



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

ЖИТТЯ

АНАЛІТИЧНИЙ ЗВІТ

СТАНДАРТИ БЕЗПЕКИ МОТОШОЛОМІВ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ЗАХИСТУ ВРАЗЛИВИХ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Огляд національного законодавства щодо
використання мотоциклетних шоломів
і найкращих міжнародних практик

Про авторів:

Оксана Левицька — голова правління ГО «Центр громадянського представництва “Життя”» (ГО «Життя»), експертка з комунікацій та громадського здоров'я, зокрема у сфері контролю над тютюном і безпеки дорожнього руху. Вища економічна освіта і сертифіковані програми з громадського здоров'я (НаУКМА, Johns Hopkins School of Public Health);

Іван П'ятак — адвокат, юрист Центру демократії та верховенства права і Кампанії «За безпечні дороги», головною метою якої є зменшення смертності та травматизму на дорогах України через просування змін у державній політиці. Правничу освіту здобув у Національному університеті «Кієво-Могилянська академія».

Рецензенти:

Дмитро Купира — виконавчий директор правління ГО «Центр громадянського представництва “Життя”»;

Петро Король — експерт із питань безпеки дорожнього руху.

Про Центр громадянського представництва «Життя»:

Із 2009 року Центр громадянського представництва «Життя» працює задля зміцнення людського потенціалу та зменшення смертності й захворюваності від неінфекційних захворювань, спровокованих вживанням тютюну, алкоголю, неправильним харчуванням і нерухливим способом життя, а також задля підвищення безпеки дорожнього руху. Організація напрацьовує законодавчі зміни та доносить їх до влади, об'єднує зусилля громадськості, експертів і державних органів, міжнародних організацій щодо створення умов, які полегшують вибір людей на користь їхнього здоров'я.

Цей документ підготовлено за підтримки гранту від Глобального партнерства з безпеки дорожнього руху (the Global Road Safety Partnership), проєкту під егідою Міжнародної федерації товариств Червоного Хреста і Червоного Півмісяця (IFRC). Зміст цього документа є відповідальністю виключно авторів і за жодних обставин не може розглядатись як такий, що відображає позицію IFRC або Bloomberg Philanthropies.

Думки й оцінки, висловлені в документі, належать авторам і можуть не завжди відображати позицію ГО «Життя» та організацій-партнерів. За точність і достовірність наведеної інформації відповідальність несуть автори.

Зміст

4	Глосарій
7	Вступ
9	Розділ 1. Проблематика безпеки водіїв і пасажирів мототранспорту: аналіз і потреба в стандартизованому захисті
18	Розділ 2. Міжнародні стандарти безпеки мотошоломів: досвід і найкращі практики
23	Розділ 3. Огляд національного законодавства
31	Висновки
33	Список використаних джерел
38	Додаток 1



Глосарій

Термін	Визначення	Джерело / коментар
Безпека дорожнього руху	Стан дорожнього руху, за якого забезпечується дотримання встановленого порядку, а також зменшується ймовірність виникнення ДТП та їх наслідків	Закон України «Про дорожній рух», ст. 1
Учасник дорожнього руху	Особа, яка безпосередньо бере участь у процесі дорожнього руху як водій, пішохід або пасажир	Закон України «Про дорожній рух», ст. 1
Мотошолом (захисний шолом)	Захисний головний убір, призначений для зниження ризику травм голови водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів	Пункт 1.10 ПДР: «мотошолом» не визначено, однак використовується термін «застебнутий мотошолом»
Сертифікований шолом	Шолом, що відповідає встановленим технічним вимогам і стандартам безпеки	У чинному законодавстві не визначено; доцільно ввести через посилання на обов'язковість відповідності технічним регламентам
Технічний регламент	Нормативно-правовий акт, який встановлює обов'язкові вимоги до продукції, процесів або методів виробництва	Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», ст. 1
Національний стандарт	Нормативний документ, прийнятий національним органом стандартизації, що встановлює характеристики продукції, процесів або послуг	Закон України «Про стандартизацію», ст. 1
Мопед	Двоколісний ТЗ з двигуном до 50 см ³ або електродвигуном до 4 кВт	Пункт 1.10 ПДР
Мотоцикл	Двоколісний механічний ТЗ із двигуном від 50 см ³ , з причепом або без нього	Пункт 1.10 ПДР
Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22	Міжнародний регламент ЄЕК ООН, який встановлює технічні вимоги до мотошоломів, що застосовуються в ЄС та інших країнах	Наразі в Україні обов'язково не застосовується
Застебнутий мотошолом	Мотошолом, який належним чином зафіксований на голові водія або пасажирів мотоцикла чи мопеда	Вживається у п. 2.3 та 5.2 ПДР
Шолом повного типу (full face)	Тип мотошолома, що повністю охоплює голову та підборіддя користувача	Не визначено в ПДР; термін усталений у міжнародній практиці

Термін	Визначення	Джерело / коментар
Засоби індивідуального захисту (ЗІЗ)	Засоби, призначені для захисту користувача від небезпечних факторів (ударів, пилу, хімічних речовин тощо)	Закон України «Про охорону праці»; Технічний регламент ЗІЗ (постанова КМУ № 771 від 21.03.2018)
Гармонізація законодавства	Процес приведення українського законодавства у відповідність до законодавства ЄС	Угода про асоціацію, ст. 56
Нормативно-правовий акт	Офіційний документ, прийнятий (вида-ний) суб'єктом правотворчої діяльності в установленому Конституцією України та (або) законом порядку у письмовій формі (крім випадків, визначених частиною другою статті 47 Закону України «Про правотворчу діяльність»), який містить норму (норми) права і розрахований на неодноразову реалізацію	Ч. 2 ст. 8 Закону України «Про правотворчу діяльність»



Вступ

Дорожньо-транспортні пригоди щороку забирають життя і завдають травм мільйонам людей по всьому світу, вони є основною причиною смертності [1] серед осіб віком від 5 до 29 років. Глобальний план Десятиліття дій із безпеки дорожнього руху 2021–2030 Генеральної Асамблеї ООН передбачає до 2030 року вдвічі скоротити кількість смертей і травм у дорожніх аваріях.

В Україні безпека на дорогах залишається нагальною проблемою, яка потребує комплексного підходу. Високий рівень передчасної смертності через ДТП загострює демографічну кризу та спричиняє значні соціально-економічні втрати для країни. Згідно зі Стратегією демографічного розвитку України на період до 2040 року [2], зниження рівня передчасної смертності є однією зі стратегічних цілей державної політики. Водночас смертність і травматизм унаслідок ДТП в Україні є значними. Лише з 2022 по 2024 рік у ДТП в Україні загинули понад 9 000 осіб, понад 84 000 дістали травми різного ступеня тяжкості. Найпоширенішою причиною смертельних випадків є перевищення швидкості, яке спричинило більше половини фатальних інцидентів. Упровадження ефективних державних політик, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху, може запобігти багатьом смертям і травмам.

Особливої уваги потребують заходи підвищення безпеки вразливих груп учасників дорожнього руху. Так, у світі понад половина всіх смертей [1] унаслідок ДТП припадає на пішоходів, велосипедистів і мотоциклістів. Мотоциклісти та користувачі моторизованих дво- і триколісних транспортних засобів є однією з найвразливіших категорій учасників дорожнього руху, що підтверджується високими показниками смертності у всьому світі. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі — ВООЗ), вони становлять третину загиблених у ДТП, а в країнах із низьким і середнім рівнем доходу — до 60 %. Ризик загинути в ДТП для мотоцикліста у 26 разів вищий, ніж для водія легкового автомобіля. У Європі ця група щороку становить близько 16 % усіх смертей на дорогах.

Глобальна тенденція зростання популярності мототранспорту посилює ризики на дорогах. У багатьох країнах із низьким і середнім рівнем доходу мотоцикли та мопеди є основним засобом пересування. Згідно з Глобальним звітом ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху за 2023 рік [3], кількість механічних дво- і триколісних транспортних засобів у світі майже потроїлась у період із 2011 по 2023 рік — зростання становить 175 %, а в Європейському регіоні — 142 %.

До факторів ризику [4] травматизму на мототранспорті належать відсутність захисного спорядження, перевищення швидкості, вживання алкоголю та наркотичних речовин, незадовільний стан доріг і відсутність належного технічного обслуговування. Відповідно до даних ВООЗ, невикористання мотошоломів є одним із ключових факторів ризику [1] на дорогах. Водночас надзвичайно важливим є саме правильне використання шолома [5], а також те, щоб шолом відповідав сертифікованим стандартам безпеки і забезпечував достатній рівень захисту.

Травми голови спричиняють близько трьох чвертей усіх смертельних випадків серед мотоциклістів [6], тоді як чверть усіх постраждалих отримують травми голови. Доведено, що впровадження стандартів якості мотошоломів має вирішальне значення для зниження цього ризику — за оцінками ВООЗ [7], безпечні та якісні шоломи можуть знизити ризик смертності більш ніж у шість разів, а ризик черепно-мозкових травм — до 74 %. ВООЗ наголошує на потребі уведення стандартів якості шоломів [7], посилення контролю та просвітницької роботи для підвищення їх використання.

У Європейському Союзі вимоги до засобів індивідуального захисту для убезпечення голови, обличчя або очей користувачів належать до сфери регулювання Регламенту Європейської економічної комісії ООН № 22 про єдині положення для затвердження захисних шоломів і їхніх масок для водіїв та пасажирів мотоциклів і мопедів (далі — Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22). Цей документ схвалили 43 країни [8] у світі, зокрема більшість (19 із 27) держав ЄС, і він використовується як офіційний стандарт. Україна є учасницею Женевської Угоди [9] 1958 року, що передбачає можливість застосування міжнародних технічних регламентів для транспортних засобів та їхнього обладнання (Регламентів Європейської економічної комісії ООН), серед яких і Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

Упровадження таких стандартів не лише підвищить рівень захисту на дорогах, а й сприятиме євроінтеграції, допомагаючи зберегти життя та здоров'я мотоциклістів. Для успішної реалізації цих змін необхідна тісна міжсекторальна співпраця між урядом, бізнесом і громадянським суспільством із метою створення безпечнішого середовища для користувачів мототранспорту.



**Розділ 1. Проблематика
безпеки водіїв і пасажирів
мототранспорту: аналіз і
потреба в стандартизованому
захисті**

Загальний стан безпеки на дорогах

Безпека дорожнього руху в Україні залишається серйозною проблемою, що підтверджується високим рівнем смертності на дорогах — **97 загиблих на 1 мільйон населення** [10]. Це більш ніж удвічі перевищує середній показник країн ЄС (46 на мільйон), тоді як країни-лідери демонструють рівень у межах 30.

