



Δρ. ΔΙΟΝΥΣΙΑ – ΘΕΟΔΩΡΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ

Βουλευτής Ηλείας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος της Βουλής

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς:

Τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, κ. Μιχάλη Χρυσοχοΐδη

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Αθήνα, 30.04.2026

Θέμα: Ανάγκη αυστηροποίησης του νομοθετικού πλαισίου και εντατικοποίησης των ελέγχων για τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών (ΕΠΗΟ)

Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί,

Με την παρούσα αναφορά, θέτω υπόψη σας το συνημμένο δημοσίευμα που αναδεικνύει την ανεξέλεγκτη και επικίνδυνη κατάσταση που επικρατεί με τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών στη χώρα μας, η οποία έχει οδηγήσει σε σωρεία ατυχημάτων και απώλειες ζωών, με πλέον πρόσφατο το σοκαριστικό δυστύχημα στα Μακρίσια Ηλείας.

Επειδή η προστασία της ανθρώπινης ζωής, και ειδικά των ανηλίκων, αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα και επειδή η μικροκινητικότητα απαιτεί σαφείς κανόνες και αυστηρή αστυνόμευση, παρακαλώ για τις άμεσες ενέργειές σας προς την κατεύθυνση της επανεξέτασης του πλαισίου κυκλοφορίας, ασφάλισης και ταυτοποίησης των εν λόγω οχημάτων.

Η αναφέρουσα Βουλευτής

Δρ. Διονυσία – Θεοδώρα Αυγερινοπούλου

Βουλευτής Ν. Ηλείας, Ν.Δ

ΕΛΛΑΔΑ #Ηλεκτρικά πατίνια #Τροχαία ατυχήματα #Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Χάος με τα ηλεκτρικά πατίνια στους δρόμους: Γεμίζουν τα επείγοντα με ανήλικους, τι ισχύει στην Ελλάδα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες

Τι προβλέπει ο ΚΟΚ για τους ανήλικους - Ποιοι κανόνες υπάρχουν στο εξωτερικό - Μεγάλη ανησυχία για την χρήση των ηλεκτρικών πατινιών στους δρόμους μετά τον θάνατο 13χρονου στην Ηλεία



✦ Takeaways by Protothema AI ^

- Θανατηφόρο τροχαίο σημειώθηκε στα Μακρίσια Ηλείας με θύμα 13χρονο που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι.

Advertisement

- Ο ανήλικος συγκρούστηκε μετωπικά με όχημα αφού βγήκε στο αντίθετο ρεύμα για να αποφύγει παρκαρισμένο αυτοκίνητο.
- Το 2025 καταγράφηκαν 109 τροχαία ατυχήματα με ηλεκτρικά πατίνια στην Ελλάδα, εκ των οποίων δύο θανατηφόρα.
- Στην Ισπανία, η χρήση ηλεκτρικών πατινιών απαιτεί υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης και πινακίδα κυκλοφορίας.
- Ο νέος ελληνικός ΚΟΚ προβλέπει αυστηρές ποινές για παραβάσεις, συμπεριλαμβανομένης της μη χρήσης κράνους και της υπερβολικής ταχύτητας.

Σοκ έχει προκαλέσει το θανατηφόρο τροχαίο στα Μακρίσια Ηλείας, με θύμα 13χρονο ο οποίος οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι. Το τροχαίο έγινε χθες το απόγευμα, όταν ο ανήλικος, ο οποίος κινούταν με ηλεκτρικό πατίνι σε κεντρικό δρόμο του χωριού βγήκε στο αντίθετο ρεύμα προκειμένου να αποφύγει παρκαρισμένο αυτοκίνητο και συγκρούστηκε μετωπικά με όχημα που ερχόταν από την άλλη κατεύθυνση.

Στο νοσοκομείο Κρεστένων όπου μεταφέρθηκε ο 13χρονος, οι γιατροί δεν μπορούσαν να κάνουν κάτι άλλο από το να διαπιστώσουν τον θάνατό του. Και να επιβεβαιώσουν έτσι τους έμπειρους

γιατρούς από όλη τη χώρα που χτυπούν καμπανάκι κινδύνου για τα ηλεκτρικά πατίνια, τα οποία εξελίσσονται σε μια από τις κυριότερες αιτίες τραυματισμών ενηλίκων και γεμίζουν τα επείγοντα παιδιατρικών και όχι μόνο κλινικών με τραυματίες, λες και πρόκειται για «πόλεμο».

