3 Μαρτίου 2021

Κατατέθηκε στη Βουλή το σχέδιο νόμου για πατίνια, skate board και roller – Αυτοί είναι οι κανόνες

Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός / Κοινωνιολογικά (κοινωνική πρόνοια & οικογενειακά θέματα) / Οικονομία & εξ-οικονομώ



Κατατέθηκε στην Βουλή το νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και τη Μικροκινητικότητα.



Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, μεταξύ άλλων θεσπίζονται κανόνες για κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας (ηλεκτρικά πατίνια, τροχοπέδιλα/rollers, τροχοσανίδες/skate boards, αυτοεξισορροπούμενα οχήματα), ορίζονται κανόνες για την οδήγηση οχημάτων και μέσων (πχ.μοτοποδήλατα), καθορίζονται ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης.

Μάλιστα, στο νομοσχέδιο ορίζεται ότι δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης για την οδήγηση μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 km/h.

Με το σχέδιο νόμου θεσπίζεται το πλαίσιο κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα των πολιτών. Επίσης, καταρτίζεται και τηρείται στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το Μητρώο Εποπτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), ενώ εισάγονται διατάξεις για τις μεταβιβάσεις και την αυτόνομη οδήγηση.

Ειδικότερα, τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα-Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» συνοψίζονται στα εξής:

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Με τη θεσμοθέτηση των ΣΒΑΚ, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) θα καταρτίζουν σχέδια για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα των πολιτών.

Υποχρέωση κατάρτισης ΣΒΑΚ έχουν:

– ΟΤΑ Α΄ βαθμού, με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων

– Το σύνολο των ΟΤΑ Β΄ βαθμού.

– ΟΤΑ Α΄ βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων, εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ).

Σκοπός είναι να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα των αστικών μεταφορών στην περιοχή ευθύνης των ΟΤΑ, με την υλοποίηση έργων που θα αποσκοπούν σε:

– Βελτίωση της οδικής ασφάλειας,

– Προώθηση της μικροκινητικότητας,

– Διευκόλυνση της ηλεκτροκίνησης,

– Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μετακίνησης,

– Ενίσχυση των δημόσιων συστημάτων μεταφοράς,

– Μέριμνα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία

Η κεντρική διοίκηση θεσπίζει για πρώτη φορά ενιαίους κανόνες και συγκεκριμένες απαιτήσεις για την κατάρτιση των σχεδίων αυτών, βάσει των οδηγιών του Παρατηρητήριου Eltis, για την αξιολόγηση και έγκριση έργων στο πεδίο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Επιπλέον, τυποποιείται η διαδικασία εξέτασης, έγκρισης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ από τις κεντρικές υπηρεσίες του υπουργείου, με σκοπό τον περιορισμό των καθυστερήσεων.

Τέλος, θεσπίζεται η δυνατότητα εκπόνησης ειδικών αναπτυξιακών σχεδίων για δράσεις ΣΒΑΚ.

Μικροκινητικότητα

Θεσπίζονται κανόνες κυκλοφορίας για τα οχήματα μικροκινητικότητας (ηλεκτρικά πατίνια, τροχοπέδιλα (rollers), τροχοσανίδες (skate boards), αυτοεξισορροπούμενα οχήματα.

Συνοπτικά:

1. Ομαδοποιούνται τα οχήματα που κινούνται με ηλεκτροκινητήρα σε μια κατηγορία Οχημάτων που στο σχέδιο νόμου ονομάζουμε ΕΠΗΟ, δηλαδή Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα Οχήματα. Εισάγονται ρυθμίσεις για την κυκλοφορία τους στη βάση αξιολόγησης και συγκριτικής μελέτης άλλων χωρών, με βάση την ταχύτητα που αναπτύσσουν:

– Τα οχήματα που αναπτύσσουν μικρή ταχύτητα (έως 6 χλμ/ώρα), παραπλήσια δηλαδή με την ταχύτητα του πεζού, κυκλοφορούν όπου και όπως κυκλοφορούν οι πεζοί.

– Τα ΕΠΗΟ που αναπτύσσουν ταχύτητα από 6 έως 25 χλμ/ώρα, λογίζονται ως ποδήλατα και κυκλοφορούν όπου επιτρέπονται τα ποδήλατα.

– Απαγορεύεται για λόγους οδικής ασφάλειας, η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων, σε οδούς όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες (άνω των 50 χλμ/ώρα).

2. Ρυθμίζονται ζητήματα προδιαγραφών και ασφαλούς χρήσης αυτών των οχημάτων με έμφαση στον υποχρεωτικό εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν τα ΕΠΗΟ κατ’ αντιστοιχία με τα ποδήλατα (φρένα, φώτα, ηχητική προειδοποίηση).

3 Οι διανομείς προϊόντων και αντικειμένων (πχ «courier», «delivery»), που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο όχημα ή ΕΠΗΟ υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό (όπως γιλέκο, πανωφόρι κλπ) που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Ομοίως, όλοι οι οδηγοί των ΕΠΗΟ κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο

ανακλαστικό εξοπλισμό.