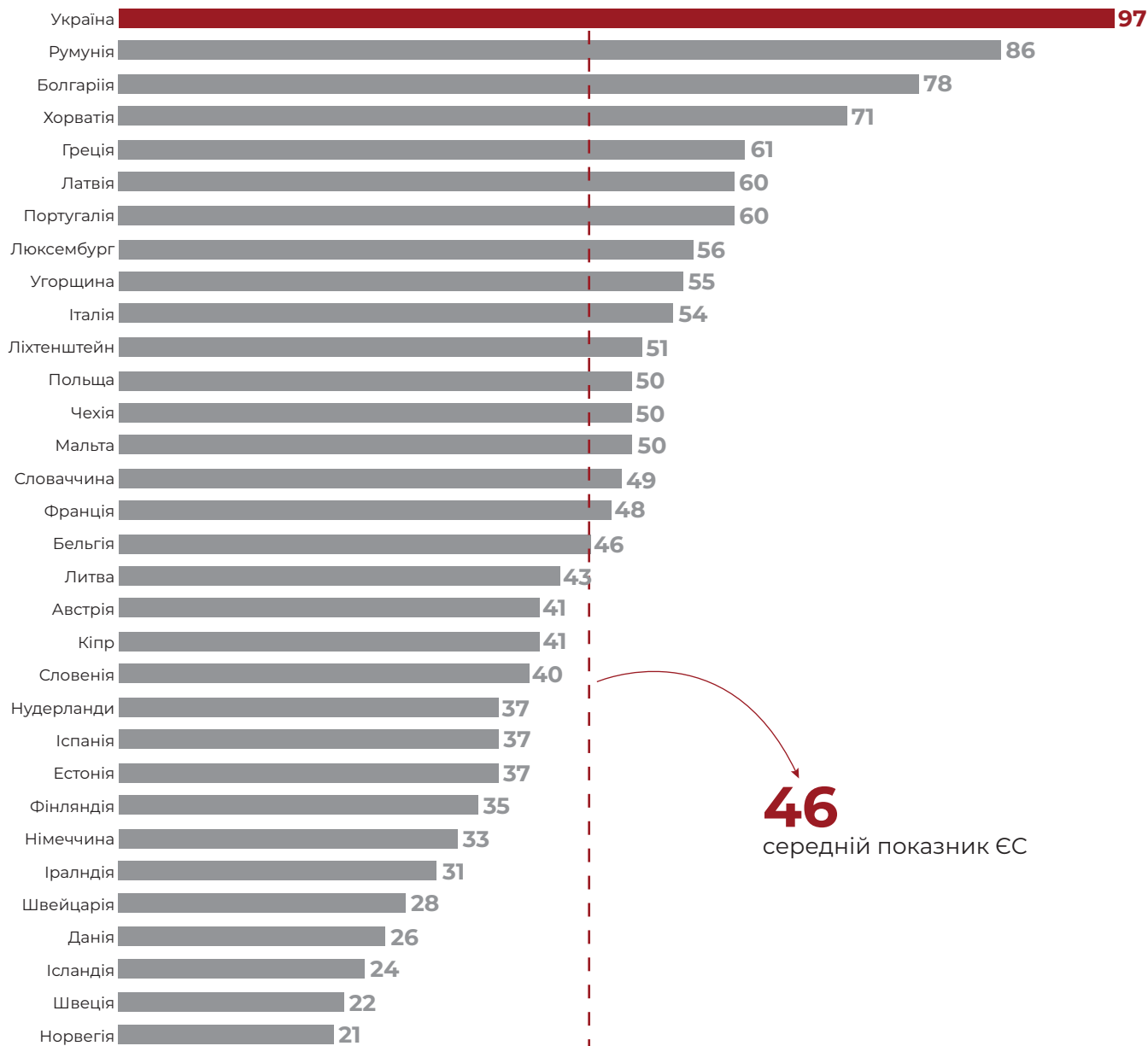


Рис. 1 Смертність на 1 млн населення в Україні, інших країнах Європи та середній показник ЄС (2022 рік)

Початок повномасштабної війни в лютому 2022 року тимчасово унеможливив фіксацію ДТП, що призвело до зниження кількості ДТП в статистиці. Однак уже у 2023 році аварійність почала зростати. Тенденція погіршення безпеки на дорогах зберігається й у 2024 році: за даними Департаменту патрульної поліції [11], зафіксовано 25 781 ДТП з потерпілими (кількість ДТП зросла на 9 % порівняно з 2023 роком), що спричинили загибель 3 202 осіб (майже +5 %, на 149 людей більше, ніж у 2023 році) та травмування 32 023 людей (+8 %). Сумарні офіційні втрати внаслідок дорожніх аварій за 2022, 2023 і 2024 роки становлять щонайменше 9 046 загиблих та 84 670 постраждалих із травмами різного ступеня тяжкості. Найпоширенішою причиною смертельних випадків на дорогах є перевищення безпечної та встановленої швидкості. У 2024 році ця причина призвела до понад 55 % усіх смертей (1 770 осіб) і стала чинником близько 40 % випадків із тяжкими наслідками.

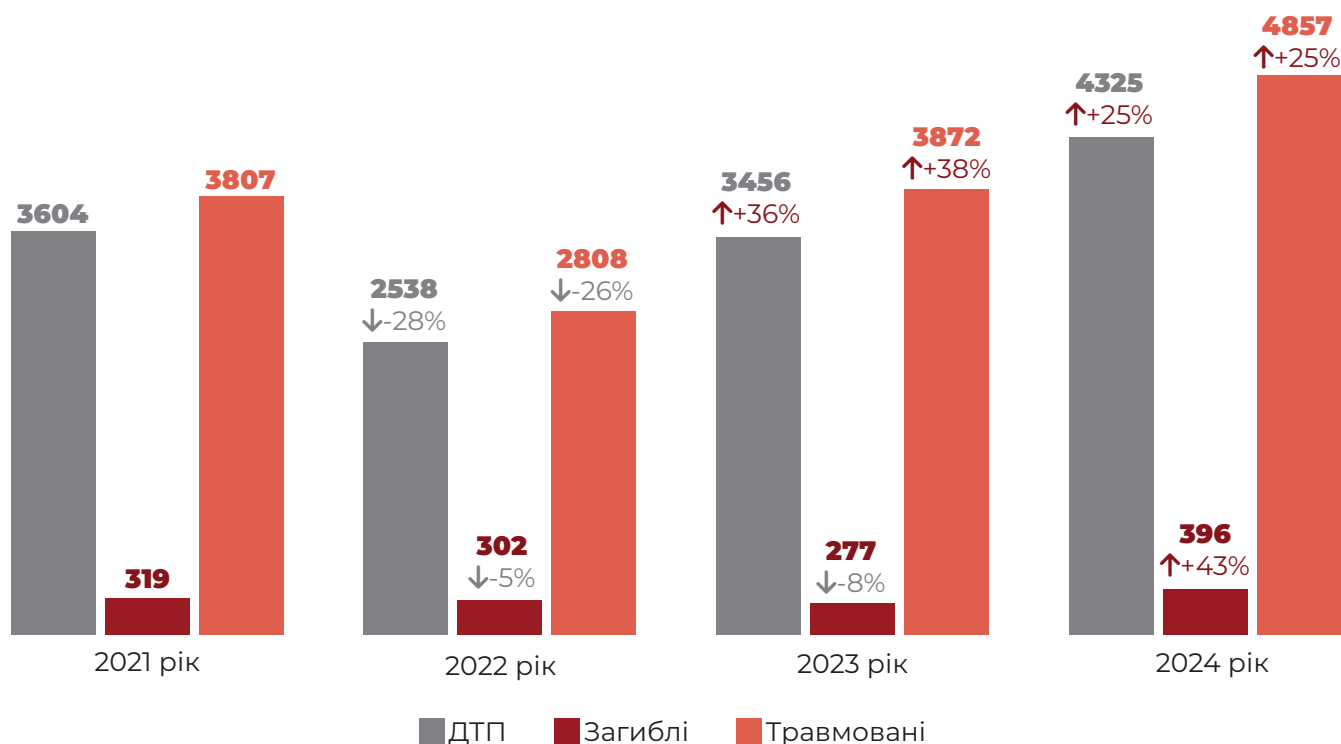


Рис. 2 Динаміка зростання даних по ДТП за участю мототранспорту (дані департаменту Патрульної поліції України)

Мототранспорт як вразлива категорія

Особливої уваги потребують заходи підвищення безпеки вразливих груп учасників дорожнього руху, серед них — водії та пасажирів мототранспорту (мотоциклів і мопедів). Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі — ВООЗ), мотоциклісти мають у 26 разів вищий ризик [12] загинути в ДТП порівняно з водіями легкових автомобілів. Смерті мотоциклістів та користувачів моторизованих дво- і триколісних транспортних засобів (таких як скутери, електровелосипеди, авторікші тощо) становлять третину смертей [13] у дорожньо-транспортних пригодах у світі — це найбільша група загиблих. У країнах із низьким і середнім рівнем доходу цей показник навіть вищий, і на нього припадає до 60 % усіх смертей [4] унаслідок ДТП. Останні 15 років кількість смертельних випадків, пов'язаних із мотоциклами, постійно зростає [5]. Мотоциклісти є одними з найбільш вразливих учасників дорожнього руху і в Європі. Аналіз показав: щороку в Європі відбувається приблизно 4 700 смертей серед мотоциклістів [6], що становить 16 % від загальної кількості загиблих на дорогах. А, наприклад, у Великобританії на них припадає 1 % трафіку, але 19 % жертв [14].

Ці дані підтверджують актуальність проблеми не лише на глобальному рівні, а й для України, де ситуація з безпекою водіїв і пасажирів мототранспорту також викликає занепокоєння. Так, за даними Національної поліції України [15], у 2024 році сталося 4 325 ДТП за участю мотоциклів і мопедів із загиблими або травмованими — на 25 % більше, ніж у 2023 році, що є найвищим показником за останні чотири роки. Загинули 396 осіб (+43 % до попереднього року), травмовані — 4 857 осіб (+25 %). Смертність у дорожніх аваріях за участі мотоциклів і мопедів становила 12 % від усіх загиблих та 15 % від усіх травмованих. Серед усіх загиблих у ДТП у 2024 році приблизно кожен восьмий загинув унаслідок аварії за участю мототранспорту [16].