Δεν είχε καν προλάβει να «στεγνώσει το μελάνι» από την προειδοποίηση του προέδρου Μιχάλη Γιαννάκου, ο οποίος στα μέσα του περασμένου μήνα, με αφορμή τη μεταφορά του ανηλίκου που τραυματίστηκε και νοσηλεύτηκε διασωληνωμένος (με επισκληρίδειο αιμάτωμα), μεταφερόμενο από το νοσοκομείο της Κέρκυρας (όπου χειρουργήθηκε επιτυχώς) έλεγε ότι «δεκάδες ανήλικα παιδιά προσέρχονται στα παιδιατρικά νοσοκομεία τραυματισμένα, σοβαρά ή λιγότερο σοβαρά, από πατίνια. Κάτι πρέπει να διορθωθεί στην οδήγηση και στα μέτρα προστασίας».

Και καθώς στην περίπτωση της Κέρκυρας, ο ανήλικος είχε βγει νικητής στη μάχη για τη ζωή

του, στην περίπτωση της Ηλείας, ο άτυχος 13χρονος δεν είχε περιθώρια. Ο πρόεδρος της ΠΟΕΔΗΝ πάντως, δεν είναι ο μόνος γιατρός της χώρας που διαπιστώνει ότι τα ηλεκτρικά πατίνια, τα τελευταία χρόνια αποτελούν ολοένα και συχνότερη αιτία τραυματισμών, ιδιαίτερα σε νεαρές ηλικίες.

Χαρακτηριστικό το παράδειγμα του διευθυντή της Ορθοπαιδικής Κλινικής του Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας, Κώστα Μπαργιώτα, ο οποίος επίσης έχει μιλήσει για καθημερινή παρουσία τραυματισμένων παιδιών στην εφημερία, περιγράφοντας το χάος που επικρατεί στους δρόμους.

«Κάθε μέρα, στην εφημερία βλέπουμε τραυματισμένα παιδιά και όχι μόνο. Στο δρόμο, η κατάσταση με τα δίκυκλα είναι πλέον αφόρητη, τόσο με τα ποδήλατα, όσο και με τα πατίνια. Όλοι οδηγούν αντίθετα στο ρεύμα, ελίσσονται ανάμεσα στα αυτοκίνητα (με αντίθετη φορά εννοείται) πετάγονται από το πουθενά. Το μόνο που είναι

μεγαλύτερο από την αναρχία στο δρόμο είναι η αδιαφορία των αρχών. Φυσικά στα τροχαία με πατίνια, αν ρωτήσεις τον πιτσιρικά που πήγαινε ανάποδα στο ρεύμα χωρίς φως και μιλώντας στο κινητό, φταίει πάντα ο άλλος. Και συμφωνεί και η μαμά φυσικά που δεν καταλαβαίνει σε τι κίνδυνο βάζει το παιδί της», αναφέρει ο δρ. Μπαργιώτας.

«Γέμισαν τα επείγοντα με ανηλίκους»

Το αν οι γιατροί έχουν δίκιο με αυτά που... βλέπουν τα μάτια τους καθημερινά στα νοσοκομεία όπου εργάζονται, έχουν δίκιο, δεν μπορούν να καταδείξουν με ακρίβεια τα επίσημα στοιχεία. Κι αυτό γιατί όπως επισημαίνουν πηγές της Τροχαίας, πολλά από τα θύματα τροχαίων με ηλεκτρικά πατίνια και άλλα ΕΠΗΟ δεν δηλώνουν ότι τραυματίστηκαν από τέτοια.

Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στις περιπτώσεις των ανηλίκων που θέλουν να αποφύγουν τις «τιμωρίες» των γονέων ή τυχόν κυρώσεις εις βάρος των γονέων για παραμέληση ανηλίκου.

Αλλά ακόμα και όταν τα θύματα είναι ενήλικοι είναι «κοινή πρακτική» να μη δηλώνονται τα τροχαία με πατίνι, ώστε, εάν υπάρχει εμπλοκή και άλλου οχήματος και υπαιτιότητα του οδηγού του πατινιού, να αποφευχθεί η καταβολή αποζημιώσεων. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους σε αρκετές χώρες της Ευρώπης έχει αρχίσει να γίνεται υποχρεωτική η σήμανση των πατινιών με πινακίδες κυκλοφορίας, αλλά και η ασφάλισή τους. Μέτρο το οποίο στο παρόν στην Ελλάδα έχει αφεθεί «στην άκρη» για να εξεταστεί αργότερα, εάν χρειαστεί.

Στα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, το 2025 καταγράφηκαν 109 τροχαία ατυχήματα με ηλεκτρικά πατίνια στην Ελλάδα: Δύο θανατηφόρα, 4 σοβαρά και 103 ελαφρά.

