna að í kjölfar vímuefnaaksturs sé hvati í formi afsláttar af refsingu ef viðkomandi leitar sér lækningar og hjálpar.
- Áfengislás sé settur upp í ökutækjum hjá þeim sem hafa gerst brotlegir.
- Ákvæði um akstursbann gagnvart þeim sem gerast brotlegir í umferðinni verði lögbundin.
- Alvarleg almannahættubrot verði tilgreind í umferðarlögum og við þeim lögð refsing og refsikennd viðurlög s.s. svipting eða krafa um endurhæfingu og/eða akstursbann. Dæmi um þetta er eftirfarandi:
  - þegar lagt er á flóttu undan lögreglu sem leiðir til eftirfarar;
  - hættuakstur eins og ógnandi nálægðarakstur, akreinasvig og annað, þar sem ökumaður vísvitandi stofnar lífi og limum annarra vegfarenda í hættu á ófyrirleitinn og óábyrgan hátt.
- Refsingar við umferðarlagabrotum verði hertar og samfélagsþjónusta verði notuð í meira mæli sem viðurlög við umferðarlagabrotum.

### 3.8. Þróunaraðstoð.

Ljóst er að staða umferðaröryggismála er afar misjöfn eftir aðildarlöndum SP og verður að telja stöðu þessara mála nokkuð góða hér á landi miðað við ýmis þróunarlönd, þó svo að alltaf megi betur gera. Til að koma til móts við óskir SP um að þau lönd sem betur eru á vegi stödd í þessum málum aðstoði þau sem styttra eru á veg komin leggur starfshópurinn til að skoðað verði í samvinnu við Þróunarsamvinnustofnun Íslands hvernig Ísland geti orðið að liði í aðstoð á sviði umferðaröryggismála í löndum þar sem ástand mála er óviðunandi.

## 4. Skráning umferðarslysa á Íslandi

### 4.1 Inngangur.

Á fundi starfshóps um áratug aðgerða í umferðaröryggismálum 2011-2020 þann 14. júní 2011 var fjallað um fyrirkomulag slysaskráningar umferðarslysa á Íslandi og leiðir til úrbóta.

Á grundvelli fundargerðar, sem send var eftir fundinn til fundargesta og athugasemda sem bárust í kjölfarið, hefur þessi skýrsla verið sett saman. Henni fylgja tillögur að umbótum á slysaskráningu umferðarslysa hér á landi.

## 4.2 Fyrirkomulag skráningar umferðarslysa hér á landi.

### 4.2.1 Skráning umferðarslysa hjá Umferðarstofu.

Gögn berast Umferðarstofu (US) frá lögreglunni sem unnið er úr, auk þess sem RNU (rannsóknarnefnd umferðarslysa) sendir upplýsingar um banaslys til US. Stundum þarf að endurmeta upplýsingar um GPS hnit í þeim tilfellum að þau eru ekki nákvæm.

US hefur nýlega sent erindi til SFF (Samtaka fjármálafyrirtækja) þar sem þess er farið á leit að tryggingarfélagin sendi tjonstilkynningar til US og er svars beðið. Á það við um tilkynningar um umferðarslys sem ekki er til lögregluskýrsla um, en forsvarsmenn US hafa áhuga á að skrá upplýsingar úr þessum skýrslum í umferðarslysa gagnagrunn US.

Bent var á það á fundinum að við skráningu umferðarslysa hjá US fer fram mat á alvarleika umferðarslysa án þess að heilbrigðisstarfsmenn komi þar að málum.

