



**World Health
Organization**

**Hỏi - Đáp về các yếu tố nguy cơ chính đối với an
toàn giao thông đường bộ**

Hỗ trợ sửa đổi Luật Giao thông đường bộ 2008

Hà Nội, 2016

Mũ bảo hiểm

HỎI: Lợi ích của việc đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy là gì?

- Đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy đúng quy cách có thể giúp giảm tới 40% nguy cơ tử vong và hơn 70% nguy cơ chấn thương nặng¹.

HỎI. Vì sao dùng mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn an toàn lại quan trọng?

- Yêu cầu mũ bảo hiểm phải đạt tiêu chuẩn an toàn là để đảm bảo mũ bảo hiểm có thể làm giảm tác động của va đập vào đầu một cách hiệu quả nếu xảy ra va chạm giao thông.
- Sử dụng mũ bảo hiểm không đạt tiêu chuẩn sẽ hạn chế hiệu quả bảo vệ của mũ; thậm chí vẫn có nguy cơ chấn thương đầu nặng và tử vong nếu tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm cao nhưng mũ lại không có tác dụng bảo vệ an toàn.

HỎI: Quy định về sử dụng mũ bảo hiểm ở các nước khác như thế nào?

Một số ví dụ về quy định của pháp luật về sử dụng mũ bảo hiểm đúng cách nhằm đảm bảo hiệu quả bảo vệ ở các nước khác:

- Hà Lan:

Điều 60 Luật Giao thông đường bộ của Hà Lan quy định: “*Người điều khiển và ngồi yên sau của xe gắn máy, xe hơi siêu nhỏ không có khoang chở khách kín, xe mô tô hai và ba bánh phải đội mũ bảo hiểm đúng quy cách, với quai mũ được cài chặt rõ ràng và đáng tin cậy để bảo vệ đầu; mũ phải có tem chứng nhận đảm bảo tiêu chuẩn an toàn theo quy định về sử dụng mũ bảo hiểm.*”²

- Hoa Kỳ:

Tại những bang yêu cầu đội mũ bảo hiểm toàn diện thì việc đội mũ đạt tiêu chuẩn DOT (Bộ Giao Thông Hoa Kỳ) khi tham gia giao thông là bắt buộc.³

HỎI: Có bao nhiêu nước có luật về đội mũ bảo hiểm?

TRẢ LỜI: Trên toàn cầu có 169 nước có luật quy định phải đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông đối với người đi mô tô, mặc dù không phải tất cả những luật đó đều đạt tiêu chuẩn thực hành tốt nhất⁴.

HỎI: Có bao nhiêu nước có Luật về đội mũ bảo hiểm đạt “thực hành tốt nhất”?

TRẢ LỜI: chỉ có 44 nước có Luật: áp dụng đối với người điều khiển phương tiện và hành khách; đối với tất cả các loại đường và động cơ, yêu cầu mũ bảo hiểm phải được cài chặt quai, và quy định cụ thể về loại mũ bảo hiểm đạt tiêu chuẩn⁵.

Uống rượu, bia và lái xe

HỎI: chất có cồn có tác động thế nào đối với khả năng lái xe?

Cồn là một chất có khả năng làm chậm hoạt động của não. Chất có cồn gây một số tác động đối với khả năng điều khiển phương tiện của lái xe như sau⁶:

- Làm giảm tầm nhìn (tầm nhìn có thể bị giảm tới 25% vào ban đêm)
- Làm giảm thời gian phản ứng (10%-30%)
- Làm giảm khả năng tập trung
- Cảm thấy thoải mái và buồn ngủ hơn

Cảm thấy tự tin hơn, dẫn tới tăng hành vi lái xe nguy cơ cao, như chạy quá tốc độ quy định, hoặc không cài dây an toàn

