ДЕЯКІ АСПЕКТИ КОРИСТУВАННЯ ЗАХИСНИМИ ШОЛОМАМИ ВОДІЯМИ ТА ПАСАЖИРАМИ МОТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:

ВЕРЕСЕНЬ 2026 РОКУ

АНАЛІТИЧНИЙ ЗВІТ



Вересень 2026

МЕТОДОЛОГІЯ ОПИТУВАННЯ



Всеукраїнське опитування «Деякі аспекти користування захисними шоломами водіями та пасажирами мототранспорту в Україні» проводилося у серпні-вересні 2026 року. В рамках дослідження вивчалися думки і погляди дорослих жителів України (віком 18 років і старших) щодо низки питань, пов'язаних з використанням захисних шоломів під час користування мототранспортом. Основні етапи дослідження включали розробку і програмування анкети (використовувалося програмне забезпечення OCA for CATI), генерування мобільних телефонних номерів, проведення інтерв'ю з респондентами, контроль якості виконаної роботи, підготовку остаточного масиву даних, зважування масиву даних, підготовку таблиць розподілів та аналітичного звіту.

Опитування здійснювалося методом телефонних інтерв'ю з використанням комп'ютера (computer-assisted telephone interviews, CATI). За даними опитування КМІС, проведеного методом особистих (face-to-face) інтерв'ю за випадковою вибіркою у грудні 2025 року, 99% дорослих жителів України мали особисті мобільні телефони. Для проведення опитування на початковому етапі повністю випадковим чином генерувалися мобільні телефонні номери для всіх основних мобільних операторів України. Частка згенерованих номерів, які припадали на кожного мобільного оператора, була приблизно пропорційною до частки загалом мобільних номерів, які припадають на кожного мобільного оператора (за даними опитувань КМІС). Для усунення із згенерованої бази недійсних номерів, на згенеровані номери надсилалося «невидиме» смс-повідомлення. Далі інтерв'юєри дзвонили на згенеровані номери і пропонували респондентам, які відповіли на дзвінок, узяти участь в опитуванні. Опитування проводилося лише з респондентами віком 18 років і старшими і лише з тими, хто проживає на території, яка контролювалася Україною на 23 лютого 2022 року (тобто з вибірки виключені жителі АР Крим, м. Севастополь, окремих районів Донецької і Луганської областей, які не контролювалися до 24 лютого 2022 року, але включені жителі територій, окупованих росією після 24 лютого 2022 року, якщо на цій території функціонує мобільний зв'язок українських операторів). Жителі України, які виїхали закордон після 24 лютого 2022 року також не опитувалися. Інтерв'ю проводилося українською або російською мовою за вибором респондента.

Після проведення запланованої кількості результативних (повних) інтерв'ю отриманий у вибірці розподіл респондентів за макрорегіоном проживання (Захід, Центр, Південь, Схід – див. деталізацію нижче), типом населеного пункту (міський чи сільський), статтю, віком порівнювався з офіційними джерелами статистики. Респондент під час інтерв'ю повідомляв своє місце проживання до 24 лютого 2022 року, а також нинішнє (на момент інтерв'ю) місце проживання. Для подальших процедур ми використовували місце проживання до 24 лютого 2022 року. Розподіл всього дорослого населення за макрорегіонами і типом населеного пункту визначався на основі даних Центральної виборчої комісії за результатами парламентських виборів 2019 року (за кількістю зареєстрованих виборців). Статевовікова структура визначалася за даними Державної служби статистики на 1 січня 2021 року. Для приведення структури вибірки у відповідність до структури населення України в цілому були побудовані спеціальні статистичні ваги. Крім цього, ці ваги враховують різну ймовірність потрапляння респондента до вибірки (залежно від кількості мобільних номерів, які він або вона має).

Склад макрорегіонів такий[1]: *Західний* макрорегіон – Волинська, Рівненська. Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська, Закарпатська, Хмельницька, Чернівецька області; *Центральний* макрорегіон – Вінницька, Житомирська, Сумська, Чернігівська, Полтавська, Кіровоградська, Черкаська, Київська області, м. Київ, *Південний* макрорегіон – Дніпропетровська, Запорізька, Миколаївська, Херсонська, Одеська області, *Східний* макрорегіон – Донецька, Луганська і Харківська області.

Польовий етап дослідження тривав з 21 серпня до 10 вересня 2026 року. Загалом в рамках дослідження було проведено 2053 інтерв'ю.

Формально для звичайних обставин статистична похибка вибірки (з імовірністю 0.95 і з дизайн-ефектом 1,3) не перевищує:

- 2,9% для показників, близьких до 50%,
- 2,5% для показників, близьких до 25 або 75%,
- 1,7% для показників, близьких до 10 або 90%,
- 1,3% для показників, близьких до 5 або 95%,
- 0,6% для показників, близьких до 1 або 99%.

При інтерпретації результатів серед окремих категорій (окремі регіони, респонденти з різним рівнем освіти або досвідом користування мототранспортом) потрібно враховувати, що оскільки на цю категорію припадає менше респондентів, ніж вибірка загалом, відповідно, похибка для цієї категорії є вищою. Також потрібно враховувати «перетин» між собою деяких соціально-демографічних категорій. Наприклад, серед бідніших респондентів більше представлені старші за віком і менш освічені респонденти. Для цього у звіті підготовлений окремий Додаток А, де для кожної категорії, у розрізі яких дані подаються у звіті, наведена кількість респондентів, похибка, а також соціально-демографічний профіль цієї категорії.

Далі у звіті результати для кожного запитання представляються за такою логікою: спочатку наводяться результати для України в цілому разом з порівнянням з результатами аналогічного опитування, проведеного у вересні-жовтні 2025 року; потім дані наводяться у розрізі окремих соціально-демографічних категорій. Для даних щодо макрорегіону проживання і типу населеного пункту бралася інформація, де респонденти проживали на момент інтерв'ю.

Оскільки частина відмінностей може пояснюватися похибкою вибірки, спеціальними позначками (стрілочками «» на графіку або «▼▲» в таблицях) будуть позначені ті випадки, коли різниця порівняно з попередньою хвилею є статистично значущою (тобто показники 2026 року понад похибку вищі / нижчі).

[1] Для цілей зважування даних використовувалося місце проживання респондента (макрорегіон та тип поселення) до 24 лютого 2022 року. Для цілей аналізу результатів використовувалося місце проживання респондента (макрорегіон та тип поселення) на момент проведення інтерв'ю.

ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ОПИТУВАННЯ



- За результатами дослідження, 13,9% респондентів протягом поточного року мали досвід користування мототранспортом: 6,0% як водії та 2,8% як пасажири мотоциклів, 5,6% як водії і 3,2% як пасажири мопедів / скутерів (деякі респонденти могли мати досвід різних статусів). Загальний відсоток користувачів мототранспорту значущо не змінився за час між двома хвилями дослідження (13,2% у 2025 році). Відсоток тих, хто мав досвід керування мототранспортом впродовж останнього року, склав 10,4% у 2026 році (8,7% у 2025 році), ще 3,5% користувалися мототранспортом виключно як пасажири (4,5% у 2025 році), і ці зміни статистично незначущі.
  У 2026 мотоциклами користувалися 8,2%, мопедами – 7,8%.

- Узагальнений портрет користувача мототранспорту в Україні не змінився: це переважно чоловіки віком до 50 років, що живуть у сільській місцевості, не мають вищої освіти, однак мають високий рівень добробуту.

- Дві третини користувачів мототранспорту (65,4%) відповіли, що користуються захисним шоломом практично завжди, і цей показник співпадає з тим, що був зафіксований у 2025 році. З іншого боку, 24,4% не користуються ним ніколи, в тому числі через його відсутність (18,7% у 2025 році). Єдина значуща відмінність у цьому питанні порівняно з 2025 роком – зростання відсотка тих, хто ніколи не використовує мотошолом попри його наявність (з 6,1% до 15,3%).

- 23,0% користувачів мототранспорту, котрі хоча б зрідка користуються шоломом, мають шолом без жодної сертифікації безпеки, а 39,2% не знають, чи має шолом, яким вони користуються, такий сертифікат. Сумарно 23,3% користувачів змогли назвати конкретний сертифікат безпеки, який має їхній шолом. Рівень використання сертифікованих шоломів того або іншого стандарту не відрізняється від результатів опитування 2025 року.

- Для користувачів мототранспорту, які або мають шолом без сертифікації, або ніколи шоломом не користуються, або не мають його взагалі, основним бар'єром до користування сертифікованим шоломом залишається його цінова недоступність: половина (50,2%) запевняють, що саме нижча вартість може спонукати їх до використання шолому, і ця ж перешкода була названа як основна у 2025 році з тією ж частотою згадування (54,3%).

- Загальний рівень підтримки ідеї запровадження обов'язкового використання сертифікованих мотошоломів водіями та пасажирами мототранспорту в Україні дуже високий, за неї висловилися 89,5% опитаних, і це навіть дещо більше порівняно з 2025 роком (86,1%). Відсоток противників такої ініціативи, навпаки, дещо скоротився (з 9,8% у 2025 році до 6,8%).

КОРИСТУВАННЯ МОТОТРАНСПОРТОМ

Опитування показує, що впродовж року біля 14% повнолітніх українців користуються мототранспортом як водії або пасажири. У 2026 році 6,0% керували мотоциклами і 2,8% користувалися ними як пасажири, 5,6% керували мопедами / скутерами і 3,2% були на них пасажирами. Хоча дещо зросла частка водіїв мотоциклів (з 4,0% у 2025 році до 6,0% у 2026 році), загальний відсоток користувачів мототранспорту значущо не змінився за час між двома хвилями дослідження: 13,2% у 2025 році та 13,9% у 2026 році (*Діаграма 1*).

Відсоток тих, хто мав досвід керування мототранспортом впродовж останнього року, склав 10,4% у 2026 році (8,7% у 2025 році), ще 3,5% користувалися мототранспортом виключно як пасажири (4,5% у 2025 році), і ці зміни статистично незначущі.

Діаграма 1



База: усі респонденти (n=2015 у 2025 році та 2053 у 2026 році). Респонденти могли обрати декілька варіантів відповідей.

Користувачів мототранспорту більше серед:

- чоловіків: 20,9% проти 8,0% серед жінок.

Традиційно користування мототранспортом більше притаманне чоловікам: вони переважають серед водіїв мотоциклів (12,3% проти 0,7% серед жінок), водіїв (8,1% проти 3,6% серед жінок) та пасажирів мопедів / скутерів (4,2% проти 2,3% серед жінок). Водночас немає відмінностей у користуванні мотоциклом як пасажиром між чоловіками та жінками.

Порівняно з 2025 роком загальна частка користувачів мототранспорту серед чоловіків зросла, здебільшого за рахунок водіїв. Усі інші відмінності у поведінці чоловіків та жінок зберігаються.

- молодших респондентів: 18,5% серед 18-29 річних, 19,2% серед опитаних віком 30-39 років, 13,8% серед тих, кому 40-49 років, 15,5% у групі віком 50-59 років та близько 7% серед старших за 60 років.

Опитані віком до 50 років частіше користуються мотоциклами і як водії, і як пасажири.

Зміни у порівнянні з 2025 роком торкнулися лише двох вікових когорт: серед наймолодших (18-29 років) користування скоротилося, а серед осіб віком 50-59 років, навпаки, зросло (передусім за рахунок водіїв).

- жителів сіл: 19,9% проти 11,0% серед жителів міських поселень.

Серед жителів сіл більше як водіїв загалом, так і окремо керманичів мотоциклів та мопедів/скутерів. Окрім того, у селах частіше можна знайти пасажирів останніх, а от за часткою пасажирів мотоцикла відмінності з містом є незначущими.

Жодних змін у зразках користування мототранспортом серед жителів міських або сільських населених пунктів дослідження не засвідчило.

- людей без вищої освіти: 16,9% проти 10,1% серед тих, хто має вищу освіту.

Серед людей без вищої освіти більш ймовірно зустріти користувача мототранспорту, як водія, так і пасажира, однак варто зважати на вищий відсоток осіб без вищої освіти серед жителів сіл.

Порівняно з 2025 роком дещо зросла частка водіїв серед осіб з вищою освітою.

- більш заможних: 16,2% серед опитаних з високим рівнем добробуту, 12,0% – із середнім та 13,2% – з низьким.

Серед осіб з високим рівнем добробуту найбільша частка водіїв, особливо мотоциклів.

За рівнем добробуту зміни стосуються лише ролі пасажирів: у 2026 році їх стало більше серед найменш заможних та менше серед осіб із середнім або високим рівнем.

Дані в розрізі окремих соціально-демографічних категорій населення наведені в *Таблиці 1*.

Дослідження 2026 року не виявило виразної відмінності у користуванні мототранспортом за регіоном проживання, окрім більшої кількості користувачів у Західному регіоні проти Центрального, а порівняно з 2025 роком наразі фіксується ще й певне зростання відсотка водіїв у західних областях. Окрім того, не спостерігається відмінностей залежно від наявності роботи у опитаного (дослідження показує зростання відсотка користувачів (за рахунок водіїв) серед непрацюючих респондентів та скорочення відсотка пасажирів серед працюючих) або статусу ВПО опитаних (проте у 2026 році менше їх користувалися мототранспортом як пасажири).

