

Υ.Μ.Ε.Ε.: 12.03.007.025, 12.03.007.004, 12.03.007.027

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Θέμα: Νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021»

Νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021»

Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021»

Οι Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας (γνωστές ως Scooter ή e-scooters ή ηλεκτρικά πατίνια), είναι υπό ανάπτυξη ανά το Παγκόσμιο, αρχικά ως μέσο αναψυχής, ενώ σταδιακά και ανά περίπτωση μετατρέπονται σε μέσο διακίνησης στην κατηγορία της μικροκινητικότητας. Οι εξελίξεις στην ανάπτυξη και χρήση τέτοιων Συσκευών, έχουν υπερβεί στο παρόν στάδιο σκέψης της Διεθνούς Κοινότητας, για κοινή νομοθετική ή πρακτική ρύθμιση, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κοινή ευρωπαϊκή ή διεθνής αντιμετώπιση, σε αντίθεση με άλλα χερσαία μέσα διακίνησης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα αρκετά Κράτη, να σπεύσουν ξεχωριστά να ρυθμίσουν τη διακίνηση των Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, προσμετρώντας διάφορες παραμέτρους, που έχουν ως βάση την οδική ασφάλεια, την κινητικότητα, αλλά και τα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και άλλα δεδομένα επί του εδάφους.

2. Στο πλαίσιο αυτό και λόγω της εισαγωγής, διάθεσης και χρήσης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας ανά το Παγκύπριο, με έμφαση στις τουριστικές περιοχές, είναι αναγκαίο η Κυπριακή Δημοκρατία να προωθήσει τη νομοθετική ρύθμιση της χρήσης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας. Έμφαση δόθηκε στις πρόνοιες που διασφαλίζουν ψηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας και υιοθετήθηκαν καλές πρακτικές άλλων Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προς αυτή την κατεύθυνση το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, έχει ετοιμάσει σχετικό Νομοθετικό Πακέτο που περιλαμβάνει τα ακόλουθα Νομοθετήματα:

- I.** Νομοσχέδιο με τίτλο «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».
- II.** Νομοσχέδιο με τίτλο «ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».
- III.** Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021».

3. Το Νομοσχέδιο με τίτλο «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021» καθορίζει τι είναι Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και ποιος θα πρέπει να είναι ο ελάχιστος εξοπλισμός τέτοιων Συσκευών. Καθορίζεται, επίσης, το πλαίσιο διακίνησης, με ειδικές ρυθμίσεις για τις ενοικιαζόμενες Συσκευές Προσωπικής κινητικότητας, οι χώροι που μπορεί να διακινούνται νόμιμα και καθορίζονται γενικοί κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Πέραν των υποχρεώσεων των χρηστών των Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, όπως η χρήση στερεά προσδεμένου στην κεφαλή τους προστατευτικού κράνους του τύπου που εγκρίνεται από τον Έφορο Μηχανοκινήτων Οχημάτων, αλλά και των υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου, στο Νομοσχέδιο καθορίζονται υποχρεώσεις για πρόσωπα που κατασκευάζουν, συναρμολογούν,

εισάγουν, πωλούν ή ενοικιάζουν τέτοιες Συσκευές. Τέλος καθορίζονται αδικήματα και σχετικές ποινές.

Στο Νομοσχέδιο με τίτλο «ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021» εισάγεται η δυνατότητα εξώδικης ρύθμισης των αδικημάτων που καθορίζονται στο προαναφερόμενο Νομοσχέδιο για τις Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας οι οποίες θα μπορούσαν να τύχουν τέτοιας ρύθμισης.

Στο Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021», καθορίζεται ότι δεν απαιτείται υποχρέωση εγγραφής των Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας.

4. Τα δύο προτεινόμενα Νομοσχέδια και το Προσχέδιο Κανονισμών έτυχαν νομοτεχνικού ελέγχου από τη Νομική Υπηρεσία και έχουν ετοιμαστεί και υπογραφεί από τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας οι απαραίτητες Αιτιολογικές Εκθέσεις των δύο Νομοσχεδίων. Αντίγραφο του Νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021» επισυνάπτεται ως Παράρτημα I, μαζί με την Αιτιολογική Έκθεση. Αντίγραφο του Νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021», επισυνάπτεται ως Παράρτημα II, μαζί με την Αιτιολογική Έκθεση. Αντίγραφο του Προσχεδίου Κανονισμών με τίτλο «οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021» επισυνάπτεται ως Παράρτημα III, καθώς και το σχετικό Ερωτηματολόγιο Ανάλυσης Αντικτύπου ως Παράρτημα IV.

5. Το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 15.11.2021, ενέκρινε τα Προσχέδια Νομοσχεδίων με τίτλους «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021» και «ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021», καθώς και το Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021» και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να τα καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση τους σε Νόμους και έγκριση των Κανονισμών, αντίστοιχα. Αντίγραφο Προσχεδίου της σχετικής Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, επισυνάπτεται ως Παράρτημα V.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

16 Φεβρουαρίου, 2022

Χ.Κ.

ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:
«Ο ΠΕΡΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
(ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2021»

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος. 19(Ι) του 2018. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων Νόμο του 2018 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.

Τροποποίηση του άρθρου 2 του βασικού νόμου. 2.-(1) Το εδάφιο (1) του άρθρου 2 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με τη προσθήκη, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά των ακόλουθων νέων όρων και ορισμών:

««Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας» σημαίνει αυτοκινούμενη με οποιασδήποτε μορφής ενέργεια, κατασκευή, η οποία δύναται να μεταφέρει, ένα καθήμενο ή ιστάμενο πρόσωπο, για την οδήγηση της οποίας, η συσκευή διαθέτει ένα τιμόνι και τουλάχιστον έναν κινητήριο άξονα, καθώς και τουλάχιστο δύο τροχούς, ως σημεία επαφής, στο δρόμο:

Νοείται ότι, η Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, δύναται να μεταφέρει καθήμενο επιβάτη, εάν υπάρχει πρόβλεψη εκ κατασκευής, για ασφαλή μεταφορά του επιβάτη:

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα Τρίτο
(I):
08.07.2011
28.12.2012
06.11.2015
14.07.2017
15.11.2019.

Νοείται περαιτέρω ότι, παιχνίδια, δυνάμει των προνοιών των περί των Βασικών Απαιτήσεων (Παιχνιδιών) Κανονισμών, εξαιρούνται από την ερμηνεία αυτή·

«Χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας» σημαίνει την οδήγηση, Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, από πρόσωπο που επιβαίνει σε αυτή και προκαλεί την κίνηση της.»»·

(β) με την αντικατάσταση, του ορισμού του όρου «σήμα χεριού», με τον ακόλουθο νέο ορισμό:

««σήμα χεριού» σημαίνει σήμα που καθορίζεται στο Παράρτημα, με το οποίο ποδηλάτης ή χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, εκδηλώνει πρόθεση, αναφορικά με επερχόμενη αλλαγή, στην πορεία του ποδηλάτου ή της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, αντίστοιχα.»»

Προσθήκη νέου
Μέρους ΙΙΑ στο
βασικό νόμο.

3. Ο βασικός νόμος, τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το τέλος του ΜΕΡΟΣ ΙΙ αυτού, του ακόλουθου νέου Μέρους ΙΙΑ:

«ΜΕΡΟΣ ΙΙΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Χρήση
Συσκευής Προσωπικής
Κινητικότητας με
ηλικιακό περιορισμό

4Α.-(1) Η χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, επιτρέπεται μόνο για χρήστες ηλικίας δεκαέξι (16) ετών και άνω, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις διατάξεις του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, πρόσωπο που είναι ιδιοκτήτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή πρόσωπο που είναι γονέας ή ασκών τη γονική μέριμνα για ανήλικο άτομο ηλικίας κάτω των δεκαέξι (16) ετών, οφείλει να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από το ανήλικο άτομο κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου:

Νοείται περαιτέρω ότι, πρόσωπο που είναι κατά νόμο υπεύθυνο, για τη διαχείριση, φύλαξη Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ιδιοκτήτης της εν λόγω Συσκευής, οφείλει να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, για να αποτρέψει τη χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από άτομα ηλικίας κάτω των δεκαέξι (16) ετών, κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου.

(2) Η χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας επιτρέπεται μόνο σε οποιοδήποτε ποδηλατόδρομο, ποδηλατολωρίδα ή σε χώρο που αποτελεί προέκταση ποδηλατοδρόμου και ο οποίος προορίζεται, για να παρέχει τη δυνατότητα κοινής χρήσης του, από ποδηλάτες και πεζούς και ο οποίος φέρει ειδική σήμανση, όπως αυτή ορίζεται δυνάμει των διατάξεων του Κανονισμού 71 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών.

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
8.3.1984
22.6.1984
8.3.1985
13.6.1986
24.3.1989
8.4.1989
21.7.1989
27.12.1991
12.2.1993
11.4.1996
31.12.1996

12.2.1999
12.3.1999
7.7.2000
7.7.2000
14.7.2000
22.12.2000
2.2.2001
9.3.2001
16.3.2001
27.4.2001
30.11.2001
28.12.2001
22.2.2002
29.11.2002
9.5.2003
18.7.2003
25.7.2003
3.10.2003
31.10.2003
13.2.2004
20.2.2004
30.4.2004
12.11.2004
10.12.2004
31.12.2004
24.3.2005
15.4.2005
3.6.2005
8.7.2005
29.7.2005
24.3.2006
15.12.2006
19.5.2008
22.5.2009
22.5.2009
12.3.2010
9.7.2010
17.12.2010
6.7.2012
30.11.2012
25.7.2014
5.4.2018
25.5.2018
26.10.2018
30.11.2018
23.7.2019
14.8.2020.

(3) Απαγορεύεται η χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, σε οποιαδήποτε πλατεία ή σε οποιοδήποτε πεζόδρομο, εκτός κατόπιν απόφασης του οικείου Δήμου ή Κοινότητας, που καθορίζει τους επιτρεπόμενους χώρους οι οποίοι φέρουν ειδική σήμανση όπως αυτή καθορίζεται δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 71 των περί

Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών και οι αποφάσεις του οικείου Δήμου ή Κοινότητας, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας:

Νοείται ότι, ο οικείος Δήμος ή Κοινότητα πριν τη λήψη της απόφασης, οφείλει να λάβει υπόψη του την αξιολόγηση των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, ιδιαίτερα προς όφελος των πεζών και αφού διαβουλευτεί με τον Διευθυντή του Τμήματος Δημοσίων Έργων και τον Αρχηγό Αστυνομίας καθώς και με οποιοδήποτε άλλο φορέα, κρίνει σκόπιμο.