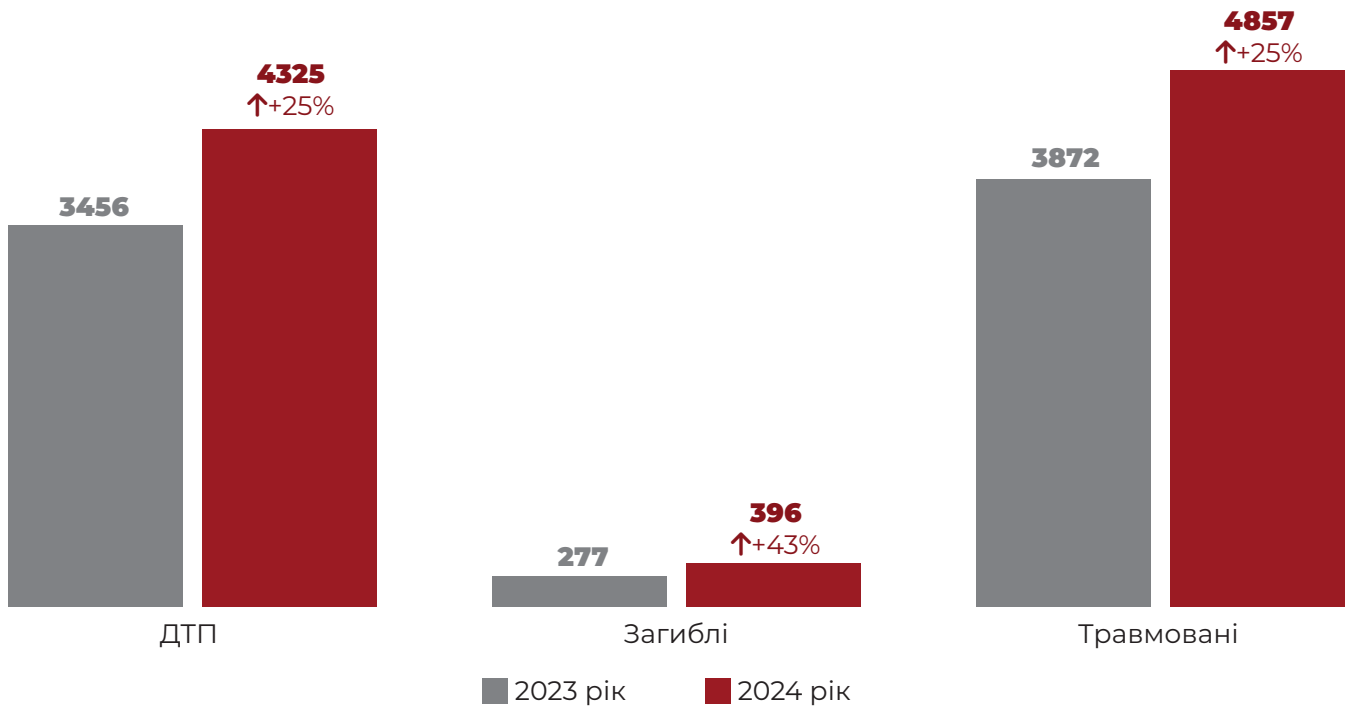


Рис. 3 ДТП за участю мотоциклів та мопедів із загиблими та травмованими (дані департаменту Патрульної поліції України)

Характеристика смертельних випадків за участі мототранспорту в Європі

Дані з європейських країн деталізують профіль смертельних випадків за участі мототранспорту. Так, 80 % мотоциклістів, які загинули на дорогах Європи, отримали удари в голову [17], що підкреслює критичну важливість захисту голови. Переважна більшість загиблих користувачів мототранспорту — чоловіки [18], хоча в окремих країнах зафіксована певна частка жінок: у 2016 році жінки становили 12 % серед загиблих мопедистів і 6 % серед загиблих мотоциклістів. Найбільше смертельних випадків [18] сталося на дорогах, що не є автомагістралями, адже мопедам заборонено рух такими дорогами в більшості країн. У Європі мопедисти переважно гинуть у містах, тоді як смертельні ДТП за участю мотоциклів частіше трапляються в сільській місцевості. Також спостерігається сезонний пік смертності [18] — більшість фатальних інцидентів стаються в теплу і суху пору року, з квітня по жовтень.

Глобальні та національні тенденції

Глобальна тенденція зростання популярності транспорту, зокрема й мототранспорту, посилює ризики на дорогах. Згідно з Глобальним звітом ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху за 2023 рік [3], кількість механічних дво- і триколісних транспортних засобів у світі майже потроїлась у період із 2011 по 2023 рік — зростання становить 175 %, а в Європейському регіоні — 142 %. Водночас зростання чисельності мототранспорту супроводжується підвищеним ризиком ДТП з травмами або летальними наслідками. У країнах із низьким і нижчим за середній рівнем доходу мотоцикли та мопеди часто є основним видом механізованого транспорту. В окремих випадках економічне зростання в цих країнах привело до різкого збільшення кількості мототранспорту. Загалом спостерігається закономірність: чим нижчий рівень доходу в країні, тим вищими темпами зростає кількість мотоциклів.

В Україні також фіксується зростання кількості мотоциклів і мопедів, особливо у великих містах, що відповідає загальносвітовим тенденціям. За офіційними даними Міністерства внутрішніх справ, кількість проданих мотоциклів і мопедів у країні постійно зростає: з 65 957 одиниць у 2020 році до 95 615 у 2024 році, що становить приріст понад 45 % за 5 років.

Показники реєстрації також демонструють динаміку зростання — кількість зареєстрованих транспортних засобів збільшилася з 44 830 одиниць у 2020 році до 67 473 у 2024 році (близько +50 %), незважаючи на тимчасове зниження у 2022 році (ймовірно, зумовлене повномасштабним вторгненням Росії).

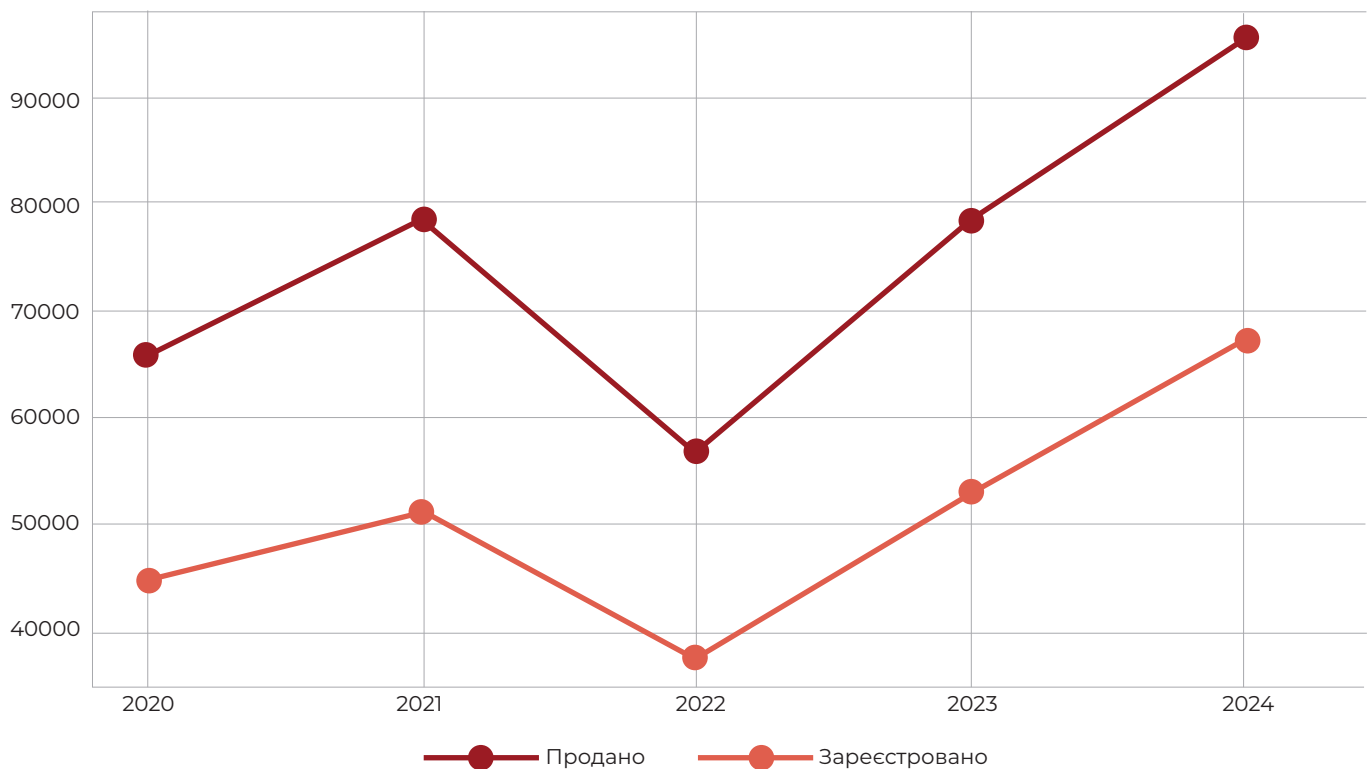


Рис. 4 Кількість проданих та зареєстрованих мотоциклів і мопедів в Україні (2020-2024)

Зростання кількості мотоциклів і мопедів на дорогах України зумовлене поєднанням факторів, частина з яких збігається зі світовими тенденціями, а частина пов'язана зі специфікою воєнного часу. Серед основних чинників — економічна привабливість мототранспорту на тлі зростання цін на паливе, його маневреність у міському трафіку, зростання попиту на кур'єрські послуги, а також відносна доступність у порівнянні з автомобілями. Крім того, у воєнних умовах мотоцикли стали зручним засобом пересування в зонах із пошкодженою інфраструктурою або обмеженим доступом.

Також у світі та в Україні набирає обертів тенденція електрифікації мобільності — активного переходу до транспортних засобів з електричною тягою, як повністю електричних, так і гібридних. Ідеться, зокрема, про електроскутери, електровелосипеди, електромотоцикли. Використання ж електричних трициклів в Україні поки що менш поширене, проте ініціативи, такі як [закупівля «Укрпоштою» електричних трициклів](#) [19] для покращення логістики, можуть сприяти збільшенню їхньої присутності на дорогах країни. Така трансформація ринку транспорту потребує адаптації нормативної-правової бази та стандартів безпеки для нових типів електричних дво- і триколісних засобів. Адаптація законодавства розпочалася шляхом прийняття у 2023 році [Закона України](#) [20] «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів», яким було визначено основні поняття електричних транспортних засобів. Однак далі необхідне внесення змін до підзаконних нормативно-правових актів (зокрема й до ПДР).

Фактори ризику

До [факторів ризику](#) [4] травматизму на мототранспорті належать відсутність захисного спорядження, перевищення швидкості, вживання алкоголю та наркотичних речовин, незадовільний стан доріг і відсутність належного технічного обслуговування. За [даними ВООЗ](#) [1], невикористання мотошоломів є одним із ключових факторів ризику на дорогах. Водночас надзвичайно важливо, щоб шолом мав достатній рівень захисту і відповідав сертифікованим стандартам безпеки, а також [правильно використовувався](#) [5] — він повинен бути дібраний за розміром, застібнутий і доглянутий. Високоякісні повністю закриті шоломи з високою видимістю (білі або яскравих кольорів) забезпечують [найвищий рівень безпеки](#) [21].

Травми голови є причиною майже [75 %](#) [22] летальних випадків серед мотоциклістів, тоді як [25 % усіх поранених](#) [6] також зазнають травм голови. Доведено, що впровадження стандартів безпе-

ки мотошоломів має вирішальне значення для зниження цього ризику. Так, за [оцінками ВООЗ](#) [7], безпечні якісні шоломи можуть знизити ризик смертності більш ніж у шість разів, а ризик черепно-мозкових травм — до 74 %. Щоб шолом уважався безпечним, він має пройти належні випробування та відповідати затвердженим стандартам безпеки, що підтверджується сертифікацією.

