Життя

Інститут економіки та прогнозування НАН України

Аналітична записка

за результатами дослідження на тему:

«Фінансово-економічна оцінка результатів впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22 в Україні»

2025

Дослідження проведене у квітні-липні 2025 року Інститутом економіки та прогнозування НАН України на замовлення Центру Громадянського представництва «Життя»

У рамках виконання дослідження на тему «Фінансово-економічна оцінка результатів впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22[1] в Україні» було проведено комплексне економічне обґрунтування впливу впровадження цього регламенту на розвиток економіки, навантаження на бюджетну систему, в частині фінансування охорони здоров'я та соціального захисту, а також зменшення фінансового тягаря дорожньо-транспортного травматизму для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів.

В Україні використання мотошоломів водіями і пасажирами мотоциклів та мопедів є обов'язковим та регламентується вимогами п.2.3 «Правил дорожнього руху», які затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 1306[2]. За порушення правил користування мотошоломами, зокрема його відсутність, відповідно до ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення[3] передбачено накладення штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (станом на 2025 рік — 510 грн.). Оскільки мотошоломи є одним із найважливіших засобів особистого захисту, зазначені норми українського законодавства, передусім спрямовані на забезпечення зниження рівня травмування та смертності водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів внаслідок настання дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

Проте, наразі в Україні загальна кількість років життя, втрачених унаслідок передчасної смерті або життя з інвалідністю, спричинених дорожньо-транспортним травматизмом (показник DALY), становила станом на 2021 рік — 312 866,73 років[4]. Частка травмованих водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у 2024 році становила — 87% учасників ДТП на цьому виді транспорту, а смертності — 8%. Рівень використання мотошоломів в Україні залишається низьким, що спричиняє збільшення рівня травмування. Враховуючи означене, в Україні існує необхідність посилення заходів з безпеки та сертифікації використання мотошоломів в контексті потреби зменшення дорожньо-транспортного травматизму та збереження людського капіталу. Однак, відсутність чітко визначених законодавчих вимог щодо сертифікації мотошоломів або їх відповідності міжнародним стандартам безпеки створює бар'єри на цьому шляху.

Впровадження в Україні Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22.06[5] дозволить встановити сучасні вимоги до безпеки мотошоломів, що забезпечуватимуть значно вищий рівень захисту водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у ДТП. Регламент ЕСЕ № 22.06 порівняно з попередніми версіями[6] передбачає більш високу ударостійкість, розширене тестування на ротаційні навантаження, перевірку ефективності

1 У дослідженні оцінюється застосування вимог «Регламенту № 22 Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй — Редакція 5 — Серія 06. Єдині положення щодо затвердження захисних шоломів та захисних щитків для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів» (англ. UN Regulation No. 22 — Rev.5 — 06 series. United Nations Economic Commission for Europe. Uniform provisions concerning the approval of protective helmets and of their visors for drivers and passengers of motor cycles and mopeds). У подальшому в тексті документа використовуються скорочені назви: «Регламент щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22», «Регламент ЕСЕ № 22», «Регламент ЕСЕ № 22.06», що є абревіатурними формами повної назви, у його чинній редакції 22.06.

2 Правила дорожнього руху України. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (зі змінами та доповненнями станом на 01.04.2025) // Офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text

3 Кодекс України про адміністративні правопорушення. (чинна редакція станом на 14.06.2025) // Офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/paran872#n872

4 Global Burden of Disease Study (2021) Data Recourses. Ukraine. DALY. Road Injury. URL: https://vizhub.healthdata.org/gbd-results/

5 UN Regulation No. 22 - Rev.5 - 06 series. United Nations Economic Commission for Europe. UN Treaty Collection. URL: https://unece.org/transport/documents/2021/08/standards/un-regulation-no-22-rev5-06-series?utm

6 Регламент щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ UN № 22.05 (серія поправок 05, був чинний з 2003 року) втратив чинність для сертифікації нових мотошоломів і був офіційно замінений на Регламент ЕСЕ UN № 22.06 (серія поправок 06).