4 Περιγράφονται οι υποχρεώσεις του χρήστη των οχημάτων. Ενδεικτικά, οι οδηγοί των ποδηλάτων και των ΕΠΗΟ συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. Επίσης, οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 12 ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων θα πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 16 ετών.

5 Ρυθμίζονται θέματα αγοράς όπως η κατασκευή, διάθεση και παροχή προς κοινόχρηστη χρήση των ΕΠΗΟ, η εποπτεία αυτής της αγοράς και οι υποχρεώσεις των παρόχων προς χρήση των οχημάτων αυτών.

6 Προβλέπεται η λήψη μέτρων από την τοπική αυτοδιοίκηση για τη ρύθμιση ή τον περιορισμό της κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ και ο καθορισμός χώρων για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων αυτών.

Προσαρμογή σε Κοινοτική Νομοθεσία για την εκπαίδευση οδηγών
Στο **Γ΄ Μέρος** του νομοσχεδίου προωθείται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ «σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης».

ΜΕΡΟΣ Δ

Δ1. Μοτοποδήλατα έως 25 km/h

Ορίζεται ότι δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης για την οδήγηση μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ/ώρα.

Δ2. Ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης

Ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης

– Η κατηγορία Β, (αυτοκίνητα) ισχύει και για την οδήγηση οχη-μάτων της κατηγορίας ΑΜ υπό τις εξής προϋποθέσεις:

· κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη, και

· συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.

– Η κατηγορία Β (αυτοκίνητα) με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1 (Μοτοσικλέτες μέγιστου κυβισμού 125 cm3), μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

· κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη,

· συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών,

· υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μαθημάτων.

Δ3. Μητρώο Εισαγομένων Μεταχειρισμένων Οχημάτων

Στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (ΜΕΜΟ), για την εποπτεία της τήρησης των απαραίτητων δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση αυτών στη Χώρα μας.

Θα καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων στοιχεία όπως: ο αριθμός πλαισίου, η κατηγορία, ο κατασκευαστικός του οίκος, το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του, ο κυβισμός του κινητήρα του, το μέγιστο μικτό βάρος του ή οι θέσεις καθημένων του, η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία, οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα, η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή.

Δ4. Μητρώο Ελεγκτών ΚΤΕΟ

Στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, καταρτίζεται και τηρείται στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το Μητρώο Εποπτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ).

Σκοπός του Μητρώου είναι η κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και ο έλεγχος της τήρησης των:

α. όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η Βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των (ΚΤΕΟ) και

β. κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων.

Ειδικότερα, οι επόπτες ΚΤΕΟ θα είναι διαπιστευμένοι ιδιώτες μηχανικοί οι οποίοι

θα πραγματοποιούν επανέλεγχο «on the spot», στην «πόρτα» του ΚΤΕΟ, του οχήματος που μόλις διήλθε με επιτυχία.

Επίσης, θα ελέγχουν την ποιότητα και την ορθή λειτουργία των μηχανημάτων των ΚΤΕΟ.

Εάν διαπιστωθεί πλημμελής έλεγχος σε όχημα, θα υπάρχουν κυρώσεις στο ΚΤΕΟ που διενήργησε τον έλεγχο.

Δ4. Μεταβιβάσεις

Εισάγονται διατάξεις για τη διευκόλυνση της διαδικασίας μεταβίβασης του οχήματος, καθώς αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας μετά την παρέλευση 7 ετών από την ημερομηνία άδειας κυκλοφορίας, χωρίς να υπάρχει πλέον η υποχρέωση του πολίτη να μεταβεί στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών για να διευθετήσει το ζήτημα. Η διάταξη αυτή αποτελεί σημαντικό βήμα για την υλοποίηση της συνολικής διαδικασίας μεταβίβασης του οχήματος ψηφιακά.

Δ5. Αυτόνομη Οδήγηση

Εισάγονται καινοτόμες διατάξεις για την αυτόνομη οδήγηση, προκειμένου η Ελλάδα να είναι και πάλι πρωτοπόρος στην επιστημονική έρευνα στο συγκεκριμένο πεδίο.

Ειδικότερα:

– Στη δημοτική συγκοινωνία, το αυτοματοποιημένο λεωφορείο «βγαίνει» από τη λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας και μπορεί να ενταχθεί στη μικτή κίνηση της πόλης με τις προβλεπόμενες ασφαλιστικές δικλείδες, καθώς το όχημα δεν κυκλοφορεί ανεξέλεγκτα. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου με τη σύμφωνη γνώμη των υπηρεσιών Τροχαίας και για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική ή περιαστική διαδρομή.

– Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του Λεωφορείου και της οδού στην οποία κινείται, καθ’ όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου, κατόπιν διαβούλευσης με την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Το Κέντρο μπορεί να παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση τεσσάρων λεωφορείων.

– Επιτρέπεται επίσης η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας

M1 ή N1 (IX, τύπου βαν ή μικρά φορτηγά μεικτού βάρους μέχρι 3,5 τόνους) χωρίς την παρουσία οδηγού επ’ αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος.

Πηγή: newsit.gr