



Αθήνα, 11.05.2026

Ερώτηση

Προς τους Υπουργούς:  
- Υποδομών & Μεταφορών  
- Προστασίας του Πολίτη

Θέμα: «Ηλεκτρικά πατίνια στην πόλη: Ανάγκη για την ασφαλή ενσωμάτωσή τους στην κυκλοφορία»

Εδώ και χρόνια οι επιστήμονες 'φωνάζουν' για τη ραγδαία αύξηση στη χρήση ηλεκτρικών πατινιών και γενικότερα οχημάτων μικροκινητικότητας, η οποία απαιτεί να ληφθούν μέτρα από την Πολιτεία σε ό,τι αφορά την ασφαλή ενσωμάτωσή τους στην κυκλοφορία. Δυστυχώς, το τραγικό δυστύχημα στην Ηλεία, με θύμα ένα 13χρονο αγόρι ήταν αυτό που αποτέλεσε την αφορμή για να δώσει η κυβέρνηση τη δέουσα προσοχή και να 'ανοίξει' η συζήτηση για ένα τόσο κρίσιμο θέμα, όπως είναι η κίνηση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΕΠΗΟ).

Ακούσαμε τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη να εκφράζει τη δική του «προσωπική», όπως είπε άποψη, ότι τα ηλεκτρικά πατίνια πρέπει να καταργηθούν. Προφανώς ο κ. Χρυσοχοϊδης, παρά τη θητεία του στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, δεν φαίνεται να γνωρίζει τίποτα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οπότε είναι της λογικής 'πονάει κεφάλι, κόβει κεφάλι'. Μιλώντας στη συνέχεια θεσμικά, ανέφερε ότι συζητούν με το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ) για να φέρουν μια ρύθμιση που θα αφορά τη χρήση ηλεκτρικών πατινιών από ανηλίκους, χωρίς να δώσει περαιτέρω λεπτομέρειες.

Από την άλλη πλευρά, δηλαδή το ΥΠΟΜΕ, ο Κ.Κυρανάκης, μετά τον 'αναβρασμό' που επικράτησε από το δυστύχημα, με τα ηλεκτρικά πατίνια να 'παίζουν' για μέρες σε όλα τα Μέσα, δήλωσε ότι «θα πάμε, αναγκαστικά, σε μια πλήρη απαγόρευση για ανηλίκους σε οποιοδήποτε δρόμο».

Σε ό,τι αφορά στα ατυχήματα με ΕΠΗΟ, όπως αναφέρεται σε σχετική επιστολή της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ελευθεροεπαγγελματιών Παιδιάτρων (ΠΟΜΕΠ), το 2025 καταγράφηκαν 109 τροχαία ατυχήματα με πατίνια, εκ των οποίων τα 2 ήταν θανατηφόρα. Όσο για το 2026, το πρώτο δίμηνο σημειώθηκαν ήδη 17 ατυχήματα. Πρόκειται δηλαδή για 1 ατύχημα κάθε 3 ημέρες περίπου, στατιστικά που κατά πάσα πιθανότητα είναι δυσμενέστερα, αφού υπάρχει υποαναφορά των συμβάντων. Σε κάθε περίπτωση, πάνω από 400 ανήλικοι χρειάστηκαν νοσηλεία μέσα σε ένα χρόνο, λόγω ατυχημάτων με ηλεκτρικά πατίνια, γεγονός που καταδεικνύει τη σοβαρότητα του ζητήματος.

Παρ' όλη την αύξηση των ατυχημάτων με ΕΠΗΟ, οι Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί, ακολουθώντας και τις προβλέψεις της στρατηγικής της Ευρώπης για την ανάπτυξη της βιώσιμης και έξυπνης αστικής κινητικότητας, είναι ξεκάθαροι: Χρειαζόμαστε πολύ περισσότερα ηλεκτρικά πατίνια. Όχι όμως με τον άναρχο τρόπο που αναπτύσσονται στη χώρα μας.

Βασική προϋπόθεση για την ομαλή ανάπτυξη των ΕΠΗΟ είναι η ύπαρξη των απαραίτητων υποδομών, κάτι που δεν συναντάμε στην Ελλάδα και ειδικότερα στην Αθήνα, όπου η κινητικότητα

είναι κάθε άλλο παρά βιώσιμη. Δεν πρέπει όμως να αποκλείσουμε τα ηλεκτρικά πατίνια, επειδή δεν υπάρχουν υποδομές, αλλά να δημιουργηθούν οι υποδομές για να έχουμε περισσότερα πατίνια. Στο πλαίσιο αυτό, το αρμόδιο Υπουργείο, σε συνεργασία με τους Δήμους, πρέπει να εστιάσει στη δημιουργία ασφαλών υποδομών (ποδηλατόδρομοι, ζώνες ήπιας κυκλοφορίας), έτσι ώστε τα ΕΠΗΟ να εμπλέκονται όσο το δυνατόν λιγότερο με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Σε ό,τι αφορά το νομοθετικό πλαίσιο, προβλέπεται σαφώς πού επιτρέπεται και πού απαγορεύεται να κινούνται τα ΕΠΗΟ, τα όρια ταχύτητας, τα υποχρεωτικά μέτρα προστασίας κ.α. Υπάρχουν ωστόσο νομοθετικά κενά, αλλά και διατάξεις που πρέπει να βελτιωθούν. Παράδειγμα, για να οδηγήσει σήμερα κάποιος ένα ηλεκτρικό πατίνι, δεν απαιτείται κάποια υποχρεωτική εκπαίδευση, ούτε οποιοδήποτε πιστοποιητικό καταλληλότητας χρήσης. Τα ΕΠΗΟ έχουν μπει πλέον στην καθημερινότητά μας στο δρόμο και το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να προηγείται και όχι να ακολουθεί τη ραγδαία αύξηση της κυκλοφορίας τους.