### 4.2.2 Skráning umferðarslysa hjá embætti Landlæknis.

Skráning í slysaskrá Íslands (SÍ) sem vistuð er hjá embætti Landlæknis fer ýmist fram með sérstakri skráningu í vefviðmót, með skráningu í gegnum hið svokallaða Sögukerfi á heilsugæslustöðvunum eða með beinni vörpun úr dreifðum gagnasöfnum. Skráningaraðilar skrá þá ítarlegri upplýsingar um slys í eigin gagnasöfn, rétt eins og gert var fyrir tilkomu SÍ. Hluti upplýsinganna er hins vegar sendur SÍ rafrænt um leið og hin venjubundna skráning fer fram. Þegar slys eru skráð í SÍ fá þau einkvæmt atburðarnúmer. Númerið verður til í SÍ en verður auk þess eftir í hinum dreifðu gagnagrunnum. Þetta fyrirkomulag gefur möguleika á að sækja ítarlegri upplýsingar um þau slys sem skráð eru í SÍ, sé þess þörf.

Það er lagt í hendur hvers skráningaraðila að meta hvort slys/slásaður hafi þegar verið skráð í gagnagrunn SÍ. Í raun gætu því margir skráð sama slys þrátt fyrir að menn fái viðvörðun hafi slasaður einstaklingur þegar verið skráður í skrána innan 7 daga. Þessu mætti breyta með því að allir skráningaraðilar sendu upplýsingar um alla slasaða í SÍ og starfsfólk hennar sæi um að samræma skráninguna eftir á.

Skráningaratriðin eru ekki mörg enda var það ætlunin frá upphafi að SÍ gæfi einungis gróft yfirlit yfir fjölda slysa og tegund. Skrá þarf dagsetningu, tíma, tegund, vettvang og staðsetningu slyss. Fyrir einstakling skal skrá kennitölu, kyn og alvarleika áverka. Menn hafa þó í flestum tilvikum ekki treyst sér til að meta alvarleika – enda alls óvíst að mismunandi aðilar meti alvarleika á sama hátt.

Ljóst er að þörf er á því að endurskoða SÍ, bæði tæknilega og hugmyndafræðilega. Drög hafa verið gerð að þessari endurskoðun en fjármagn ekki fengist.

### 4.2.3 Úrvinnsla gagna vegna umferðarslysa hjá Vegagerðinni.

Fyrir Vegagerðina (Vg) er það höfuðatriði að skrá staðsetningu og tegund umferðarslysa þannig að sjá megi hvar umferðarslys verða og hvernig bæta megi þá staði þar sem slysin eiga sér stað. Vg notar þannig upplýsingar úr slysaskrá US eins og þær eru nú uppsettar. Vg tekur þátt í starfi á vegum IRTAD sem er á vegum OECD og stendur annars vegar fyrir



gagnagrunn um slys og umferð en hins vegar fyrir vinnuhóp sem vinnur að ýmsum rannsóknum varðandi umferðaröryggi. Í janúar 2012 gaf IRTAD út skýrslu um skráningu alvarlegra slysa þar sem meðal annars er fjallað um hvernig tengja megi saman gögn frá mismunandi aðilum. Skýrslan ber heitið: Reporting on Serious Road Traffic Casualties - Combining and using different data sources to improve understanding of non-fatal road traffic crashes og hana má finna á slóðinni:

- <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/Road-Casualties->

#### 4.2.4 Skráning umferðarslysa hjá Hagstofunni.

Hagstofan notast við ICD-10 reglur sjúkdómaflokkunarkerfisins við skráningu banaslysa í umferðinni en það er önnur aðferð en US beitir. Útgefnar tölur Hagstofunnar um banaslys miðast einungis við þá sem eiga lögheimili á Íslandi við andlát og ná því ekki til banaslysa erlendra ríkisborgara sem láta lífið í banaslysum hér á landi nema að hluta. Einnig sinnir Hagstofan skráningu á Íslendingum sem látast í umferðinni erlendis en það gera skrár Umferðarstofu og embættis Landlæknis ekki.