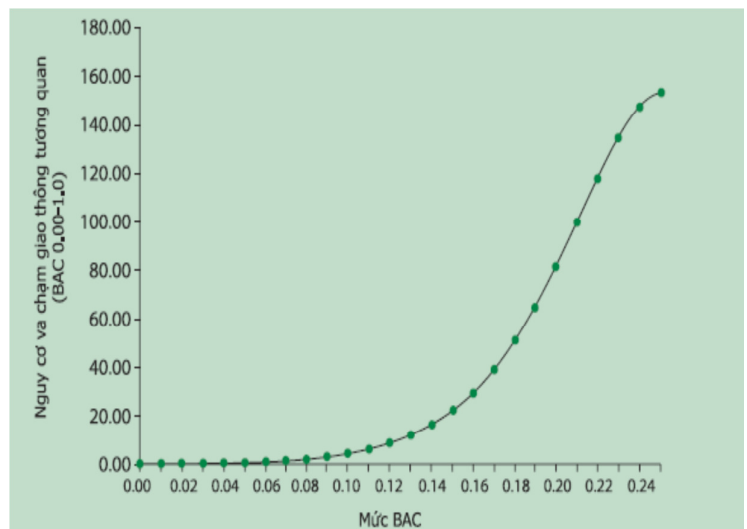
HỎI: Mức độ tác động đối với va chạm giao thông như thế nào?

TRẢ LỜI: Những lái xe có mức nồng độ cồn trong máu (BAC) từ 20mg đến 50mg/100ml máu có nguy cơ tử vong cao ít nhất là gấp ba lần nếu bị đâm xe⁷.

◆ Nguy cơ tăng lên ít nhất tới sáu lần với mức BAC 50mg - 80 mg/100ml máu.

◆ Nguy cơ tăng theo cấp số nhân đối với mức BAC cao hơn 80mg/100ml máu⁸

◆ Người đi mô tô có mức BAC 50mg/100ml máu có nguy cơ gặp va chạm giao thông cao gấp 40 so với người có mức BAC = 0⁹.



HỎI: Những biện pháp can thiệp hiệu quả đối với tình trạng uống rượu, bia và lái xe là gì?

TRẢ LỜI: Luật quy định nồng độ cồn cho phép là 50mg/100ml máu hoặc thấp hơn có hiệu quả trong việc giảm bớt số vụ va chạm giao thông liên quan đến rượu bia¹⁰.

◆ 84 nước có luật quy định về uống rượu lái xe dựa trên mức giới hạn BAC $\leq 50\text{mg}/100\text{ml}$ cho mọi đối tượng tham gia giao thông¹¹.

◆ Áp dụng những biện pháp thực thi pháp luật như đặt các chốt kiểm tra nồng độ cồn và kiểm tra ngẫu nhiên nồng độ cồn qua hơi thở có thể làm giảm khoảng 20% số vụ va chạm giao thông liên quan đến rượu bia và chứng tỏ rất hiệu quả về kinh tế¹².



◆ Nhờ đưa ra áp dụng quy định về nồng độ cồn trong máu ở mức giới hạn $\leq 50\text{mg}/100\text{ml}$, trong thời gian từ 1987 đến 2006 bang Victoria, Úc, đã giảm được tới 20% số trường hợp tử vong do va chạm giao thông có nồng độ cồn trong máu $\geq 50\text{mg}/100\text{ml}$ ¹³.

◆ Năm 2002, Pháp đã giảm mức giới hạn BAC quy định từ 80mg/100ml xuống $\leq 50\text{mg}/100\text{ml}$ đối với mọi đối tượng tham gia giao thông, và $\leq 20\text{mg}/100\text{ml}$ đối với lái xe buýt; chỉ trong vòng một năm, quy định này cùng với việc thi hành gắt gao đã làm giảm số trường hợp tử vong do va chạm giao thông từ 38% xuống 20%.¹⁴

HỎI: Chất có cồn có tác động thế nào tới khả năng điều khiển phương tiện của thanh niên?