(4) Ο χρήστης της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, οφείλει κατά τη χρήση της εν λόγω Συσκευής, να φέρει κατάλληλα προσδεμένο κράνος, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που καθορίζονται δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 59 των περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών.

(5) Απαγορεύεται ο χρήστης της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, να μεταφέρει οποιοδήποτε πρόσωπο ως επιβάτη σε οποιοδήποτε μέρος της εν λόγω Συσκευής, εκτός εάν εκ κατασκευής προβλέπεται η μεταφορά επιβάτη και:

(α) είναι ηλικίας άνω των δώδεκα ετών,

(β) είναι καθήμενος σε κάθισμα προορισμένο εκ κατασκευής για το σκοπό αυτό και επαρκώς στερεωμένο στο πλαίσιο της εν λόγω Συσκευής, και

(γ) φέρει κατάλληλα προσδεδεμένο κράνος σύμφωνα με τις καθορισμένες προδιαγραφές που καθορίζονται δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 59 των περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών.

(6) Απαγορεύεται η χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, από οποιοδήποτε πρόσωπο, σε οποιοδήποτε αυτοκινητόδρομο ή σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως τέτοιος με σήμανση όπως η σήμανση αυτή, καθορίζεται δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 71 των περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών.

(7) Απαγορεύεται η χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από πρόσωπο το οποίο βρίσκεται κάτω από την επήρεια αλκοόλης ή/και ναρκωτικών ουσιών δυνάμει των διατάξεων των περί Οδικής Ασφάλειας Νόμων του 1986 έως 2020, όπως εκάστοτε τροποποιείται.

Προσθήκη νέου
Μέρους IIIA στο
βασικό νόμο.

5. Ο βασικός νόμος τροποποιείται, με την προσθήκη, αμέσως μετά το Μέρους III αυτού, του ακόλουθου νέου Μέρους IIIA:

«ΜΕΡΟΣ IIIA
ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΙΑ ΣΥΣΚΕΥΕΣ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ελάχιστος εξοπλισμός & λειτουργία Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας. 5A.-(1) Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, κατά τη χρήση της σε οποιοδήποτε επιτρεπόμενο χώρο διακίνησης, διαθέτει τον ακόλουθο ελάχιστο εξοπλισμό:

(α) τουλάχιστον ένα σύστημα φρένων ικανού να την ακινητοποιεί σε εύλογη απόσταση από το σημείο ενεργοποίησής της·

(β) φανό λευκού ή κίτρινου φωτός προσαρμοσμένου μόνιμα στο πρόσθιο της μέρος, ο οποίος είναι ορατός από απόσταση όχι μικρότερη των εκατό πενήντα (150) μέτρων·

(γ) φανό σταθερού ή αναλάμποντος ερυθρού φωτός στο οπίσθιο της μέρος, ο οποίος είναι ορατός από απόσταση όχι μικρότερη των εκατό πενήντα (150) μέτρων·

Νοείται ότι, δεν αποκλείεται η τοποθέτηση στο οπίσθιο μέρος της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ανακλαστήρα ή ανακλαστήρων ερυθρού χρώματος, πρόσθετα προς το φανό·

(δ) ειδικό καμπανάκι (κουδούνι) ή σειρήνα, κατάλληλο ώστε ο ήχος που παράγεται κατά τη χρήση του να καθίσταται αντιληπτός σε ικανοποιητική απόσταση.

(ε) ελαστικά σε καλή κατάσταση, τέτοια που να εξασφαλίζουν ικανοποιητική πρόσφυση στο οδόστρωμα ή σε οποιοδήποτε άλλο έδαφος κινείται η Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας.

(2) Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας δύναται να χρησιμοποιείται σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης σύμφωνα με τις πρόνοιες των εδαφίων (2) και (3) του άρθρου 4Α, όταν εκ κατασκευής ή πιστοποιημένης ρύθμισης από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα δεκαπέντε (15) χιλιομέτρων ανά ώρα.

(3) Πρόσωπο που κατασκευάζει ή συναρμολογεί ή εισάγει ή πωλεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας που προορίζεται να χρησιμοποιείται σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης στη Δημοκρατία, μεριμνά ώστε η εν λόγω Συσκευή να διαθέτει τον ελάχιστο εξοπλισμό και τα χαρακτηριστικά εκ κατασκευής που καθορίζονται στις διατάξεις των εδαφίων (1) και (2) του παρόντος άρθρου.

(4) Κατά την πώληση ή άλλη διάθεση της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας το πρόσωπο, που το έχει κατασκευάσει, συναρμολογήσει ή εισαγάγει ή

εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του, βεβαιώνει εγγράφως πάνω στο αποδεικτικό πώλησης ή άλλης διάθεσής κατά πόσον η Συσκευή διαθέτει ή δεν διαθέτει τον εξοπλισμό και τα χαρακτηριστικά εκ κατασκευής που καθορίζονται στις διατάξεις των εδαφίων (1) και (2) του άρθρου 5Α, ώστε να δύναται να χρησιμοποιείται σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης, σύμφωνα με τις πρόνοιες του παρόντος Νόμου:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που κατά την πώληση ή άλλη διάθεση της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας το πρόσωπο, που το έχει κατασκευάσει, συναρμολογήσει ή εισαγάγει ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός, αδυνατεί να βεβαιώσει εγγράφως πάνω στο αποδεικτικό πώλησης ή άλλης διάθεσής κατά πόσον η Συσκευή διαθέτει ή δεν διαθέτει τον εξοπλισμό και τα χαρακτηριστικά εκ κατασκευής που καθορίζονται στις διατάξεις των εδαφίων (1) και (2) του άρθρου 5Α, ώστε να δύναται να χρησιμοποιείται σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης, τότε οφείλει το αποδεικτικό πώλησης ή άλλης διάθεσής να συνοδεύεται από έγγραφη βεβαίωση Μηχανολόγου Μηχανικού εγγεγραμμένου με βάση τον περί Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου Νόμο, που να πιστοποιεί τις απαιτήσεις των εδαφίων (1) και (2) του άρθρου 5Α:

224 του 1990
106(I) του 1992
15(I) του 1993
31(I) του 1993
53(I) του 1993
44(I) του 1996
34(I) του 1997
15(I) του 2002
24(I) του 2002
221(I) του 2002
19(I) του 2003
151(I) του 2003
105(I) του 2006
61(I) του 2009
101(I) του 2012
167(I) του 2013
100(I) του 2014
38(I) του 2015
100(I) του 2016
93(I) του 2017
159(I) του 2019
197(I) του 2020.

Νοείται περαιτέρω ότι, πρόσωπο που κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου κατείχε Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας για να μπορεί να τη χρησιμοποιήσει σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης οφείλει να εξασφαλίσει βεβαίωση είτε από πρόσωπο που κατασκευάζει ή συναρμολογεί ή εισάγει ή πωλεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας είτε από Μηχανολόγο Μηχανικό εγγεγραμμένο με βάση τους περί Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου Νόμους του 1990 έως 2020, που να πιστοποιεί τις απαιτήσεις των εδαφίων (1) και (2) του άρθρου 5Α.

(5) Για τη λειτουργία εταιρειών ενοικίασης και κυκλοφορίας ενοικιαζόμενων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, στα όρια Δήμων ή Κοινοτήτων, οι εταιρείες, οφείλουν όπως εξασφαλίζουν σε ετήσια βάση, άδεια λειτουργίας και κυκλοφορίας από τους οικείους Δήμους ή/ και Κοινότητες, υποβάλλοντας σχετική αίτηση η οποία θα συνοδεύεται απαραίτητα από τα ακόλουθα:

(α) νόμιμη εγγραφή της εταιρείας, σύμφωνα με τον περί Εταιρειών Νόμο,

Κεφ.113.
9 του 1968
76 του 1977
17 του 1979
105 του 1985
198 του 1986
19 του 1990
41(I) του 1994
15(I) του 1995
21(I) του 1997
82(I) του 1999
149(I) του 1999
2(I) του 2000
135(I) του 2000
151(I) του 2000
76(I) του 2001
70(I) του 2003
167(I) του 2003

92(Ι) του 2004
24(Ι) του 2005
129(Ι) του 2005
130(Ι) του 2005
98(Ι) του 2006
124(Ι) του 2006
70(Ι) του 2007
71(Ι) του 2007
131(Ι) του 2007
186(Ι) του 2007
87(Ι) του 2008
41(Ι) του 2009
49(Ι) του 2009
99(Ι) του 2009
42(Ι) του 2010
60(Ι) του 2010
88(Ι) του 2010
53(Ι) του 2011
117(Ι) του 2011
145(Ι) του 2011
157(Ι) του 2011
198(Ι) του 2011
64(Ι) του 2012
98(Ι) του 2012
190(Ι) του 2012
203(Ι) του 2012
6(Ι) του 2013
90(Ι) του 2013
74(Ι) του 2014
75(Ι) του 2014
18(Ι) του 2015
62(Ι) του 2015
63(Ι) του 2015
89(Ι) του 2015
120(Ι) του 2015
40(Ι) του 2016
90(Ι) του 2016
97(Ι) του 2016
17(Ι) του 2017
33(Ι) του 2017
51(Ι) του 2017
37(Ι) του 2018
83(Ι) του 2018
149(Ι) του 2018
163(Ι) του 2019
38(Ι) του 2020
43(Ι) του 2020
191(Ι) του 2020
192(Ι) του 2020
43(Ι) του 2021.

(β) την βεβαίωση που προβλέπεται στο εδάφιο (4) του παρόντος άρθρου για κάθε μια Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας,

(γ) τις διαδικασίες ενοικίασης της υπό αδειοδότησης εταιρείας, ώστε να διασφαλίζεται ότι τηρούνται οι πρόνοιες του παρόντος Νόμου:

96(I) του 2000
97(I) του 2003
156(I) του 2003
168(I) του 2006
69(I) του 2007
92(I) του 2010
66(I) του 2020.

Νοείται ότι, οι εταιρείες, δύνανται με την αίτησή τους, να ζητήσουν και έγκριση, όπως η ρύθμιση της μέγιστης ταχύτητας των δεκαπέντε (15) χιλιομέτρων ανά ώρα, να γίνεται εναλλακτικά, με ηλεκτρονικά μέσα.