#### 4.3 Helstu niðurstöður.

- Á fundinum kom skýrt fram að skráning umferðarslysa er frábrugðin skráningu á öðrum slysum að því er varðar hversu margir koma að skráningunni og mismunandi upplýsingar sem leitað er eftir á grundvelli skráningarinnar.
- Í stuttu máli má greina eftirfarandi aðila sem nota þessar upplýsingar:
  - Stjórnvöld/ráðuneyti
  - Umferðarstofa
  - Vegagerðin
  - Ríkislögreglustjóri
  - Heilbrigðiskerfið
  - Sveitarfélög
  - Tryggingafélög
  - Vinnueftirlitið
  - Stofnanir/almennir/skólar
  - Erlendir aðilar/innlegg í erlenda gagnagrunna
- Mikilvægt að skilgreining á hugtakinu „umferðarslys“ verði endurskoðað. Í því sambandi þarf að taka afstöðu til þess hvort slys sem verða á gangstígum eigi að falla

í flokk umferðarslysa og einnig þegar ekki er um að ræða slys á fólki.

Í

- skýrslu Umferðarstofu um umferðarslys árið 2010 er umferðarslys skilgreint á eftirfarandi hátt: „Umferðarslys er það óhapp sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að og á sér stað á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem opið er almennri umferð.“ Skilgreiningu á umferðarslysi er ekki að finna í umferðarlögum. Það sjónarmið hefur verið sett fram að hætta eigi að gera greinarmun á slysi hvort sem það verður á fólki eða eignum sbr. enska orðið „accident“ sem nær yfir hvort tveggja.
- Þau atriði sem skráð eru í slysaskrá US þarf að endurskoða. Æskilegt væri að tilgreina hvers konar bifhjól á hlut að máli í umferðarslysi og hvort og þá hvaða hlífðarfatnaði bifhjólamaður sem slasast í umferðarslysi klæddist, en gert er ráð fyrir skráningu á notkun hlífðarfatnaðar í gagnagrunni lögreglunnar. Slíkar upplýsingar geta verið grundvöllur nánari skoðunar á umferðarslysum þar sem bifhjól koma við sögu og geta veitt gagnlegar upplýsingar um mikilvægi hlífðarfatnaðar við bifhjólaakstur.
- Umferðarslys eru hluti af heildarfjölda slysa en mikilvægt er að hafa samfellu í skráningu slysa almennt, svo að meta megi þróun þeirra yfir lengra tímabil. Breytingar í mynstri slysa án þess að um heildarfjölgun sé að ræða geta átt sér skýringar í breyttri flokkun og skráningu. Hér má t.d. nefna breytingu á skilgreiningu á alvarleika slysa og breytingu á skráningu banaslysa í umferðinni ef um er að ræða sjálfsvíg.
- Skv. 6. mgr. 8. gr. laga um landlækni og lýðheilsu nr. 41/2007, með áorðnum breytingum, er embætti Landlæknis veitt heimild, með leyfi ráðherra, til að fela heilbrigðisstofnunum og sjálfstætt starfandi heilbrigðistarfsmönnum eða öðrum aðilum, umsjón tiltekinna skráa sem hann skipuleggur samkvæmt lögnum.
- Telja verður afar mikilvægt að öll umferðarslys séu skráð, einnig þau þar sem ekki er um að ræða slys á fólki. Heildarskráning umferðarslysa mun aldrei verða að veruleika án aðkomu tryggingarfélaganna, öll umferðarslys þar sem annað hvort verður tjón á munum eða fólki eða hvort tveggja eru skráð hjá tryggingarfélagunum. Nú er það einungis TM sem sendir upplýsingar til SÍ.
- Meginástæða þess að lögreglan hætti skráningu umferðarslysa þar sem ekki eru um slys á fólki að ræða var að með gildistöku nýrra umferðarlaga þann 1. mars 1988 túlkaði lögreglan lögin þannig að ekki væri gert ráð fyrir því að hún mætti á slysstað ef ekki var um líkamstjón að ræða.
- Ekki eru fyrirliggjandi tölur um kostnað samfélagsins af skráningu umferðarslysa, en að teknu tilliti til þess að úrvinnsla upplýsinga fer fram á nokkrum stöðum má ætla að um talsverðan kostnað sé að ræða. Kanna þyrfti hvort unnt sé að minnka þann kostnað án þess að það komi niður á gæðum núverandi fyrirkomulags.
- Kannað verði hvort mögulegt sé að gera sjúkragögn Landspítala aðgengileg (þó þannig að þau sé ópersónugreinanleg), svo skráning á alvarleika áverka í umferðarslysum verði áreiðanlegri.