Για το πρώτο δίμηνο του 2026 αναφέρονται ήδη 17 ατυχήματα, από τα οποία 1 σοβαρό και 16 ελαφρά. Αυτά τα στοιχεία όμως αφορούν όλους τους χρήστες, όχι μόνο ανηλικούς. Αν το μετατρέψουμε σε ρυθμό εμφάνισης αυτό, τα 109 ατυχήματα του 2025 αντιστοιχούν περίπου σε 9,1 ατυχήματα τον μήνα και περίπου 0,30 ατυχήματα την ημέρα, δηλαδή χονδρικά 1 ατύχημα κάθε 3,3 ημέρες. Για το πρώτο δίμηνο του 2026, τα 17 ατυχήματα σε 59 ημέρες αντιστοιχούν περίπου σε 0,29 ατυχήματα την ημέρα, πολύ κοντά στον ρυθμό του 2025.

Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα είναι η περίπτωση της 14χρονης που είχε εντοπιστεί ανίσθητη και αιμόφυρτη (και μάλιστα από νοσηλεύτρια ΜΕΘ του Παίδων Αγία Σοφία που πέρναγε τυχαία από το σημείο) σε δρόμο στο κέντρο της Αθήνας, τα Χριστούγεννα. Η μαθήτρια μεταφέρθηκε στο Παίδων με θλαστικά τραύματα στο κεφάλι και όλοι θεωρούσαν πως την είχε παρασύρει κάποιος ασυνείδητος οδηγός καθώς εκείνη είχε βγει να πει τα κάλαντα και την

εγκατέλειψε. Μόνο όταν συνήλθε το κορίτσι εξιστόρησε πώς τραυματίστηκε. Ότι δηλαδή βρήκε ένα ενεργοποιημένο ηλεκτρικό πατίνι, το πήρε για βόλτα και στη διάρκεια της, έπεσε μόνη της και χτύπησε στο κεφάλι.

Αν και στοιχεία λοιπόν δεν υπάρχουν, είναι κοινός τόπος αυτό που αναφέρουν και οι υγειονομικοί. Η εικόνα νοικιασμένων ή ιδιόκτητων πατινιών να μεταφέρουν «δικάβαλο» ανηλίκους χωρίς (φυσικά) κράνη, αλλά και παραβιάζοντας κόκκινα φανάρια, στοπ και προτεραιότητες, ή κινούμενοι σε λεωφόρους, ανάμεσα στα αυτοκίνητα χωρίς φώτα και με υπερβολική ταχύτητα, είναι μάλλον συνηθισμένα. Τόσο πολύ, που το είδαμε και σε live τηλεοπτική μετάδοση, καθώς, στη διάρκεια ρεπορτάζ τηλεοπτικού σταθμού για τον 14χρονο που τραυματίστηκε στην Κέρκυρα με το πατίνι, δύο άλλοι νεαροί που επέβαιναν σε πατίνι, έπεσαν μπροστά στην κάμερα και στα έκπληκτα μάτια του τηλεοπτικού συνεργείου και των περαστικών.

Advertisement

Το «ευχάριστο» είναι ότι δεν έχουμε θύματα. Από ανηλίκους, δηλαδή, καθώς -σαν χώρα- είμαστε «τυχεροί» σε αυτό τον τομέα. Στην Ελλάδα θρηνούμε κατά μέσο όρο δύο άτομα κατ' έτος από ηλεκτρικά πατίνια και είναι συνήθως ενήλικοι. Φέτος, το μόνο θανατηφόρο τροχαίο που καταγράφεται με τέτοιο όχημα, είναι τον Φεβρουάριο, στο Παγκράτι, με 48χρονο ο οποίος εξετάζεται αν υπέστη καρδιακή ανακοπή πριν, ή κατά τη διάρκεια της πτώσης του με το πατίνι.

Πιο «πρόσφατο» περιστατικό, είναι ο θάνατος

Advertisement

50χρονου στις Σέρρες, όταν συγκρούστηκε με το πατίνι του, με διερχόμενο αυτοκίνητο. Πέρυσι, θανατηφόρα με πατίνια έγιναν στην Πάρο, (ο νεκρός ήταν 26 ετών) και στη Μύκονο (ο νεκρός ήταν 42). Όμως δεν ήταν τα μόνα. Τροχαία ατυχήματα, με τραυματισμούς αναβατών, ή πεζών, συμβαίνουν καθημερινά. Και όχι, φυσικά, μόνο στην Ελλάδα. Το κακό είναι ότι, επειδή η μικροκινητικότητα είναι κάτι πολύ καινούριο σε όλη την Ευρώπη, δεν τηρούνται χωριστά στοιχεία ανά χώρα και ανά μέσο μικροκινητικότητας.