Опитування 2026 року підтвердило загальний портрет користувача мототранспорту у розрізі основних соціально-демографічних груп.

Таблиця 1

Користування мототранспортом (мотоциклом, мопедом або скутером) впродовж року

(% серед респондентів відповідної соціально-демографічної категорії)

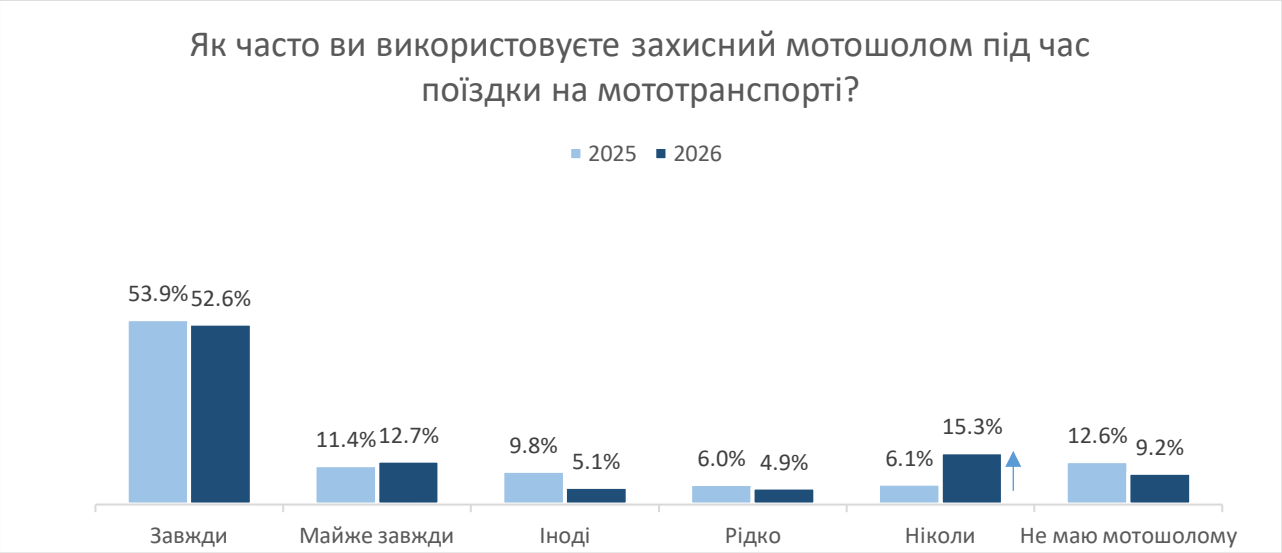
	2025 (*n = 2015*)				2026 (*n = 2053*)			
	Водії	Пасажири	Користувалися	Не користувалися	Водії	Пасажири	Користувалися	Не користувалися
Стать								
Чоловік	13,1	3,8	16,9	83,1	17,7▲	3,2	20,9▲	79,1▼
Жінка	5,1	5,0	10,1	89,9	4,3	3,7	8,0	92,0
Вік								
18-29 років	14,8	13,6	28,4	71,6	13,1	5,4	18,5▼	81,5▲
30-39 років	11,0	4,3	15,3	84,7	14,6	4,6	19,2	80,8
40-49 років	13,5	1,4	14,9	85,1	11,6	2,1	13,8	86,2
50-59 років	4,9	3,3	8,2	91,8	10,1▲	5,4	15,5▲	84,5▼
60-69 років	3,1	2,2	5,3	94,7	4,9	2,2	7,1	92,9
70+ років	2,9	1,9	4,8	95,2	6,0	0,9	6,9	93,1

	2025 (*n = 2015*)				2026 (*n = 2053*)			
	Водії	Пасажири	Користувалися	Не користувалися	Водії	Пасажири	Користувалися	Не користувалися
Регіон								
Західний	7,9	6,3	14,2	85,8	12,7▲	4,5	17,2	82,8
Центральний	8,0	4,3	12,3	87,7	8,9	3,0	12,0	88,0
Південний	10,7	3,7	14,3	85,7	10,1	4,0	14,1	85,9
Східний	9,7	1,4	11,1	88,9	9,6	0,6	10,2	89,8
Тип населеного пункту								
Місто або селище	6,2	3,5	9,8	90,2	8,0	3,0	11,0	89,0
Село	14,0	6,4	20,4	79,6	15,5	4,4	19,9	80,1
Освіта								
Без вищої	12,1	5,2	17,2	82,8	12,5	4,4	16,9	83,1
Вища	4,9	3,7	8,5	91,5	7,7▲	2,4	10,1	89,9
Зайнятість								
Працює	10,8	5,5	16,3	83,7	10,5	3,5▼	14,0	86,0
Не працює	6,4	3,3	9,7	90,3	10,4▲	3,4	13,8▲	86,2▼
Добробут родини								
Низький	8,6	2,4	11,0	89,0	8,5	4,7▲	13,2	86,8
Середній	7,1	5,2	12,3	87,7	9,1	2,9▼	12,0	88,0
Високий	12,8	7,1	19,9	80,1	13,5	2,6▼	16,2	83,8
Статус ВПО								
ВПО	4,1	9,7	13,8	86,2	7,4	3,9▼	11,2	88,8
Не-ВПО	9,2	3,9	13,1	86,9	10,8	3,4	14,2	85,8

Дві третини користувачів мототранспорту запевняють, що користуються захисним шоломом завжди (52,6%) або майже завжди (12,7%), коли використовують мототранспорт. Іноді вдягають шолом 5,1%, рідко – 4,9%, а ніколи – 24,4%, серед яких 9,2% шолому взагалі не мають (*Діаграма 2*).

Порівняно з 2025 роком загальна поведінка користувачів мототранспорту щодо користування шоломом змінилася мало: принаймні іноді користуються шоломом 70,4% (75,3% у 2025 році), а рідко або ніколи – 29,4% (24,7% у 2025 році). Єдина значуща відмінність у 2026 році полягає у більшому відсотку тих, хто ніколи не використовує мотошолом попри те, що має його (15,3% проти 6,1% у 2025 році).

Діаграма 2



База: респонденти, котрі користувалися мототранспортом за останній рік (n=266 у 2025 році та 285 у 2026 році). Допускається одна відповідь.