#### 4.4 Tillaga.

Að framansögðu er ljóst að telja verður að skráning umferðarslysa hér á landi sé að mörgu leyti í mjög góðu horfi. Þó verður ekki fram hjá því litið að um nokkurn tvíverknað er að ræða sem ástæða er að skoða nánar.

Starfshópur um áratug umferðaröryggis 2011-2020 leggur því til að skoðaður verður möguleiki á því að gagnagrunni með heildarskrá umferðarslysa verði komið á þar sem allar upplýsingar um umferðarslys verði til staðar og gagnagrunnurinn hannaður þannig að hann mæti mismunandi skilgreiningum. Þaðan gætu síðan þeir aðilar sem vinna úr upplýsingum á grundvelli slysaskráningar sótt gögn til frekari úrvinnslu.

### 5. Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa

#### 5.1 Inngangur.

Allt frá árinu 1993 hefur þriðji sunnudagur í nóvember ár hvert verið tileinkaður minningu fórnarlamba umferðarslysa að frumkvæði Sameinuðu þjóðanna. Klukkan 11.00 þann 20. nóvember 2011 var einnar mínútu þögn til að minnst þeirra sem höfðu látið lífið í umferðarslysum hér á landi.

Starfshópur um áratug umferðaröryggis 2011-2020 stóð jafnframt þann dag fyrir athöfn við bráðamóttöku Landspítalans í Fossvogi þar sem forseti Íslands, Ólafur Ragnar Grímsson, hélt ávarp og talaði um þær miklu fórnir sem færðar hafa verið í umferðinni og mikilvægi þess að fækka umferðarslysum.

Athafnir og samkomur í tilefni dagsins voru haldnar víðs vegar um landið, en mælst hafði verið til þess að dagsins yrði minnst í kirkjum landsins þennan dag og var það gert með miklum myndarbrag. Ennfremur voru deginum gerð góð skil í fjölmiðlum.

#### 5.2 Fréttatilkynning.

Á enska hluta vefsíðu Stjórnarráðsins var eftirfarandi fréttatilkynning send út þann 23. nóvember 2011:

Iceland honors the World Day of Remembrance

for Road Traffic Victims

Sunday, 20 November 2011

On 2 March 2010, The UN General Assembly adopted a resolution by which it proclaimed the period 2011-2020 as the Decade of Action for Road Safety, with the goal to stabilize and reduce the level of road traffic fatalities around the world.

On this occasion, the Minister of the Interior, Mr. Ögmundur Jonasson appointed a working group whose task is to find ways and means to improve road traffic safety in Iceland based on following five pillars set out by the UN Decade of action project: 1.

Road safety management, 2. Safer roads and mobility, 3. Safer vehicles, 4. Safer road users, and 5. Post crash response.

The working group set up by the Minister of the Interior organized a ceremonial event last Sunday, 20 November on the occasion of the World Day of Remembrance for Road Traffic Victims, which at the initiative of UN is held on the third Sunday of November each year since 2005.

Events took place in the town of Akureyri and in Reykjavik on the premises of the emergency unit of the National University Hospital of Iceland. The first speaker was the President of Iceland, Mr. Olafur Ragnar Grimsson. In his speech he emphasized the importance of road safety in all its aspects. His speech was followed by several speakers who are professionally involved in the aftermaths of road traffic accidents, such as in law enforcement and medicine. They related their often tragic experiences at the scene of road traffic accidents and in the emergency room when treating victims of road traffic accidents. There was an extensive media coverage in Iceland on the occasion of the World Day Remembrance for Road Traffic Victims as well as coordinated effort to remember the victims of road traffic accidents in religious services around the country.

The message of the day was a powerful reminder to all road users to show due care in road traffic, thus preventing the often unnecessary road traffic accidents with all the cost involved, both financially and emotionally.