Από την άλλη, στοιχεία τηρεί, συνεργαζόμενος με άλλους φορείς, ο οργανισμός MmfE (Micro Mobility for Europe). Τα στοιχεία του οργανισμού για το 2024 (πιο πρόσφατη έρευνα) οδηγούν στο συμπέρασμα, αναφέρει ο MmfE, ότι ο κίνδυνος που διατρέχει να τραυματιστεί κανείς με οχήματα μικροκινητικότητας (e-scooters και e-bikes) μειώθηκαν κατά 7,9% σε σύγκριση με το 2023 και κατά 29,8% σε σύγκριση με το 2021 και για κάθε εκατομμύριο χιλιομέτρων που διανύεται. Ο κίνδυνος τραυματισμούς, σημειώνει ο

οργανισμός, είναι κατά 36% μικρότερος στα ηλεκτρικά πατίνια από τα κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα, με 7,1 τραυματισμούς ανά εκατομμύριο χιλιόμετρα για τα πατίνια, έναντι 11,1 για τα ποδήλατα.

Βάσει προηγούμενων ερευνών του MmfE σε 39 χώρες για 240 εκατομμύρια διαδρομές ενοικιαζόμενων πατινιών περισσότερων από 461 εκατομμυρίων διανυθέντων χιλιομέτρων, το 2021 το ποσοστό τραυματισμών ήταν 5,1 ανά 1 εκατομμύριο διανυθέντα χιλιόμετρα, ενώ το 2022 4,1 ανά 1 εκατομμύριο χιλιόμετρα, παρότι σε αυτό το διάστημα η ζήτηση για υπηρεσίες μικροκινητικότητας αυξήθηκε κατά 39%.

Η «χειρότερη» χώρα κατέγραψε 13,4 τραυματισμούς ανά εκατομμύριο χιλιόμετρα και η «καλύτερη» 1,2. Το ποσοστό θανατηφόρων συμβάντων ήταν 0,015 ανά 1 εκ. Km. Στη Γερμανία, συνολικά 7 θάνατοι σχετιζόμενοι με ενοικιαζόμενα πατίνια καταγράφηκαν το 2021, διπλάσιοι σε ποσοστό απ' ό,τι με ιδιότητα (0,03

θάνατοι/1 εκατομμύριο χιλιόμετρα, στη Γερμανία). Στη Γαλλία, καταγράφονται περίπου 4 θάνατοι και 284 τραυματισμοί από ηλεκτρικά πατίνια κατ' έτος.

Πάντως αξίζει να σημειώσουμε πως ακόμα και αν είναι ο μόνος οργανισμός που τηρεί στατιστικά στοιχεία για οχήματα μικροκινητικότητας στην Ευρώπη και την ασφάλειά τους, βάζει ο ίδιος «τρικλοποδιά» στην αξιοπιστία του, δηλώνοντας πως... αντιτίθεται στην υποχρεωτική χρήση κράνους για τους οδηγούς e-scooters στην Ευρώπη, με το «επιχείρημα» ότι αποθαρρύνει πιθανούς νέους χρήστες και ότι αυτό που χρειάζεται, είναι να φτιαχτούν ασφαλείς υποδομές (έτσι, γενικά) και να αποθαρρυνθούν οι χρήστες μηχανοκίνητων οχημάτων!

Τα στοιχεία και τι προβλέπει ο νόμος

Από τα στοιχεία του MmfE προκύπτει ότι τα ιδιόκτητα πατίνια εμπλέκονται σπανιότερα από τα κοινόχρηστα/ενοικιαζόμενα (shared) σε ατυχήματα με τραυματισμούς. Οι ειδικοί του

οργανισμού το αποδίδουν αυτό στην καλύτερη συντήρηση και γνώση του οχήματος από τον ιδιοκτήτη. Στην Ελλάδα πάντως, που η αγορά είναι κάπως... διαφορετική από την υπόλοιπη Ευρώπη, αυτό θα μπορούσε να αμφισβητηθεί. Ο λόγος είναι ότι τα κοινόχρηστα πατίνια έχουν χαμηλές τελικές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένα με συσκευές geofencing, που αποτρέπουν τη χρήση τους σε μέρη που δεν επιτρέπονται, όπως για παράδειγμα την εθνική οδό.

Αντίθετα, είναι «συνηθισμένη» η χρήση των πατινιών ως μέσο μετακίνησης από ανηλίκους που το θεωρούν το πιο «in» gadget της εποχής. Κάπως έτσι, οι έκπληκτοι οδηγοί έχουν δει ανηλίκους (και μη) με ηλεκτρικά πατίνια να κινούνται μεταμεσονύκτιες ώρες στην εθνική οδό (!), αλλά και στις αριστερές λωρίδες μεγάλων λεωφόρων, όπως η Συγγρού και η Κηφισίας, καταδεικνύοντας παντελή έλλειψη ενημέρωσης, γνώσης του ΚΟΚ, αλλά και αντίληψης του κινδύνου.