захисту в ширшому діапазоні швидкостей та кутів удару тощо. Імплементація в Україні Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22.06 сприятиме досягненню цілей зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів, а також створюватиме умови для формування сучасного ринку мотошоломів в Україні.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Оцінка фінансово-економічних результатів впровадження Регламенту № 22 «Уніфіковані положення щодо офіційного затвердження захисних шоломів і щитків до них для водіїв і пасажирів мотоциклів і мопедів», затвердженого Європейською економічною комісією ООН, його впливу на державний бюджет України, систему охорони здоров'я, соціальне забезпечення тощо.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для виконання поставленої мети було проведено системне дослідження економічних переваг впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22.06 в Україні, а також виконано комплексне сценарне фінансово-економічне оцінювання на основі застосування багатоваріантного підходу до розвитку подій, що є необхідним етапом економічного обґрунтування в умовах високої невизначеності воєнного стану та обмеження доступу до статистичних даних.

Оцінку індивідуальних економічних витрат на медичну допомогу після травмування водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів в ДТП в Україні було проведено на основі: адаптації шкали міжнародної стандартизованої системи рівнів травмування MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale), структури та обсягів екстреної, первинної, спеціалізованої медичної допомоги, що надається внаслідок травмування у ДТП, а також з урахуванням використання або невикористання мотошоломів водіями і пасажирами мотоциклів та мопедів.

Отримані результати свідчать, що використання шоломів водіями і пасажирами мотоциклів та мопедів призводить до значного зменшення потенційних індивідуальних медичних витрат, особливо за умови отримання тяжких або критичних травм. Результати проведеного оцінювання показали, що індивідуальні економічні витрати на медичну допомогу при легкому рівні травмування (MAIS 1) водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у ДТП становили від 6,79 тис.грн. до 336,05 тис.грн. при тяжких тілесних ушкодженнях та критичних травмах (MAIS 5). На кожному з рівнів травмування MAIS наявність мотошолома може дозволити уникнути травмування та зменшити витрати на медичну допомогу приблизно від 6% — при легких травмах та до 40% — при тяжких травмах. За умови отримання тяжких тілесних ушкоджень (MAIS 5) найбільшу частку становлять витрати на хірургічне лікування до 260,9 тис.грн, за умови, що водії і пасажири мотоциклів та мопедів не використовували шолом.

Розрахунок загального обсягу щорічних бюджетних витрат на медичну допомогу водіям та пасажирам мотоциклів та мопедів травмованим у ДТП в Україні, було здійснено з урахуванням ймовірностей травмування та загибелі у ДТП, ймовірностей отримання різних рівнів тілесних ушкоджень, а також офіційних даних Національної служби здоров'я України щодо середньої вартості медичних послуг.

В цілому, проведене оцінювання дозволило визначити потенційний обсяг бюджетних витрат на надання медичної допомоги всім травмованим водіям і пасажирам мотоциклів та мопедів у ДТП у 2024 році, який становив 156,06 млн грн, що підтверджує значущість впливу їх травмування на формування навантаження на державні витрати у сфері охорони здоров'я.

Економічно обґрунтовано потенційну економію бюджетних коштів за умови впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22 в Україні, а також здійснено прогнозування зміни обсягів фінансування медичної допомоги внаслідок зменшення рівня травмування водіїв та пасажирів мотоциклів та мопедів у ДТП (з урахуванням шкали MAIS), за умови збільшення використання шоломів. Таке обґрунтування було проведене на основі багатоваріантного сценарного оцінювання бюджетних витрат на медичну допомогу в Україні відповідно до чотирьох сценаріїв за період з 2026 року до 2030 року, а саме: інерційного сценарію (тільки 61% водіїв та пасажирів мотоциклів та мопедів використовують будь-які мотошоломи); помірного сценарію (75%); сценарію високого охоплення (90%);

сценарію повного охоплення (за рекомендацією ВООЗ — 100% водіїв тапасажирів мотоциклів та мопедів повинні використовувати сертифіковані шоломи):

- за умови реалізації інерційного сценарію та збереження поточного рівня використання мотошоломів (61%)[7], відбудеться зростання бюджетних витрат на медичну допомогу травмованим водіям і пасажирам мотоциклів та мопедів у ДТП до 471,90 млн грн., що збільшуватиме навантаження на державний бюджет;