TRẢ LỜI: So với lái xe lớn tuổi và có kinh nghiệm hơn, thanh niên và người mới biết lái xe có nguy cơ va chạm giao thông tăng cao sau khi uống rượu, bia¹⁵.

HỎI: Nên áp dụng những chính sách hiệu quả nào để giảm bớt nguy cơ va chạm giao thông do uống rượu, bia cho thanh niên?

TRẢ LỜI: Luật quy định mức BAC thấp ($\leq 20\text{mg}/100\text{ml}$) cho nhóm đối tượng thanh niên và người mới biết lái xe có thể giúp giảm tới 24% số vụ va chạm giao thông liên quan đến thanh niên.

HỎI: Đã có bao nhiêu nước quy định mức BAC giới hạn này?

TRẢ LỜI: Trên toàn cầu đã có 35 nước áp dụng mức BAC $\leq 20\text{mg}/100\text{ml}$ đối với nhóm đối tượng nguy cơ cao này¹⁶.

Lái xe sử dụng ma túy

HỎI: Các chất hướng thần góp phần thế nào vào nguy cơ chấn thương do tai nạn giao thông?

TRẢ LỜI: Nguy cơ va chạm giao thông liên quan đến ma túy còn tùy thuộc vào chất hướng thần mà lái xe sử dụng, trong đó có chất có cồn¹⁷.

Chất	Nguy cơ va chạm giao thông tăng (lần)
Amphetamine	6 – 9
Cần sa	1,5 - 2
Cocain	2 – 3
Thuốc phiện (như heroin)	2 – 3
Cồn (nồng độ cồn trong máu từ 0,05 – 0.10g/100ml máu)	1,5 – 4,5

HỎI: Cần phải làm gì để phòng tránh va chạm giao thông liên quan đến ma túy?

TRẢ LỜI: Đặt ra luật về lái xe sử dụng ma túy. Có hai lựa chọn:

- ◆ Pháp luật không khoan nhượng với ma túy: quy định lái xe với bất kỳ lượng chất ma túy nào trong cơ thể đều là trái pháp luật.
- ◆ Luật mặc nhiên: quy định lái xe với bất kỳ lượng chất ma túy nào vượt quá mức tối đa cho phép là trái pháp luật (*Xác định ngưỡng phù hợp cho mức ma túy trong máu và/hoặc nước bọt*).

TRẢ LỜI: Thi hành luật về lái xe sử dụng ma túy một cách công khai và thường xuyên.

Dây an toàn và ghế ngồi xe hơi cho trẻ em

HỎI: Dây an toàn có tác dụng bảo vệ thế nào cho hành khách?

TRẢ LỜI: Dây an toàn hạn chế chuyển động của hành khách trong trường hợp xảy ra va chạm, phân tán lực để giảm khả năng bị chấn thương nặng hoặc tử vong.

HỎI: Sử dụng dây an toàn có hiệu quả bảo vệ hành khách như thế nào?

TRẢ LỜI: Cài dây an toàn làm giảm tới 40–50% nguy cơ tử vong của lái xe và người ngồi ở hàng ghế phía trước, 20% nguy cơ chấn thương nhẹ và 45% nguy cơ chấn thương nặng¹⁸.

TRẢ LỜI: Đối với người ngồi ở hàng ghế phía sau, cài dây an toàn làm giảm 25% nguy cơ chấn thương nặng và 75% nguy cơ chấn thương nhẹ¹⁹.

HỎI: Có bao nhiêu nước áp dụng luật về dây an toàn?

TRẢ LỜI: 105 nước đã có luật quy định phải cài dây an toàn đối với cả người ngồi hàng ghế phía trước và hàng ghế phía sau²⁰.

Ghế ngồi xe hơi cho trẻ em

HỎI: Vì sao cần có ghế ngồi xe hơi cho trẻ em?