Το τελευταίο παρατηρείται και σε ανεπίσημες καταγραφές ασφαλιστικών εταιρειών, όπου ανήλικοι οι οποίοι έχουν προκαλέσει ατύχημα με υλικές ζημιές παραβιάζοντας τον ΚΟΚ (πχ περνώντας με κόκκινο φανάρι, ή παραβιάζοντας το STOP), επιμένουν ότι ο οδηγός που είχε προτεραιότητα έπρεπε να τους την παραχωρήσει. Το πλέον ανησυχητικό είναι η καταγραφή των γονέων τους να στηρίζουν το «επιχείρημα», λέγοντας ότι ο οδηγός που πέρασε με πράσινο έπρεπε να είναι πιο προσεκτικός και άρα φταίει αυτός. Φταίνε όλοι, εκτός από τους ίδιους και τα «καμάρια» τους.

Όσο ταχέως πάντως αναπτύσσεται η αγορά των ηλεκτρικών πατινιών στην Ελλάδα, τόσο αργά είναι τα αντανακλαστικά των κρατικών υπηρεσιών. Είναι, για παράδειγμα, «συνηθισμένη» πια η βελτίωση, το λεγόμενο «πείραγμα» των πατινιών που αυξάνει τις επιδόσεις τους και κυρίως την τελική ταχύτητά τους, μέσω ενός απλού τσιπ που κάνει επαναπρογραμματισμό.

Οι νεαροί, συχνά και ανήλικοι, διοργανώνουν μέχρι και... κόντρες με τα πατίνια τους, ή τραβούν βίντεο να κινούνται σε λεωφόρους με ταχύτητες άνω των 100 χ.α.ω., ή απλά χρησιμοποιούν την «έξτρα» δύναμη των πατινιών για να μεταφέρουν έναν και δύο συμμαθητές τους με το πατίνι που είναι αυστηρά μονοθέσιο. Φυσικά, τρόπος εντοπισμού του «πειράγματος» δεν υπάρχει στη χώρα μας.

Σε χώρες του εξωτερικού, όπως στη Γερμανία για παράδειγμα, είναι συνηθισμένα τα μπλόκα της Τροχαίας, στα οποία οι αστυνομικοί μετρούν, με ειδικές συσκευές, την ιπποδύναμη και την τελική ταχύτητα του κάθε πατινιού που ελέγχουν και επιβάλλοντας τα δέοντα. Το γιατί είναι ανησυχητικό να κινούνται τα ηλεκτρικά πατίνια με μεγάλες ταχύτητες εξηγούν ειδικοί, δεν είναι μόνο το γεγονός ότι ένα ηλεκτρικό πατίνι είναι εκ της κατασκευής του ακατάλληλο για να κινείται με τέτοιες ταχύτητες (λόγω μεγέθους τροχών, αναρτήσεων, φρένων κ.λπ.), αλλά και το ότι οι

μετατροπές οδηγούν συχνά σε υπερθέρμανση της μπαταρίας, κάτι που εγκυμονεί κινδύνους για πυρκαγιά.

Ο αντίλογος πάντως λέει ότι η αγορά είναι τόσο καινούρια και η κατάσταση στους ελληνικούς δρόμους τόσο χαώδης, που οι αρχές δεν ξέρουν πού να... πρωτοκοιτάξουν. Καθώς η στόχευση της κυβέρνησης είναι να μειωθούν οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί από τροχαία δυστυχήματα και ατυχήματα, η επιπλέον «ρύθμιση» των πατινιών είναι κάτι που μπαίνει σε δεύτερη φάση, επειδή είναι περίπλοκη νομικά και επειδή αφορά ένα μικρό (σε σχέση με την υπόλοιπη αγορά) κομμάτι αστικής φύσεως περιστατικών.

Κυβερνητικές πηγές αναφέρουν ότι έχει εξεταστεί το ενδεχόμενο να τοποθετηθούν πινακίδες, ή άλλα μοναδικά αναγνωριστικά στα ηλεκτρικά πατίνια, ώστε να βεβαιώνονται παραβάσεις του ΚΟΚ και να επιλύονται οι αστικές διαφορές σε ατυχήματα με υλικές ζημιές, όπως έχει γίνει στο

εξωτερικό, όμως έχει αφεθεί «στην άκρη» για επανεξέταση. Άλλωστε, θα έπρεπε μετά να εξεταστούν και άλλα ενδεχόμενα, όπως η «ρύθμιση» των ποδηλάτων κ.ο.κ.

Άλλωστε στη χώρα μας, δεν ξέρουμε καν με ακρίβεια πόσα ηλεκτρικά πατίνια κυκλοφορούν και πόσα από αυτά οδηγούνται από ενηλίκους με δίπλωμα, από ενηλίκους χωρίς και πόσα από ανηλίκους. Ξέρουμε ότι το συγκεκριμένο κομμάτι αγοράς αναπτύσσεται με ετήσιο ρυθμό 40% και ότι σύμφωνα με στοιχεία από ανεξάρτητες έρευνες ιδιωτικών εταιρειών, στην Ελλάδα μέχρι το 2020 κυκλοφορούσαν 125.000 ηλεκτρικά πατίνια, με τις πωλήσεις να κυμαίνονται περί τις 20.000 ετησίως. Το πόσο δημοφιλές είναι αυτό το μέσο, μπορούμε να το κατανοήσουμε και από το γεγονός ότι οι αναζητήσεις για ηλεκτρικά πατίνια στις πλατφόρμες ηλεκτρονικού εμπορίου ξεπερνούν τις 10.000 ημερησίως.