Ще одним ключовим фактором ризику є перевищення швидкості. Це [найчастіша критична подія](#) [18], що передує ДТП за участю мотоциклів і мопедів. Ідеться і про перевищення встановленого обмеження швидкості, і про рух із надмірною швидкістю щодо дорожніх умов чи маневру, а також про швидкість, яка є неочікуваною для інших учасників дорожнього руху. Додатковий ризик становить використання мототранспорту у сфері цифрових сервісів (таксі, доставки), де гонитва за швидкістю виконання замовлень сприяє підвищенню рівня аварійності.

Економічні та соціальні наслідки

Згідно з [Глобальним звітом ВООЗ про безпеку дорожнього руху за 2023 рік](#) [3], дві третини смертей унаслідок ДТП припадають на людей працездатного віку — 18–59 років. Варто зазначити, що водіями та пасажирами мотоциклів і мопедів переважно є молоді працездатні громадяни. Зростання смертності й тяжких травм на дорогах створює додаткове фінансове навантаження на систему охорони здоров'я та громадян.

Зокрема, фінансові витрати, пов'язані з подібними ДТП, складаються з прямих і непрямих витрат. Прямі витрати включають оплату медичного обслуговування постраждалих, ремонт пошкодженого майна та витрати на правоохоронні заходи. Непрямі витрати пов'язані зі зниженням виробництва через втрату працездатності, збільшенням соціальних виплат і зменшенням податкових надходжень.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За [даними ВООЗ](#) [1], дорожньо-транспортні пригоди коштують більшості країн 3 % їхнього валового внутрішнього продукту. [За оцінкою Світового Банку](#) [23], щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4–5 мільярдів доларів США, що враховує як матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, так і людські втрати через травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Крім фінансових наслідків, аварії за участі мототранспорту мають також значні соціальні наслідки. Родини учасників ДТП часто стикаються з психологічними травмами, а самі постраждалі можуть опинитись у соціальній ізоляції внаслідок інвалідизації. Смерть годувальника сім'ї може призвести до фінансових труднощів і соціальної нестабільності. Навіть якщо людина вижила після аварії, вона може отримати інвалідність, що значно знижує якість її життя, а також призводить до втрати доходу, зниження можливості працевлаштування та довічних медичних витрат. Таким чином, дорожньо-транспортні пригоди за участю мототранспорту мають не лише медичні та демографічні, а й суттєві економічні та соціальні наслідки.

Зменшення передусім людських, медичних, економічних втрат можливе лише за умови впровадження перевірених інструментів безпеки. Одним із ключових таких інструментів є стандартизовані мотошоломи, ефективність яких доведена на міжнародному рівні.

Як працюють сертифіковані мотоциклетні захисні шоломи

Мотоциклетні шоломи розроблені на основі принципів фізики, інженерії та матеріалознавства [для захисту голови під час зіткнення](#) [12]. Для того, щоб зрозуміти, як працює мотошолом, важливо спочатку з'ясувати основну механіку травми голови. Травми голови в аваріях за участі мотоциклів і мопедів [можуть бути наслідком](#) [21] прямого удару по голові об тверді предмети та обертальних сил, прикладених до голови (різкого прискорення чи уповільнення), а найчастіше — їх поєднання. [Прямі удари](#) [24] можуть спричинити переломи черепа, тимчасом як сили обертання можуть призвести до черепно-мозкових травм, таких як струс мозку та контузія. Більшість таких травм є закритими, тобто без зовнішніх ушкоджень, і можуть бути смертельними або призводити до тривалих наслідків.

Принципи дії мотошолома [5]:

- розподіл і поглинання енергії удару;
- створення фізичного бар'єру для запобігання прямого контакту;
- зменшення прискорення та обертальних рухів голови.

З розвитком дизайну мотоциклетних шоломів з'явилися різні їхні типи, кожен із яких поєднує певний рівень захисту, комфорту та стилю. Розрізняють три основні типи мотошоломів: повнолицьовий (full face), напівлицьовий (open face) та шолом з половинним захистом (half coverage) (рис. № 5). Повнолицьові шоломи забезпечують найвищий рівень захисту, оскільки вони закривають усю голову та ділянку обличчя. Наявність різних типів мотоциклетних шоломів максимально розширює вибір для всіх водіїв і пасажирів. Однак мета полягає в тому, щоб переконати користувачів мототранспорту у важливості завжди носити шолом із максимально можливим рівнем захисту, щоб знизити ризик смерті і серйозних травм у разі аварії.



Повнолицьовий



Напівлицьовий



Половинний захист

Рис. 5 Основні типи мотошоломів

Основними компонентами [21] шолома є:

- зовнішня оболонка, яка забезпечує механічний захист шляхом розподілу енергії удару, переданої на підкладку (захисний шар); вона утримує підкладку в контакті з головою і забезпечує кріплення для системи утримання;
- пом'якшувальна підкладка, яка зменшує гальмування черепа і, отже, мозку, розсіюючи енергію удару шляхом контрольованої деформації своєї структури;
- підборідний захист (у шоломах повного типу);
- система фіксації, наприклад, підборідний ремінь;
- візор для захисту обличчя та очей від повітряних об'єктів.

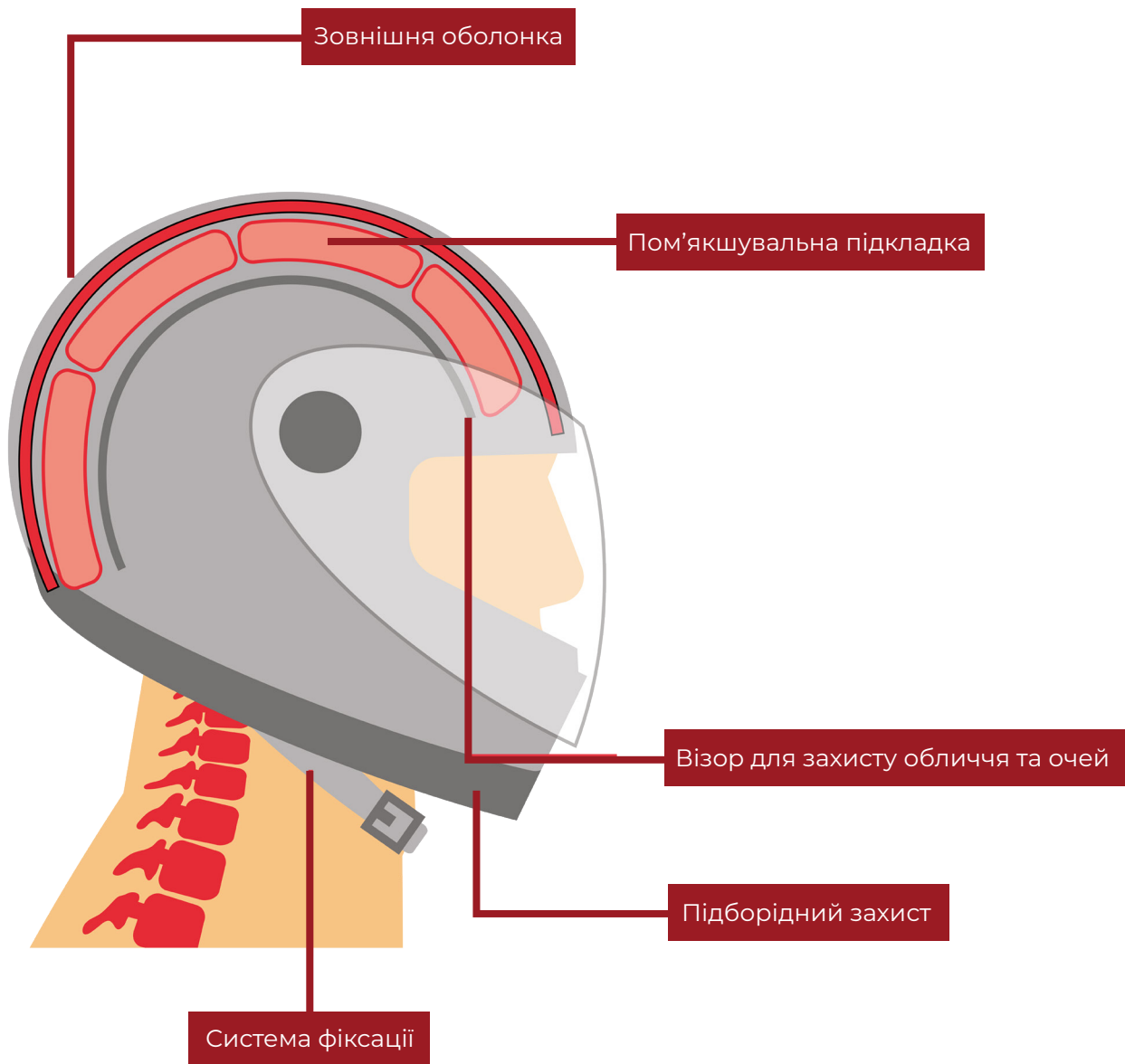


Рис. 6. Основні компоненти мотошолома

Результати численних досліджень, зокрема в межах ініціативи [SafetyCube Horizon 2020](#) [25], доводять, що шоломи істотно зменшують ризик загибелі чи серйозних травм у разі аварії порівняно з їх відсутністю. Шоломи забезпечують таке зниження ризиків:

- травми голови — на 58–60 %;
- травми мозку — на 47–74 %;
- травми обличчя — на 14–63 %;
- травми шиї — на 14–48 %;
- ризик смертельної травми знижується на 28–64 %.

Досвід окремих країн також підтверджує значний потенціал сертифікованих шоломів у збереженні життя. Дослідження в Греції, де рівень використання шоломів залишається низьким, демонструє, що смертність серед водіїв у шоломах була [на 44 % нижчою](#) [26], ніж серед тих, хто їх не використовував. Також, [за оцінками британської програми SHARP](#) (Safety Helmet Assessment and Rating Programme) [27], у Великій Британії щороку можна було б врятувати до 50 життів, якби всі мотоциклісти використовували найнадійніші з доступних шоломів (тобто мотошоломи, які отримали найвищу оцінку 5 зірок за результатами незалежного тестування SHARP; більшість їх сертифіковані як ECE.22). Подібних підрахунків для України поки що не здійснювали. Однак збільшення на понад 40 % за рік смертності за участі мотоциклів та мопедів і динамічне зростання використання мототранспорту демонструє нагальність упровадження стандартів безпеки мотошоломів як базового елементу безпеки.

Для оцінки ефективності шоломів були розроблені міжнародні стандарти і регламенти. Удосконалення конструкції шоломів та посилення вимог до їх тестування перед використанням у реальних умовах [28] є важливим кроком до підвищення безпеки користувачів мототранспорту. ВООЗ наголошує на потребі ухвалення законів, стандартів якості шоломів [7], посилення контролю та просвітницької роботи для підвищення їх використання. Комплексний підхід до безпеки, заснований на системному підході, визнано ефективним у багатьох країнах (наприклад, таких як Норвегія та Швеція), де завдяки йому вдалося значно зменшити кількість смертей і травм.