(6) Ο Δήμος ή η Κοινότητα για την έκδοση της ετήσιας άδειας ελέγχει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Νόμου και στα πλαίσια της διαδικασίας αδειοδότησης, ο Δήμος ή η Κοινότητα, δύναται να χρησιμοποιήσει υπηρεσίες εμπειρογνομόνων του ιδιωτικού τομέα, περιλαμβανομένης και ειδικότητας Μηχανολόγου Μηχανικού, εγγεγραμμένων με βάση τον περί Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου Νόμο.

(7)(α) Ο Δήμος ή η Κοινότητα καθορίζουν το πλαίσιο αδειοδότησης ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας των εταιρειών ενοικίασης.

(β) Η άδεια που εκδίδεται ισχύει για ένα χρόνο και σε αυτή καθορίζονται όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τις πρόνοιες των Νόμων της Δημοκρατίας, καθώς και πρόσθετοι όροι που κρίνει σκόπιμο το Δημοτικό ή το Κοινοτικό Συμβούλιο.

(γ) Οι Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας που έχουν αδειοδοτηθεί ανά Δήμο ή Κοινότητα καταγράφονται από την αδειοδοτούσα αρχή και σε αυτές τοποθετείται αυτοκόλλητη σήμανση με μοναδικό αριθμό αναγνώρισης ανά Συσκευή:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που μια εταιρεία δραστηριοποιείται σε πέραν του ενός Δήμου ή Κοινότητας, οφείλει να εξασφαλίσει άδεια από κάθε Δήμο ή Κοινότητα στην οποία δραστηριοποιείται.

(8) Ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, αφού διαβουλευθεί με την Ένωση Δήμων και την Ένωση Κοινοτήτων, καθορίζει μέγιστο τέλος αδειοδότησης ανά Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, με Γνωστοποίηση, η οποία δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

(9) Ο Δήμος ή η Κοινότητα που έχει εκδώσει άδεια ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας και διαπιστώνει ότι δεν τυχάνουν εφαρμογής οι όροι και προϋποθέσεις της άδειας, δίνει γραπτή προειδοποίηση στην αδειοδοτημένη εταιρεία ενοικίασης για συμμόρφωση:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που η εταιρεία που έχει προειδοποιηθεί δεν συμμορφωθεί εντός δεκαπέντε (15) ημερών, ο Δήμος ή η Κοινότητα που έχει εκδώσει την άδεια ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, μπορεί να την ανακαλέσει ανεξάρτητα από οποιοσδήποτε άλλες διοικητικές ή δικαστικές διαδικασίες:

Νοείται περαιτέρω ότι, σε περίπτωση που εταιρεία ενοικίασης και κυκλοφορίας ενοικιαζόμενων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, επιλέξει να χρησιμοποιεί ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου της ταχύτητας, όπως αναφέρεται στην επιφύλαξη του εδαφίου (5) του παρόντος άρθρου, αυτό θα υπόκειται σε προειδοποιημένους ή απροειδοποίητους ελέγχους για την ορθή λειτουργία του από το Δήμο ή Κοινότητα, που έχει παράσχει σχετική ετήσια άδεια λειτουργίας και κυκλοφορίας:

Νοείται έτι περαιτέρω ότι, ο Δήμος ή Κοινότητα, που έχει παράσχει σχετική ετήσια άδεια λειτουργίας και κυκλοφορίας σε εταιρεία ενοικίασης και κυκλοφορίας ενοικιαζόμενων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, μπορεί να ζητήσει όπως το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου ταχύτητας, αξιοποιείται και για σκοπούς ρύθμισης των επιτρεπόμενων περιοχών κυκλοφορίας των υπό αδειοδότηση Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, αξιοποιώντας τις τυχόν δυνατότητες των Συσκευών για προσδιορισμό θέσης σε πραγματικό χρόνο.

(10)(α) Κάθε εταιρεία ενοικίασης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, η οποία λειτουργούσε πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου, οφείλει εντός ενός (1) μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου, να υποβάλει αίτηση στο Δήμο ή / και Κοινότητα, εντός των ορίων των οποίων προσφέρει υπηρεσίες ενοικίασης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας για έκδοση άδειας ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας.

(β) Εννιά (9) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος Νόμου απαγορεύεται σε εταιρεία ενοικίασης

Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας να παρέχει σχετικές υπηρεσίες στα όρια Δήμου ή Δήμων ή / και Κοινότητας ή Κοινοτήτων χωρίς να κατέχει άδεια ή άδειες ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας.

(γ) Κάθε εταιρεία ενοικίασης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας οφείλει να τηρεί τους όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται στην άδεια ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας.

Προσθήκη Μέρους
IVA στο βασικό
νόμο.

6. Ο βασικός νόμος, τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το ΜΕΡΟΣ IV αυτού, του ακόλουθου νέου Μέρους IVA:

«ΜΕΡΟΣ IVA ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κυκλοφορία Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας 9Α-(1) Ο χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας συμμορφώνεται με τις ενδείξεις της σήμανσης, όπως η σήμανση αυτή καθορίζεται, δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 71 των περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών και των φωτεινών σηματοδοτών τροχαίας που ρυθμίζουν την τροχαία κίνηση οχημάτων, μηχανοκίνητων και μη:

Νοείται ότι, όπου υπάρχει φωτεινός σηματοδότης τροχαίας κίνησης ειδικά για ποδήλατα, ο χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας συμμορφώνεται με την ένδειξη του συγκεκριμένου σηματοδότη,

ανεξάρτητα από την ένδειξη των λοιπών σηματοδοτών·

(2) Εκτός όπου είναι άλλως πως αναγκαίο για την ασφάλεια του, ο χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας κινείται κατά το δυνατόν στο αριστερό άκρο της καθορισμένης λωρίδας διακίνησης του, ανάλογα με την περίπτωση:

Νοείται ότι, ο χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας είναι ελεύθερος να κινηθεί σε οποιοδήποτε σημείο της επιτρεπόμενης λωρίδας κυκλοφορίας του αν αυτό απαιτείται από τις ανάγκες της διακίνησής του, εφόσον τηρεί τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

(3) Χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας οφείλει να-

(α) ελέγχει την τροχαία κίνηση πίσω του, ιδιαίτερα όταν αναγκάζεται να πραγματοποιεί ελιγμούς λόγω της ύπαρξης εμποδίων ή λόγω πρόθεσης για αλλαγή στην πορεία του·

(β) υπακούει σε σήματα και υποδείξεις αστυνομικού, ο οποίος ρυθμίζει την τροχαία κίνηση ή προσώπου που ρυθμίζει την τροχαία κίνηση σε διάβαση πεζών έξω από σχολείο·

(γ) έχει αυξημένη προσοχή και φροντίδα όταν κινείται σε ποδηλατόδρομο και ποδηλατολωρίδα, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο συγκεκριμένος χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί δυνάμει των διατάξεων του

παρόντος Νόμου και από οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων ή ποδηλάτες ή και πεζούς·

(δ) τηρεί κατ' αναλογία όλους τους κανόνες τροχαίας κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας που ισχύουν σε σχέση με τη διακίνηση μηχανοκίνητων ή μη οχημάτων δυνάμει οποιασδήποτε σχετικής νομοθεσίας·

(ε) παραχωρεί προτεραιότητα στη διέλευση πεζού, ο οποίος κινείται ή έχει εκδηλώσει έγκαιρα την πρόθεσή του να κινηθεί σε διάβαση πεζών ή όταν διασταυρώνει ποδηλατόδρομο ή ποδηλατολωρίδα·

(στ) καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για διευκόλυνση των πεζών και ιδιαίτερα παιδιών που κινούνται στον ίδιο επιτρεπόμενο χώρο, περιλαμβανομένης πλατείας ή πεζόδρομου, παραχωρώντας σε αυτούς προτεραιότητα, προσαρμόζοντας ανάλογα την ταχύτητα του και χρησιμοποιώντας, όπου χρειάζεται, το καμπανάκι/κουδούνι ή τη σειρήνα της Συσσκευής Προσωπικής Κινητικότητας του ως ηχητική προειδοποίηση για την παρουσία του·

(ζ) οδηγεί σε ποδηλατόδρομο και ποδηλατολωρίδα με τη δέουσα φροντίδα και προσοχή που επιβάλλουν οι περιστάσεις και οι συνθήκες των υποδομών αυτών, περιλαμβανομένου του πλάτους και της διαμόρφωσης του εδάφους του.

(4) Χρήστης Συσσκευής Προσωπικής Κινητικότητας εκδηλώνει έγκαιρα και εμφανώς πρόθεση για διασταύρωση δρόμου, είσοδό του στην κυκλοφορία ή

για αλλαγή πορείας ή για είσοδο ή έξοδο από ποδηλατολωρίδα ή ποδηλατόδρομο ή σε επιτρεπόμενο πεζόδρομο ή πλατεία, με το κατάλληλο, σε κάθε περίπτωση, σήμα χεριού.

(5) Ο χρήστης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας απαγορεύεται να:

(α) σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε ποδηλατολωρίδα, ποδηλατόδρομο, ποδηλατοδιάδρομο ή οδόστρωμα δρόμου

(β) σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε πλατεία, πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο κατά τρόπο που εμποδίζει ή είναι δυνατό να εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση πεζών, ποδηλατών ατόμων με αναπηρίες ή άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, που κινούνται ή επιχειρούν να κινηθούν στην εν λόγω πλατεία ή στον εν λόγω πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο·

Νοείται ότι, σε πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο, διασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών, χωρίς εμπόδια τουλάχιστον πλάτους ένα και μισό (1,5) μέτρα.