Εκτός από το προηγούμενο όμως, το μείζον ζήτημα είναι ότι στην πράξη δεν γίνεται ουσιαστικός έλεγχος της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ενταθούν οι έλεγχοι στο δρόμο και να γίνουν πιο στοχευμένοι, για παράδειγμα σε σχολεία, πάρκα και γενικότερα σε περιοχές που κυκλοφορούν περισσότερο οι ανήλικοι χρήστες των ΕΠΗΟ.

Κρίσιμη είναι και εκπαίδευση των χρηστών των ηλεκτρικών πατινιών, ώστε να τηρούνται οι κανόνες οδικής συμπεριφοράς, αλλά και των οδηγών αυτοκινήτων, αφού πολλοί από αυτούς παραβιάζουν τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Στο πλαίσιο αυτό, η εισαγωγή της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως μάθημα στα σχολεία θα μπορούσε να αποτελέσει 'καταλύτη', ώστε τα παιδιά να μάθουν να σέβονται τον ΚΟΚ και τους κανόνες στο δρόμο. Η Πολιτεία πρέπει να επενδύσει στην εκπαίδευση των μικρών ηλικιακών ομάδων, με στόχο να μειωθούν στο ελάχιστο οι τραυματισμοί και τα άτομα που χάνουν τη ζωή τους στην ασφάλτο.

Όλα τα παραπάνω έχουν στο επίκεντρο τους χρήστες ΕΠΗΟ. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε και την κατάσταση που επικρατεί στους δρόμους, η οποία είναι τουλάχιστον αποθαρρυντική για την κυκλοφορία ηλεκτρικών πατινιών, ποδηλάτων, αλλά και πεζών. Έχει έρθει όμως η ώρα που πρέπει να αποφασίσουμε πώς θέλουμε να είναι η ζωή στις πόλεις. Δεν γίνεται να καταργήσουμε τα πατίνια, επειδή είναι επικίνδυνο να κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους.

‘Κλειδί’ για την ανάπτυξη της μικροκινητικότητας είναι η μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων στις κατοικημένες περιοχές. Κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου του νέου ΚΟΚ, είχαμε υπογραμμίσει, ότι αν η μείωση του ορίου ταχύτητας σε 30 χλμ/ώρα εντός των αστικών περιοχών εφαρμοζόταν σωστά, αυτό θα συνέβαλε καθοριστικά στην οδική ασφάλεια, ενώ θα ενθάρρυνε και τη χρήση ποδηλάτων και ΕΠΗΟ.

Η σχετική διάταξη όμως ήταν ‘άτολμη’, αφού το μέτρο περιορίστηκε σε μονόδρομους με μια λωρίδα κυκλοφορίας, οπότε θα έχει και περιορισμένη αποτελεσματικότητα. Έχουμε εδώ και καιρό υπογραμμίσει ότι θα έπρεπε να επεκταθεί η μείωση του ορίου ταχύτητας σε όλες τις οδούς της πόλης χωρίς κεντρική νησίδα, να γίνουν συνοδά μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας (σαμαράκια κτλ) και φυσικά να υπάρχει αστυνόμευση για την εφαρμογή της μείωσης αυτής.

Με την υιοθέτηση των 30 χλμ/ώρα ως όριο ταχύτητας, περιμένουμε να αυξηθεί η χρήση των οχημάτων μικροκινητικότητας, αφού οι οδηγοί τους δε θα φοβούνται να βγουν στους δρόμους της πόλης. Ταυτόχρονα, με βάση στοιχεία του ΣΕΣ, με τη μείωση του ορίου στα 30 χλμ/ώρα, θα μειωθεί και ο αριθμός των νεκρών στο δρόμο κατά 37% - ποσοστό που είναι κυρίως πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές και οδηγοί ΕΠΗΟ.

Με βάση τα ανωτέρω, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Είναι στις προθέσεις των αρμόδιων Υπουργείων η επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου για τα ΕΠΗΟ και ειδικότερα για τη χρήση τους από ανηλίκους;
2. Υπάρχει σχεδιασμός για την καθιέρωση υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή/και πιστοποίησης βασικών γνώσεων οδικής ασφάλειας για τους χρήστες ηλεκτρικών πατινιών;
3. Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών για την ανάπτυξη ασφαλών υποδομών μικροκινητικότητας (ποδηλατόδρομοι, ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, σήμανση κτλ);
4. Πώς σκοπεύει το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη να ενισχύσει τους ελέγχους για την τήρηση του ισχύοντος πλαισίου κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ;
5. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η επέκταση της μείωσης του ορίου ταχύτητας σε 30 χλμ/ώρα σε περισσότερες αστικές οδούς, συνοδευόμενη από κατάλληλα συνοδά μέτρα (σαμαράκια κτλ);
6. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης ο σχεδιασμός δράσεων για την ευαισθητοποίηση των οδηγών αυτοκινήτων και των χρηστών ΕΠΗΟ σε θέματα οδικής ασφάλειας και συμμόρφωσης με τον ΚΟΚ;
7. Υπάρχει σχεδιασμός για την εισαγωγή μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία, με έμφαση στην ασφαλή χρήση ΕΠΗΟ και τον σεβασμό στον ΚΟΚ;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)  
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)  
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)  
Δρίτσας Θεόδωρος  
Ζεϊμπέκ Χουσεΐν  
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)  
Τζανακόπουλος Δημήτριος  
Τζούφη Μερόπη  
Τσακαλώτος Ευκλείδης