Висновок

Аналіз ситуації в Україні та світі свідчить про нагальну потребу впровадження ефективних заходів для зменшення смертності й травматизму серед користувачів мототранспорту. Сертифікований мотоциклетний шолом, спеціально розроблений для використання водіями мотоциклів і мопедів та їхніми пасажирами, є критично важливим елементом для підвищення безпеки дорожнього руху. Дослідження підтверджують, що мотоциклетні шоломи, сертифіковані за міжнародними стандартами безпеки, істотно знижують ризик травм голови та смертельних наслідків ДТП за участі мототранспорту. До пріоритетних дій належать запровадження обов'язкових стандартів якості для захисних шоломів мотоциклів і мопедів, посилення контролю за їх дотриманням, а також упровадження інформаційно-просвітницьких кампаній.

Відсутність стандартів і належного нагляду сприяє поширенню мотошоломів, які не забезпечують належного рівня захисту. Використання таких шоломів створює хибне відчуття безпеки у водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів.

Згідно з оцінками ООН [12], упровадження стандартів безпеки мотошоломів може принести значні економічні вигоди, запобігаючи витратам на лікування й реабілітацію та втратам продуктивності. Загальний економічний ефект на глобальному рівні може сягати сотень мільярдів доларів щорічно.

Світовий досвід демонструє, що узгоджена державна політика у сфері безпеки мототранспорту — із залученням держави, громадянського суспільства й бізнесу — є найбільш ефективним шляхом до збереження життів і зменшення соціально-економічних втрат. Україні варто застосувати такі підходи для досягнення цілей у сфері безпеки дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат. Водночас досягнення широкого використання сертифікованих захисних шоломів потребує узгоджених зусиль багатьох зацікавлених сторін, частина з яких традиційно не залучена до питань безпеки дорожнього руху.



Розділ 2. Міжнародні стандарти безпеки мотошоломів: досвід і найкращі практики

Стаття № 3 Загальної декларації прав людини Організації Об'єднаних Націй (ООН) закріплює право кожної людини на життя та особисту безпеку. [ООН наголошує на важливості використання сертифікованих захисних шоломів](#) [29], які підвищують шанси на виживання в ДТП та зменшують тяжкість травм. Глобальний план [Десятиліття дій із безпеки дорожнього руху 2021–2030](#) [30] Генеральної Асамблеї ООН передбачає до 2030 року вдвічі скоротити кількість смертей і травм у ДТП (A/RES/74/299). Однією з ключових цілей є досягнення майже 100 % використання сертифікованих мотошоломів, що відповідають міжнародним стандартам (ціль 7).

Критерії найкращих міжнародних практик

Дослідження і практика підтверджують, що застосування високих стандартів безпеки мотошоломів суттєво знижує смертність і травматизм серед мотоциклістів. [Стандарти мотошоломів забезпечують](#) [21] відповідність мінімальним вимогам безпеки, регулярне незалежне тестування, довіру споживачів і юридичну основу для контролю.

[Ключові критерії найкращих міжнародних практик](#) [12]:

- уніфіковані стандарти, що сприяють торгівлі й інноваціям;
- незалежне тестування та сертифікація;
- маркування відповідності стандартам;
- міжнародна сертифікація, що підвищує доступність шоломів, які забезпечують максимальний рівень захисту;
- законодавчі вимоги щодо обов'язкового носіння сертифікованих шоломів, [правильно дібраних](#) [5] за розміром, щільно застібнутих і придатних до різних умов.

Згідно з [Глобальним звітом ВООЗ про стан безпеки дорожнього руху за 2023 рік](#) [3], зі 160 країн, що мають законодавство про використання шоломів, лише 54 відповідають найкращим практикам ВООЗ, охоплюючи всіх водіїв і пасажирів на всіх типах доріг та двоколісних транспортних засобів і чітко визначаючи вимоги до сертифікованого шолома та способу його носіння. У порівнянні зі звітом ВООЗ за 2018 рік кількість таких країн зросла на п'ять. Водночас, хоча [офіційні звіти 35 країн](#) [3] фіксують близько 80 % правильного носіння шоломів, результати самозвітування користувачів указують на значно нижчі показники — лише 53–74 %, що свідчить про потребу в посиленні контролю та інформування.

Огляд стандартів мотошоломів

[Розробка мотошоломів стартувала на початку ХХ століття](#) [21] з появою перших примітивних конструкцій, які забезпечували мінімальний захист. Лише із середини століття почали впроваджуватись вимоги до їхньої безпеки. У [1950-х роках Велика Британія першою запровадила нормативи](#) [12] для шоломів — спершу для гонщиків, а згодом і для загального використання. У 1973 році використання сертифікованих шоломів за стандартом BSI стало обов'язковим. У США аналогічний обов'язковий стандарт FMVSS № 218 із маркуванням DOT був запроваджений у 1974 році.

У світі існують різні [стандарти якості мотошоломів](#) [22] (конструкція та стандарти тестування можуть відрізнятися між континентами). Приклади міжнародних стандартів:

- США: DOT USA Standard FMVSS No. 218;
- Європейська економічна комісія ООН: Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22;
- В'єтнам: TCVN 5756:2001 (захисні шоломи для користувачів мотоциклів) і TCVN 6979:2001 (захисні шоломи для дітей, що пересуваються на мотоциклах);
- Велика Британія: Британський стандарт BS 6658:1985.

 Захисні шоломи для користувачів транспортних засобів згідно стандарту AS/NZS 1698 Австралія та Нова Зеландія	 Уніфіковані положення щодо затвердження захисних шоломів та візорів для водіїв і пасажирів мотоциклів і мопедів (стандарти ECE 22.05 та ECE 22.06) Європа
 Стандарт мотошоломів FMVSS №218 США	 Захисні шоломи для користувачів моторизованих транспортних засобів згідно стандарту JIS T 8133 Японія
 Національний технічний регламент QCVN 2:2021/BKHCN щодо шоломів для мотоциклістів В'єтнам	 Британський стандарт BS 6658 щодо захисних шоломів для користувачів транспортних засобів Велика Британія
 Стандарт GB811 для шоломів користувачів мотоциклів та електровелосипедів Китай	 Стандарт IS4151 щодо захисних шоломів для водіїв двоколісних транспортних засобів Індія

Рис. 7 Приклади сертифікаційних маркувань для різних міжнародних стандартів мотошоломів

Кожен із зазначених стандартів має унікальний набір тестів і вимог до їх проведення. Водночас багато з них використовують однакові або подібні методи та критерії тестування. У додатку 1 наведено короткий огляд окремих тестів, які розробили різні органи стандартизації.

Попри різноманіття випробувань усі стандарти мотошоломів передбачають спільні базові вимоги до тестування:

- покриття — визначає ділянки голови, які шолом повинен захищати і на які проводяться випробування;
- поле зору — забезпечення широкого огляду дороги та можливих загроз;

- міцність ременя — здатність утримувати шолом під час ДТП без розтягування понад встановлені межі;
- стабільність — перевірка здатності шолома залишатись на голові при ударі;
- ударостійкість — випробування здатності шолома поглинати і розподіляти енергію удару з використанням спеціальних тестових систем;
- маркування та інструкції — наявність інформації щодо правильного використання, догляду та підтвердження відповідності стандартам.

Відмінності зумовлюють різний рівень суворості вимог до експлуатаційних характеристик мотошоломів, а отже, і до рівня захисту, який вони забезпечують мотоциклістам. Багато споживачів можуть вважати, що шолом є безпечним, якщо він відповідає будь-якому стандарту. Насправді ж рівень безпеки шоломів може суттєво відрізнятися залежно від стандарту [12], за яким проводилось тестування.

Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22

Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 — один із найпоширеніших і загально визнаних [12] міжнародних стандартів.

Його першу версію ухвалили в 1972 році, і відтоді він став базовим документом для 43 країн [8]. Визнаючи цінність Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, більшість країн ЄС [12] — 19 держав — зробили його частиною власного законодавства та приєдналися до системи типового затвердження ООН.

Регламент містить чіткі вимоги до ударостійкості, стабільності конструкції, ефективності систем кріплення та захисту голови під час ДТП. Його часто використовують як основу країни, які прагнуть запровадити або вдосконалити законодавство щодо безпеки мотошоломів.

Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 регулярно оновлюється [12] з урахуванням нових технологій, матеріалів і наукових досліджень. Кожна наступна версія Регламенту підвищує рівень вимог та захисту.

Із січня 2021 року в усіх країнах, які приєдналися до цього Регламенту, почала діяти нова версія стандарту — ECE 22.06 [12], що замінила чинну на той момент ECE 22.05. Нова редакція передбачає посилені вимоги до:

- поглинання енергії удару;
- захисту в додаткових точках (зокрема бокових і нижніх);
- стабільності шолома на голові та надійності кріплень;
- стійкості до проникнення гострих предметів;
- рівня комфорту і вентиляції.

Регламент також передбачає можливість тестування шоломів для дітей, що є важливим, адже від 1 % до 3 % загиблих у ДТП з мототранспортом у світі становлять діти [12].

Шоломи, сертифіковані за Регламентом щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, проходять незалежне тестування і маркуються згідно з вимогами: вказуються розмір, максимальна маса, інструкції з правильного кріплення та заміни після сильного удару, попередження щодо впливу бензину та хімікатів, а також інформація про сумісні візори. Це маркування дає змогу органам контролю і споживачам переконатись у відповідності продукції встановленим стандартам безпеки. І відповідно все це гарантує високу якість і надійність шолома [12]. Система типового затвердження ООН працює за принципом «approved once — sold everywhere», що дає змогу уникати дублювання сертифікації та гарантує відповідність стандарту в усіх країнах-учасниках.

Аналіз, наведений у дослідженні ООН щодо мотошоломів [12], свідчить, що використання шоломів, які забезпечують належний рівень безпеки, могло б запобігти майже 1,4 мільйона смертей у світі в період 2008–2020 років.

Переваги використання міжнародного стандарту

Різні національні регламенти забезпечують різний рівень захисту і створюють бар'єри для торгівлі. Гармонізоване регулювання гарантує високий рівень безпеки [12], дає виробникам можливість зменшувати витрати завдяки ефекту масштабу та забезпечує ширше впровадження новітніх технологій. Саме з цією метою в 1972 році було запроваджено Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, який згодом адаптували відповідно до технічного прогресу, нових матеріалів і конструкцій. Регламент розроблений як ступенева система захисту («ladder of protection») — країни можуть обирати рівень, який найкраще відповідає їхнім потребам. Використання спільного міжнародного стандарту, як-от Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, у більшості країн ЄС знижує собівартість виробництва, полегшує впровадження інновацій, забезпечує споживачам доступ до якісного захисту за оптимальною ціною та спрощує контроль за якістю продукції. Крім того, це сприяє розвитку міжнародної торгівлі. Водночас відсутність гармонізованих вимог створює ризики: складність у порівнянні моделей, зростання витрат виробників, зниження прозорості ринку та зменшення ефективності системи регулювання безпеки.