(γ) κινείται έχοντας στα αριστερά του άλλο ή άλλους χρήστες Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ποδηλάτη σε παράλληλες πορείες·

(δ) ρυμουλκεί ή ωθεί οποιοδήποτε αντικείμενο το οποίο δεν προορίζεται εκ κατασκευής να ρυμουλκείται ή να ωθείται από Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας·

(ε) ρυμουλκείται από άλλο όχημα, μηχανοκίνητο ή μη·

(στ) χρησιμοποιεί τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας πάνω σε πλατεία, ή πεζόδρομο εκτός αν τούτο επιτρέπεται ρητά με την τοποθέτηση από τον οικείο Δήμο ή Κοινότητα ειδικής προς τούτο σήμανσης, όπως αυτή καθορίζεται δυνάμει των προνοιών του Κανονισμού 71 των περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών

(ζ) χρησιμοποιεί τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας πάνω στο οδόστρωμα δρόμου, εκτός από την περίπτωση διασταύρωσης δρόμου που ενώνει επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης·

(η) μεταφέρει οποιοδήποτε αντικείμενο τοποθετημένο σε ή κρεμάμενο από οποιοδήποτε σημείο της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, το οποίο εμποδίζει ή είναι δυνατό να εμποδίζει την ασφαλή χρήση του ή εκθέτει ή είναι δυνατό να εκθέτει σε κίνδυνο τον χρήστη της Συσκευής ή τους λοιπούς χρήστες του δρόμου·

(6) Η χρήση της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, κατά τη χρονική περίοδο, μεταξύ της δύσης και της ανατολής του ήλιου, επιτρέπεται μόνο όταν βρίσκονται σε λειτουργία φανοί, όπως αυτοί καθορίζονται δυνάμει των διατάξεων των παραγράφων (β) και (γ) του εδαφίου (1) του άρθρου 5Α.

(7) Οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος οποιασδήποτε κατηγορίας και οποιουδήποτε είδους ή μεγέθους, που οδηγεί το όχημά του οφείλει να λαμβάνει μέτρα προστασίας των χρηστών Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, δυνάμει και κατ' αναλογία των διατάξεων του παρόντος Νόμου για προστασία των ποδηλατών.».

Τροποποίηση του άρθρου 27 του βασικού νόμου.

7. Το άρθρο 27 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (6) αυτού, των ακόλουθων νέων εδαφίων (7), (8) και (9):

«(7). Πρόσωπο το οποίο-

(α) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις διατάξεις του παρόντος Νόμου και είναι ηλικίας άνω των δεκατεσσάρων (14) ετών και δεν ξεπερνά την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών, κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 4Α·

(β) είναι ιδιοκτήτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ο γονέας ή ασκών τη γονική μέριμνα για ανήλικο άτομο ηλικίας κάτω των δεκαέξι (16) ετών, και δεν έχει λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από αυτό το ανήλικο άτομο, κατά παράβαση των διατάξεων της πρώτης επιφύλαξης του εδαφίου (1) του άρθρου 4Α·

(γ) είναι ιδιοκτήτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή κατά νόμο υπεύθυνος για τη διαχείριση ή φύλαξη Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, και δεν έχει λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από άτομα ηλικίας κάτω των

δεκαέξι (16) ετών, κατά παράβαση των διατάξεων της δεύτερης επιφύλαξης του εδαφίου (1) του άρθρου 4Α.

(δ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, σε μη επιτρεπόμενο χώρο διακίνησης κατά παράβαση των διατάξεων των εδαφίων (2) και (3) του άρθρου 4Α ή χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας πάνω στο οδόστρωμα δημόσιας οδού, εκτός από την περίπτωση διασταύρωσης δρόμου που ενώνουν επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης, κατά παράβαση της παραγράφου (ζ) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(ε) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας σε οποιοδήποτε αυτοκινητόδρομο ή σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας, κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (6) του άρθρου 4Α.

(στ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης και εκ κατασκευής, η Συσκευή αυτή, αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα, πέραν των δεκαπέντε (15) χιλιομέτρων ανά ώρα, κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (2) του άρθρου 5Α.

(ζ) οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα οποιασδήποτε κατηγορίας και οποιοδήποτε είδους ή μεγέθους, χωρίς να λαμβάνει μέτρα προστασίας έναντι των χρηστών Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (7) του άρθρου 9Α.

(η) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, χωρίς να φέρει κατάλληλα προσδεδεμένο κράνος κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (4) του άρθρου 4Α ή είναι επιβάτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να φέρει κατάλληλα προσδεδεμένο κράνος κατά

παράβαση των διατάξεων της παραγράφου (γ) του εδαφίου (5) του άρθρου 4Α,

διαπράττει αδίκημα και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα χίλια ευρώ (€1.000) ή σε ποινή φυλάκισης για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες ή και στις δύο αυτές ποινές.

(8).- Πρόσωπο το οποίο-

(α) κατασκευάζει ή συναρμολογεί ή εισάγει ή πωλεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας που προορίζεται να χρησιμοποιείται σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης στη Δημοκρατία και δεν έχει μεριμνήσει ώστε η εν λόγω Συσκευή διαθέτει τον ελάχιστο εξοπλισμό, κατά παράβαση του εδαφίου (3) του άρθρου 5Α·

(β) έχει κατασκευάσει, συναρμολογήσει ή εισαγάγει ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του και δεν τηρεί τις προβλεπόμενες διαδικασίες κατά την πώληση ή άλλη διάθεση της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, κατά παράβαση του εδαφίου (4) του άρθρου 5Α·

(γ) πρόσωπο που είναι διαχειριστής, εργαζόμενος ή ο κατά νόμο υπεύθυνος της εταιρείας ενοικίασης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας και δεν τηρεί την άδεια ενοικίασης και κυκλοφορίας Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας που οφείλει να εφαρμόζει ή παραβιάζει τις διατάξεις των εδαφίων (5), (7), (9) ή (10) του άρθρου 5Α,

διαπράττει αδίκημα και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις πέντε χιλιάδες ευρώ (€5.000) ή σε ποινή φυλάκισης για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες ή και στις δύο αυτές ποινές.

(9).- Πρόσωπο το οποίο-

(α) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν συμμορφώνεται με τις ενδείξεις της σήμανσης, και των φωτεινών σηματοδοτών τροχαίας που ρυθμίζουν την τροχαία κίνηση οχημάτων, μηχανοκίνητων και μη, κατά παράβαση του εδαφίου (1) του άρθρου 9Α.

(β) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας εκτός της καθορισμένης λωρίδας διακίνησης του, κατά παράβαση του εδαφίου (2) του άρθρου 9Α.

(γ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν υπακούει σε σήματα και υποδείξεις αστυνομικού, ο οποίος ρυθμίζει την τροχαία κίνηση ή προσώπου που ρυθμίζει την τροχαία κίνηση, σε διάβαση πεζών, έξω από σχολείο, κατά παράβαση της παραγράφου (β) του εδαφίου (3) του άρθρου 9Α.

(δ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να έχει αυξημένη προσοχή και φροντίδα όταν κινείται σε ποδηλατόδρομο και ποδηλατολωρίδα, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο συγκεκριμένος χώρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Νόμου και από οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων ή ποδηλάτες ή/και πεζούς, κατά παράβαση της παραγράφου (γ) του εδαφίου (3) του άρθρου 9Α.

(ε) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να παραχωρεί προτεραιότητα στη διέλευση πεζού, ο οποίος κινείται ή έχει εκδηλώσει έγκαιρα την πρόθεσή του να κινηθεί σε διάβαση πεζών ή όταν διασταυρώνει ποδηλατόδρομο ή ποδηλατολωρίδα, κατά παράβαση της παραγράφου (ε) του εδαφίου (3) του άρθρου 9Α.

(στ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για διευκόλυνση των πεζών και ιδιαίτερα παιδιών που κινούνται στον ίδιο επιτρεπόμενο χώρο, περιλαμβανομένης πλατείας ή πεζόδρομου, παραχωρώντας σε αυτούς προτεραιότητα, προσαρμόζοντας ανάλογα την ταχύτητα του και

χρησιμοποιώντας, όπου χρειάζεται, το καμπανάκι/κουδούνι ή τη σειρήνα της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας του, ως ηχητική προειδοποίηση για την παρουσία τους, κατά παράβαση της παραγράφου (στ) του εδαφίου (3) του άρθρου 9Α.

(ζ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και μεταφέρει οποιοδήποτε πρόσωπο, ως επιβάτη, κατά παράβαση εδαφίου (5) του άρθρου 4Α.

(η) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν εκδηλώνει έγκαιρα και εμφανώς την πρόθεση του, με το κατάλληλο, σε κάθε περίπτωση σήμα χεριού, κατά παράβαση του εδαφίου (4) του άρθρου 9Α.

(θ) σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε ποδηλατολωρίδα, ποδηλατόδρομο, ποδηλατοδιάδρομο ή οδόστρωμα δρόμου, κατά παράβαση της παραγράφου (α) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(ι) σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε πλατεία, πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο κατά τρόπο που εμποδίζει ή είναι δυνατό να εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση πεζών, ποδηλατών, ατόμων με αναπηρίες ή άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας, κατά παράβαση της παραγράφου (β) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(κ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και κινείται έχοντας στα αριστερά του, άλλο χρήστη Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ποδηλάτη, σε παράλληλες πορείες, κατά παράβαση της παραγράφου (γ) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(λ) χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και ρυμουλκεί ή ωθεί οποιοδήποτε αντικείμενο το οποίο δεν προορίζεται εκ κατασκευής να ρυμουλκείται ή να ωθείται από Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, κατά παράβαση της παραγράφου (δ) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(μ) χρησιμοποιεί Συσσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και ρυμουλκείται από άλλο όχημα, μηχανοκίνητο ή μη, κατά παράβαση της παραγράφου (ε) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(ν) χρησιμοποιεί Συσσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και μεταφέρει οποιοδήποτε αντικείμενο τοποθετημένο σε ή κρεμάμενο από οποιοδήποτε σημείο της Συσσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, κατά παράβαση της παραγράφου (η) του εδαφίου (5) του άρθρου 9Α.

(ξ) χρησιμοποιεί Συσσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να βρίσκονται σε λειτουργία φανοί, κατά παράβαση του εδαφίου (6) του άρθρου 9Α,

διαπράττει αδίκημα και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα χίλια ευρώ (€1.000).».

Προσθήκη άρθρου 28 Α στο βασικό νόμο.

