

**Έκθεση της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων  
για τα νομοσχέδια και κανονισμούς του συνημμένου παραρτήματος**

**Παρόντες:**

Μαρίνος Μουσιούπτας, πρόεδρος

Γιαννάκης Γαβριήλ

Κώστας Κώστα

Χρίστος Ορφανίδης

Πρόδρομος Αλαμπρίτης

Ηλίας Μυριάνθους

Η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων μελέτησε τα νομοσχέδια και κανονισμούς του συνημμένου παραρτήματος σε επτά συνεδρίες της, που πραγματοποιήθηκαν στις 14 Απριλίου, στις 26 Μαΐου, στις 9, 16, 23 και 30 Ιουνίου και στις 7 Ιουλίου 2022.

Σημειώνεται ότι η επιτροπή, για λόγους που προκύπτουν από τη σημασία και τους σκοπούς των προτεινόμενων νομοθετικών ρυθμίσεων, έκρινε σκόπιμη την κατά προτεραιότητα συζήτηση των νομοσχεδίων και κανονισμών σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κανονισμού 40Α του Κανονισμού της Βουλής. Ειδικότερα, για τη συζήτηση των νομοσχεδίων ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία συζήτησης όσον αφορά τα προνοούμενα στον Κανονισμό της Βουλής στάδια συζήτησης, αλλά για σκοπούς επίστευσης της όλης διαδικασίας τα εν λόγω στάδια έχουν συμπυκνωθεί.

Στο πλαίσιο της εξέτασης των εν λόγω νομοσχεδίων και κανονισμών κλήθηκαν και παρευρέθηκαν ενώπιον της επιτροπής ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, εκπρόσωποι του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, του Υπουργείου Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξεως, του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, της Υπηρεσίας Προστασίας του Καταναλωτή του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας, της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών του Υπουργείου Οικονομικών, της Νομικής Υπηρεσίας της Δημοκρατίας, του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου της Αστυνομίας Κύπρου, της Ένωσης Δήμων Κύπρου, της Ένωσης Κοινοτήτων Κύπρου, του Συνδέσμου

Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου, του Ταμείου Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων και εταιρειών εμπορίας συσκευών προσωπικής κινητικότητας (ηλεκτρικών πατινιών).

Σημειώνεται ότι στο στάδιο της εξέτασης των νομοσχεδίων παρευρέθηκαν επίσης τα μέλη της επιτροπής κ. Δημήτρης Δημητρίου, Φωτεινή Τσιρίδου, Βαλεντίνος Φακοντής, Χρύσανθος Σαββίδης και Σταύρος Παπαδούρης.

Σκοπός του πρώτου νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων Νόμου, ώστε να εισαχθούν σε αυτόν πρόνοιες που να ρυθμίζουν τη χρήση και διακίνηση ηλεκτρικών πατινιών (σκούτερ), τα οποία ορίζονται ως συσκευές προσωπικής κινητικότητας.

Ειδικότερα, με τις πρόνοιες του πρώτου νομοσχεδίου προβλέπονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

1. Οι επιτρεπόμενοι χώροι διακίνησης των συσκευών αυτών.
2. Οι ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές αναφορικά με το σύστημα φρένων, τους φανούς και τα ελαστικά.
3. Το κατώτατο όριο ηλικίας των χρηστών των συσκευών αυτών.
4. Το μέγιστο όριο ταχύτητας το οποίο θα δύναται εκ κατασκευής ή κατόπιν μηχανολογικής ρύθμισης να αναπτύσσουν οι εν λόγω συσκευές.
5. Η δυνατότητα των εταιρειών ενοικίασης και κυκλοφορίας συσκευών προσωπικής κινητικότητας να ελέγχουν τόσο το όριο ταχύτητας όσο και τους επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης των συσκευών τους μέσω τηλεματικής, ήτοι μέσω λογισμικού απομακρυσμένου ελέγχου της λειτουργίας των συσκευών αυτών.
6. Οι εξουσίες των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης να καθορίζουν πεζόδρομους και πλατείες εντός των ορίων τους ως επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης, να αδειοδοτούν επιχειρήσεις ενοικίασης και κυκλοφορίας συσκευών προσωπικής

κινητικότητας που δραστηριοποιούνται εντός των ορίων τους, καθώς και της αστυνόμευσης της διακίνησης των εν λόγω συσκευών

Σκοπός του δεύτερου νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων Νόμου και ειδικότερα του Πίνακα Ι του Παραρτήματος αυτού, στον οποίο καθορίζονται τα αδικήματα που αφορούν ποδηλάτες και πεζούς, ώστε να παρασχεθεί η δυνατότητα εξώδικης ρύθμισης ορισμένων από τα αδικήματα που προνοούνται στο πρώτο υπό αναφορά νομοσχέδιο και αφορούν τη χρήση συσκευών προσωπικής κινητικότητας.