### 5.3 Tillaga.

Í ljósi þess hve vel tókst til um minningardag fórnarlamba umferðarslysa í nóvember sl. leggur starfshópurinn til að héðan í frá verði haldinn minningardagur ár hvert hér á landi um fórnarlömb í umferðinni. Það er engum vafa undirorpið að slíkur minningardagur getur verið mjög áhrifamikill ef rétt er haldið á málum og stuðlað að fækkun slysa í umferðinni.

## 6. Öryggisbúnaður í umferðinni

### 6.1 Inngangur.

Á fundum starfshópsins hefur verið fjallað um gjöld sem lögð eru á ýmsan öryggisbúnað í umferðinni. Ljóst er að verðlag getur haft afgerandi áhrif á það hvort öryggisbúnaður er notaður og því er mikilvægt að tollum og öðrum gjöldum sé haldið í hófi eins og kostur er.

Hér á eftir eru tekin dæmi um álögur á öryggisbúnað í umferðinni, en ekki er um tæmandi upptalningu að ræða. Tekið skal fram að E tollur telst 0% tollur og að 25,5% virðisaukaskattur leggst á útselda vöru.

## 6.2 Dæmi um verðmyndun á öryggisbúnaði.

### **Hjólbarðar**

10% tollur (nema varan sé framleidd á EES svæðinu og upprunapappír fylgi með vöru, þá er er E tollur). Viðbót vörugjald í samræmi við þyngd, þ.e. 20 kr. pr. kg (nettóþyngd vöru) og svo er úrvinnslugjald 40 kr. pr. kg.

### **Þjöllur á reiðhjól, endurskinsmerki úr plasti**

10% tollur (eða E tollur 0%).

### **Endurskinsvesti, gallar fyrir bifhjólamenn**

15% tollur.

### **Hjálmar, öryggisbelti í bíla, barnabílstólar framleiddir skv. staðli, ljósabúnaður**

Engir tollar eða vörugjöld.

### **Öryggisloftpúðar og íhlutir þeirra**

7,5% tollur (E tollur), 15% vörugjald.

### **Hemlahlutir fyrir bíla**

7,5% tollur, 15% vörugjald.

### **Hemlar fyrir reiðhjól**

10% tollur (E tollur).

### **Hemlar fyrir mótorhjól (bifhjól)**

10% tollur, 15% vörugjald.

### **Hemlavökvi**

5% tollur (E tollur), úrvinnslugjald 30 kr. á kg.

### **Afisingarvökvi**

5% tollur (E tollur).

### 6.3 Tillaga.

Það er mat starfshópsins að óviðundandi sé að leggja vörugjöld á búnað sem getur haft afgerandi áhrif á öryggi almennings í umferðinni. Því er lagt til að vörugjöld á þeim vörum sem ætlaðar eru til að stuðla að öruggari umferð verði felldir úr gildi. Í því skyni verði listi útbúinn fyrir vörur sem falla undir öryggisbúnað í umferðinni þannig að ljóst liggi fyrir hvert umfang innflutnings sé.

## 7. Upplýsingaefni fyrir átaksverkefni Sameinuðu þjóðanna – Áratugur aðgerða 2011-2020 (Decade of Action)

- Vegvísir (toolkit), almennar upplýsingar:

[http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/toolkit/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/toolkit/en/index.html)

- Ályktun Sameinuðu þjóðanna (A/64/L.44/rev.1) þar sem tekin er ákvörðun um verkefnið Áratugur aðgerða 2011-2020:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/rs\\_decade\\_of\\_action](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/rs_decade_of_action)

- Fyrsta alheimsráðstefna samgönguráðherra um umferðaröryggi. Moskvuyfirlýsingin um Áratug aðgerða:

[http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html)

- Samráðsvettvangur Sameinuðu þjóðanna um umferðaröryggi (UN Road Safety Collaboration):

<http://www.who.int/roadsafety/en/index.html>

- Upplýsingar frá WHO um áratug aðgerða:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/en/)

- Global Status Report on Road Safety 2009:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html)