8. Ο βασικός νόμος, τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 28, του ακόλουθου νέου άρθρου 28 Α :

«Αστυνόμηση
αναφορικά με τις
Συσσκευές Προσωπικής
Κινητικότητας

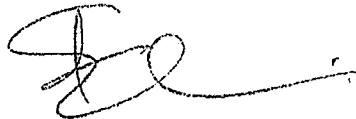
28Α.- (1) Οι πρόνοιες του παρόντος Νόμου οι οποίες εφαρμόζονται στις Συσσκευές Προσωπικής Κινητικότητας, τυγχάνουν αστυνόμησης από μέλη της Αστυνομίας, από εξουσιοδοτημένους Τροχονόμους Δήμων ή Κοινοτήτων ή/και άλλα εξουσιοδοτημένα από το Δήμο ή Κοινότητα πρόσωπα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση που απαιτηθεί, ο Διευθυντής του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών ή εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος του, μπορεί να γνωματεύσει σχετικά με μηχανολογικά ή ηλεκτρολογικά θέματα που αφορούν Συσσκευές Προσωπικής Κινητικότητας μετά από αίτηση του

Αρχηγού Αστυνομίας ή άλλης Δημοτικής ή
Κοινοτικής Αρχής.»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος τροποποιητικού νομοσχεδίου, είναι η νομοθετική ρύθμιση της διακίνησης με Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας σε ποδηλατόδρομους και ποδηλατολωρίδες ή σε πλατείες και πεζοδρόμους, που θα υποδειχθούν από τους δήμους και τις κοινότητες, καθώς και ο τρόπος διάθεσης και χρήσης των Συσκευών αυτών.



Γιώργος Α. Σαββίδης

Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

28 Ιουλίου 2021

**ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ
«Ο ΠΕΡΙ ΕΞΩΔΙΚΟΥ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ)
ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2021»**

Συνοπτικός τίτλος.
47(Ι) του 1997
82(Ι) του 2000
52(Ι) του 2002
27(Ι) του 2006
96(Ι) του 2010
127(Ι) του 2010
90(Ι) του 2012
99(Ι) του 2012
124(Ι) του 2013
74(Ι) του 2015
44(Ι) του 2016
20(Ι) του 2017
135(Ι) του 2018
32(Ι) του 2020
35(Ι) του 2020
71(Ι) του 2020
85(Ι) του 2020
132(Ι) του 2020.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων Νόμους του 1997 έως (αρ. 5) 2020 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων Νόμοι του 1997 έως 2021.

Τροποποίηση του Πίνακα Ι του βασικού Νόμου.

2. Ο Πίνακας Ι του Παραρτήματος του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την αντικατάσταση του τίτλου αυτού, από τον ακόλουθο νέο τίτλο: «ΠΙΝΑΚΑΣ Ι – ΠΟΔΗΛΑΤΑ, ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΠΕΖΟΙ».

(β) με την προσθήκη, αμέσως μετά το αδίκημα με αύξοντα αριθμό 12, των ακόλουθων νέων αδικημάτων:

Αυξ. Αρ.	Περιγραφή Αδικήματος	Νόμος ή δευτερογενής Νομοθεσία συμπεριλαμβανομένων Κανονισμών	Άρθρο/ Κανονισμός	Καθορισμένο Πρόστιμο
13	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και είναι ηλικίας άνω των δεκατεσσάρων (14) ετών και δεν ξεπερνά την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(α)	€85
14	Ιδιοκτήτης Συσσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ο γονέας ή ασκών τη γονική μέριμνα για ανήλικο άτομο ηλικίας κάτω των δεκαέξι (16) ετών, και δεν έχει λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη χρήση Συσσκευής	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(β)	€85

	Προσωπικής Κινητικότητας από αυτό το ανήλικο άτομο.			
15	Πρόσωπο το οποίο είναι ιδιοκτήτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή κατά νόμο υπεύθυνος για τη διαχείριση ή φύλαξη Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, και δεν έχει λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη χρήση Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας από άτομα ηλικίας κάτω των δεκαέξι (16) ετών.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(γ)	€85
16	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας, σε μη επιτρεπόμενο χώρο διακίνησης ή χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας πάνω στο οδόστρωμα δημόσιας οδού, εκτός από την περίπτωση διασταύρωσης δρόμου που ενώνουν επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(δ)	€85
17	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας σε οποιοδήποτε αυτοκινητόδρομο ή σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(ε)	€85
18	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας σε επιτρεπόμενους χώρους διακίνησης και εκ κατασκευής η Συσκευή αυτή αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα πέραν των δεκαπέντε (15) χιλιομέτρων ανά ώρα.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(στ)	€85
19	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί ή επιβάτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να φέρει κατάλληλα προσδεμένο κράνος.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(7)(η)	€85

20	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν συμμορφώνεται με τις ενδείξεις της σήμανσης, και των φωτεινών σηματοδοτών τροχαίας που ρυθμίζουν την τροχαία κίνηση οχημάτων, μηχανοκίνητων και μη.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(α)	€85
21	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας εκτός της καθορισμένης λωρίδας διακίνησης του.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(β)	€50
22	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν υπακούει σε σήματα και υποδείξεις αστυνομικού ο οποίος ρυθμίζει την τροχαία κίνηση ή προσώπου που ρυθμίζει την τροχαία κίνηση σε διάβαση πεζών έξω από σχολείο.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(γ)	€50
23	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να παραχωρεί προτεραιότητα στη διέλευση πεζού, ο οποίος κινείται ή έχει εκδηλώσει έγκαιρα την πρόθεσή του να κινηθεί σε διάβαση πεζών ή όταν διασταυρώνει ποδηλατόδρομο ή ποδηλατολωρίδα.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(ε)	€50
24	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για διευκόλυνση των πεζών που κινούνται στον ίδιο επιτρεπόμενο χώρο, περιλαμβανομένης πλατείας ή πεζόδρομου, παραχωρώντας σε αυτούς προτεραιότητα, προσαρμόζοντας ανάλογα	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(στ)	€50

	την ταχύτητα του και χρησιμοποιώντας, όπου χρειάζεται, το καμπανάκι (κουδούνι) ή τη σειρήνα της Συσκευής.			
25	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και μεταφέρει οποιοδήποτε πρόσωπο ως επιβάτη.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.	27(9)(ζ)	€50
26	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και δεν εκδηλώνει έγκαιρα και εμφανώς την πρόθεση του με το κατάλληλο σε κάθε περίπτωση σήμα χεριού.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.	27(9)(η)	€50
27	Πρόσωπο το οποίο σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε ποδηλατολωρίδα, ποδηλατόδρομο, ποδηλατοδιάδρομο ή οδόστρωμα δρόμου.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.	27(9)(θ)	€50
28	Πρόσωπο το οποίο σταθμεύει, τοποθετεί ή εγκαταλείπει τη Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας του σε πλατεία, πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο κατά τρόπο που εμποδίζει ή είναι δυνατό να εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση πεζών, ποδηλατών, ατόμων με αναπηρίες ή άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.	27(9)(ι)	€50
29	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και κινείται έχοντας στα αριστερά του άλλο ή άλλους χρήστες Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας ή ποδηλάτη σε παράλληλες πορείες.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 έως 2021.	27(9)(κ)	€50

30	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και ρυμουλκεί ή ωθεί οποιοδήποτε αντικείμενο το οποίο δεν προορίζεται εκ κατασκευής να ρυμουλκείται ή να ωθείται από Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(λ)	€50
31	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και ρυμουλκείται από άλλο όχημα, μηχανοκίνητο ή μη.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(μ)	€50
32	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας και μεταφέρει οποιοδήποτε αντικείμενο τοποθετημένο σε ή κρεμάμενο από οποιοδήποτε σημείο της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(ν)	€50
33	Πρόσωπο το οποίο χρησιμοποιεί Συσκευή Προσωπικής Κινητικότητας χωρίς να βρίσκονται σε λειτουργία φανοί.	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.	27(9)(ξ)	€50».

Τροποποίηση του Πίνακα II του Παραρτήματος του βασικού Νόμου.

2. Ο ΠΙΝΑΚΑΣ II του Παραρτήματος του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την προσθήκη, στο αδίκημα με αύξων αριθμό (18), αμέσως μετά τη φράση «ή L7e» της ακόλουθης νέας φράσης «χρήστης ή επιβάτης Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας»·

(β) με την προσθήκη, αμέσως μετά το αδίκημα με αύξοντα αριθμό 65, του ακόλουθου νέου αδικήματος με αύξοντα αριθμό 65A:

Αυξ. Αρ.	Περιγραφή Αδικήματος	Νόμος ή δευτερογενής Νομοθεσία συμπεριλαμβανομένων Κανονισμών	Άρθρο/ Κανονισμός	Καθορισμένο Πρόστιμο
65A.	Πρόσωπο το οποίο οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα οποιασδήποτε κατηγορίας και οποιοδήποτε είδους ή	Οι περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής	27(7)(ζ)	€85».

	μεγέθους, χωρίς να λαμβάνει μέτρα προστασίας έναντι των χρηστών Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας.	Κινητικότητας Νόμοι του 2018 και 2021.		
--	--	--	--	--



ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος τροποποιητικού νομοσχεδίου, είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου, ώστε τα αδικήματα τα οποία διαπράττονται κατά παράβαση των περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμων του 2018 και 2021, να υπόκεινται σε εξώδικη ρύθμιση.



Γιώργος Α. Σαββίδης
Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

28 Ιουλίου 2021

Π Ρ Ο Σ Χ Ε Δ Ι Ο

ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ
1972 ΕΩΣ ΤΟΥ 2020

Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 5(1).

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 έως (Αρ. 2) του 2020, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:

86 του 1972
37 του 1974
58 του 1976
20 του 1978
64 του 1978
72 του 1981
83 του 1983
75 του 1984
72 του 1985
134 του 1989
152 του 1991
241 του 1991
44 (I) του 1992
5 (I) του 1993
28 (I) του 1993
49 (I) του 1994
5 (I) του 1996
45 (I) του 1996
95 (I) του 1996
56 (I) του 1998
1 (I) του 1999
18 (I) του 1999
66 (I) του 1999
117 (I) του 1999
56(I) του 2000
61 (I) του 2000
80 (I) του 2000
81 (I) του 2000
110 (I) του 2000
38 (I) του 2001
98 (I) του 2001
20 (I) του 2002
237 (I) του 2002
146 (I) του 2003
174 (I) του 2003
243 (I) του 2004
255 (I) του 2004
270 (I) του 2004
153 (I) του 2005
6 (I) του 2006
71 (I) του 2006
145 (I) του 2006
107 (I) του 2007
5 (I) του 2008
102(I) του 2008
113(I) του 2009
5(I) του 2010
8(I) του 2010
93(I) του 2011
109(I) του 2012
166(I) του 2012

100(Ι) του 2013
1(Ι) του 2014
11(Ι) του 2014
121(Ι) του 2014
143(Ι) του 2014
172(Ι) του 2014
189(Ι) του 2014
10(Ι) του 2015
24(Ι) του 2015
29(Ι) του 2015
206(Ι) του 2015
1(Ι) του 2016
12(Ι) του 2016
14(Ι) του 2016
103(Ι) του 2017
8(Ι) του 2018
93(Ι) του 2018
154(Ι) του 2018
47(Ι) του 2019
61(Ι) του 2019
105(Ι) του 2020
129(Ι) του 2020.