Σκοπός των υπό αναφορά κανονισμών, οι οποίοι εκδίδονται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 5 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου, είναι η τροποποίηση των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών, ώστε να μην απαιτείται η εγγραφή των συσκευών προσωπικής κινητικότητας κατά τον τρόπο που εγγράφονται τα μηχανοκίνητα οχήματα, προκειμένου να δύναται να χρησιμοποιηθούν.

Ο εκπρόσωπος της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών του Υπουργείου Οικονομικών εισηγήθηκε όπως οι ιδιοκτήτες των συσκευών προσωπικής κινητικότητας εξαιρεθούν από την υποχρέωση ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτου στην οποία υπόκεινται ιδιοκτήτες μηχανοκινήτων οχημάτων, καθότι οι εν λόγω συσκευές δε συνιστούν μηχανοκίνητο όχημα.

Ο Πρόεδρος της Ένωσης Δήμων Κύπρου ανέφερε ότι μέχρι την ίδρυση δημοτικής αστυνομίας οι δυνατότητες των δήμων να ασκήσουν αποτελεσματική επιβολή των προνοιών του νομοσχεδίου θα είναι περιορισμένες, καθότι οι εξουσιοδοτημένοι για τον σκοπό αυτό λειτουργοί τους δε διαθέτουν εξουσίες σύλληψης, σε περίπτωση κατά την οποία ο παραβάτης αρνείται να συνεργαστεί με λειτουργό του δήμου.

Οι εκπρόσωποι της Ένωσης Δήμων Κύπρου και της Ένωσης Κοινοτήτων Κύπρου ανέφεραν επιπρόσθετα ότι η απαγόρευση της χρήσης των συσκευών προσωπικής κινητικότητας στο οδόστρωμα σε συνδυασμό με την έλλειψη ποδηλατικών υποδομών σε πολλούς δήμους και κοινότητες θα έχουν ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της χρήσης των συσκευών αυτών καθολικά στις εν λόγω περιοχές.

Οι εκπρόσωποι των εταιρειών εμπορίας συσκευών προσωπικής κινητικότητας σημείωσαν ότι το όριο ταχύτητας στις πλείστες ευρωπαϊκές χώρες καθορίζεται στα είκοσι πέντε χιλιόμετρα ανά ώρα και εισηγήθηκαν όπως το προβλεπόμενο στο πρώτο νομοσχέδιο όριο ταχύτητας αυξηθεί από δεκαπέντε χιλιόμετρα ανά ώρα σε είκοσι ή είκοσι πέντε χιλιόμετρα ανά ώρα.

Επιπροσθέτως των ανωτέρω, κατά το στάδιο της συζήτησης των νομοσχεδίων και κανονισμών, μέλη της επιτροπής εξέφρασαν επιφυλάξεις ως προς τα ακόλουθα:

1. Τη γενικότερη φιλοσοφία του νομοσχεδίου και ειδικότερα κατά πόσο με το νομοσχέδιο σκοπείται ο περιορισμός της χρήσης των συσκευών προσωπικής κινητικότητας για σκοπούς ψυχαγωγίας ή η προώθηση της μικροκινητικότητας.
2. Το ενδεχόμενο η εξουσία που παρέχεται στις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης να καθορίζουν πεζόδρομους ή πλατείες ως επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης να προκαλέσει ανομοιομορφία των ισχυόντων ανά δήμο ή κοινότητα, προκαλώντας αβεβαιότητα στους πολίτες.
3. Το ενδεχόμενο αποτροπής της χρήσης των συσκευών προσωπικής κινητικότητας, ως αποτέλεσμα της απαγόρευσης της χρήσης τους σε οδόστρωμα, σε συνδυασμό με το ενδεχόμενο της ανομοιομορφίας στην επιτρεπόμενη χρήση τους σε πεζόδρομους και/ή πλατείες για την οποία θα αποφασίζουν οι τοπικές αρχές.

4. Το ενδεχόμενο το κατώτατο όριο ηλικίας, το οποίο καθορίστηκε στα δεκαέξι έτη, να μειωθεί στα δεκατέσσερα έτη, ώστε να συνάδει με το ηλικιακό όριο της ποινικής ευθύνης.

Ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, αναφερόμενος στη φιλοσοφία του νομοσχεδίου, επισήμανε ότι πρώτιστος στόχος του είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και με τη βελτίωση των οδικών υποδομών αναμένεται σταδιακά να συμβάλει και στην ενίσχυση της μικροκινητικότητας.