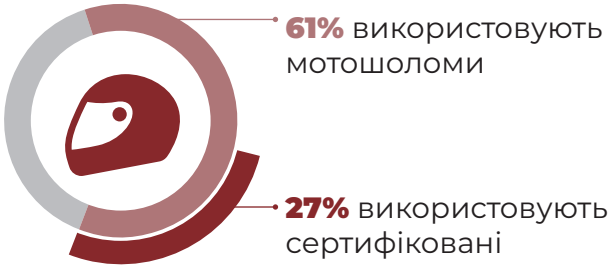
- за умови реалізації помірного сценарію та збільшення до 2030 року рівня використання мотошоломів до 75% — потенційна економія бюджетних коштів на медичну допомогу становитиме 119,83 млн грн.;

- при здійсненні сценарію високого охоплення, потенційна економія становитиме 234,90 млн грн.

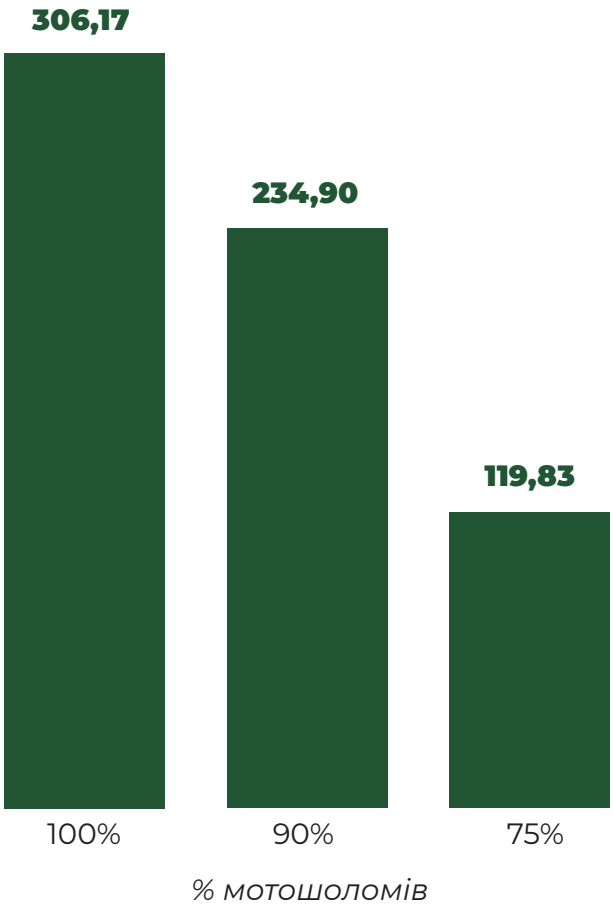
- найбільший обсяг потенційної економії бюджетних коштів буде отримано за умов загального використання водіями та пасажирами мотоциклів та мопедів сертифікованих мотошоломів (100%), та становитиме 306,17 млн грн.

У рамках проведення сценарного оцінювання було зроблено додатковий варіант оцінки, який ґрунтується на припущенні, що, якщо станом на 2024 рік в Україні рівень використання мотошоломів становив би не 61%, а 75%, то оціночний показник річної економії бюджетних витрат на медичну допомогу при травмуванні у ДТП водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів, становив би — 11,41 млн грн., при 90% — 15,26 млн грн, при 100% — 20,52 млн. грн.

Використання мотошоломів водіями мототранспорту
(за даними опитування КМІС, 2025 р.)



Потенційна економія бюджетних витрат на охорону здоров'я до 2030 року (млн грн)
залежно від рівня використання сертифікованих мотошоломів



7 Відповідно до даних: Опитування громадської думки щодо впровадження стандартів безпеки мотошоломів. Аналітичний звіт за результатами онлайн анкетування. Київський міжнародний інститут соціології. ГО «Центр громадського представництва «Життя». 53 с. URL: https://center-life.org/wp-content/uploads/2025/04/Opytuvannia-shchodo-pidtrymky-vprovadzhennia-sertyfikativ-bezpeky-motosholomiv.pdf