Частіше рідко або ніколи не вдягають шолом найстарші мотолюбителі (70+), непрацюючі та без вищої освіти (*Таблиця 2*). Інших відмінностей у поведінці, в тому числі між водіями та пасажирами або між жителями міст чи сіл, опитування не зафіксувало.

Таблиця 2

Як часто ви використовуєте захисний мотошолом під час поїздки на мототранспорті?

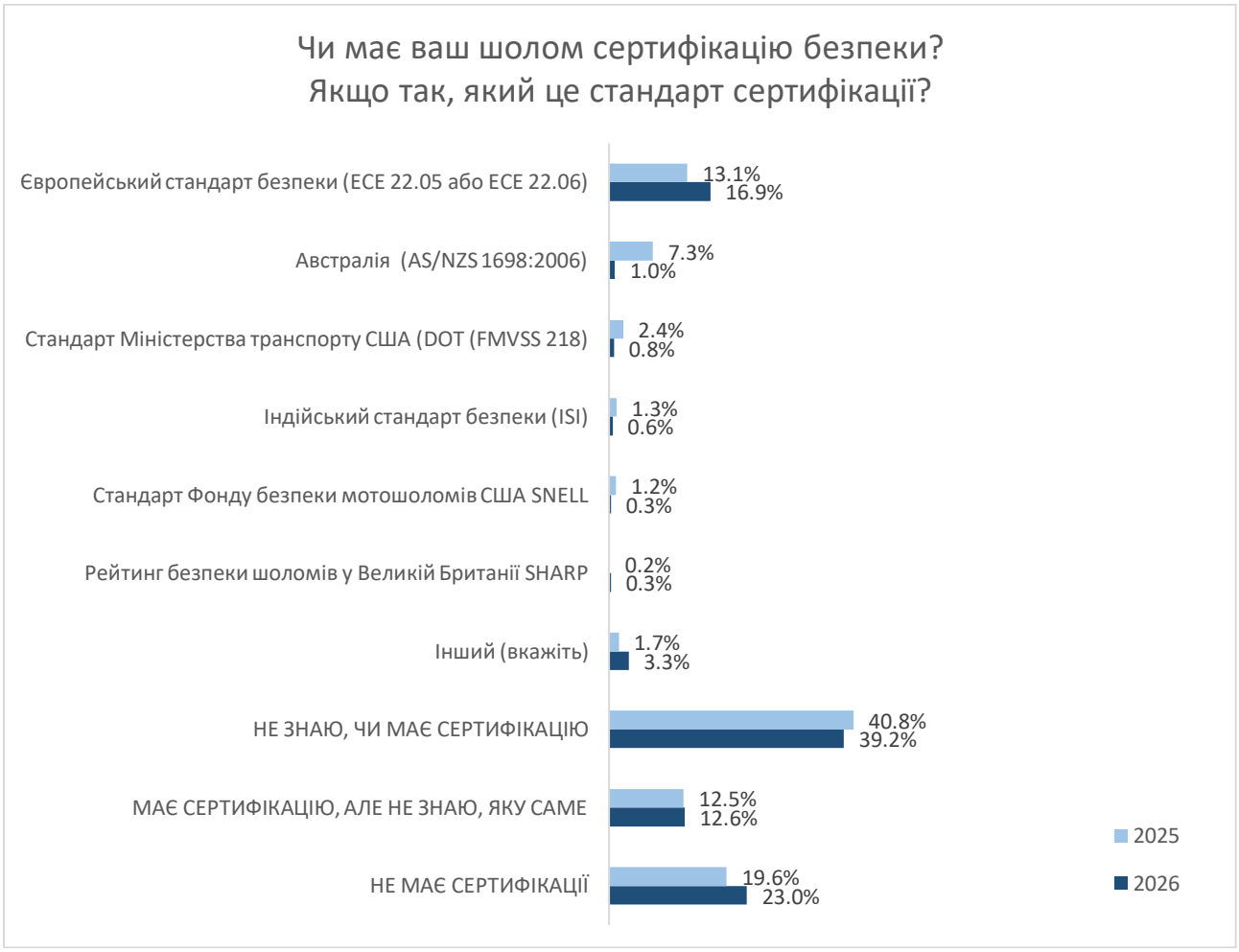
(% серед користувачів мототранспорту у відповідній соціально-демографічній категорії)

	2025 (*n=266*)						2026 (*n=285*)					
	Завжди	Майже завжди	Іноді	Рідко	Ніколи	Не маю мотошолому	Завжди	Майже завжди	Іноді	Рідко	Ніколи	Не маю мотошолому
Стать												
Чоловік	56,7	10,3	12,8	4,1	4,4	11,4	54,4	8,2	6,0▾	5,0	17,5▴	8,7
Жінка	50,1	13,0	5,7	8,5	8,3	14,3	48,9	22,6	3,4	4,7	10,4	10,1
Вік												