TRẢ LỜI: Dây an toàn không được thiết kế cho trẻ em và thường chỉ có tác dụng bảo vệ cho người lớn.

HỎI: Ghế ngồi xe hơi cho trẻ em có hiệu quả phòng tránh chấn thương như thế nào?

TRẢ LỜI: Nếu được lắp đặt và sử dụng đúng quy cách, ghế ngồi xe hơi cho trẻ em làm:

- Giảm 70% nguy cơ tử vong cho trẻ sơ sinh (dưới 1 tuổi)²¹;
- Giảm 54% nguy cơ tử vong cho trẻ nhỏ từ 1 đến 4 tuổi²²;
- Sử dụng ghế ngồi xe hơi cho trẻ em đặt hướng về phía trước làm giảm gần 80% nguy cơ chấn thương nặng so với việc chỉ cài dây an toàn cho trẻ²³.

◆ Ghế ngồi xe hơi đặt hướng về phía sau cho trẻ sơ sinh (dưới 1 tuổi) và trẻ nhỏ có thể làm giảm 90% nguy cơ tử vong hay chấn thương, so với việc không dùng ghế xe hơi cho trẻ²⁴.

◆ Nguy cơ bị chấn thương khi xảy ra va chạm giao thông giảm 77% đối với trẻ em ngồi ghế nâng, thường là trẻ 4-10 tuổi, so với việc không dùng ghế nâng²⁵.

HỎI: Những vị trí nào trên xe an toàn hơn cho trẻ?

TRẢ LỜI: Cho trẻ ngồi ở hàng ghế phía sau sẽ an toàn hơn là ngồi ở hàng ghế trước. 84 nước đã thi hành luật cấm để trẻ em ngồi hàng ghế phía trước.²⁶

HỎI: Có bao nhiêu nước có quy định “thực hành tốt nhất” về ghế ngồi xe hơi cho trẻ em

TRẢ LỜI: Luật “thực hành tốt nhất” là luật hạn chế việc để trẻ em (theo độ tuổi, cân nặng và chiều cao) ngồi ở hàng ghế phía trước, VÀ yêu cầu phải dùng ghế ngồi xe hơi cho trẻ em tùy theo độ tuổi, cân nặng và chiều cao.²⁷

HỎI: Có bao nhiêu nước đã thông qua luật “thực hành tốt nhất” về ghế ngồi xe hơi cho trẻ em?

TRẢ LỜI: 53 nước đã thông qua luật quy định hạn chế không cho trẻ em ngồi ở hàng ghế phía trước, và yêu cầu phải sử dụng ghế ngồi xe hơi cho trẻ em.²⁸

Sao lãng khi lái xe

HỎI. Có những nguồn gây sao lãng và loại hình sao lãng nào?

TRẢ LỜI. Có hai nguồn gây sao lãng, gồm bên trong xe (VD. nói chuyện điện thoại di động) và bên ngoài (VD. nhìn biển quảng cáo). Có bốn loại hình sao lãng.²⁹³⁰³¹

- Sao lãng quan sát (VD. không nhìn đường)
- Sao lãng điều khiển (VD. bấm phím điện thoại)
- Sao lãng nhận thức (VD. nghĩ về một chủ đề trò chuyện)
- Sao lãng thính giác (VD. bật thiết bị quá to át hết các âm thanh khác)

HỎI: Nguyên nhân gây sao lãng khi lái xe là gì?

TRẢ LỜI: Có nhiều kiểu sao lãng có thể dẫn đến giảm sút khả năng điều khiển phương tiện, song gần đây trên thế giới hiện tượng lái xe sử dụng điện thoại di động trong khi điều khiển phương tiện tăng đáng kể.

Việc sử dụng điện thoại di động gây ra nhiều kiểu sao lãng (quan sát, điều khiển, nhận thức và thính giác), do đó tình trạng sử dụng điện thoại di động khi lái xe đang trở thành mối quan ngại ngày càng tăng đối với an toàn giao thông.³²

HỎI: Việc sử dụng điện thoại di động tác động tới khả năng lái xe như thế nào?