Συνοπτικός τίτλος.

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (Ι):

8.3.1984
22.6.1984
8.3.1985
13.6.1986
24.3.1989
8.4.1989
21.7.1989
27.12.1991
12.2.1993
11.4.1996
31.12.1996
12.2.1999
12.3.1999
7.7.2000
7.7.2000
14.7.2000
22.12.2000
2.2.2001
9.3.2001
16.3.2001
27.4.2001
30.11.2001
28.12.2001
22.2.2002
29.11.2002
9.5.2003
18.7.2003
25.7.2003
3.10.2003
31.10.2003
30.1.2004

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι 2020 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 έως του 2021.

13.2.2004
20.2.2004
30.4.2004
12.11.2004
10.12.2004
31.12.2004
24.3.2005
15.4.2005
8.6.2005
8.7.2005
29.7.2005
24.3.2006
15.12.2006
19.5.2008
22.5.2009
22.5.2009
12.3.2010
9.7.2010
17.12.2010
6.7.2012
30.11.2012
25.7.2014
5.4.2018
26.10.2018
30.11.2018
23.7.2019
14.8.2020.

Τροποποίηση του
Κανονισμού 4 των
βασικών
κανονισμών.

19(I) του 2018
XX(I) του 2020

Τροποποίηση του
Κανονισμού 4 των
βασικών
κανονισμών.

3. Ο Κανονισμός 4 των βασικών κανονισμών τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την προσθήκη της ακόλουθης νέας επιφύλαξης μετά το τέλος της δεύτερης επιφύλαξης της παραγράφου 1 αυτού:

«Νοείται έτι περαιτέρω ότι, δεν υφίσταται υποχρέωση εγγραφής της Συσκευής Προσωπικής Κινητικότητας, όπως αυτή ορίζεται στους περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμους του 2018 έως 2020»

(β) με την προσθήκη της λέξης «έτι» αμέσως μετά τη λέξη «Νοείται» (πρώτη γραμμή) της τρίτης επιφύλαξης της παραγράφου 1 αυτού.

4. Η παράγραφος (2) του Κανονισμού 59 των βασικών κανονισμών τροποποιείται ως ακολούθως:

α) Με την προσθήκη της ακόλουθης νέας φράσης μετά το τέλος της φράσης «ή οχήματος κατηγορίας L6e ή L7e»:

«ή ο χρήστης Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας,»



ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας	(Α) Ο περί της Ρύθμισης της Διακίνησης των Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμος του 2021 (Β) Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021 (Γ) Οι περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Δημοσίων Έργων
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Κυριάκος Λουκά
	Τίτλος: Διοικητικός Λειτουργός
	e-mail: klouka@papd.mof.gov.cy
	Τηλέφωνο: 22-800122
ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	Επέλεξε (v) Προσδιορίστε συνοπτικά, τις σημαντικότερες διατάξεις ¹ της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται
Νέα νομοθεσία	ΟΧΙ

¹ Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχέδιο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων

Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		ΟΧΙ
Τροποποίηση/αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας	✓	(Α) Στον περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων Νόμο του 2018 τροποποιούνται τα άρθρα 2, 27 και προστίθενται τα άρθρα 4Α, 5Α, 9Α και 29. (Β) Στους περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων Νόμους του 1997 έως (Αρ.6) του 2020 τροποποιούνται οι ΠΙΝΑΚΕΣ I και II. (Γ) Στους περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι 2020 τροποποιείται ο Κανονισμός 4 και η παράγραφος (2) του Κανονισμού 59.
Κωδικοποίηση νομοθεσίας		

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ		
B1	ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Σύντομη περιγραφή του προβλήματος, της αναγκαιότητας και των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων από την προτεινόμενη ρυθμιστική παρέμβαση
B1.1	Ποιά ανάγκη προτίθεται να καλύψει ή ποιο πρόβλημα επιχειρεί να αντιμετωπίσει η προτεινόμενη νομοθεσία; Γιατί θεωρείται αναγκαία η παρέμβαση της κυβέρνησης;	Λόγω της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου η κυβέρνηση προωθεί την τροποποίηση του περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων Νόμου του 2018, ώστε να διασφαλίσει πρωτίστως θέματα οδικής ασφάλειας σε ότι αφορά στη διακίνηση με Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας (ΣΠΚ).
B1.2	Ποιος ο σκοπός της προτεινόμενης νομοθεσίας και τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της;	Με την προτεινόμενη τροποποίηση επιδιώκεται η ρύθμιση της διακίνησης με ΣΠΚ σε ποδηλατόδρομους και ποδηλατολωρίδες ή σε πλατείες και πεζόδρομους που θα υποδείξουν οι κατά τόπους δήμοι και κοινότητες, καθώς και ο τρόπος διάθεσης και χρήσης ΣΠΚ στην Κύπρο.
B2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ	Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί (περιλαμβανομένης της <u>μη</u> ρύθμισης, αν έχει αξιολογηθεί)
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Ως πιο πάνω. Η νομοθετική παρέμβαση κρίθηκε απαραίτητη.

B2.2	Δεύτερη επιλογή	Μη παρέμβαση και ενημέρωση του κοινού. Κρίθηκε ότι δεν μπορεί να φέρει επαρκή αποτελέσματα.				
B2.3	Τρίτη επιλογή					
	...					
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Βλέπε Β1.1 και Β1.2				
B3	ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	<i>Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς του Δημόσιου Τομέα</i>				
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/υπηρεσίες/τμήματα;	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ναι/Όχι</th> <th>Εξηγήστε</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ναι</td> <td>Το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων εξέτασε το θέμα αρχικά εσωτερικά με τα Τμήματά του και στη συνέχεια πραγματοποίησε διάλογο με το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξεως, την Αστυνομία, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτών και την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών.</td> </tr> </tbody> </table>	Ναι/Όχι	Εξηγήστε	Ναι	Το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων εξέτασε το θέμα αρχικά εσωτερικά με τα Τμήματά του και στη συνέχεια πραγματοποίησε διάλογο με το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξεως, την Αστυνομία, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτών και την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών.
Ναι/Όχι	Εξηγήστε					
Ναι	Το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων εξέτασε το θέμα αρχικά εσωτερικά με τα Τμήματά του και στη συνέχεια πραγματοποίησε διάλογο με το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξεως, την Αστυνομία, το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτών και την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών.					
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά); <i>[Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i>	Αφού διαμορφώθηκε ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Προημάτων Νόμος του 2018, στάληκε στις εμπλεκόμενες υπηρεσίες καθώς και στην Ένωση Δήμων, στην Ένωση Κοινοτήτων και στον Σύνδεσμο Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου για τις απόψεις τους, προτού τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Υιοθετήθηκαν απόψεις των εμπλεκόμενων υπηρεσιών ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια στη διακίνησή με ΣΠΚ αλλά και οι τρόποι διάθεσης και χρήσης τους και τα θέματα αδειοδότησης των εταιρειών ενοικίασης ΣΠΚ.				
B4	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	<i>Περιγραφή της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων διαβούλευσης με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς (stakeholders)</i>				
B4.1	Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ναι/Όχι</th> <th>Εξηγήστε</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Ναι/Όχι	Εξηγήστε		
Ναι/Όχι	Εξηγήστε					

	<p>διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;</p>	Ναι	<p>Το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων προέβηκε σε δημόσια διαβούλευση στις 24/8/2020 μέχρι τις 18/9/2020 μέσω της ιστοσελίδας του. Επιπρόσθετα, το κείμενο της προτεινόμενης νομοθεσίας στάληκε και στους εμπλεκόμενους φορείς (Αρχηγό Αστυνομίας, ΥΔΔΤ, ΥΕΕΒ, ΤΔΕ, ΤΟΜ, ΤΗΜΥ, Έφορο Ασφαλιστικών Εταιρειών, Ένωση Δήμων και Ένωση Κοινοτήτων.</p>
B4.2	<p>Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;</p>	<p>(π.χ. αξιολόγηση προβλήματος και αναγκαιότητας παρέμβασης, αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών, συλλογή δεδομένων, ανάλυση επιπτώσεων, σύνταξη νομοθεσίας)</p>	
B4.3	<p>Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;</p> <p>Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν στη διαβούλευση οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME Test)</p>	<p>(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις)</p> <p>Λήφθηκαν απόψεις από το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως, την Αστυνομία, την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή, την Επίτροπο Νομοθεσίας, την Ένωση Δήμων, το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων, το Σύνδεσμο Ασφαλιστικών Εταιρειών, τις εταιρείες ΑΚΟΤΑ LTD, KICK LITE CY LTD, ΤΕΟΧΟΜΤΕCH LTD, SCROLL, BOLT, τον κ. Αντώνη Δρουσιώτη και Χρίστο Σπανούδη. Επισυνάπτονται οι απόψεις που εκφράστηκαν.</p> <p>Μετά την ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης πραγματοποιήθηκαν και διαδικτυακές συναντήσεις με τις πιο πάνω εταιρείες καθώς και με την Ένωση Δήμων.</p>	
B4.4	<p>Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;</p>	<p>(π.χ. συζητήσεις/ συσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακροάσεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομόνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</p> <p>Ως πιο πάνω</p>	
B4.5	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης;</p> <p>{Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν</p>	<p>Οι απόψεις που λήφθηκαν κατά τη δημόσια διαβούλευση επισυνάπτονται.</p> <p>Το κύριο αποτέλεσμα ήταν ότι είναι αναγκαία η</p>	

	<i>διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i>	νομοθετική ρύθμιση της χρήσης ΣΠΚ για σκοπούς οδικής ασφάλειας. Επιμέρους απόψεις που εκφράστηκαν έχουν ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο.	
B5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων οικονομικής φύσης στις διάφορες ομάδες επηρεαζόμενων	
	Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας; <i>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</i>	Ναι	Όχι
			Όχι
<i>1. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στους πολίτες/νοικοκυριά από την προτεινόμενη νομοθεσία</i>			
B5.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τους πολίτες/νοικοκυριά; <i>[Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]</i>	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Ναι	Αφορά οποιονδήποτε ενδεχόμενο αγοραστή και χρήστη ΣΠΚ.
B5.2	Επηρεάζει την οικονομική κατάσταση ή/και την καταναλωτική συμπεριφορά των νοικοκυριών ή των διαφόρων ομάδων πληθυσμού?	ΟΧΙ	
B5.3	Αναμένεται να έχει επίδραση από πλευράς διοικητικού φόρτου και κόστους για συμμόρφωση των πολιτών με αυτήν?	ΟΧΙ	
B5.3α	Εκτίμηση ΔΦ για τους πολίτες (αν Ναι στη B5.3).	<i>(Απάντηση σε €)</i> Δ.Ε.	
B5.3β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τους πολίτες και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις,	Δ.Ε.	