	2025 (*n=266*)						2026 (*n=285*)					
	Завжди	Майже завжди	Іноді	Рідко	Ніколи	Не маю мотоцолому	Завжди	Майже завжди	Іноді	Рідко	Ніколи	Не маю мотоцолому
18-29 років	66,5	14,0	3,3	2,0	1,7	12,6	55,0	19,8	1,5	0,0	11,4▲	12,4
30-39 років	58,0	3,9	10,3	8,6	6,1	13,1	53,9	10,4	2,2▼	10,4	22,8▲	0,3▼
40-49 років	36,5	15,3	26,9	8,2	8,0	4,5	59,1▲	15,9	8,2▼	1,0	12,5	2,7
50-59 років	51,2	16,4	0,0	5,5	11,3	15,6	58,1	7,3	7,8	2,2	12,4	12,2
60-69 років	40,1	16,8	0,0	13,3	11,2	18,7	48,7	14,7	11,6	1,5	8,9	14,6
70+ років	39,2	0,0	16,6	3,6	11,3	29,2	12,0	6,1	4,4	18,7	18,1	40,8
Регіон												
Західний	62,1	6,3	17,1	2,1	4,1	8,4	55,0	14,4	6,6▼	2,3	16,4▲	5,2
Центральний	50,0	12,2	5,6	6,9	7,9	17,4	53,0	14,9	5,8	2,4	14,5	9,5
Південний	58,6	3,6	6,9	11,4	6,9	12,6	51,4	9,3	0,0	3,9	18,5▲	16,3
Східний	27,7	49,9	9,7	0,0	3,2	7,8	41,5	4,8▼	12,7	37,2	0,0	3,9
Тип населеного пункту												
Місто або смт	56,5	16,1	3,2	4,4	7,1	12,6	56,2	11,7	4,6	7,1	11,0	9,1
Село	51,3	6,7	16,4	7,6	5,0	12,6	48,4	14,0	5,7▼	2,4	20,2▲	9,2
Освіта												
Без вищої	49,2	14,0	11,1	4,4	4,9	16,0	50,1	11,8	4,4▼	6,1	15,5▲	12,2
Вища	65,4	5,2	6,6	9,7	8,8	4,4	58,1	14,8▲	6,7	2,4▼	14,8	2,8
Зайнятість												
Працює	56,3	11,5	8,8	6,3	5,4	11,4	59,2	12,7	6,9	5,8	10,8	4,4▼
Не працює	49,3	11,3	11,8	5,3	7,3	15,0	45,2	13,0	3,1▼	3,9	20,9▲	13,7
Добробут родини												
Низький	33,4	10,9	20,5	9,4	6,3	19,6	57,1▲	6,1	10,0	2,4	9,2	15,2
Середній	58,1	15,9	4,4	4,0	6,2	11,0	50,5	19,7	3,9	4,0	14,3	7,7
Високий	70,3	6,6	5,9	5,1	5,8	6,2	55,6▼	12,6	2,9	9,0	14,8	4,8
Статус ВПО												
ВПО	48,1	11,2	0,0	6,4	2,4	30,4	50,0	3,4	1,2	25,3	4,3	15,9
Не-ВПО	54,6	11,5	10,9	5,9	6,5	10,6	52,9	13,7	5,6▼	2,8	16,4▲	8,5
Користування мототранспортом												
Водій мотоцикла	63,9	18,7	11,3	2,6	1,2	1,8	59,7	3,5▼	4,4	6,8	19,1▲	6,3
Водій мопеда / скутера	35,9	13,3	21,6	4,2	4,6	20,5	38,0	21,0	7,1▼	10,1	13,8▲	9,7▼
Пасажир мотоцикла	51,4	9,2	14,2	8,3	10,0	6,4	49,4	25,4▲	5,2	12,6	0,0	7,4
Пасажир мопеда / скутера	56,6	3,9	20,7	5,5	4,3	9,0	56,7	5,2	9,4	9,3	10,3	8,5
Водії	49,7	13,9	14,8	3,6	3,7	14,0	50,9	13,4	3,8▼	6,0	17,2▲	8,5
Лише пасажири	62,2	6,6	0,0	10,5	10,7	9,9	57,8	10,8	9,1	1,7▼	9,4	11,1

Майже чверть (23,0%) користувачів мототранспорту, котрі хоча б зрідка користуються шоломом, свідомо використовують несертифікований шолом. А найчастіше користувачі взагалі не знають, чи має шолом, яким вони користуються, будь-який сертифікат безпеки (39,2%). Сумарно 23,3% респондентів відповідної категорії змогли назвати конкретний сертифікат безпеки, який має їхній шолом, і найпоширенішим серед українських мотолюбителів є сертифікат європейського (ECE 22.05 або ECE 22.06) стандарту безпеки (*Діаграма 3*). Жодних значущих змін у рівні використання сертифікованих шоломів того або іншого стандарту порівняно з 2025 роком опитування не виявило.

Діаграма 3



База: користувачі мототранспорту, які користуються шоломом хоча б зрідка (n=216 у 2025 році та 215 у 2026 році). Допускається одна відповідь.

Частіше могли назвати тип сертифікації свого шолому чоловіки та працюючі мотокористувачі. Жінки, люди з низькими статками та не-ВПО частіше не знали, чи мав їхній шолом будь-яку сертифікацію. Несертифікованим шоломом частіше користувалися найстарші мотолюбителі (70+) (*Таблиця 3*).

За типом користування мототранспортом, найкраще обізнані про сертифікацію свого шолома водії мотоциклів. Окрім того, водії загалом відносно частіше відповідали, що користуються несертифікованими шоломами, а ті, хто користується мототранспортом лише як пасажири, частіше не знали, чи сертифікованим шоломом вони користувалися.

Таблиця 3

Чи має ваш шолом сертифікацію безпеки? Якщо так, який це стандарт сертифікації?

(% серед користувачів мотошоломів у відповідній соціально-демографічній категорії)

	2025 (*n=216*)				2026 (*n=215*)			
	Має сертифікацію, і можуть її назвати	Має сертифікацію, але не знають, яку саме	Не знають, чи має сертифікацію	Не має сертифікації	Має сертифікацію, і можуть її назвати	Має сертифікацію, але не знають, яку	Не знають, чи має сертифікацію	Не має сертифікації
Стать								
Чоловік	36,9	12,8	26,8	23,5	28,1	11,3	32,1	25,5
Жінка	12,2	12,0	62,1	13,7	13,3	15,3	53,5	17,8
Вік								
18-29 років	37,7	13,5	32,3	16,6	42,6	19,7	30,8	6,8
30-39 років	18,3	16,9	58,3	6,4	21,7	9,1	29,1▾	34,4▴
40-49 років	23,2	8,1	30,4	38,2	14,9	18,9	41,1	25,0
50-59 років	26,9	9,1	50,0	14,1	17,3	3,1	59,9	19,7
60-69 років	11,2	3,6	49,0	36,1	23,4	13,3	51,9	5,8▾
70+ років	27,9	19,4	32,6	20,1	8,1	12,4	19,0	60,5
Регіон								
Західний	32,9	11,9	28,9	26,4	16,6▾	10,8	46,1▴	25,3
Центральний	28,2	9,2	44,9	17,7	31,0	17,7	32,0	19,2
Південний	26,2	18,2	51,0	4,6	20,5	11,7	44,5	15,6
Східний	5,0	10,7	41,8	42,5	28,8▴	2,5	22,4	46,3
Тип населеного пункту								
Місто або смт	32,8	13,2	37,6	16,4	27,1	10,3	39,2	22,7
Село	21,5	11,7	44,0	22,8	17,9	15,8	39,2	23,4
Освіта								
Без вищої	26,2	12,9	36,0	24,9	21,2	13,4	37,9	26,8
Вища	29,1	11,6	51,4	7,9	26,8	11,2	41,6	15,9
Зайнятість								
Працює	31,1	14,5	37,9	16,6	27,5	7,9	40,2	21,8
Не працює	18,5	8,2	47,1	26,2	15,6	20,1▴	38,0	25,1
Добробут родини								
Низький	12,2	6,8	48,3	32,7	18,9	10,0	49,8	21,3
Середній	25,6	19,1	46,5	8,8	25,2	15,1	39,7	14,2
Високий	41,6	9,3	27,6	21,5	26,1▾	13,2	29,4	31,4
Статус ВПО								
ВПО	51,3	17,1	25,7	5,8	33,6	5,4	19,3	41,7▴
Не-ВПО	24,9	12,0	42,2	20,9	22,0	13,4	41,4	20,9
Користування мототранспортом								
Водій мотоцикла	40,1	4,5	22,5	32,9	36,0	13,7▴	23,2	23,3
Водій мопеда / скутера	12,7	7,9	43,2	36,3	13,1	15,9	33,8	37,2
Пасажир мотоцикла	27,7	10,3	36,6	25,5	19,0	19,1	45,6	14,6
Пасажир мопеда / скутера	16,5	15,9	42,3	25,2	16,2	8,2	39,7	35,9
Водії	27,7	7,4	37,6	27,4	25,4	14,9▴	30,6	27,0
Лише пасажири	26,0	22,8	47,4	3,8	17,0	6,5▾	63,0	11,8