TRẢ LỜI: Những lái xe sử dụng điện thoại di động có thể có.³³

- ◆ thời gian phản ứng chậm hơn (nhất là thời gian phản ứng đạp phanh, và cả phản ứng với tín hiệu giao thông),
- ◆ giảm sút khả năng đi đúng làn đường, và giảm khoảng cách an toàn với xe phía trước hơn.

Khả năng va chạm giao thông của những lái xe vừa lái vừa nói chuyện điện thoại di động cao gấp khoảng bốn lần so với lái xe không sử dụng điện thoại di động khi điều khiển phương tiện.³⁴

HỎI: Sử dụng điện thoại không cầm tay có an toàn hơn điện thoại cầm tay không?

TRẢ LỜI: Không. Sử dụng điện thoại không cầm tay **không** an toàn hơn điện thoại cầm tay bao nhiêu, vì dùng loại nào cũng bị sao lãng nhận thức.

HỎI: Bao nhiêu nước đã có quy định cấm sử dụng điện thoại di động khi lái xe?

TRẢ LỜI: 139 nước quy định cấm sử dụng điện thoại cầm tay khi đang lái xe. Ngoài ra, có 31 nước quy định cấm sử dụng cả điện thoại cầm tay và điện thoại không cầm tay khi đang lái xe.³⁵

Vượt tốc độ

HỎI: Vì sao lái xe với tốc độ cao dẫn đến nguy cơ bị va chạm giao thông cao hơn và khả năng bị chấn thương và tử vong cao hơn?

TRẢ LỜI: Trong một vụ va chạm giao thông, chấn thương là kết quả của sự chuyển dịch năng lượng sang cơ thể con người theo mức độ và tỷ lệ gây tổn thương cho cấu trúc tế bào, mô, mạch máu và các cấu trúc khác của cơ thể.

Động năng được hấp thụ có thể được tính theo công thức dưới đây – cho thấy ảnh hưởng của vận tốc tăng lên rất nhiều khi tốc độ tăng.

$$K = \frac{1}{2} m \times v^2$$

Nếu một người đi bộ bị ô tô đâm phải, khả năng bị tử vong giảm 20% nếu chiếc xe đó chạy với tốc độ dưới 50km/h, nhưng nếu chiếc xe đó chạy với tốc độ 80 km/h thì nguy cơ gây tử vong là gần 60%.³⁶

HỎI: Những biện pháp kiểm soát tốc độ hiệu quả là gì?

- Quy định tốc độ tối đa cho phép theo phân loại hệ thống đường bộ.
- Thi hành nghiêm và liên tục quy định về tốc độ tối đa cho phép, kể cả dùng camera giám sát tốc độ tự động.
- Khu vực quy định tốc độ tối đa cho phép 30 km/h có



thể làm giảm nguy cơ va chạm giao thông nên được thiết lập tại những nơi thường có đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương, như khu dân cư và trường học.

- Bố trí các giải pháp giảm tốc độ của phương tiện lưu thông như vòng xuyên, gờ giảm tốc, dải gậy ồn ngang.



Xe đạp điện và xe máy điện

HỎI: Xe đạp điện và xe máy điện là gì?