В дослідженні проведено макроекономічне обґрунтування соціально-економічних переваг впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22.06 в Україні, яке здійснено на основі розрахунку втраченого людського капіталу (що охоплює: економічні втрати через передчасну смерть або інвалідність; втрати продуктивності праці; втрати споживання і заощаджень; втрати ВВП), а також на основі розрахунку соціальної вартості втрати життя та здоров'я (включає: видатки фондів соціального страхування і Пенсійного фонду України; втрати продуктивності через непрацездатність). Зокрема, встановлено, що:

- загальні втрати від загибелі й поранення людей в результаті ДТП за участю мотоциклів та мопедів у 2024 р. з використанням різних методичних підходів до оцінки економічних втрат склали від 30,6 млрд.грн до 34,5 млрд. грн., що становить від 0,4% ВВП до 0,45% ВВП;

- втрати економіки та держави внаслідок загибелі однієї людини у ДТП за участю мотоциклів та мопедів становлять від 4,7 млн.грн до 14,4 млн. грн; внаслідок отримання інвалідності одним травмованим у ДТП водієм та пасажиром мотоциклів та мопедів – від 5,1 млн грн до 14,8 млн.грн. Найменші втрати виникають, за умови, що травмований у ДТП водій або пасажир мотоциклів та мопедів тимчасово втрачає працездатність та на одного такого травмованого приходиться 15,4 тис.грн соціально-економічних втрат;

- найбільшими за обсягами бюджетними видатками на соціальний захист населення, які входять до оцінок соціально-економічних наслідків впровадження Регламенту ЕСЕ №22, є видатки на виплату пенсій по інвалідності та на допомогу у зв'язку з втратою годувальника.

Макроекономічні втрати
(оціночні втрати держбюджету у 2024 році внаслідок ДТП за участю мототранспорту)

30,6 – 34,5 млрд грн
(0,4% – 0,45% ВВП)
сукупні втрати від загибелі та травмування людей

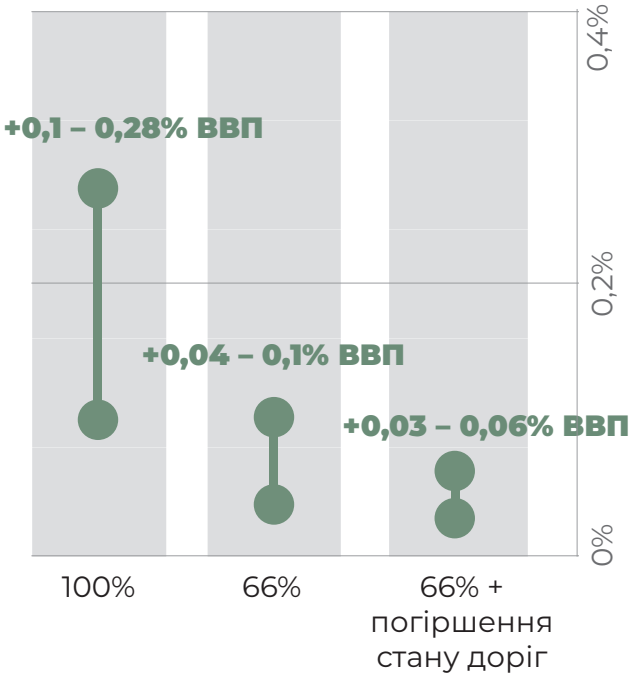
4,7 – 14,4 млн грн
економічні втрати від загибелі однієї людини

5,1 – 14,8 млн грн
економічні втрати внаслідок отримання інвалідності одним травмованим у ДТП водієм та пасажиром мотоциклів та мопедів

15,4 тис. грн
економічні втрати за умови, що травмований у ДТП водій або пасажир мотоциклів та мопедів тимчасово втрачає працездатність

Соціально-економічний ефект від впровадження Регламенту ЕСЕ №22.06 в 2024 році

за різних сценаріїв використання сертифікованих мотошоломів



% сертифікованих мотошоломів

Економічне сценарне оцінювання потенційних витрат на соціальний захист у разі впровадження Регламенту ЕСЕ №22 та зміни рівня травмування водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у ДТП виявив, що:

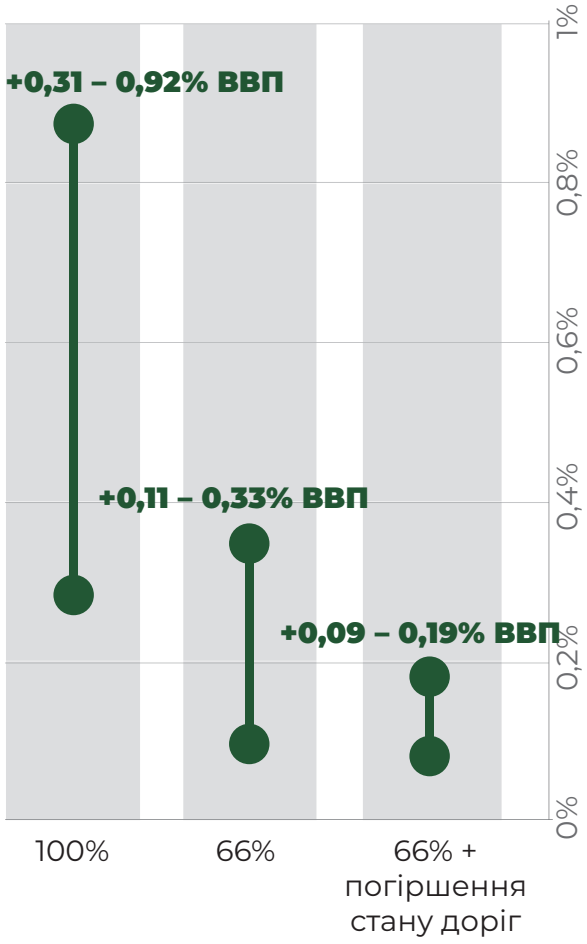
- за умови, що частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах у 2024 р. збільшилася з 45%[8] до 100%, то соціально-економічні переваги від зменшення рівня загибелі, інвалідності і травмування у ДТП становили б від 7,4 млрд. грн до 21,8 млрд грн. При реалізації такого сценарію в Україні економіка та держава могли б не втратити від 0,1% ВВП до 0,28% ВВП;

- за умови, що частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах збільшилася з 45% до 66%, то соціально-економічні переваги від зменшення рівня загибелі, інвалідності і травмування у ДТП станом на 2024 р. оцінювалися б від 2,7 млрд.грн до 7,8млрд. грн. При реалізації цього сценарію в Україні економіка та держава могли б не втратити від 0,04% ВВП до 0,1% ВВП;

- за умови, що частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах збільшилася з 45% до 66%, і якщо при цьому погіршився б стан автомобільних доріг та дорожня інфраструктура, то соціально-економічний ефект становив би від 2,0 млрд.грн до 4,5 млрд. грн. При реалізації цього сценарію в Україні економіка та держава могли б не втратити від 0,03% ВВП до 0,06% ВВП.

8 Відповідно до даних: Опитування громадської думки щодо впровадження стандартів безпеки мотошоломів. Аналітичний звіт за результатами онлайн анкетування. Київський міжнародний інститут соціології. ГО «Центр громадського представництва «Життя». 53 с. URL: https://center-life.org/wp-content/uploads/2025/04/Opytuvannia-shchodo-pidtrymky-vprovadzhennia-sertyfikativ-bezpeky-motosholomiv.pdf

Соціально-економічний ефект від впровадження Регламенту ЕСЕ №22.06 (2026-2030 роки)
за різних сценаріїв використання сертифікованих мотошоломів



% сертифікованих мотошоломів

За результатами прогнозного сценарного оцінювання запобігання втратам від загибелі, інвалідності та травмування у ДТП за участі водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів встановлено, що:

- якщо частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах за період з 2026 року по 2030 рік збільшиться з 45% до 100%, то оцінений соціально-економічний ефект від впровадження Регламенту ЕСЕ №22 станом на 2030 рік від 0,31 % ВВП до 0,92% ВВП;

- якщо частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах за період з 2026 року по 2030 рік збільшиться з 45% до 66%, та оцінений соціально-економічний ефект від впровадження Регламенту ЕСЕ №22 станом на 2030 р. становитиме від 0,11 % ВВП до 0,33% ВВП;

- якщо частка водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у сертифікованих мотошоломах за період з 2026 року по 2030 рік збільшиться з 45% до 66%, і при цьому погіршиться стан автомобільних доріг та дорожня інфраструктура, то оцінений соціально-економічний ефект від впровадження Регламенту ЕСЕ №22 станом на 2030 рік становитиме від 0,09% ВВП до 0,19 % ВВП.