Користувачам мототранспорту, які або мають шолом без сертифікації, або ніколи шоломом не користуються, або не мають його взагалі, ставилося додаткове запитання про можливі чинники, які могли б їх спонукати користуватися саме сертифікованим шоломом.

Найчастіше опитані обирали цінову доступність сертифікованих шоломів як той чинник, що може спонукати до їх використання (50,2%). Біля третини обрали б сертифікований мотошолом у відповідь на вимогу закону та загрозу штрафів (28,4%) або після отримання переконливої інформації про захист, який дає використання такого шолому (29,1%). Єдиною відмінністю від результатів опитування 2025 року є зростання кількості згадок саме останнього чинника (*Діаграма 4*).

Діаграма 4



База: користувачі мототранспорту, які або мають шолом без сертифікації, або ніколи шоломом не користуються, або не мають його взагалі (n=92 у 2025 році та 203 у 2026 році). Респонденти могли обрати декілька варіантів відповідей.

ПІДТРИМКА ЗАПРОВАДЖЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ВИКОРИСТАННЯ СЕРТИФІКОВАНИХ МОТОШОЛОМІВ

Опитування засвідчує дуже високий рівень підтримки запровадження обов'язкового використання сертифікованих мотошоломів водіями та пасажирами мототранспорту в Україні – за цю ініціативу висловилися 89,5% респондентів. Варто зазначити, що цілковиту підтримку висловили 69,7% учасників дослідження. Не підтримують таку вимогу 6,8% опитаних. Загальна підтримка зазначеної ініціативи дещо зросла порівняно з опитуванням 2025 року, хоча вже тоді була доволі високою (86,1%), і це сталося через зміни у виборі найбільш категоричних відповідей: вищого відсотка відповідей «цілком підтримую» та нижчого – «зовсім не підтримую» (*Діаграма 5*).

Діаграма 5



База: усі респонденти (n=2015 у 2025 році та 2053 у 2026 році). Допускається одна відповідь.

Частка тих, хто підтримує впровадження обов'язкового використання сертифікованих мотошоломів, складає не менше 4/5 у кожній окремій соціально-демографічній групі (*Таблиця 4*). Відносно частіше на підтримку цієї ініціативи висловлювалися лише респонденти, які мають роботу та середній або високий рівень добробуту. З іншого боку, хоча серед користувачів мототранспорту підтримка такої ідеї відносно нижча, вона все одно сягає 85,5% (12,7% проти), тоді як серед не-користувачів зафіксовано 90,1% підтримки та 5,9% голосів проти.

Таблиця 4

Чи підтримуєте ви впровадження обов'язкового використання сертифікованих мотошоломів водіями та пасажирами мототранспорту в Україні?

(% серед респондентів відповідної соціально-демографічної категорії)

	2025 (*n = 2015*)				2026 (*n = 2053*)			
	Цілком підтримую	Скоріше підтримую	Скоріше не підтримую	Зовсім не підтримую	Цілком підтримую	Скоріше підтримую	Скоріше не підтримую	Зовсім не підтримую
Стать								
Чоловік	63,9	21,1	2,9	8,2	67,8	20,7	4,7▲	4,2▼
Жінка	65,5	21,6	4,4	3,1	71,3▲	19,0	2,2▼	2,9

	2025 (*n = 2015*)				2026 (*n = 2053*)			
	Цілком підтримую	Скоріше підтримую	Скоріше не підтримую	Зовсім не підтримую	Цілком підтримую	Скоріше підтримую	Скоріше не підтримую	Зовсім не підтримую
Вік								
18-29 років	67,5	22,3	4,3	3,0	71,1	23,1	1,8	1,4
30-39 років	69,6	18,8	3,0	8,1	67,8	17,8	4,9	4,6▾
40-49 років	65,5	19,3	2,7	7,5	73,2▴	18,6	4,3	2,9▾
50-59 років	60,8	26,2	5,9	3,1	69,7▴	19,8▾	2,4▾	5,1
60-69 років	62,6	23,1	2,2	3,4	69,2	20,2	2,8	3,3
70+ років	60,5	19,1	4,8	6,4	66,6	20,4	3,0	3,1
Регіон								
Західний	65,3	18,8	3,9	9,5	74,8▴	17,2	2,5	2,0▾
Центральний	61,8	24,1	4,6	4,1	69,4▴	20,7	4,1	3,0
Південний	69,2	20,2	2,6	2,0	66,0	21,4	2,6	4,6▴
Східний	64,3	20,6	2,4	6,5	63,1	20,3	4,8	7,5
Тип населеного пункту								
Місто або смт	65,8	22,8	3,0	3,3	71,6▴	17,5▾	3,9	3,5
Село	62,7	18,3	5,3	9,8	65,7	24,6▴	2,2▾	3,4▾
Освіта								
Без вищої	62,7	20,5	4,4	7,9	68,1▴	21,7	3,6	3,5▾
Вища	67,4	22,5	3,0	2,5	71,7▴	17,5▾	3,0	3,4
Зайнятість								
Працює	68,3	20,5	2,9	4,9	72,6▴	19,0	3,5	3,5
Не працює	60,8	22,3	4,8	6,0	66,7▴	20,5	3,2	3,4▾
Добробут родини								
Низький	60,2	22,6	4,4	5,6	67,7▴	18,1▾	4,2	4,3
Середній	70,7	20,3	3,7	3,1	69,9	22,4	1,6▾	3,2
Високий	63,0	21,4	2,7	9,6	72,7▴	18,7	4,8	3,0▾
Статус ВПО								
ВПО	68,5	20,8	2,9	3,2	68,7	18,8	5,1	4,0
Не-ВПО	64,4	21,4	3,8	5,6	69,8▴	19,9	3,1	3,4▾
Користування мототранспортом								
Водій мотоцикла	58,2	15,1	1,8	24,9	52,3	27,7▴	8,0	10,8▾
Водій мопеда / скутера	50,1	24,5	1,9	16,1	59,6	23,1	8,0▴	7,8▾
Пасажир мотоцикла	48,7	13,2	6,3	31,9	43,5	29,7▴	19,2▴	7,7▾
Пасажир мопеда / скутера	47,9	28,8	6,4	12,9	42,3	33,0	15,5	6,2
Водії	53,0	23,1	2,0	16,8	57,8	26,8	5,7	8,2▾
Лише пасажири	56,7	27,8	10,3	5,1	47,8	40,3	9,2	0,0
Користувалися мототранспортом за останній рік								
Так	54,3	24,7	4,8	12,9	55,3	30,2	6,6	6,2▾
Ні	66,4	20,9	3,6	4,3	72,0▴	18,1▾	2,8	3,0
Використовували шолом рідко або ніколи або мають шолом без сертифікації								
Так	48,0	27,4	5,0	14,6	51,2	33,8	8,5	4,0▾
Ні	67,5	18,9	4,3	9,2	65,4	21,2	1,8	11,6