<u>Xe đạp điện</u>	<u>Xe máy điện</u>
<p>1. Điều 3, Khoản 19 của Luật Giao thông đường bộ 2008: <i>“19. Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.”</i></p>	<p>1. Điều 3, Khoản 18 của Luật Giao thông đường bộ 2008: <i>“18. Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.”</i></p>
<p>2. Nghị định 46 ngày 26 /05/ 2016. Điều 3, Khoản 1. e) Xe đạp máy là xe thô sơ hai bánh có lắp động cơ, vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 25 km/h và khi tắt máy thì đạp xe đi được (kể cả xe đạp điện).</p>	<p>2. Nghị định 46 ngày 26 /05/ 2016. Điều 3, Khoản 1. d) Xe máy điện là xe gắn máy được dẫn động bằng động cơ điện có công suất lớn nhất không lớn hơn 4 kW, có vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 50 km/h.</p>
<p>3. QCVN68:2013/BGTVT ngày 1 / 11/ 2013.</p> <ul style="list-style-type: none">- Vận tốc lớn nhất không lớn hơn 25km/h- Khối lượng bản thân không lớn hơn 40kg- Khi vận hành bằng cơ cấu đạp chân (khi tắt máy), xe phải có khả năng đi được quãng đường 7km trong thời gian không quá 30 phút.	<p>3. QCVN 14 : 2011/BGTVT Quy chuẩn Kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và Bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy.</p>

HỎI: Có những quy định pháp luật hiện hành nào về xe đạp điện, xe máy điện ở Việt Nam?

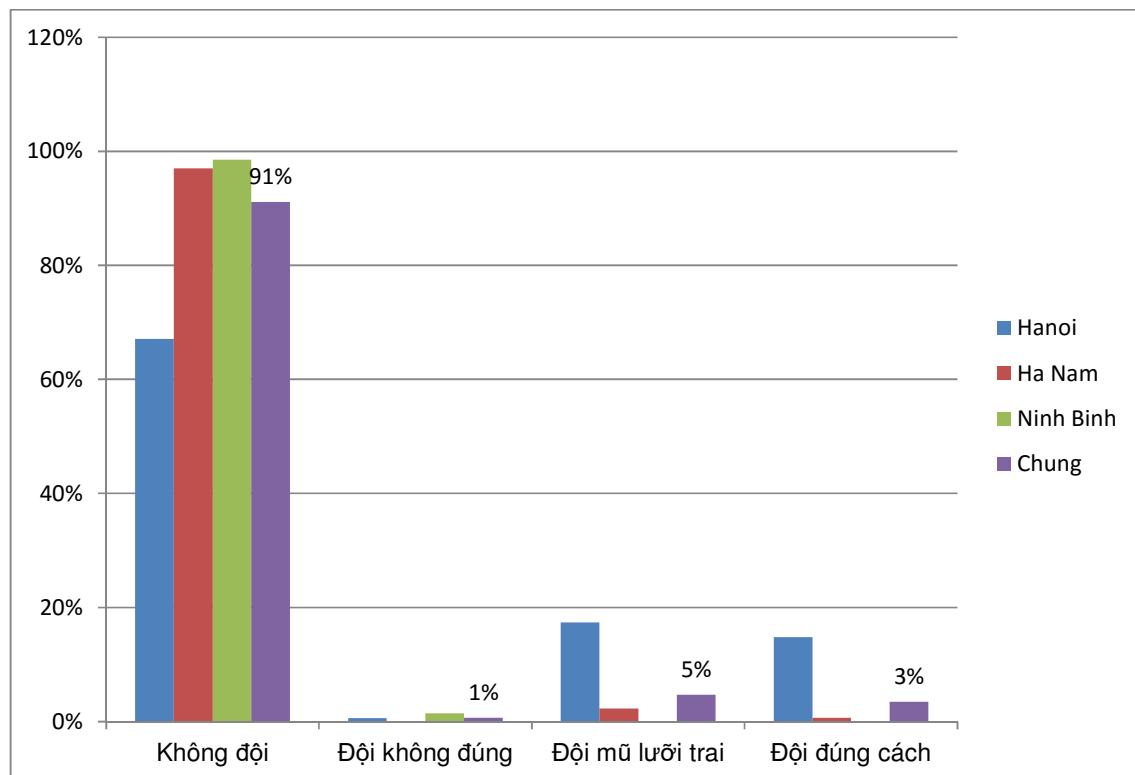
- a) Các quy định về kỹ thuật:
- Tiêu chuẩn kỹ thuật TCVN 7448:2004 về Xe đạp điện,
 - Tiêu chuẩn kỹ thuật TCVN 7449:2004 về ắc quy chì; và TCVN 7450:2004: động cơ điện
 - Thông tư 39/2013/TT-BGTVT ngày 01/11/2013 của Bộ Giao thông Vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe đạp điện QCVN68:2013/BGTVT
 - Thông tư 41/2013/TT-BGTVT ngày 05/11/2013 quy định kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật xe đạp điện (có hiệu lực từ ngày 1 /1/ 2014). Thông tư này quy định Cục Đăng kiểm Việt Nam chịu trách nhiệm quản lý việc kiểm tra, thanh tra.
 - QCVN 14: 2011/BGTVT Quy chuẩn Kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và Bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy.
- b) Văn bản pháp luật quy định về sử dụng xe đạp điện, xe máy điện
- Luật Giao thông đường bộ 2008: Điều 3, Khoản 19, phân loại xe đạp và xe đạp điện vào cùng một nhóm *phương tiện giao thông đường bộ thô sơ*. Do đó không cần phải đăng ký biển kiểm soát và bằng lái.
 - Chỉ thị 24/CT-TTg 2013 của Chính phủ về tăng cường quản lý đối với các loại xe 02 bánh chạy điện.
 - Thông tư 15/2014/TT-BCA ngày 4 /4/ 2014, Điều 3, Khoản 2b quy định từ ngày 1/6/2014 xe máy điện bắt buộc phải đăng ký biển kiểm soát.