	λαμβανομένου υπόψη των διαφόρων ομάδων πληθυσμού, βάση ποιοτικής προσέγγισης			
<p><i>II. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στις επιχειρήσεις² από την προτεινόμενη νομοθεσία</i></p> <p>[Να επισημαίνεται όπου οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι σημαντικές και δυσανάλογα βαρύτερες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και κυρίως για τις πολύ μικρές ή/και μικρές επιχειρήσεις - {SMETest}]</p>				
B5.4	<p>Αφορά ή/και επηρεάζει τις επιχειρήσεις; Αν ναι, σε ποιους τομείς δραστηριότητας³ επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα οι επιχειρήσεις;</p> <p><i>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.13]</i></p>	<p>Ναι/Όχι</p> <p>ΝΑΙ</p>	<p>Εξηγήστε</p> <p>Θα απαιτείται πλέον αδειοδότηση των εταιρειών ενοικίασης των ΣΠΚ από τους οικείους Δήμους και Κοινότητες και θα απαιτείται η συμμόρφωση τους με τις πρόνοιες του Νόμου.</p>	
B5.5	<p>Παρακαλώ καταγράψετε (κατά προσέγγιση), τον αριθμό και το αντίστοιχο ποσοστό (%) των επιχειρήσεων στην κάθε κατηγορία βάση μεγέθους που επηρεάζεται από την εν λόγω προτεινόμενη νομοθεσία;</p>	<p>Μέγεθος</p> <p>Πολύ Μικρές (<10)</p> <p>Μικρές (<50)</p> <p>Μεσαίες (<250)</p> <p>Μεγάλες</p>	<p>Αρ. Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p> <p>Αρ. Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p> <p>Αρ. Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p> <p>Αρ. Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p>	<p>% Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p> <p>% Επιχ/εων</p>

²Οι απαντήσεις πιο κάτω θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις που έχουν εκφράσει οι εμπλεκόμενοι φορείς στα πλαίσια των διαδικασιών διαβούλευσης που έχουν πραγματοποιηθεί.

³Να επισημανθεί ο τομέας βάση του Συστήματος Ταξινόμησης Οικονομικών Δραστηριοτήτων NACE Αναθ. 2 της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας

		(>249)		
		Σύνολο	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
B5.6	Οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε	
		ΝΑΙ	Θα απαιτείται αδειοδότηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο τομέα ενοικίασης ΣΠΚ καθώς και συμμόρφωσή τους με τις διατάξεις του Νόμου.	
B5.6α	Εκτίμηση ΔΦ ανά κατηγορία επιχειρήσεων και συνολικά (αν Ναι στη B5.6).	(Απάντηση σε €)		
		Μικρές (1-9)	Δεν έχουν καθοριστεί ακόμη τα τέλη που θα ισχύουν για αδειοδότηση των εταιρειών. Βάσει του νομοσχεδίου θα καθοριστούν από τον ΥΜΕΕ.	
		Μικρές (10-49)		
		Μεσάτες (50-249)		
		Σύνολο για ΜΜΕ (1-249)		
		Μεγάλες (250+)		
		Σύνολο		
B5.6β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν	Ως αναφέρεται πιο πάνω τα τέλη που θα επιβάλλονται για αδειοδότηση από τους Δήμους/Κοινότητες των εταιρειών ενοικίασης ΣΠΚ δεν έχουν καθοριστεί. Θα ακολουθήσει διαβούλευση τόσο με την Ένωση Δήμων		

*Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

	εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης	όσο και με την Ένωση Κοινοτήτων καθώς και με τις επηρεαζόμενες εταιρείες για τον καθορισμό των τελών.	
B5.7	Έχει επιπτώσεις στα έσοδα ή τις δαπάνες μίας επιχείρησης;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		ΝΑΙ	Επιβολή τελών για αδειοδότηση
B5.8	Έχει επιπτώσεις στις διαδικασίες, το κόστος ή/και τις δυνατότητες για δημιουργία νέας επιχείρησης (start-up) ή για επέκταση των δραστηριοτήτων υφιστάμενης;	Ναι	Ως πιο πάνω
B5.9	Έχει επιπτώσεις στις εγχώριες συνθήκες ανταγωνισμού, στην εξωστρέφεια των κυπριακών επιχειρήσεων και γενικότερα στην ανταγωνιστικότητά τους τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στην ενιαία ευρωπαϊκή ή στην παγκόσμια αγορά;	Όχι	(π.χ. όρια τιμών, ποσοτώσεις παραγωγής ή πώλησης, περιορισμοί στην προώθηση, απαιτήσεις προσαρμογής, πιστοποίησης κοκ)
B5.10	Έχει επιπτώσεις στις δυνατότητες / ικανότητες των επιχειρήσεων να καινοτομούν ή και να συμμετέχουν σε δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης; Αναμένεται η ανάπτυξη ή η προώθηση της ανάπτυξης νέων καινοτόμων μεθόδων, προϊόντων ή και υπηρεσιών από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας;	Όχι	(π.χ. νομοθεσίες βασισμένες στην επίδοση, τεχνολογικά ουδέτερες κοκ)
B5.11	Έχει επιπτώσεις ως προς την ενίσχυση της ηλεκτρονικής		(π.χ. νομοθεσίες για ανάπτυξη ή προώθηση η-υπηρεσιών, νέων πληροφοριακών συστημάτων κοκ)

	διακυβέρνησης και της χρήσης των ΤΠΕ γενικότερα, περιλαμβανομένου για σκοπούς συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία (digital compliance);	Όχι	
ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ (SMETest)			
<i>[Να απαντηθεί αν Μικρές και Πολύ Μικρές επιχειρήσεις δεν εξαιρούνται της εφαρμογής της νομοθεσίας και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος, τόσο ως προς τις άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων όσο και ως προς το σκοπό που εξυπηρετεί η νομοθεσία, ΔΦ βάση εκτιμήσεων στη Β5.6 ή άλλες δυσανάλογες επιβαρύνσεις βάση απαντήσεων στις Β5.7-Β5.11(να διευκρινιστεί πιο κάτω)]</i>			
B5.12	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί (π.χ. αν κρίνεται δυσανάλογος ο σχετικός αντίκτυπος); Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.	Ναι/Όχι Όχι	Εξηγήστε (βλέπε παραδείγματα μέτρων μετριασμού στον Οδηγό ΑΑ – SME Test)
III. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στα Δημόσια Οικονομικά και την Οικονομία από την προτεινόμενη νομοθεσία			
B5.13	Αφορά ή/και επιφέρει οποιεσδήποτε αλλαγές στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας; <i>[Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β6.1]</i>	Ναι/Όχι Όχι	Εξηγήστε
B5.14	Συνεπάγεται αντίκτυπος στον κρατικό προϋπολογισμό τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα;	Όχι	(π.χ. μείωση/ αύξηση δημοσίων δαπανών / εσόδων, ανάγκες χρηματοδότησης, βιωσιμότητα δημόσιου τομέα)
B5.15	Προκύπτει μακροοικονομικός ή/και άλλος αντίκτυπος στην οικονομία και τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της χώρας;	Όχι	(π.χ. πληθωρισμός, ανεργία, χρηματοοικονομική σταθερότητα, επενδύσεις κλπ)

B6	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στη Δημόσια Υπηρεσία και Διοίκηση	
B6.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τη δημόσια υπηρεσία; [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7.1]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Όχι	
B6.2	Θα επιφέρει οποιαδήποτε αναδιοργάνωση στη Δημόσια Υπηρεσία;	Όχι	(π.χ. σύσταση νέου φορέα, αλλαγή στο εργασιακό καθεστώς, αλλαγή/μεταφορά αρμοδιοτήτων, δημιουργία μηχανισμού εφαρμογής και ελέγχου της νομοθεσίας κλπ)
B6.3	Θα επιφέρει αλλαγές στις υποχρεώσεις, διαδικασίες, διοικητικά καθήκοντα και γενικότερα στο φόρτο εργασίας των επηρεαζόμενων φορέων;	Όχι	(π.χ. στη φύση των εργασιών, στις επιχειρησιακές διαδικασίες, στις λογιστικές υποχρεώσεις, στις υποχρεώσεις πληροφόρησης κλπ)
B6.3 α	Εκτίμηση ΔΦ για τη Δημόσια Υπηρεσία (αν Ναι στη B6.3).	(Απάντηση σε Ε + εξηγήσεις) Δ.Ε.	
B6.3 β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τη ΔΥ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης	Δ.Ε.	
B7	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων κοινωνικής πτυχής από την προτεινόμενη νομοθεσία	
B7.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής κοινωνικό αντίκτυπο; [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B8.1]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Όχι	