Στη χώρα μας, μπορεί κανείς να αγοράσει πατίνι σε τιμές που εκκινούν από τα 85 και φτάνουν

μέχρι και τις 8,5 χιλιάδες ευρώ, με τη μέση τιμή που επιλέγουν οι αγοραστές να κυμαίνεται μεταξύ 200-500 ευρώ. Άλλες έρευνες πάντως είναι πολύ πιο μετριοπαθείς, αναφέροντας ότι τα πατίνια που κινούνται σε μόνιμη βάση στην Ελλάδα, δεν ξεπερνούν τις 5.000.

Τι προβλέπει ο ΚΟΚ για ανηλίκους και πατίνια

Σαφή κίνητρα, αλλά και όρια προβλέπει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας και συγκεκριμένα τα ηλεκτρικά πατίνια. Για παράδειγμα, οι χρήστες τους υποχρεούνται να φέρουν κράνος και ανακλαστικό γιλέκο, απαγορεύεται να κινούνται σε δρόμους που έχουν όριο ταχύτητας άνω των 50 χ.α.ω. και να κινούνται με ταχύτητα άνω των 25 χ.α.ω. (άνω των 6 χ.α.ω. αν είναι ανήλικοι).

Ο νέος ΚΟΚ μείωσε το όριο ταχύτητας στις κατοικημένες περιοχές στα 30 χ.α.ώ. ώστε να επιτραπεί στα οχήματα μικροκινητικότητας να κινούνται σε... περισσότερους δρόμους, με

όρους των υπόλοιπων δίτροχων (μοτοσικλετών κλπ), επιτρέποντας να κινούνται όπως αυτά σε κεντρικές λεωφόρους. Όμως από την άλλη, θεσπίζει αυστηρότατες ποινές για τη μη τήρηση των ορίων ταχύτητας, τη μη χρήση κράνους κάνοντας αναφορά και στα οχήματα μικροκινητικότητας, την παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την αντικανονική προσπέραση.

Και αφού προσωποποιεί τις ποινές, δηλαδή πλέον δεν θα τιμωρεί ποτέ το όχημα (όπως συνέβαινε ως τώρα με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας) αλλά τον παραβάτη, θα είναι πλέον πολύ εύκολο και γρήγορο να βεβαιώνονται ποινές για παραβάσεις στους οδηγούς των ηλεκτρικών πατινιών. Αυτό, αφορά και τους ανηλίκους, αφού όλοι ανεξαιρέτως οι οδηγοί ηλεκτρικών πατινιών, είτε πρόκειται για ιδιωτικά, είτε μισθωμένα, οφείλουν να έχουν μαζί τους ταυτοποιητικά έγγραφα και αποδεικτικό της ενοικίασης του οχήματος -κάτι για το οποίο έχουν ήδη βεβαιωθεί εκατοντάδες κλήσεις από την Τροχαία.

Με τις ποινές να είναι αυστηρότατες, προβλέποντας πρόστιμα που φτάνουν ως και τις 10.000 ευρώ και ποινές φυλάκισης ως και 5 ετών, μπαίνουν στο... «παιχνίδι» και οι οδηγοί των οχημάτων μικροκινητικότητας τους οποίους αφορά επίσης η κατηγορία παραβάσεων E3, δηλαδή οι υψηλής επικινδυνότητας παραβάσεις και η αντικοινωνική οδήγηση.

Σε αυτές περιλαμβάνεται η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η επικίνδυνη οδήγηση, η υπερβολική ταχύτητα, η κίνηση στη ΛΕΑ, η παραβίαση STOP, οι παραβάσεις «που συνδέονται με την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και των παραβάσεων των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων» και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ που τιμωρούνται ποινικά, με τις ποινές να είναι ιδιαίτερα αυστηρές, έχοντας κακουργηματικό χαρακτήρα.