Luật & quy định pháp luật	Quy định	Mức phạt
Luật Giao thông đường bộ 2008: Điều 31, Khoản 2	Người điều khiển, người ngồi trên xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm được cài quai đúng quy cách khi tham gia giao thông trên đường bộ	

<p>Nghị định 46 ngày 26/05/ 2016: Điều 8, Khoản 4d, đ</p>	<p>d) Người điều khiển, người ngồi trên xe đạp máy không đội “mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy” hoặc đội “mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy” không cài quai đúng quy cách khi tham gia giao thông trên đường bộ.</p> <p>đ) Người điều khiển, người ngồi trên xe đạp máy không đội “mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy” hoặc đội “mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe gắn máy” không cài quai đúng quy cách khi tham gia giao thông trên đường bộ, trừ trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu, trẻ em dưới 6 tuổi, áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật.</p>	<p>100.000 – 200.000 VND</p>
---	---	------------------------------

HỎI: Thực trạng đội mũ bảo hiểm của người tham gia giao thông bằng xe đạp điện và xe máy điện?

TRẢ LỜI: Theo quan sát thực trạng đội mũ bảo hiểm của người tham gia giao thông do Trường Đại học Y tế công cộng Hà Nội thực hiện tại ba tỉnh/thành phố năm 2015, đa số người đi xe đạp điện và xe máy điện đều không đội mũ bảo hiểm (91%).³⁷



HỎI: Xe đạp điện ở Trung Quốc được quản lý như thế nào?

- Xe đạp điện được phân loại là phương tiện giao thông “không động cơ” có vận tốc lớn nhất không vượt quá 20km/h và khối lượng bản thân không lớn hơn 40 kg (Tiêu chuẩn kỹ thuật GB17761-1999).
- Nhiều tỉnh, thành phố như Côn Minh, Quảng Đông, Chu Hải, v.v. đã có đề xuất quy định xe đạp điện phải đăng ký biển kiểm soát.

Tuy nhiên quy định về quản lý xe đạp điện giữa các tỉnh vẫn có những khác biệt³⁸:

- i. Năm 2012 tỉnh Giang Tô đã áp dụng quy định người đi xe đạp điện phải có bằng lái.
- ii. Ở Côn Minh, từ 1 /1/ 2012 chỉ cho phép người 16 trở lên được điều khiển xe đạp điện.
- iii. Năm 2011 tỉnh Quảng Đông đã sửa đổi một quy định luật để cấm đi xe đạp điện trên đường đô thị, và cân nhắc việc làm đường riêng cho xe đạp điện.