Висновок

Стандарти безпеки мотошоломів визначають мінімальні вимоги до захисту і передбачають незалежне тестування. Вони відрізняються за суворістю та методами випробувань, що впливає на фактичний рівень безпеки шоломів. Рівень захисту може суттєво варіюватися залежно від стандарту, хоча споживачі часто вважають усі сертифіковані шоломи однаково безпечними.

Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 є найпоширенішим міжнародним стандартом безпеки мотошоломів, зокрема в країнах ЄС. Він базується на науково обґрунтованих критеріях, включає незалежне тестування та постійно оновлюється відповідно до технічного прогресу. Його ефективність підтверджується як зниженням рівня смертності та травматизму серед водіїв і пасажирів мототранспорту, так і значними економічними вигодами для систем охорони здоров'я та держав у цілому. Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 був розроблений для подолання фрагментованості національних вимог, зменшення витрат на сертифікацію та забезпечення найкращого захисту за найнижчою можливою вартістю. Використання спільного міжнародного стандарту також полегшує впровадження інновацій, доступ до якісного захисту і контроль за продукцією та сприяє розвитку міжнародної торгівлі.



Розділ 3. Огляд національного законодавства

Стаття 3 Конституції України визначає, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Норми, що уможливають виконання зазначеного положення Конституції України та забезпечення безпеки людини, збереження її життя і здоров'я під час дорожнього руху, визначаються законами та підзаконними нормативно-правовими актами.

Основними нормативно-правовими актами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- Закон України «Про дорожній рух»;
- Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП);
- Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі — ПДР).

Зазначені нормативно-правові акти містять норми, що визначають правила використання мотоциклів і відповідальність за порушення таких правил.

Закон України «Про дорожній рух» регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, а також визначає основні права та обов'язки водіїв і пасажирів мотоциклів. Зокрема, відповідно до статей 16 і 18 Закону України «Про дорожній рух», водії та пасажирів зобов'язані під час руху на мотоциклі бути в застібнутому мотошоломі.

Своєю чергою, ПДР визначають основні терміни, які використовуються при регулюванні дорожнього руху, і розширюють обов'язки учасників дорожнього руху в частині використання мотошоломів.

У п. 1.10 ПДР міститься визначення мопеда і мотоцикла, відповідно до яких:

1. мопед — двоколісний транспортний засіб, який має двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт;
2. мотоцикл — двоколісний механічний транспортний засіб із боковим причепом або без нього, що має двигун із робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.



Рис. 8 Ілюстрація мопеда та мотоцикла

Відповідно до пп. г) п. 2.3 ПДР, для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний під час руху на мотоциклі та мопеді бути в застібнутому мотошоломі й не перевозити пасажирів без застібнутих мотошоломів. У пп. б) п. 5.2 ПДР обов'язок бути в застібнутому мотошоломі встановлено для пасажирів під час пересування на мотоциклі та мопеді.

Таким чином, у порівнянні із Законом України «Про дорожній рух» ПДР:

- встановлюють вимогу щодо перебування в застібнутому мотошоломі під час руху не тільки на мотоциклі, а й на мопеді;
- встановлюють додатково обов'язок для водія мотоцикла та мопеда не перевозити пасажирів без застібнутих шоломів.

Своєю чергою, КУпАП визначає відповідальність і порядок притягнення до відповідальності за порушення правил користування мотошоломами. Зокрема, ч. 5 ст. 121 КУпАП визначає, що порушення правил користування мотошоломами тягне за собою накладення штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510 грн).

Стаття 222 КУпАП визначає, що право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за порушення правил користування мотошоломами надано працівникам органів Національної поліції.

Таким чином, в українському законодавстві встановлено обов'язок для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів бути в застібнутому мотошоломі під час руху, а також визначено санкцію за невиконання такого обов'язку та механізм притягнення до адміністративної відповідальності.

Законодавчі прогалини

Водночас в українському законодавстві відсутні будь-які норми щодо потреби забезпечення відповідності мотошоломів певним стандартам (регламентам) безпеки та, як наслідок, відсутні затверджені відповідні стандарти (регламенти).

В Україні діє Технічний регламент засобів індивідуального захисту, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2019 року № 771. Його розроблено на основі Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425 від 9 березня 2016 року.

Однак зазначений Технічний регламент не поширюється на засоби індивідуального захисту, що призначені для захисту голови, обличчя чи очей користувачів, що регулюється Регламентом щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

Україна не приєдналась [12] до Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, і відповідно він не застосовується в обов'язковому порядку в Україні. У зв'язку з цим існує прогалина щодо регулювання вимог до мотошоломів для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів.

Відсутність таких стандартів сприяє використанню будь-яких мотошоломів, зокрема й тих, які не відповідають вимогам безпеки, що може створювати хибне відчуття захищеності в користувачів. Як наслідок, це значно знижує ефективність засобів індивідуального захисту, що підвищує ризики важких травм і смертельних випадків серед водіїв та пасажирів мотоциклів і мопедів у разі дорожньо-транспортних пригод.

У такий спосіб вищезазначені норми українського законодавства щодо встановлення обов'язку бути в застібнутому мотошоломі втрачають свій сенс, оскільки не досягаються цілі забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та збереження їхнього життя і здоров'я.

Регулювання Європейського Союзу

У статті 91 [31] Договору про функціонування Європейського Союзу зазначається, що одним із головних напрямів транспортної політики Європейського Союзу є встановлення заходів з удосконалення транспортної безпеки.

У повідомленні [32] Європейської Комісії від 20 липня 2010 року «До Європейської зони безпеки дорожнього руху: політика орієнтації на безпеку дорожнього руху 2011–2020» (COM(2010) 389 final) визначено необхідність вирішувати проблему безпеки мотоциклістів комплексом заходів, серед яких — контроль за використанням шоломів і підвищення стандартів для засобів індивідуального захисту.

Регламент [33] Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту встановлює вимоги для проєктування та виробництва засобів індивідуального захисту, які планують надавати на ринку. Водночас відповідно до статті 2 зазначений Регламент не застосовують до засобів індивідуального захисту для захисту голови, обличчя або очей користувачів, що належить до сфери регулювання Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

При цьому 23 січня 1998 року Європейський Союз (далі — ЄС) приєднався [8] до Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22. Таким чином, у ЄС вимоги щодо засобів індивідуального захисту для захисту голови, обличчя або очей користувачів належать до сфери регулювання Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

Євроінтеграційні зобов'язання України

27 червня 2014 року було підписано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі — Угода про асоціацію).

Відповідно до п. 1 ст. 56 Угоди про асоціацію, Україна вживає необхідних заходів із метою поступового досягнення відповідності технічним регламентам ЄС і системам стандартизації, метрології, акредитації робіт з оцінки відповідності та ринкового нагляду ЄС і зобов'язується дотримуватись принципів та практик, викладених в актуальних рішеннях і регламентах ЄС.

Серед списку законодавства для адаптації Україною є засоби індивідуального захисту. З цією метою 21 вересня 2019 року прийнято постанову Кабінету Міністрів України № 771 «Про затвердження Технічного регламенту засобів індивідуального захисту», що імплементує Регламент ЄС 2016/425, у якому зазначено, що його не застосовують до засобів індивідуального захисту для захисту голови, обличчя або очей користувачів — засоби індивідуального захисту належать до сфери регулювання Регламенту щодо безпеки мотоциклів ECE № 22.

Однак, на відміну від Європейського Союзу, який приєднався до Регламенту щодо безпеки мотоциклів ECE № 22 і відповідно врегулював питання застосування відповідних стандартів, Україна не прийняла нормативно-правових актів, які б визначали питання стандартів щодо безпеки мотоциклів.

Врегулювання питання стандартів щодо безпеки мотоциклів може здійснюватись як шляхом визнання Регламенту щодо безпеки мотоциклів ECE № 22, так і шляхом розробки власного національного стандарту.

Визначення стандартів щодо безпеки мотоциклів шляхом визнання Регламенту щодо безпеки мотоциклів ECE № 22 має суттєві переваги:

- 1. ефективний захист голови** — Регламент щодо безпеки мотоциклів ECE № 22 включає вимоги щодо ефективності захисту голови, забезпечуючи належний рівень безпеки для водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів;
- 2. актуальність стандартів** — регламент щодо безпеки мотоциклів ECE № 22 постійно оновлюється, відображаючи останні досягнення в технологіях і матеріалах. Це дає змогу водіям і пасажирів мотоциклів та мопедів використовувати найсучасніші засоби захисту, що відповідають світовим стандартам;
- 3. зменшення смертності та травматизму** — для країн із середнім рівнем доходу, таких як Україна, упровадження сертифікованих мотоциклів може суттєво знизити смертність і важкі травми серед водіїв та пасажирів мотоциклів і мопедів, що є важливим аспектом покращення безпеки на дорогах.

Таким чином, гармонізація стандартів у сфері мотоциклів із Регламентом щодо безпеки мотоциклів ECE № 22 допоможе знизити бар'єри для торгівлі, підвищити доступність ефективних шоломів і покращити рівень захисту водіїв та пасажирів мотоциклів і мопедів. Упровадження саме цього стандарту безпеки мотоциклів в Україні відповідає національним інтересам, оскільки забезпечить високий рівень захисту.

Подолання законодавчих прогалин щодо безпеки мотоциклів

У першу чергу для обов'язкового застосування стандартів (регламентів, правил, нормативів) щодо безпеки мотоциклів необхідно визначити в нормативно-правових актах обов'язковість забезпечення відповідності безпеки та якості мотоциклів чинним стандартам (регламентам, правилам, нормативам).

Як приклад, схожі норми застосовуються для транспортних засобів, дитячих утримуючих систем. Зокрема, у статті 29 Закону України «Про дорожній рух» визначається, що до участі в дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція й технічний стан яких відповідають вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

Зазначена норма синхронізується з п. 31.3 ПДР, відповідно до якого забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху.

Схоже формулювання застосовується і в п. 21.12 ПДР, згідно з яким дитячі утримуючі системи повинні використовуватись у транспортних засобах, обладнаних ремнями безпеки чи системами з'єднання дитячої утримуючої системи, передбаченими їх конструкцією, та відповідати вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

Таким чином, доцільно щонайменше в ПДР визначити, що мотошоломи повинні відповідати вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

Упровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22 в Україні

Система розроблення, прийняття та застосування технічних регламентів або національних стандартів, процедур здійснення оцінки відповідності активно реформується з моменту підписання Угоди про асоціацію. З цією метою були прийняті у 2014 та 2015 роках Закон України «Про стандартизацію» і Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності».

У зв'язку з цим доцільно розглянути чинне законодавство та потенційно можливі зміни, які оновлять підходи до порядку прийняття стандартів (технічних регламентів), що стосуватимуться безпеки та якості мотошоломів.