Τα e-scooters διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τα μικρά, στα οποία η μέγιστη ταχύτητα ορίζεται στα 6 χιλιόμετρα ανά ώρα και επιτρέπεται να οδηγούνται από άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω, αποκλειστικά στα πεζοδρόμια (αφού εκλαμβάνονται από τον ΚΟΚ ως πεζοί) και τα μεγαλύτερα πατίνια, στα οποία η ανώτατη ταχύτητα ορίζεται σε 25 χ.α.ώ που θεωρούνται ποδήλατα και κινούνται στο οδόστρωμα ακολουθώντας τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Εκτός από το όριο ταχύτητας των 25 χ.α.ω., για τα ηλεκτρικά πατίνια αυτά, επιτρέπεται να τα οδηγούν άτομα ηλικίας από 15 ετών και άνω, ενώ δεν επιτρέπεται η κίνηση σε μεγάλες λεωφόρους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας (και φυσικά τους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους), ορίζοντας την απαγόρευση της κίνησής τους σε δρόμους που έχουν όριο ταχύτητας πάνω από 50 χιλιόμετρα ανά ώρα.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, απαγορεύεται

αυστηρά η μεταφορά δεύτερου ατόμου στα οχήματα αυτά, ενώ οι οδηγοί υποχρεούνται να φορούν κράνος και αντανακλαστικό γιλέκο τις νυχτερινές ώρες- εκτός από τα φωτιστικά σώματα που οφείλει να έχει το e-scooter σε λειτουργία εμπρός και πίσω. Τα ηλεκτρικά πατίνια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κουδούνι, λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και κόκκινο αντανακλαστικό φως πίσω. Απαγορεύεται κατά την οδήγησή τους, η χρήση κινητού τηλεφώνου και ακουστικών, ενώ κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η χρήση κινητού με ανοιχτή ακρόαση, εάν αυτό είναι στερεωμένο σε ειδική βάση στο ηλεκτρικό πατίνι.

Βάσει του ΚΟΚ, οι οδηγοί e-scooters υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τους ποδηλατόδρομους. Αν δεν υπάρχουν, υποχρεούνται να χρησιμοποιούν το δεξί άκρο του οδοστρώματος. Σε χώρους όπου κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί υποχρεούνται να κινούνται με ταχύτητα ανάλογη των πεζών και να τους παραχωρούν προτεραιότητα. Όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος, οι οδηγοί είναι

υποχρεωμένοι να οδηγούν τα ηλεκτρικά οχήματα βαδίζοντας.

Πάντως, παρά τη σαφήνεια του ΚΟΚ για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να κινούνται τα ηλεκτρικά πατίνια, οι στοχευμένοι έλεγχοι της Τροχαίας στις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, έδειξαν εντυπωσιακά (με την κακή έννοια, όμως) αποτελέσματα.

Στην τελευταία «εξόρμηση», στη Θεσσαλονίκη, βεβαιώθηκαν 248 παραβάσεις μέσα σε ένα δεκαήμερο για μη χρήση κράνους και ανακλαστικού γιλέκου, για χρήση κινητού τηλεφώνου, για μεταφορά συνεπιβατών (!) ως και πιο εξοργιστικά, όπως την οδήγηση πατινιού υπό την επήρεια αλκοόλ, αλλά και την κίνηση τη νύχτα χωρίς το όχημα να έχει φώτα.

Αυστηροί κανόνες στο εξωτερικό

Στην Ευρώπη δεν υπάρχει ενιαίος κανόνας για τα ηλεκτρικά πατίνια. Άλλες χώρες, αλλά και πόλεις, έχουν δική τους στρατηγική, στέλνοντάς τα στο...

πυρ το εξώτερον και άλλες ενθαρρύνουν τη χρήση τους στα πλαίσια της ενίσχυσης της μικροκινητικότητας στις πόλεις.

Στην Ισπανία, η έκρηξη της χρήσης πατινιών οδήγησε και σε έκρηξη των τροχαίων ατυχημάτων και τραυματισμών πεζών. Και με τη σειρά τους, αυτά, οδήγησαν σε νέους, αυστηρούς κανόνες για τα οχήματα αυτά που ισχύουν από τις 2 Ιανουαρίου. Βάσει αυτών, όλοι οι χρήστες ηλεκτρικών πατινιών και ποδηλάτων, έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις με τους υπόλοιπους ιδιοκτήτες οχημάτων. Υποχρεωτικά λοιπόν, πρέπει να διαθέτουν ασφάλιση αστικής ευθύνης, η οποία θα καλύπτει υλικές ή προσωπικές ζημιές που μπορεί να προκληθούν σε τρίτους. Η εκτιμώμενη τιμή αυτών των ασφαλειών κυμαίνεται μεταξύ 20 και 100 ευρώ ετησίως, σύμφωνα με τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Σε περίπτωση που συλληφθούν να οδηγούν ανασφάλιστο το πατίνι τους, τα πρόστιμα φτάνουν τα 1000 ευρώ, ενώ άλλα 500 ευρώ είναι

το πρόστιμο για τη μη έκδοση πινακίδων κυκλοφορίας. Κι αυτό γιατί ο νέος κανονισμός επιβάλλει την υποχρέωση εγγραφής αυτών των οχημάτων στο μητρώο της Γενικής Διεύθυνσης και την κατοχή πιστοποιητικού κυκλοφορίας, το οποίο θα εγγυάται ότι το όχημα πληροί τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές. Τα οχήματα θα πρέπει επίσης να φέρουν ορατή πινακίδα κυκλοφορίας ή ετικέτα που επιτρέπει την ταυτοποίησή τους σε περίπτωση παράβασης.