Περαιτέρω, ο ίδιος υπουργός, αναγνωρίζοντας τις πρακτικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης στην επιβολή της νομοθεσίας που αφορά στην οδική κυκλοφορία εν γένει, σημείωσε ότι οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να ασκήσουν, κατά το δυνατόν, τις εξουσίες που διαθέτουν στο παρόν στάδιο προς το σκοπό αυτό και, όπου κρίνεται αναγκαίο, να ζητούν τη συνδρομή της Αστυνομίας.

Το Υπουργείο Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων, αφού έλαβε υπόψη τις πιο πάνω επιφυλάξεις που εκφράστηκαν και τις εισηγήσεις που υποβλήθηκαν στην επιτροπή, υπέβαλε, σε συνεργασία με τη Νομική Υπηρεσία, στην επιτροπή αναθεωρημένα κείμενα των νομοσχεδίων και κανονισμών.

Ειδικότερα, στο πρώτο νομοσχέδιο επήλθαν οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Περιλήφθηκαν στους επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης που προβλέπονται σε αυτό οι δρόμοι στους οποίους το καθορισμένο μέγιστο όριο ταχύτητας ανέρχεται στα τριάντα χιλιόμετρα ανά ώρα.
2. Διασαφηνίστηκε ότι οι χρήστες συσκευών προσωπικής κινητικότητας δε θα έχουν υποχρέωση ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτου για τη χρήση των συσκευών αυτών.
3. Μειώθηκε το κατώτατο όριο ηλικίας των χρηστών συσκευών προσωπικής κινητικότητας από δεκαέξι έτη σε δεκατέσσερα έτη.

4. Αυξήθηκε η μέγιστη προβλεπόμενη ταχύτητα την οποία θα δύναται εκ κατασκευής ή κατόπιν σχετικής μηχανολογικής ρύθμισης να αναπτύξουν οι εν λόγω συσκευές από δεκαπέντε χιλιόμετρα ανά ώρα σε είκοσι χιλιόμετρα ανά ώρα σε ό,τι αφορά ποδηλατόδρομους/ποδηλατολωρίδες και δρόμους στους οποίους το καθορισμένο μέγιστο όριο ταχύτητας ανέρχεται στα τριάντα χιλιόμετρα ανά ώρα.
5. Καθορίστηκε η μέγιστη ταχύτητα την οποία θα δύναται να αναπτύξουν οι χρήστες των εν λόγω συσκευών σε πλατείες ή πεζόδρομους στα δέκα χιλιόμετρα ανά ώρα.
6. Εισάχθηκε μεταβατική περίοδος μέχρι την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2023, αναφορικά με τη θέση σε ισχύ των προνοιών του νομοσχεδίου που αφορούν στις τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών προσωπικής κινητικότητας, προκειμένου να παρασχεθεί χρόνος στους χρήστες ή/και σε πρόσωπα που πωλούν ή διαθέτουν με οποιοδήποτε τρόπο τέτοιες συσκευές να μεριμνήσουν όπως οι συσκευές τους πληρούν τις εν λόγω τεχνικές προδιαγραφές.

Το δεύτερο νομοσχέδιο και οι κανονισμοί αναθεωρήθηκαν, ώστε οι πρόνοιές τους να συνάδουν με τις αναθεωρημένες πρόνοιες του πρώτου νομοσχεδίου.

Η Κοινοβουλευτική Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, αφού έλαβε υπόψη όλα όσα τέθηκαν ενώπιόν της, επιφυλάχθηκε να τοποθετηθεί επί των προνοιών των νομοσχεδίων και κανονισμών, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί σύμφωνα με τα πιο πάνω, κατά τη συζήτησή τους ενώπιον της ολομέλειας του σώματος.

Σημειώνεται ότι, σε περίπτωση ψήφισης του πρώτου και του δεύτερου νομοσχεδίου σε νόμους, θα τροποποιηθούν οι τίτλοι τους, ώστε να αναφέρονται ως «Ο περί της Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) (Αρ. 2) Νόμος του 2022» και «Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) (Αρ. 2) Νόμος του 2022», αντίστοιχα, και, σε περίπτωση έγκρισης των κανονισμών, θα τροποποιηθεί ο τίτλος τους, ώστε να αναφέρονται ως «Οι

περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 3)  
Κανονισμοί του 2022».

12 Ιουλίου 2022

ΑΔ/ΧΜ/ΓΧ

Αρ. Φακ. 23.01.063.053-2022, 23.01.063.054-2022  
23.03.059.018-2022

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

1. Ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022.
2. Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022.
3. Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2022.