Огляд чинної процедури щодо визначення міжнародних технічних приписів, які підлягають застосуванню в Україні

10 лютого 2000 року Україна приєдналась [9] до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві, з поправками 1995 року (далі — Угода про прийняття єдиних технічних приписів).

Відповідно до закону України, яким було ратифіковано Угоду про прийняття єдиних технічних приписів, перелік єдиних технічних приписів, які буде застосовувати Україна, визначається в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Згідно з п. 2 Постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах» від 14 лютого 2001 року № 143, перелік єдиних технічних приписів, які будуть застосовуватись Україною відповідно до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів, затверджує Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури (після реорганізації — Міністерство розвитку громад та територій України).

У додатку 4 до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898 (далі — Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання), визначені технічні приписи, які підлягають застосуванню.

Станом на сьогодні в Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання відсутні положення про застосування Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22.

У разі відсутності змін щодо скасування Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання доцільним є внесення Міністерством розвитку громад та територій України змін Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання шляхом включення Регламенту щодо безпеки мотошоломів ЕСЕ № 22 до переліку технічних приписів, які підлягають застосуванню.

Огляд законодавства з перспективи реформування у сфері прийняття технічних регламентів

10 лютого 2016 року набрав чинності Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», який було підготовлено з метою адаптації національного законодавства про технічні регламенти та оцінку відповідності до законодавства ЄС.

Згідно з абз. 39 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», технічний регламент — нормативно-правовий акт, у якому визначено характеристики продукції або пов'язані з ними процеси та методи виробництва, включаючи відповідні адміністративні положення, додержання яких є обов'язковим. Він може також включати або виключно стосуватись вимог до термінології, позначень, пакування, маркування чи етикетування тією мірою, якою вони застосовуються до продукції, процесу або методу виробництва.

Таким чином, однією з ключових особливостей технічного регламенту є обов'язковість його додержання.

Згідно з п. 5 Прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», відповідні центральні органи виконавчої влади протягом п'яти років із дня набрання чинності цим Законом повинні:

- переглянути розроблені та/або прийняті ними технічні регламенти та процедури оцінки відповідності на предмет їх відповідності вимогам цього Закону з метою визначення потреби у внесенні змін до них або визнанні їх такими, що втратили чинність, у порядку, встановленому ч. 5 ст. 20 цього Закону;
- привести прийняті ними технічні регламенти й інші нормативно-правові акти у відповідність із технічними регламентами, прийнятими законами України та актами Кабінету Міністрів України.

Згідно з ч. 4 ст. 9 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», технічні регламенти затверджуються законами, актами Кабінету Міністрів України, відповідних державних органів та міністерств, визначених ч. 3 ст. 8 цього Закону.

7 квітня 2025 року на виконання зазначених норм Міністерство розвитку громад та територій України [оприлюднило проєкт Постанови Кабінету Міністрів України](#) [34] «Деякі питання затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання».

У зазначеному проєкті пропонується:

- затвердити Технічний регламент затвердження конструкції колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання;
- визначити в додатку 4 перелік регламентів ООН і серій поправок до них, які застосовуються в Технічному регламенті затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, та Регламенти (Директиви) ЄС, затвердження типу за якими можуть бути визнані альтернативними затвердженням типу за зазначеними регламентами ООН. До переліку регламентів ООН, які застосовуватимуться в ньому, включено Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

У разі прийняття цього проєкту Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання підлягатиме визнанню таким, що втратив чинність.

План дій з упровадження стандартів щодо якості та безпеки мотошоломів в Україні

З огляду на чинний механізм прийняття стандартів в Україні оптимальним шляхом запровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 є внесення змін до двох ключових документів, затверджених Кабінетом Міністрів України:

Правил дорожнього руху, що регулюють обов'язковість використання шоломів;

Технічного регламенту про затвердження конструкції колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання, який визначає технічні вимоги до шоломів.

План дій для впровадження змін

I

Внесення змін до ПДР

Зміни до ПДР мають передбачати внесення змін до пп. г) п. 2.3 та пп. б) п. 5.2 ПДР (якими визначаються обов'язки водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів бути під час руху в застібнутому мотошоломі) шляхом додавання положень щодо відповідності мотошоломів вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

1

Ініціювання змін до ПДР.

Ініціювати зміни можна в різний спосіб. Один зі способів — подання відповідних пропозицій до Міністерства внутрішніх справ України або Кабінету Міністрів України.

2

Розробка проєкту постанови Кабінету Міністрів України про внесення змін до ПДР.

Розробником проєкту постанови Кабінету Міністрів України про внесення змін до ПДР зазвичай є Міністерство внутрішніх справ України. Як розробник, зазначене міністерство забезпечує погодження зі всіма заінтересованими органами, а також Мінфіном, Мінекономіки та Мінцифри і вносить на розгляд Кабінету Міністрів України.

3

Прийняття змін і набрання чинності.

Проєкт постанови про внесення змін до ПДР розглядається на засіданні Кабінету Міністрів України та в разі його прийняття публікується і набирає чинності в строки, визначені в цьому проєкті.

II

Затвердження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22

1

Погодження Технічного регламенту затвердження конструкції колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання

Зазначений проєкт уже розроблений. При цьому Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 включений до переліку регламентів ООН, які застосовуватимуться. Факт оприлюднення проєкту свідчить про високу ймовірність його внесення на розгляд Кабінету Міністрів України після погодження зі всіма заінтересованими органами.

2

Прийняття змін та набрання чинності

Внесений проєкт постанови про внесення змін до Технічного регламенту затвердження конструкції колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання розглядається на засіданні Кабінету Міністрів України та у випадку його прийняття публікується і набирає чинності у строки, визначені в цьому проєкті.

Основні виклики щодо впровадження нових стандартів

В умовах воєнного стану та майбутнього післявоєнного відновлення впровадження стандарту безпеки для мотошоломів, зокрема Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, потребуватиме комплексного підходу. На етапі запровадження та реалізації можливі виклики у сферах митного регулювання, ринкового нагляду, адаптації дистрибуційної мережі, підвищення обізнаності споживачів, контролю за виконанням норми. Збереження життя і здоров'я громадян є пріоритетом державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Це не лише етична та соціальна мета, а й економічна доцільність, тому підготовка практичних заходів для подолання зазначених викликів має базуватись на міжнародному досвіді та враховувати національні можливості.

1. Контроль за ввезенням несертифікованих шоломів

Запровадження процедури обмеження ввезення шоломів, які не відповідають стандартам безпеки. Це потребує ефективної митної перевірки та належної організації контролю. Опір може виникати з боку дистриб'юторів і продавців, які реалізують підроблену або дешеву неякісну продукцію. Мотошоломи класифікуються за кодом Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) 6506 10. Чинність визначається законом України [«Про митний тариф»](#) [35]. За цим кодом здійснюються митне оформлення, контроль відповідності продукції технічним регламентам і заходи ринкового нагляду. Заходи для подолання виклику: підготовка рекомендацій для митних органів щодо ідентифікації сертифікованих шоломів.

2. Контроль за використанням сертифікованих шоломів

Після впровадження стандартів важливо забезпечити дотримання правил їх використання. Це означає, що працівники Патрульної поліції будуть перевіряти не лише наявність застібнутого мотошолома, а й відповідність стандарту безпеки. Окремим викликом є зношення або відсутність маркування на шоломах. Сертифіковані шоломи мають спеціальне маркування (наприклад, етикетку з кодом ECE), однак у процесі експлуатації вона може стертися або бути свідомо видаленою, що ускладнить перевірку відповідності на місці.

3. Доступність та адаптація ринку

Упровадження нових стандартів потребує певної етапності реалізації. Ринок має адаптуватись до нових вимог, що може спричинити тимчасовий дефіцит сертифікованих шоломів у перехідний період. Дистриб'юторам знадобиться час для переорієнтації постачання, а споживачам — для оновлення своїх засобів захисту.

4. Низький рівень обізнаності та свідомості користувачів

Частина водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів не усвідомлюють ризиків, пов'язаних із використанням застарілих, пошкоджених або несертифікованих шоломів. Відсутність базових знань про термін придатності, конструктивні особливості та вимоги до безпеки призводить до поширеної практики використання неякісного захисту. Це потребує проведення національної комунікаційної кампанії, спрямованої на інформування користувачів про нові норми та переваги сертифікованих шоломів.

Висновок

В українському законодавстві встановлено обов'язок для водіїв та пасажирів мотоциклів і мопедів використовувати застібнуті мотошоломи під час руху, передбачено відповідальність за порушення цієї вимоги та механізм її реалізації. Водночас відсутні положення щодо обов'язкової відповідності шоломів стандартам безпеки, що уможливорює використання виробів, які не забезпечують належного захисту, створюючи хибне відчуття безпеки та не досягаючи мети законодавчого регулювання.

Україна взяла на себе зобов'язання гармонізувати технічні регламенти відповідно до стандартів ЄС. Хоча постановою КМУ № 771 імплементовано Регламент ЄС 2016/425, його дія не поширюється на мотошоломи — ці питання регулюються Регламентом щодо безпеки мотошоломів ECE № 22. Упровадження цього Регламенту в Україні є доцільним і відповідає національним інтересам. Він заснований на наукових критеріях, передбачає незалежне тестування, постійне оновлення та визнається в більшості країн ЄС і понад 40 державах світу.

Важливо, що Україна є учасницею Женевської Угоди 1958 року, яка передбачає можливість застосування міжнародних технічних регламентів для транспортних засобів та їхнього обладнання (регламентів Європейської економічної комісії ООН), серед яких і Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22.

Оптимальним шляхом запровадження Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22 є внесення змін до двох ключових документів, затверджених Кабінетом Міністрів України. Перший документ — це Технічний регламент затвердження конструкції колісних транспортних засобів, їх частин та обладнання, який визначає технічні вимоги до шоломів. Проект Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання» уже розроблений та був оприлюднений. У додатку 4 до цього Проекту включено Регламент ECE № 22 до переліку регламентів ООН, що підлягають застосуванню. По-друге, доцільно в ПДР визначити, що мотошоломи повинні відповідати вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

В умовах воєнного стану та майбутнього післявоєнного відновлення це потребуватиме комплексного підходу з урахуванням міжнародного досвіду та національних особливостей, адаптації ринку й ефективної комунікації з громадськістю.



Висновки

У 2024 році кожна восьма смерть у дорожньо-транспортній пригоді сталася за участі мопедів або мотоциклів. За останні три роки (2022–2024) загинули майже 1 000 осіб у ДТП за участю мотоциклів і мопедів. Негативна статистика смертності та травмування, тенденція до зростання популярності механізованого дво- і триколісного транспорту свідчать про вразливість цієї категорії учасників дорожнього руху та потребу системного реагування. Основною причиною смертельних випадків залишаються травми голови, запобігти яким можна шляхом використання сертифікованих засобів захисту.