● *Забезпечити дієвий контроль і відповідальність*

Потрібно посилити контроль за дотриманням чинного законодавства щодо обов'язкового використання мотошоломів усіма водіями та пасажирами мототранспорту. Особливу увагу слід приділити водіям мопедів та скутерів, серед яких рівень використання шоломів найнижчий.

Із 27 вересня 2026 року в Україні діють нові вимоги до мотошоломів, які вводяться в обіг: вони повинні відповідати Правилам ООН щодо безпеки мотошоломів № 22.06 (стандарту безпеки ЕСЕ 22.06). Потрібно забезпечити дотримання цих вимог митними органами на етапі ввезення в Україну та державний ринковий нагляд на етапі продажу мотошоломів.

● *Внести зміни до правил дорожнього руху (ПДР) і передбачити, що мотошоломи мають відповідати чинним вимогам і нормативам безпеки*

Правила дорожнього руху зобов'язують водіїв і пасажирів мотоциклів та мопедів користуватися застебнутими мотошоломами, але не визначають вимог до їхніх захисних властивостей. Щоб усунути цю прогалину, необхідно внести зміни до ПДР і передбачити, що мотошоломи мають відповідати чинним вимогам і нормативам безпеки, як це вже передбачено для дитячих утримувальних систем. Це узгодить вимоги до безпечності мотошоломів на ринку з правилами їх використання водіями та пасажирами під час руху.

● *Підвищити обізнаність про ризики та стандарти безпеки*

Доцільно реалізувати масштабні інформаційні кампанії, спрямовані на популяризацію постійного використання саме сертифікованих шоломів. Акцент варто зробити на їхньому значенні для зниження ризику травмування, перевагах сертифікованих моделей та надавати більше підтвердженої інформації про кращий захист, який гарантують саме сертифіковані шоломи.

● *Систематично моніторити ситуацію*

Варто регулярно проводити дослідження щодо рівня знань, ставлення та практик користувачів мототранспорту у сфері безпеки, зокрема щодо використання мотошоломів та їх сертифікації. Результати таких досліджень мають бути основою для розвитку державної політики й інформаційних заходів.

ДОДАТОК А. СОЦІАЛЬНО-ДЕМОГРАФІЧНИЙ ПРОФІЛЬ РЕСПОНДЕНТІВ ВИБІРКИ В ЦІЛОМУ І ОКРЕМИХ КАТЕГОРІЙ



Таблиця А1

Соціально-демографічний профіль респондентів вибірки в цілому та користувачів мототранспорту

100% у стовпчику	Україна в цілому	Користувалися мототранспортом у 2026 році	
		Так	Ні
Кількість респондентів	**2053**	**285**	**1768**
Максимальна похибка	**2,9**	**7,7**	**3,1**
Стать			
Чоловік	45,3	68,4	41,6
Жінка	54,7	31,6	58,4
Вік			
18-29 років	14,6	19,4	13,8
30-39 років	20,4	28,1	19,1
40-49 років	19,5	19,3	19,5
50-59 років	16,6	18,5	16,3
60-69 років	15,3	7,9	16,6
70+ років	13,7	6,8	14,8
Регіон			
Західний	29,8	36,9	28,6
Центральний	38,3	33,1	39,2
Південний	23,3	23,7	23,3
Східний	8,6	6,3	8,9
Тип населеного пункту			
Місто або смт	67,8	53,9	70,1
Село	32,2	46,1	29,9
Освіта			
Без вищої	55,9	67,9	53,9
Вища	44,1	32,1	46,1
Зайнятість			
Працює	54,1	54,5	54,1
Не працює	45,9	45,5	45,9
Добробут родини			
Низький	31,7	30,9	31,9
Середній	39,9	35,3	40,6
Високий	28,4	33,8	27,5
Статус ВПО			
ВПО	11,6	9,4	11,9
Не-ВПО	88,4	90,6	88,1

Таблиця А2

Соціально-демографічний профіль респондентів за статтю та віком

100% у стовпчику	Стать		Вік					
	Чоловік	Жінка	18-29 років	30-39 років	40-49 років	50-59 років	60-69 років	70+ років
Кількість респондентів	**930**	**1123**	**299**	**418**	**399**	**341**	**315**	**281**
Максимальна похибка	**4,3**	**3,9**	**7,5**	**6,4**	**6,5**	**7,0**	**7,3**	**7,8**
Стать								
Чоловік	---	---	51,9	53,8	45,0	45,7	40,5	31,0
Жінка	---	---	48,1	46,2	55,0	54,3	59,5	69,0
Вік								
18-29 років	16,7	12,8	---	---	---	---	---	---
30-39 років	24,2	17,2	---	---	---	---	---	---
40-49 років	19,3	19,6	---	---	---	---	---	---
50-59 років	16,7	16,5	---	---	---	---	---	---
60-69 років	13,7	16,7	---	---	---	---	---	---
70+ років	9,4	17,3	---	---	---	---	---	---
Регіон								
Західний	30,4	29,3	31,3	28,8	34,5	30,5	27,4	24,9
Центральний	39,6	37,3	41,3	39,3	36,0	35,6	38,9	39,8
Південний	22,1	24,3	21,8	21,7	21,9	25,6	24,3	25,4
Східний	7,9	9,2	5,6	10,2	7,6	8,4	9,5	9,9
Тип населеного пункту								
Місто або смт	68,8	67,0	70,4	73,2	63,6	68,1	67,2	63,4
Село	31,2	33,0	29,6	26,8	36,4	31,9	32,8	36,6
Освіта								
Без вищої	56,5	55,3	60,0	39,5	47,0	61,8	68,2	67,4
Вища	43,5	44,7	40,0	60,5	53,0	38,2	31,8	32,6
Зайнятість								
Працює	63,2	46,7	61,8	70,7	79,1	65,0	24,3	6,6
Не працює	36,8	53,3	38,2	29,3	20,9	35,0	75,7	93,4
Добробут родини								
Низький	25,9	36,5	10,6	23,8	23,8	33,3	48,0	57,7
Середній	37,6	41,8	47,7	39,0	40,1	43,3	36,6	32,0
Високий	36,5	21,7	41,6	37,1	36,1	23,4	15,4	10,3
Статус ВПО								
ВПО	12,5	10,8	13,5	14,4	11,1	9,8	10,7	9,2
Не-ВПО	87,5	89,2	86,5	85,6	88,9	90,2	89,3	90,8

