

ΙΟΑΣ: Η ΕΕ θα πρέπει να καθιερώσει υποχρεωτικούς κανόνες ασφαλείας για τα ηλεκτρικά πατίνια

2024/11/21 08:33 στην κατηγορία MMM

Μία νέα έκθεση που δημοσιεύθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC) καλεί για την ανάπτυξη υποχρεωτικών τεχνικών προδιαγραφών για όλα τα ηλεκτρικά πατίνια (e-scooters) που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντικαθιστώντας την παρούσα κατακερματισμένη προσέγγιση των εθνικών προδιαγραφών και εθελοντικών κανόνων.

Σύμφωνα με το ETSC, **οι κανόνες θα πρέπει να περιλαμβάνουν περιοριστή ταχύτητας στα 20 χλμ/ώρα**, καθώς και προδιαγραφές για σταθερότητα, ελάχιστη απόδοση φρεναρίσματος και μέγιστη επιτάχυνση.

Οι ερευνητές συστήνουν στις εθνικές κυβερνήσεις να καθορίσουν ως ελάχιστη ηλικία τα 16 έτη για τους αναβάτες ηλεκτρικών πατινιών, να επιβάλουν την υποχρεωτική χρήση κράνους, καθώς και να επιβάλουν απαγόρευση της οδήγησης μετά από κατανάλωση αλκοόλ ή ναρκωτικών και την οδήγηση με επιβάτες.

Η Jenny Carson, μια από τους συντάκτες της έκθεσης, δήλωσε: «Τα ηλεκτρικά πατίνια είναι πλέον ένας καθιερωμένος και δημοφιλής τρόπος μετακίνησης σε αστικές περιοχές της ΕΕ. Ωστόσο, συνοδεύονται επίσης από έναν βαθμό κινδύνου που χρειάζεται να αντιμετωπιστεί πιο αποτελεσματικά από ό,τι σήμερα.

Με την κατάλληλη συνδυαστική προσέγγιση ενός ασφαλέστερου αστικού κυκλοφοριακού περιβάλλοντος, ασφαλέστερων οχημάτων και ασφαλέστερης συμπεριφοράς των αναβατών, μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι οι δρόμοι θα είναι πιο ασφαλείς τόσο για τους αναβάτες ηλεκτρικών πατινιών όσο και για τους ποδηλάτες και τους πεζούς.»

Μετά από έρευνα στα εθνικά στατιστικά στοιχεία από ευρωπαϊκές χώρες, καταγράφηκαν 119 θάνατοι το 2022 σε οδικές συγκρούσεις που εμπλέκονταν «μηχανοκίνητα οχήματα μικροκινητικότητας», που ανήκουν στην κατηγορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων - ΕΠΗΟ.

Η πλειοψηφία των ΕΠΗΟ είναι ηλεκτρικά πατίνια, αλλά περιλαμβάνονται και πιο

σπάνια οχήματα όπως τα ηλεκτρικά μονόκυκλα. Αν και αυτός ο αριθμός των απωλειών σε τροχαία δυστυχήματα είναι αυξημένος σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, αυτό μπορεί να οφείλεται απλώς στην αύξηση του αριθμού των αναβατών ηλεκτρικών πατινιών.

Οι ερευνητές ζητούν περισσότερα δεδομένα σχετικά με τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών, προκειμένου να κατανοηθεί καλύτερα το επίπεδο κινδύνου, το οποίο, σύμφωνα με ορισμένες προηγούμενες αναλύσεις, είναι υψηλότερο από αυτό του ποδηλάτου.

Πολλές οδικές συγκρούσεις και τραυματισμοί όπου εμπλέκονται ηλεκτρικά πατίνια αφορούν μόνο στον αναβάτη και σε κανέναν άλλο χρήστη του δρόμου.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, η αστυνομία ενδέχεται να μην κληθεί στον τόπο του συμβάντος, με αποτέλεσμα η σύγκρουση να μην καταγράφεται στα εθνικά στατιστικά στοιχεία. Χρειάζεται να γίνουν περισσότερα σε εθνικό επίπεδο για να συνδεθούν τα στοιχεία των νοσοκομείων με τα αρχεία της αστυνομίας, προκειμένου να αποκτηθεί μια πληρέστερη εικόνα των ποσοστών τραυματισμών.

Οι καταγεγραμμένοι θάνατοι σε τροχαία δυστυχήματα με ηλεκτρικά πατίνια συνδέονται συχνά με το αλκοόλ, με τα περιορισμένα διαθέσιμα δεδομένα να δείχνουν ότι τα θύματα είχαν καταναλώσει αλκοόλ πριν από την οδήγηση σε ποσοστό που κυμαίνεται από το μισό έως τα δύο τρίτα.

Τα αντίμετρα για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ θα πρέπει να περιλαμβάνουν νομοθετημένα όρια σε συνδυασμό με αποτελεσματική αστυνόμευση. Στη Φινλανδία και τη Νορβηγία, οι Αρχές των πόλεων απαιτούν από τους παρόχους κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών να περιορίζουν την ταχύτητα τη νύχτα ή απαγορεύουν τη χρήση κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών κατά τις νυχτερινές ώρες - μέτρα τα οποία οδήγησαν σε μείωση των τραυματισμών.