В дослідженні також проведено оцінювання загальних індивідуальних витрат після травмування водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів без шолома у ДТП, які включають окрім медичних витрат, соціально-економічні втрати від тимчасової втрати працездатності (за умови отримання легких і середніх травм), та втрати від набуття інвалідності (за умови отримання тяжких та критичних травм). Для легкого рівня травмування (MAIS 1) загальні індивідуальні витрати при травмуванні водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів в шоломі становлять 22,14 тис. грн, при відсутності шолома — 23,09 тис.грн. Такі

відмінності стають значно більшими зі зростанням рівня тяжкості тілесних ушкоджень, зокрема для MAIS 5 загальні індивідуальні витрати після травмування у ДТП складають для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у шоломах 5,27 млн.грн., а при відсутності шоломів — 5,41 млн.грн.

Крім того, в роботі проведено оглядовий аналіз основних цінових сегментів ринку мотошоломів в Україні, які сертифіковані відповідно до Регламенту ЕСЕ 22.06. Встановлено, що індивідуальні витрати на придбання нового мотошолому сертифікованого відповідно до Регламенту ЕСЕ 22.06, є суттєво меншими, порівняно з потенційними загальними індивідуальними витратами у випадку травмування водія та пасажира мотоцикла та мопеда без шолому у ДТП. Так, зокрема найнижча вартість мотошолому, який сертифіковано відповідно до Регламенту ЕСЕ 22.06 та представлено на ринку України[9], становить 2,5 тис.грн. Разом з тим, загальні індивідуальні втрати після травмування у ДТП водія і пасажира мотоцикла та мопеда, які не використовували мотошолом можуть становити від 23,09 тис. грн. — при легкому рівні травмування та тимчасовій втраті працездатності до 5,41 млн.грн. — при тяжкому травмуванні та набутті інвалідності протягом життя.

Отже, проведене дослідження на тему «Фінансово-економічна оцінка результатів впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22 в Україні» дозволило обґрунтувати потенційні як макроекономічні, бюджетні, так й індивідуальні вигоди від запровадження стандартів засобів індивідуального захисту водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів, зокрема шляхом імплементації Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22. Застосування багатоваріантного сценарного підходу забезпечило врахування різних факторів формування фінансово-економічної оцінки, а також умов відмінних рівнів інтенсивності впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22. Отримані результати можуть бути використані для формування стратегій та політики у сфері державного регулювання безпеки дорожнього руху, розвитку інфраструктури, оптимізації бюджетних витрат, удосконалення засад розвитку охорони здоров'я та соціального захисту населення. Крім того, результати дослідження також сприятимуть розробці заходів щодо досягнення Україною Цілей Сталого Розвитку ООН (SDG 3.6), зокрема Цілі 7 (Voluntary Global Performance Targets for Road Safety Risk Factors)[10], яка встановлена Всесвітньою організацією охорони здоров'я.

Індивідуальні потенційні витрати на медичну допомогу та соціальний захист

6800 – 23000 грн
при легкій травмі та тимчасовій втраті працездатності

до 5 400 000 грн
при тяжкій травмі та набутті інвалідності

від 2500 грн
мінімальна вартість сертифікованого шолому ЕСЕ 22.06 в Україні

9 Аналіз проведений на основі даних, отриманих із доступних відкритих інформаційних джерел, зокрема основних онлайн-маркетплейсів та спеціалізованих інтернет-магазинів України.

10 Ціль 7 передбачає збільшення частки водіїв мотоциклів, які правильно використовують сертифіковані шоломи майже до 100% до 2030 року.