В Україні передбачено обов'язкове використання мотошоломів, однак законодавство не містить вимог щодо їхньої відповідності стандартам безпеки. Це створює прогалини в регулюванні, що знижують ефективність заходів у сфері безпеки дорожнього руху та залишають споживача без гарантій належного захисту.

Регламент щодо безпеки мотошоломів ECE № 22, що встановлює вимоги до рівня безпеки мотошоломів, застосовується в 43 країнах, включно з 19-ма державами ЄС. Його впровадження в Україні є обґрунтованим із точки зору безпеки, адаптації міжнародного досвіду та виконання євроінтеграційних зобов'язань. Це рішення не потребує розробки нових національних стандартів, а також може бути реалізоване без додаткового навантаження на Держбюджет. Навпаки, підвищення рівня захищеності користувачів мототранспорту сприятиме зменшенню витрат на лікування, зниженню втрат продуктивності.

Доцільним є проведення додаткових національних досліджень, які продемонструють результати впливу на державний і приватний сектори, а також потенційні економічні переваги від зниження рівня травматизму завдяки впровадженню Регламенту щодо безпеки мотошоломів ECE № 22. Одним із можливих напрямів таких досліджень є фінансово-економічна оцінка впровадження Регламенту. Крім того, необхідно глибоко розуміти особливості цільової аудиторії, на яку впливатимуть регуляторні зміни. Вивчення знань, ставлення та поведінки водіїв і пасажирів мотоциклів стосовно мотошоломів, а також запровадження стандартів безпеки дасть цінну інформацію для впровадження нового регламенту і забезпечення широкої підтримки запропонованих змін та успішної їх реалізації.

Важливою умовою успішного впровадження стандартів безпеки для мотошоломів є підвищення обізнаності серед населення та зацікавлених сторін. Проведення цільових інформаційних кампаній, зокрема серед водіїв і пасажирів мототранспорту, сприятиме формуванню суспільного запиту на безпечне використання транспортних засобів, а також створить додаткову підтримку для законодавчих змін і посилення нормативної бази.

Водночас упровадження стандартів безпеки для мотошоломів має стати лише першим етапом. У подальшому доцільно розглядати можливість розробки вимог до іншого захисного спорядження, зокрема екіпірування, яке зменшує ризик тяжких травм тулуба та внутрішніх органів.

Гармонізація вимог до мотошоломів — це не лише крок до підвищення безпеки, а послідовна політика, спрямована на захист життя, формування довіри до державних рішень і ефективний крок для збереження людського капіталу — особливо важливе в умовах війни та післявоєнного відновлення.



**Список використаних
джерел**

1. World Health Organization. (2023, December 13). Road traffic injuries. https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1
2. Про схвалення Стратегії демографічного розвитку України на період до 2040 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 922-р. (2024, 30 вересня) (Україна). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-2024-%D1%80#Text>
3. World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
4. UNITAR. (n. d.). The Road Safety Practices for Motorcycle Users. <https://unitar.org/sustainable-development-goals/people/our-portfolio/road-safety-initiative/management-practices-safer-roads-toolkit>
5. Global Road Safety Partnership. (2021). Motorcycle Helmets. <https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/Helmets-Fact-sheet.pdf>
6. Chinn, B., Canale, B., Derler, S., Doyle, D., Otte, D., Schuller, E., & Willinger, R. (2001). COST 327: Motorcycle safety helmets. <https://sharp.dft.gov.uk/wp-content/themes/sharp2017/pdfs/COST-327-Motorcycle-Safety-Helmets-Final-report.pdf>
7. World Health Organization. (2023, April 5). New WHO guide aims to boost the use of life-saving helmets for motorcycle riders. Rapid increase in motorcycles and low use of safe, quality helmets risks a spike in road deaths in low- and middle-income countries. <https://www.who.int/news/item/05-04-2023-new-who-guide-aims-to-boost-the-use-of-life-saving-helmets-for-motorcycle-riders>
8. United Nations. (2025, April). Chapter XI. Transport and Communications. B. Road Traffic. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16-22&chapter=11&clang=_en#2
9. Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року. Закон України № 1448-III (2000, 10 лютого) (Україна). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14#Text>
10. European Commission. (2025, March 14). Annual statistical report. Latest reports. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report_en
11. Білошицький, О. (2025, 23 січня). Аварійність 2024 в умовах війни. <https://t.me/OBiloshytskiy/1258>
12. United Nations. (2016). The United Nations Motorcycle Helmet Study. https://unece.org/DAM/trans/publications/WP29/United_Nations_Motorcycle_Helmet_Study.pdf
13. Global Health Advocacy Incubator. (2025). The Motorcycle Safety Imperative: An Action Agenda to Address a Growing Public Health and Safety Crisis. <https://www.advocacyincubator.org/program-areas/injury-prevention/road-safety/motorcycle-policy-brief>
14. SHARP. (2025, February 21). What are the most popular helmet look-ups for their SHARP rating? <https://sharp.dft.gov.uk/2025/02/21/what-are-the-most-popular-helmet-look-ups-for-their-sharp-rating/>
15. Життя. (2025). Про надання статистичних відомостей. https://center-life.org/wp-content/uploads/2025/02/Vidpovid-24zi_Patrul-na-z-danyimy.pdf
16. Життя. (2025, 28 лютого). Рекордна кількість ДТП: 2024 рік показав значне погіршення ситуації з безпекою мотоциклістів. <https://center-life.org/novyny/rekordna-kil-kist-dtp-2024-rik-pokazav-znachne-pohirshennia-sytuatsii-z-bezpekoiu-mototsyklistiv/>
17. European Commission. (n. d.). Helmets and other safety equipment. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/young-people/helmets-and-other-safety-equipment_en
18. European Safety Road Observatory. (2018). Traffic Safety Basic Facts 2018 — Motorcycles & Mopeds. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6aec3205-8704-4a2e-be06-cc145122774a_en?filename=bfs20xx_motomoped.pdf

19. Liga.net Софієнко, Н. (2024, 21 жовтня). Укрпошта оголосила тендер на закупівлю 1745 електричних поштових трициклів. LIGA.net.
https://biz.liga.net/ua/all/transport/novosti/ukrposhta-oholosyla-tender-na-zakupivliu-1745-elektrychnykh-poshtovykh-trytskykliv?utm_source=chatgpt.com
20. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів. Закон України № 2956-IX. (2023, 27 липня) (Україна). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>
21. Global Road Safety Partnership. (2025). A Technical Guide to Assist the Development and Implementation of a Motorcycle Helmet Standard in Low- and Middle- Income Countries.
www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2025/02/Helmet-standards-guide-technical.pdf
22. World Health Organization. (2023, March 27). Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2nd edition. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240069824>
23. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Постанова Кабінету Міністрів України № 1550. (2024, 27 грудня 2024) (Україна).
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
24. Yoganandan, N., Nahum, A. M., & Melvin, J. W. (Eds.) (2015). Accidental Injury. Biomechanics and Prevention. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-1-4939-1732-7>
25. Papadimitriou, E., Yannis, G., Ziakopoulos, A., Marinou, C., Filtner, A., Talbot, R., Thomas, P., Papazikou, E., Kaiser, S., Machata, K., Weijermars, W., van Schagen, I., Elvik, R., Hermitte, T., Leopold, F., & Tompson, R. (2018). The European road safety decision support system. A clearinghouse of road safety risks and measures, Deliverable 8.3 of the H2020 project SafetyCube. https://repository.lboro.ac.uk/articles/report/The_European_road_safety_decision_support_system_A_clearinghouse_of_road_safety_risks_and_measures_Deliverable_8_3_of_the_H2020_project_SafetyCube/9353399?file=16963184
26. Petridou, E., Skalkidou, A., Ioannou, N., & Trichopoulos, D. (1998). Fatalities from non-use of seat belts and helmets in Greece: a nationwide appraisal. Hellenic Road Traffic Police.
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/9542548/>
27. Safety Helmet Assessment and Rating Programme <https://sharp.dft.gov.uk/>
28. MSG Bike Gear. (2022, May 5). A Guide to ECE 22.06: approval of motorcycle helmets and visors. <https://www.msgbikegear.co.uk/blogs/knowledge-base/a-guide-to-ece-22-06-approval-of-motorcycle-helmets-and-visors#:~:text=ECE%2022.06%20is%20the%20new%20European%20motorcycle%20helmet,of%20rigorous%20tests%20before%20it%20can%20be%20sold.>
29. Barreto, M. (2024, June 29). What if We Could Put an End to Loss of Precious Lives on the Roads? <https://www.un.org/en/un-chronicle/what-if-we-could-put-end-loss-precious-lives-roads>
30. World Health Organization. (2021). Global Plan Decade of Action for Road Safety 2021–2030. www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030
31. Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями. (2010), (Україна).
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b06#Text
32. Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions. (2010).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52010DC0389>
33. Про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425. (2016, 9 березня) (Україна).
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_010-16#Text
34. Міністерство розвитку громад та територій України. (2025, 7 квітня). Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України. <https://mindev.gov.ua/news/povidomlennia-pro-opryliudnennia-proiektu-postanovy-kabinetu-ministriv-ukrainy0704>
35. Про Митний тариф України. Закон України № 2697-IX. (2022, 19 жовтня), (Україна).
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#Text>

36. SafetyNet. (2009). Power Two Wheelers.
https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/powered_two_wheelers.pdf

Нормативно-правова база

1. Конституція України
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>
2. Правила дорожнього руху
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
3. Закон України «Про дорожній рух»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
5. Закон України «Про стандартизацію»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18>
6. Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19>
7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту засобів індивідуального захисту» від 21 серпня 2019 року № 771
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/771-2019-%D0%BF>
8. Угода про прийняття єдиних технічних приписів, ратифікована Законом України від 10.02.2000 № 1448-III
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14>
9. Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок визначення переліку єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах» від 14 лютого 2001 року № 143
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/143-2001-%D0%BF>
10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна» від 13 вересня 2002 року № 1371
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1371-2002-%D0%BF>
11. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про визначення державного підприємства, яке виконує функції національного органу стандартизації» від 26 листопада 2014 року № 1163
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1163-2014-%D1%80>
12. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» від 21 грудня 2020 року № 1287
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>
13. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_010-16#Text
14. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» від 21 жовтня 2020 року № 1360-р.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>
15. Регламент Європейської економічної комісії ООН № 22 про єдині положення для затвердження захисних шоломів і їхніх масок для водіїв і пасажирів мотоциклів і мопедів (UNECE Regulation No. 22)
treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16-22&chapter=11&clang=_en
16. Закон України «Про правотворчу діяльність»
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text>
17. Угода про асоціацію між Україною та ЄС
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

18. Закон України «Про Митний тариф України» № 2697-IX
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#Text>
19. Регламент (ЄС) 2016/425 Європейського парламенту та Ради від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/UK/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0425>

Таблиця 1. Огляд випробувань у межах стандартів для мотоциклетних шоломів за різними міжнародними нормативами

[illegible]