HỎI: Xe đạp điện được phân loại thế nào ở các nước khác?

TRẢ LỜI: Xe đạp có động cơ hỗ trợ: **là xe gắn máy** mà theo thông tin trong sổ đăng ký hoặc đăng ký đã cấp cho xe, có vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 25 km / h (*Quy định và Biển báo giao thông đường bộ ở Hà Lan*)³⁹.

◆ Năm 2013 Liên minh Châu Âu phân loại xe đạp điện vào nhóm **“Phương tiện hai bánh hạng nhẹ có động cơ”** (L1e) – chứ không phải là phương tiện giao thông thô sơ.⁴⁰

Tài liệu tham khảo

- ¹ Liu B et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. The Cochrane Database of Systematic Reviews, 2005 (4).
- ² Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands
- ³ Summary Chart of Key Provisions of State Motorcycle Safety Laws, NHTSA 2013
- ⁴ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ⁵ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ⁶ Marr JN. The interrelationship between the use of alcohol and other drugs: overview for drug court practitioners. Washington DC, Office of Justice Programs, American University, 1999 (www.ncjrs.gov/pdffiles1/bja/178940.pdf, accessed 9 January 2006).
- ⁷ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ⁸ Lang A. Alcohol: teenage drinking. In: Synder S, series ed. Encyclopedia of psychoactive drugs, 2nd ed. Volume 3:. New York, NY, Chelsea House, 1992.
- ⁹ Haworth N, Smith R, Brumen I. Case-control study of motorcycle crashes. Canberra, ACT, Australian Transport Safety Bureau, 2002 (Report CR174).
- ¹⁰ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ¹¹ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ¹² WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ¹³ TAC, Victoria
- ¹⁴ Gerondeau C. Road safety in France: reflections on three decades of road safety policy. London, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2005.
- ¹⁵ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ¹⁶ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ¹⁷ WHO, DRUG USE AND ROAD SAFETY, 2016
- ¹⁸ Elvik R et al. The handbook of road safety measures, 2nd ed. Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited; 2009.
- ¹⁹ Elvik R et al. The handbook of road safety measures, 2nd ed. Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited; 2009.
- ²⁰ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ²¹ Zaza S et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats. American Journal of Preventive Medicine, 2001, 21:31–37.
- ²² Zaza S et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats. American Journal of Preventive Medicine, 2001, 21:31–37.
- ²³ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ²⁴ Jakobsson L et al. Safety for the growing child: experiences from Swedish accident data. Paper No 05-0330. Proceedings of the 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles; 2005.
- ²⁵ Jakobsson L et al. Safety for the growing child: experiences from Swedish accident data. Paper No 05-0330. Proceedings of the 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles; 2005.
- ²⁶ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ²⁷ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ²⁸ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.
- ²⁹ Mobile phone use: a growing problem of driver distraction. Geneva: World Health Organization; 2011 (www.who.int/)

violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html, accessed 15 September 2015).

³⁰ Redelmeier DA, Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *New England Journal of Medicine*. 1997;336:453–458.

³¹ Dragutinovic N, Twisk D. Use of mobile phones while driving – effects on road safety. Leidschendam, Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research; 2005.

³² WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.

³³ Caird J. A meta-analysis of the effects of texting on driving. *Accident Analysis and Prevention*. 2014;71:311–318.

³⁴ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.

³⁵ WHO, Global Status Report on Road Safety, 2015.

³⁶ Rosen et al. Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident Analysis and Prevention*. 2011; 43:25–33.

³⁷ WHO, Hanoi School of Public Health, 2015

³⁸ WHO China country office, Media Information Sheet – E-bikes: a challenge for public health

³⁹ Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands, 2010

⁴⁰ Regulation (EU) No 168/2013, Annex 1