ВИЯВЛЕНІ ОБМЕЖЕННЯ ТА ВІДПОВІДНІ ПРОПОЗИЦІЇ

Проведене оцінювання економічних витрат на медичну допомогу та соціальний захист населення, спричинених травмуванням водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів у ДТП в Україні (зокрема внаслідок невикористання мотошоломів), а також попередній етап збору вихідної інформації[11], дозволили виявити низку обмежень, зокрема:

- недостатність комплексності реєстрів ДТП, зокрема за участі водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів, які б враховували: деталізацію отриманих травм з означенням стану використання шоломів (без шоломів); тип мотошолому; наявність або відсутність сертифікації мотошолому, у тому числі відповідно до Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ 22.06; рівень травмування відповідно до шкали міжнародної стандартизованої системи рівнів травмування MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale); видом наданої медичної допомоги та витратами, понесеними на надання медичної допомоги. Такі обмеження ускладнюють процес аналізу та обґрунтування подальших стратегій та політики розвитку безпеки дорожнього руху для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів;

- неповнота стандартизації медичної статистики травмування у ДТП та її неузгодженість, зокрема з міжнародними шкалами, наприклад MAIS, яка використовується в ЄС, у США та багатьох інших країнах;

- недостатність даних медичної статистики щодо наслідків травмування у ДТП щодо наданої екстреної медичної допомоги, переліку послуг первинної медичної допомоги, спеціалізованої та високоспеціалізованої медичної допомоги, а також переліку додаткових лабораторних та інших типів досліджень, реабілітаційних медичних послуг;

- відсутність даних медичної статистики щодо кількості років та переліку отримання медичних послуг, які є необхідними травмованим у ДТП за умовною назвою медичні послуги «після виписки та завершення основного лікування» або «протягом життя»;

- недостатній рівень міжсекторальної координації та розрізненість підходів до комплектування статистичних даних щодо оцінювання травмованих у ДТП, зокрема, між органами державної влади, а саме: Національною поліцією України, Національною службою здоров'я України, Державною службою статистики України; Міністерством соціальної політики України, Пенсійним фондом України.

Враховуючи означене, в Україні існує необхідність:

- формування єдиного аналітичного центру, який здійснював би зібрання, систематизацію та аналіз відповідних даних наслідків ДТП, у тому числі з врахуванням використання мотошоломів водіями і пасажирами мотоциклів та мопедів;

- впровадження в Україні єдиної комплексної методології оцінювання економічних та соціальних витрат, які можуть бути понесені внаслідок

11 Для формування вихідної бази оцінювання було зібрано та систематизовано дані, надані урядовими установами, а також оприлюднені офіційні статистичні звіти та публікації Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції України, Міністерства охорони здоров'я України, Національної служби здоров'я України, Міністерства соціальної політики України та Пенсійного фонду України.

травмування у ДТП[12], які б враховували: рівні травмування за шкалою MAIS, особливості стану захисту при травмуванні у ДТП (наприклад, для водіїв та пасажирів мотоциклів та мопедів — наявність або відсутність шолому, а також його сертифікація, у тому числі відповідно до Регламенту безпеки мотошоломів ЕСЕ 22.06); різних видів економічних та соціальних витрат, зокрема, витрати на екстрену, первинну, спеціалізовану та високоспеціалізовану медичну допомогу, додаткові інструментальні та лабораторні дослідження; витрати на соціальний захист та соціальне забезпечення; втрати людського капіталу, у разі загибелі або травмування у ДТП (з врахуванням показників DALY, QALY); вартості втрати людського життя (VSL);

- реалізації в Україні системного та комплексного міждисциплінарного дослідницького проєкту, який би інтегрував відповідні напрацювання та адаптував кращу міжнародну практику та методологію у сфері безпеки дорожнього руху, медицини, економіки, права та статистики з метою подолання визначених проблем та розробки подальших заходів розвитку політики щодо безпеки дорожнього руху водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів, а також мотивації використання ними сертифікованих шоломів.

12 Запропоновано здійснити в Україні адаптацію комплексної методології оцінювання соціальних та економічних втрат від травмування та загибелі внаслідок ДТП за авторством Blincoe L. (2023), що використовується як офіційна методологія Національною адміністрацією безпеки дорожнього руху на автомагістралях США (National Highway Traffic Safety Administration).

Повний звіт з фінансово-економічної оцінки впровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ №22 в Україні можна завантажити за посиланням

center-life.org

AdvocacyCenterLife