Το όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα στον αστικό ιστό είναι επίσης ένα από τα κύρια εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι πόλεις για να μειώσουν τους κινδύνους για τους χρήστες ηλεκτρικών πατινιών σε αστικές περιοχές.

Όταν τα αυτοκίνητα, βαν και φορτηγά κινούνται με 30 χλμ/ώρα ή λιγότερο, η πιθανότητα θανάτου για ευάλωτους χρήστες του δρόμου (όπως οι αναβάτες ηλεκτρικών πατινιών, οι πεζοί και οι ποδηλάτες) μετά από σύγκρουση είναι σημαντικά μικρότερη.

Ορισμένοι υφιστάμενοι κανονισμοί για προϊόντα της ΕΕ έχουν εφαρμογή στα ηλεκτρικά πατίνια, για παράδειγμα οι κανόνες που αφορούν στα μηχανικά εξαρτήματα και τις μπαταρίες, ωστόσο δεν υπάρχει υποχρεωτικό ενιαίο πλαίσιο για τα ηλεκτρικά πατίνια που να καλύπτει παράγοντες όπως η σταθερότητα, η μέγιστη

ταχύτητα και η απόδοση πέδησης.

Ελλείπει κανονισμών της ΕΕ, αρκετά κράτη-μέλη της ΕΕ, όπως η Γερμανία και η Ισπανία, έχουν αναπτύξει δικούς τους εθνικούς κανόνες για τα οχήματα αυτά. Το ETSC συνιστά στην ΕΕ να αναπτύξει ένα ενιαίο σύνολο υποχρεωτικών τεχνικών απαιτήσεων, περιλαμβανομένου του περιορισμού της μέγιστης ταχύτητας στα 20 χλμ/ώρα, από κατασκευής. 11 ευρωπαϊκές χώρες έχουν θεσπίσει ήδη μέγιστη ταχύτητα τα 20 χλμ/ώρα για τα ηλεκτρικά πατίνια σε εθνικό επίπεδο.

Οι νέοι κανόνες θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο απόδοσης φρεναρίσματος, όριο στη μέγιστη επιτάχυνση, εμπρόσθια και πίσω φρένα, συσκευή ηχητικής προειδοποίησης (όπως κουδούνι), καθώς και μπροστινά και πίσω φώτα, σύμφωνα με το ETSC.

Η ΕΕ έχει υποχρεωτικούς κανόνες ασφαλείας για τα νέα αυτοκίνητα, βαν και φορτηγά, οι οποίοι περιλαμβάνουν την εγκατάσταση αυτοματοποιημένων συστημάτων που μπορούν να βοηθήσουν στην αποφυγή συγκρούσεων με πεζούς και ποδηλάτες.

Ωστόσο, τα συστήματα αυτά δεν απαιτείται επί του παρόντος να αναγνωρίζουν τους αναβάτες ηλεκτρικών πατινιών. Το ETSC δηλώνει ότι ο κανονισμός πρέπει να επικαιροποιηθεί σύντομα, καθώς απαιτούνται χρόνια για να εφαρμοστούν οι νέες τεχνολογίες ασφαλείας στην πλειοψηφία των οχημάτων στους δρόμους.

Η κα Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, Πρόεδρος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» δήλωσε:

«Στο Ινστιτούτο στηρίζουμε τη μικροκινητικότητα καθώς θεωρούμε ότι μπορεί να προσφέρει λύσεις στις αστικές μετακινήσεις και στη μείωση της κυκλοφορίας κάνοντας παράλληλα τις μετακινήσεις πιο βιώσιμες. Παρόλα αυτά από το 2019 έχουμε εντοπίσει και επισημάνει τους κινδύνους για την Οδική Ασφάλεια που μπορεί να προκύψουν όταν η χρήση των μέσων μικροκινητικότητας δεν συνδυάζεται με ένα πλήρες πλαίσιο κανόνων και τη συμμόρφωση των οδηγών σε αυτούς.

Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι έχουν καταγραφεί τουλάχιστον 5 θάνατοι σε τροχαίο δυστύχημα με ηλεκτρικό πατίνι στην Ελλάδα, αν και δεν υπάρχουν διαθέσιμα επίσημα στατιστικά στοιχεία. Σημαντικός είναι και ο ρόλος της ενημέρωσης – εκπαίδευσης των αναβατών-χρηστών και για αυτό το λόγο το Ινστιτούτο ανέπτυξε στο πλαίσιο του προγράμματος SURE in Mobility (FIA Grant Programme) το εκπαιδευτικό πρόγραμμα με τίτλο 'Μικρά Οχήματα – Μεγάλη Ευθύνη' για χρήστες μικροκινητικότητας και ενημερωτική εκστρατεία η οποία περιλαμβάνει και [βίντεο με συμβουλές για ασφαλή χρήση.](#)»