Таблиця А3

Соціально-демографічний профіль респондентів за регіоном та типом населеного пункту

100% у стовпчику	Регіон				Тип населеного пункту	
	Західний	Центральний	Південний	Східний	Місто або смт	Село
Кількість респондентів	**611**	**787**	**479**	**176**	**1393**	**660**
Максимальна похибка	**5,3**	**4,6**	**5,9**	**9,8**	**3,5**	**5,1**
Стать						
Чоловік	46,3	46,8	42,9	41,6	45,9	44,0
Жінка	53,7	53,2	57,1	58,4	54,1	56,0
Вік						
18-29 років	15,3	15,7	13,6	9,5	15,1	13,4
30-39 років	19,7	20,9	19,0	24,2	22,0	17,0
40-49 років	22,5	18,3	18,3	17,3	18,2	22,0
50-59 років	17,0	15,4	18,2	16,2	16,7	16,4
60-69 років	14,1	15,6	16,0	17,0	15,2	15,6
70+ років	11,4	14,2	14,9	15,8	12,8	15,6
Регіон						
Західний	---	---	---	---	23,7	42,7
Центральний	---	---	---	---	39,2	36,4
Південний	---	---	---	---	26,5	16,6
Східний	---	---	---	---	10,6	4,3
Тип населеного пункту						
Місто або смт	53,9	69,4	77,1	83,8	---	---
Село	46,1	30,6	22,9	16,2	---	---
Освіта						
Без вищої	57,5	52,2	60,1	54,7	48,6	71,1
Вища	42,5	47,8	39,9	45,3	51,4	28,9
Зайнятість						
Працює	55,5	55,8	51,2	49,9	58,0	46,1
Не працює	44,5	44,2	48,8	50,1	42,0	53,9
Добробут родини						
Низький	28,4	28,9	37,1	41,1	31,1	33,0
Середній	40,3	38,5	43,6	34,9	39,2	41,4
Високий	31,2	32,6	19,3	24,0	29,7	25,6
Статус ВПО						
ВПО	7,7	11,9	13,5	18,5	14,2	6,2
Не-ВПО	92,3	88,1	86,5	81,5	85,8	93,8

Таблиця А4

Соціально-демографічний профіль респондентів за освітою та зайнятістю

100% у стовпчику	Освіта		Зайнятість	
	Без вищої	Вища	Працює	Не працює
Кількість респондентів	**1145**	**905**	**1102**	**933**
Максимальна похибка	**3,8**	**4,3**	**3,9**	**4,3**
Стать				
Чоловік	45,9	44,6	52,6	36,2
Жінка	54,1	55,4	47,4	63,8
Вік				
18-29 років	15,7	13,2	16,5	12,1
30-39 років	14,4	28,0	26,3	12,9
40-49 років	16,3	23,4	28,6	8,9
50-59 років	18,3	14,3	19,9	12,7
60-69 років	18,8	11,1	6,9	25,5
70+ років	16,5	10,1	1,7	28,0
Регіон				
Західний	30,7	28,7	30,5	28,9
Центральний	35,9	41,5	39,5	36,9
Південний	25,1	21,0	22,1	24,9
Східний	8,4	8,8	7,9	9,3
Тип населеного пункту				
Місто або смт	59,0	79,0	72,4	61,9
Село	41,0	21,0	27,6	38,1
Освіта				
Без вищої	---	---	41,5	72,6
Вища	---	---	58,5	27,4
Зайнятість				
Працює	40,3	71,6	---	---
Не працює	59,7	28,4	---	---
Добробут родини				
Низький	38,9	22,5	20,1	45,9
Середній	39,9	39,9	41,4	37,9
Високий	21,1	37,6	38,5	16,2
Статус ВПО				
ВПО	12,9	9,8	11,7	11,6
Не-ВПО	87,1	90,2	88,3	88,4

Таблиця А5

Соціально-демографічний профіль респондентів за добробутом родини та статусом ВПО

100% у стовпчику	Добробут			Статус ВПО	
	Низький	Середній	Високий	ВПО	Не-ВПО
Кількість респондентів	**632**	**795**	**565**	**238**	**1815**
Максимальна похибка	**5,2**	**4,6**	**5,5**	**8,4**	**3,1**
Стать					
Чоловік	36,7	42,4	57,9	49,0	44,8
Жінка	63,3	57,6	42,1	51,0	55,2
Вік					
18-29 років	4,9	17,7	21,7	17,0	14,2
30-39 років	15,2	19,7	26,4	25,3	19,7
40-49 років	14,8	19,8	25,1	18,6	19,6
50-59 років	17,4	18,0	13,7	14,0	16,9
60-69 років	23,0	13,9	8,3	14,2	15,5
70+ років	24,7	10,9	4,9	10,8	14,0
Регіон					
Західний	26,7	30,2	32,9	19,8	31,1
Центральний	35,1	37,1	44,2	39,3	38,2
Південний	27,0	25,2	15,7	27,2	22,8
Східний	11,1	7,5	7,3	13,7	7,9
Тип населеного пункту					
Місто або смт	66,5	66,5	70,9	82,9	65,9
Село	33,5	33,5	29,1	17,1	34,1
Освіта					
Без вищої	68,8	56,1	41,7	62,6	55,0
Вища	31,2	43,9	58,3	37,4	45,0
Зайнятість					
Працює	34,7	57,1	74,2	54,5	54,1
Не працює	65,3	42,9	25,8	45,5	45,9
Добробут родини					
Низький	---	---	---	40,7	30,5
Середній	---	---	---	34,7	40,6
Високий	---	---	---	24,7	28,9
Статус ВПО					
ВПО	15,2	10,3	10,3	---	---
Не-ВПО	84,8	89,7	89,7	---	---