Με τον ίδιο τρόπο, το ισπανικό Επικουρικό Κεφάλαιο, το Consorcio de Compensación de Seguros, ο δημόσιος οργανισμός που αποζημιώνει τα θύματα όταν ο υπαίτιος ενός τροχαίου είναι άγνωστος ή δεν διαθέτει ασφαλιστήριο, πλέον θα καλύπτει και τα ηλεκτρικά πατίνια.

Η Γερμανία ήταν από τις πρώτες χώρες που έθεσαν σαφές νομικό πλαίσιο για τα ηλεκτρικά πατίνια, ήδη από το 2019, με ειδικό κανονισμό (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung). Τα πατίνια

θεωρούνται μηχανοκίνητα οχήματα μικρής ισχύος και η μέγιστη ταχύτητά τους περιορίζεται στα 20 χλμ./ώρα. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική. Ο οδηγός πρέπει να φέρει ειδικό ασφαλιστικό αυτοκόλλητο, το οποίο λειτουργεί πρακτικά ως απόδειξη κάλυψης και ανανεώνεται κάθε χρόνο. Δεν απαιτείται κλασική πινακίδα κυκλοφορίας, αλλά το αυτοκόλλητο είναι υποχρεωτικό και η απουσία του επισύρει πρόστιμα, ενώ ουσιαστικά υποκαθιστά την πινακίδα.

Στη Γαλλία, τα ηλεκτρικά πατίνια εντάχθηκαν επίσης στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το 2019, ως «engins de déplacement personnel motorisés». Έκτοτε, το πλαίσιο έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές, κυρίως μετά από θανατηφόρα ατυχήματα στο Παρίσι και σε άλλες μεγάλες πόλεις.

Η μέγιστη ταχύτητα είναι 25 χλμ./ώρα, ενώ σε πολλές αστικές ζώνες ισχύουν χαμηλότερα όρια. Η κυκλοφορία στα πεζοδρόμια απαγορεύεται,

εκτός αν ο δήμος προβλέπει ρητά εξαίρεση. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική, ακόμη και για ιδιωτικά πατίνια, κάτι που συχνά αγνοούν οι χρήστες. Πινακίδες κυκλοφορίας δεν απαιτούνται. Υποχρεωτικός είναι, όμως, ο εξοπλισμός με φώτα, ανακλαστικά και κουδούνι. Το κράνος είναι υποχρεωτικό για ανηλίκους και προαιρετικό για ενήλικες. Η Γαλλία δείχνει μια τάση αυστηροποίησης, δίνοντας έμφαση στην ευθύνη του οδηγού και στη συνύπαρξη με τους πεζούς.

Στην Ιταλία και πιο συγκεκριμένα στη Φλωρεντία, ο αρμόδιος αντιδήμαρχος Μεταφορών της πρωτεύουσας της Τοσκάνης, Αντρέα Τζόρτζιο, ανακοίνωσε ότι τον Απρίλιο σταματά να λειτουργεί το σύστημα ενοικίασης ηλεκτρικών πατινιών στην πόλη, καθώς η αναθεώρηση του ΚΟΚ στην Ιταλία «καθιστά εξαιρετικά δύσκολη τη διασφάλιση συμμόρφωσης των χρηστών με αυτές τις απαιτήσεις, ακόμη και με συνεχείς ελέγχους της Δημοτικής Αστυνομίας». Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας της Ιταλίας, απαιτεί

από τους οδηγούς πατινιών υποχρεωτική χρήση κράνους ανεξαρτήτως ηλικίας, πινακίδα αναγνώρισης, ασφαλιστική κάλυψη και απαγόρευση εξόδου (με geofencing) από τα όρια του αστικού ιστού.

Στη χώρα, οι εταιρείες που διαχειρίζονται κοινόχρηστα πατίνια υποχρεούνται να τοποθετούν ειδική συσκευή με gps που «διαβάζει» τη θέση του πατινιού και αποτρέπει τη χρήση του εκτός καθορισμένων αστικών περιοχών.

Ακολουθήστε το protothema.gr στο **Google News** και μάθετε πρώτοι όλες τις ειδήσεις

Δείτε όλες τις τελευταίες **Ειδήσεις** από την Ελλάδα και τον Κόσμο, τη στιγμή που συμβαίνουν, στο Protothema.gr