B7.2	Προκύπτει αντίκτυπος στην απασχόληση και στη δομή και λειτουργία της αγοράς εργασίας;	Όχι	(π.χ. ζήτηση / προσφορά, κινητικότητα, δημόσιος/ιδιωτικός τομέας, ηλικιακή κατανομή, ειδικές ομάδες εργαζομένων, ρόλος συντεχνιών, εργοδότες)
B7.3	Επηρεάζει τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας;	Όχι	(π.χ. ωράριο, μισθοί, εργασιακή ασφάλεια και ικανοποίηση, υγεία και ασφάλεια, ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης, κατάρτισης / επιμόρφωσης κοκ)
B7.4	Προκύπτει αντίκτυπος στις αρχές και αξίες της δημοκρατίας ή στο ρόλο, τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και γενικά τη συμμετοχή των πολιτών στο πλαίσιο λειτουργίας μίας δημοκρατικής κοινωνίας;	Όχι	(π.χ. συνάφεια με το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, το Σύνταγμα της ΚΔ κοκ)
B7.5	Προκύπτει αντίκτυπος στη δημόσια υγεία, στις συνθήκες διαβίωσης, στη φυσική ή πνευματική υγεία των ατόμων, στις δυνατότητες πρόσβασης τους σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας;	Ναι	Στόχος της υιοθέτησης της συγκεκριμένης νομοθεσίας είναι η διασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας.
B7.6	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα ισότητας (μεταξύ φύλων, εθνικοτήτων, θρησκευτικών ομάδων, ατόμων με αναπηρία, ηλικιακών ομάδων κλπ) και μη διάκρισης;	Όχι	(π.χ. στους τομείς της εκπαίδευσης, της εργασίας, της πρόσβασης στη χρηματοδότηση)
B7.7	Προκύπτει άμεσα ή έμμεσα (π.χ. μέσω οικογένειας, κοινότητας κλπ) αντίκτυπος ως προς τα συμφέροντα, δικαιώματα και συνθήκες ζωής των παιδιών;	Όχι	(π.χ. σε συνάφεια με Σύμβαση ΟΗΕ για τα Δικαιώματα του Παιδιού)
B7.8	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εγκληματικότητας και δημόσιας ασφάλειας;	Όχι	(π.χ. τύχη πολιτών, επίπεδο ελέγχου, ποινές, συστήματα ασφάλειας, υπηρεσίες / μηχανισμοί εκτάκτου ανάγκης κοκ)

B7.9	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εδαφικής συνοχής μεταξύ των διαφόρων τύπων περιοχών, όπως αστικά κέντρα, ύπαιθρος, ορεινές, παράκτιες, και προοπτικών ανάπτυξης;	Όχι	(π.χ. διαθεσιμότητα και πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως εκπαίδευσης, υγείας, φροντίδας κλπ, ευκαιρίες απασχόλησης, προώθηση επενδύσεων, χρηματοδότηση της ανάπτυξης κοκ)
B7.1 0	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα διαχείρισης, προστασίας και ασφάλειας προσωπικών δεδομένων (για πολίτες ή/και επιχειρήσεις);	Όχι	(π.χ. νομοθεσία για εισαγωγή και χρήση η-υπογραφής, η-αυθεντικοποίησης κοκ)
B7.1 1	Προκύπτει αντίκτυπος σε ότι αφορά το επίπεδο και την αποτελεσματικότητα του εκπαιδευτικού συστήματος, στην ανάπτυξη πολιτιστικής κουλτούρας ή και στην κοινωνική συνοχή και ενσωμάτωση των νέων;	Όχι	(π.χ. ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων, επαγγελματικού προσανατολισμού κοκ)
B8	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στο περιβάλλον και στην περιβαλλοντική συμπεριφορά	
B8.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής περιβαλλοντικό αντίκτυπο; [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Όχι	
B8.2	Θα επιφέρει αλλαγές στη χρήση των φυσικών πόρων;	Όχι	(π.χ. υδάτινων πόρων, εδάφους, χλωρίδας και πανίδας κοκ)
B8.3	Θα επιφέρει αλλαγές στην άμεση χρήση οποιασδήποτε μορφής ενέργειας ή στην παραγωγική / καταναλωτική συμπεριφορά με επακόλουθες μεταβολές στην κατανάλωση ενέργειας;	Όχι	(π.χ. προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας)
B8.4	Θα επιφέρει αλλαγές στο σύστημα μεταφορών ή/και στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, με επακόλουθες	Όχι	(π.χ. προώθηση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλαγές στο οδικό δίκτυο, αλλαγή χρήσεων γης κοκ)

	περιβαλλοντικές επιπτώσεις;		
B8.5	Θα επιφέρει αλλαγές ή/και επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία και στην ποιότητα ζωής;	Όχι	(π.χ. μέσω νέων ρυθμίσεων για τη χρήση γης που ενδεχομένως να επιφέρουν μεταβολές στις εκπομπές ρύπων, στο θόρυβο κοκ)
B8.6	Θα επιφέρει αλλαγές στη διαχείριση των αποβλήτων εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από αυτά;	Όχι	(π.χ. ανακύκλωση, πολιτική τιμολόγησης βάση ρύπανσης κλπ)
B8.7	Θα επιφέρει αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον, στο αστικό τοπίο, σε περιοχές ή σημεία σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς κλπ;	Όχι	(π.χ. αλλαγή σε πολεοδομικούς συντελεστές, χρήση γης κοκ)
B8.8	Θα έχει επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή ή στις δυνατότητες για μετριασμό ή προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή;	Όχι	(π.χ. προώθηση προγραμμάτων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή)

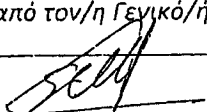
Γ. ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ			
[Το παρόν Τμήμα μπορεί να αξιοποιηθεί για σκοπούς δημοσίευσης των αποτελεσμάτων της ΑΑ]			
Συμπληρώστε βάση των απαντήσεων που έχουν δοθεί στις σχετικές ερωτήσεις πιο πάνω			
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ			
Ενότητες ΑΑ	Σχετικές Ερωτήσεις	Συνοπτικά τακύρια αποτελέσματα της ανάλυσης (μέγιστο 10 γραμμές ανά ενότητα)	Δ/Ε
1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών	B1-B2	Η νομοθετική παρέμβαση κρίθηκε αναγκαία	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	B3-B4	Έγινε εκτεταμένη διαβούλευση και λήφθηκαν υπόψη και προσμετρήθηκαν οι απόψεις που εκφράστηκαν.	

3. Εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων	B5	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις	
4. Εκτίμηση επιπτώσεων στη δημόσια υπηρεσία	B6	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις	
5. Εκτίμηση κοινωνικών επιπτώσεων	B7	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις	
6. Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων	B8	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις	
7. Εκτίμηση ΔΦ	B5.3 B5.6, B6.3	Δεν εφαρμόζεται	
8. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Σύνοψη SMEstest)	B4.5 B5.6 B5.11 B5.12	Δεν εφαρμόζεται	

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό/ή Διευθυντή/ρια του Υπουργείου

Υπογραφή



Όνοματεπώνυμο

Τίτλος/Υπουργείο

Ημερομηνία

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ SMETEST (όπου εφαρμόζεται)

[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SMETest]

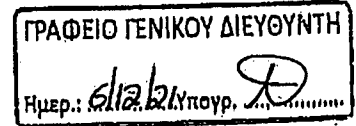
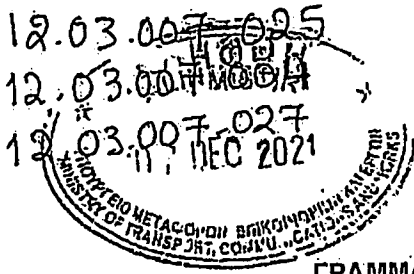
Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπό-ενότητα και συνολικά

[Επιλέξτε με ν το καταλληλότερο μεταξύ ME – Μη Επαρκής, Ι- Ικανοποιητική, ΙΙ – ΙΙΙ ήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]

Ενότητα	ME	I	II	III	Δ/Ε	Σχόλιο/Επεξήγηση
---------	----	---	----	-----	-----	------------------

1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					
4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
Συνολική Αξιολόγηση του SME Test					
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ SME TEST					
Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου					
Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test					
ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ					
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:					
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:					
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ					
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:				
	Email:				
	Τηλέφωνο:				

Υπογραφή	
----------	--



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Αρ. Φακ.: Υ.Σ. 05.05.008
Αρ. Τηλ.: 22602850
Αρ. Φαξ.: 22663476
E-mail: giouliανου@cm.gov.cy

26/12

2 Δεκεμβρίου 2021

Γενικό Διευθυντή
Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων,

Θέμα: Προσχέδιο Απόφασης με τίτλο: «α) Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».

β) Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».

γ) Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021».

Έχω οδηγίες να αναφερθώ στο πιο πάνω θέμα και να σας διαβιβάσω, συνημμένα, Προσχέδιο της σχετικής Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, η οποία λήφθηκε στη Συνεδρία του ημερ. 15.11.2021, για τις δικές σας ενέργειες.

(Γεώργιος Π. Ιουλιανού)

για Γραμματέα
Υπουργικού Συμβουλίου



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 15/11/2021

- α) Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».
- β) Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021».
- γ) Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2021.

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 1360/2021).

1. Αναφορικά με την Απόφαση με αρ. και ημερ. 4.11.2021, το Συμβούλιο:

- α) Αποφάσισε να εγκρίνει:
 - i) Το νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα I.
 - ii) Το νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Εξωδίκου Ρυθμίσεως Αδικημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα II.
- β) Ασκώντας τις εξουσίες που παρέχονται σ' αυτό από το άρθρο 5(1) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 μέχρι (Αρ. 2) του 2020, αποφάσισε να εγκρίνει τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 15/11/2021

(Τροποποιητικούς) Κανονισμούς του 2021, αντίγραφο των οποίων επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα III.

γ) Αποφάσισε να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων:

i) Να καταθέσει τα πιο πάνω νομοσχέδια και τους πιο πάνω κανονισμούς, στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφισή τους σε νόμο και έγκριση αντίστοιχα.

ii) Να επιφέρει στα πιο πάνω νομοσχέδια και κανονισμούς οποιοσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής τους στην Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της ψήφισής και έγκρισής τους, αντίστοιχα, άνευ επαναφοράς τους στο Συμβούλιο.

2. Σκοπός του αναφερόμενου στην υποπαράγραφο (α)(i) πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η νομοθετική ρύθμιση της διακίνησης με Συσκευές Προσωπικής Κινητικότητας σε ποδηλατοδρόμους και ποδηλατολωρίδες ή σε πλατείες και πεζοδρόμους, που θα υποδειχθούν από τους δήμους και τις κοινότητες, καθώς και ο τρόπος διάθεσης και χρήσης των Συσκευών αυτών.



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 15/11/2021

3. Σκοπός του αναφερόμενου στην υποπαράγραφο (α)(ii) πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου, ώστε τα αδικήματα τα οποία διαπράττονται κατά παράβαση των περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας Νόμων του 2018 και 2021, να υπόκεινται σε εξώδικη ρύθμιση.

Θεοδόσης Α. Τσιόλας

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