



Απόφαση 105

Που έχει καταχωρηθεί στο 13ο Πρακτικό της από 24-6-2026 τακτικής μεικτής συνεδρίαση (δια ζώσης και ταυτόχρονα με τηλεδιάσκεψη μέσω της εφαρμογής (ZOOM), συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου Κω, απόσπασμα του οποίου παρατίθεται, ως ακολούθως:

Σήμερα στις είκοσι τέσσερις (24) Ιουνίου του έτους 2026, ημέρα Τετάρτη και ώρα 19:00, το Δημοτικό Συμβούλιο Κω, συνήλθε σε τακτική μεικτή συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε δια ζώσης και ταυτόχρονα με τηλεδιάσκεψη μέσω της εφαρμογής ZOOM, ύστερα από την με αριθμό πρωτ. 13552/19-6-2026 πρόσκληση που εκδόθηκε από την Πρόεδρο και επιδόθηκε με αποδεικτικό στους Δημοτικούς Συμβούλους και τον Δήμαρχο αυθημερόν, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87/7-6-2010, Τεύχος Πρώτο), όπως αντικαταστάθηκε και συμπληρώθηκε από το άρθρο 6 του Ν. 5056/2023 (ΦΕΚ 163/6-10-2023, Τεύχος Πρώτο), «Αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, κατάργηση νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου δήμων, παρακολούθηση επιδόσεων τοπικής αυτοδιοίκησης οικονομική και διοικητική διαχείριση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ευζωία των ζώων συντροφιάς, κατασκευή και αναβάθμιση λειτουργούντων χερσαίων συντοριακών σταθμών και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εσωτερικών» (ΦΕΚ 163/6-10-2023, Τεύχος Πρώτο) για συζήτηση και λήψη αποφάσεων στα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Στη συνεδρίαση παρευρέθηκε η δημοτική υπάλληλος, κα Σούλη Στυλιανή, κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού για την ορθή τήρηση των πρακτικών, με την υποστήριξη υπαλλήλου του τμήματος, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 97 του Ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ΦΕΚ 114/8-6-2006, Τεύχος Πρώτο).

Πριν από την έναρξη της συνεδρίασης, η Πρόεδρος, διαπίστωσε ότι από τα είκοσι εννέα (29) μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου ήταν:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

- 1) Τελλή - Τσιμισίρη Διονυσία (Πρόεδρος)
- 2) Βλάχου Σεβαστή
- 3) Γιαννούλη Διονυσία
- 4) Δουδούς Σοφοκλής
- 5) Ζαχαρός Κωνσταντίνος
- 6) Θεοφιλίδης Γεώργιος
- 7) Καλέργης Ιωάννης (Γραμματέας)
- 8) Καμπουράκης Σταμάτιος
- 9) Κανταρζή Σταματία
- 10) Κασσιώτη Γεωργία
- 11) Μαραγκός Αριστείδης
- 12) Πης Σταμάτιος
- 13) Χατζηθωμά - Κυπραίου Αικατερίνη
- 14) Χατζηχριστοφής Παναγιώτης
- 15) Χόνδρος Κωνσταντίνος
- 16) Χρυσόπουλος Αλέξανδρος
- 17) Σιφάκης Ηλίας
- 18) Γιωργαλλής Μιχαήλ
- 19) Κοκαλάκης Γεώργιος
- 20) Πη Βασιλεία
- 21) Αβρίθης Παναγιώτης
- 22) Κιάρης Μηνάς
- 23)
- 24)
- 25)
- 26)
- 27)
- 28)
- 29)

ΑΠΟΝΤΕΣ

- 1) Ζερβός Εμμανουήλ
- 2) Καματερός Ιωάννης
- 3) Λοίζος Σταμάτιος
- 4) Παπαχρήστου - Ψύρη Ευτέρπη
οι οποίοι κλήθηκαν νόμιμα και ανατιολόγητα δεν προσήλθαν.
- 5) Βαβλά - Μουζουράκη Μαριέττα
- 6) Χατζηχριστοφή Ειρήνη (Αντιπρόεδρος)
- 7) Μακρή Κυριακή
οι οποίοι κλήθηκαν νόμιμα και αιτιολογημένα δεν προσήλθαν.

Παρόντες Πρόεδροι Δημοτικών Κοινοτήτων
Ουδείς

ΘΕΜΑ 2ο : «Έγκριση Κανονισμού Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) Δήμου Κω».

Ο Δήμαρχος, κ. Νικηταράς Θεοδόσης, προσκλήθηκε και συμμετέχει στη συνεδρίαση.

Η Πρόεδρος, κα Τελλή – Τσιμισίρη Διονυσία, μετά τη διαπίστωση της απαρτίας, έθεσε υπόψη των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου τα σχετικά με το θέμα έγγραφα που είχαν αποσταλεί στους δημοτικούς συμβούλους και στη συνέχεια, διάβασε το με αριθμ. πρωτ. εισερχ. 13681/22-6-2026 υπόμνημα της εταιρείας Μοον ΙΚΕ του κ. Κωνσταντίνου Τελλή, που έχει ως ακολούθως:

«Αξιότιμη κυρία Πρόεδρε, κύριε Δήμαρχε, μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου,

Με την παρούσα επιστολή επιθυμούμε να εκφράσουμε τις απόψεις και τις ανησυχίες μας σχετικά με την προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, η οποία πρόκειται να συζητηθεί και να τεθεί προς ψήφιση ενώπιον του Δημοτικού Συμβουλίου.

Καταρχάς επιθυμούμε να καταστήσουμε σαφές ότι αναγνωρίζουμε πλήρως την ανάγκη ύπαρξης κανόνων για την οργάνωση και τη λειτουργία της μικροκινητικότητας στην πόλη της Κω. Η ασφάλεια των πολιτών και των επισκεπτών, η προστασία των κοινόχρηστων χώρων, η προσβασιμότητα των πεζών και η εύρυθμη λειτουργία της πόλης αποτελούν στόχους που συμεριζόμαστε και υποστηρίζουμε.

Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται στην Κω από το 2022 επενδύοντας διαρκώς την ανάπτυξη μιας σύγχρονης και βιώσιμης υπηρεσίας μετακίνησης. Κατά τη διάρκεια αυτών των ετών λειτουργήσαμε με υπευθυνότητα, συνεργαστήκαμε με τις αρμόδιες αρχές και προσαρμοστήκαμε σε κάθε εύλογη απαίτηση που τέθηκε για τη βελτίωση της λειτουργίας της υπηρεσίας.

Θεωρούμε ότι η προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση αποτελεί μια ιδιαίτερη σημαντική απόφαση με άμεσες επιπτώσεις στην καθημερινή λειτουργία των υφιστάμενων επιχειρήσεων του κλάδου, στους εργαζομένους τους, καθώς και στους χιλιάδες επισκέπτες και κατοίκους που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες μετακίνησης.

Για το λόγο αυτό, πιστεύουμε ότι πριν από τη λήψη μιας τόσο σημαντικής απόφασης, θα ήταν χρήσιμο να προηγηθεί μια πιο ουσιαστική διαδικασία διαβούλευσης με όσους δραστηριοποιούνται ήδη στην Κω και διαθέτουν πολυετή εμπειρία από τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας της υπηρεσίας στο νησί.

Παράλληλα, θεωρούμε εύλογο να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος για τις επιχειρήσεις που ήδη λειτουργούν νόμιμα στην Κω ώστε η προσαρμογή σε ένα νέο κανονιστικό

πλαίσιο να πραγματοποιηθεί ομαλά και με τρόπο που δεν θα δημιουργήσει τις ανάλογες επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου.

Πιστεύουμε ότι η λήψη μιας τόσο σημαντικής απόφασης μετά από μια περιορισμένη χρονικά διαδικασία διαβούλευσης και εν μέσω της τουριστικής περιόδου δεν συμβάλλει στη διαμόρφωση της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης. Αντιθέτως, μία σύντομη αναβολή της διαδικασίας σε συνδυασμό με ουσιαστικό διάλογο μεταξύ του Δήμου και των άμεσα ενδιαφερομένων μερών, μπορεί να οδηγήσει σε ένα περισσότερο λειτουργικό, αποτελεσματικό και αποδεκτό πλαίσιο εφαρμογής.

Για τους λόγους αυτούς, ζητούμε από το Δημοτικό Συμβούλιο την αναβολή της ψήφισης της προτεινόμενης κανονιστικής ρύθμισης, την πραγματοποίηση ουσιαστικής διαβούλευσης με τη συμμετοχή των ήδη δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, την πρόβλεψη εύλογης μεταβατικής περιόδου πριν από την πλήρη εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων.

Είμαστε στη διάθεση του Δήμου και των αρμόδιων Υπηρεσιών για να συνεισφέρουμε εποικοδομητικά με την εμπειρία και τις γνώσεις που έχουμε αποκτήσει από τη λειτουργία της υπηρεσίας στην Κω τα τελευταία χρόνια, με μοναδικό στόχο τη διαμόρφωση ενός πλαισίου που θα εξυπηρετεί αποτελεσματικά το δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια, την προσβασιμότητα και τη βιώσιμη κινητικότητα στο νησί μας.

Με εκτίμηση, Κωνσταντίνος Τελλής, MOVE IKE».

[**Γίνεται μνεία ότι**, μετά την ανάγνωση της επιστολής της εταιρείας **MOVE I.K.E.**, ο επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας κ. Ηλίας Σιφάκης ζήτησε από την Πρόεδρο του Δημοτικού Συμβουλίου να διευκρινίσει τους λόγους για τους οποίους το ανωτέρω υπόμνημα δεν είχε κοινοποιηθεί εγκαίρως στα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, καθώς και να αποσταλεί σε όλους τους δημοτικούς συμβούλους προκειμένου να λάβουν γνώση του περιεχομένου του.

Στη συνέχεια, δημοτικοί σύμβουλοι της μειοψηφίας υπέβαλαν πρόταση για την αναβολή της συζήτησης του θέματος, επικαλούμενοι διαδικαστικούς λόγους.

Επί της διαδικαστικής πρότασης περί αναβολής ή μη της συζήτησης του θέματος διενεργήθηκε ονομαστική ψηφοφορία, μετά το πέρας της οποίας το Δημοτικό Συμβούλιο **απέρριψε την πρόταση αναβολής και ενέκρινε τη συνέχιση της συζήτησης του θέματος**].

Στη συνέχεια, η **Πρόεδρος** έδωσε τον λόγο στον κ. Δήμαρχο, για να εισηγηθεί του θέματος.

Ο **Δήμαρχος κ. Νικηταράς Θεοδόσιος**, πήρε στη συνέχεια τον λόγο και εισηγούμενος το θέμα, κάλεσε αρχικά τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου να συζητήσουν την προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση σε κλίμα ηρεμίας και αμοιβαίου σεβασμού, επισημαίνοντας ότι η τήρηση

του Κανονισμού Λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου και η διασφάλιση ενός ποιοτικού δημόσιου διαλόγου αποτελούν θεσμική υποχρέωση όλων απέναντι στους πολίτες.

Στη συνέχεια συνεχάρη τα υπηρεσιακά στελέχη που εργάστηκαν για τη σύνταξη του Κανονισμού Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), τονίζοντας ότι πρόκειται για μία ιδιαίτερα απαιτητική και πολύμηνη προσπάθεια, η οποία οδήγησε στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και τεκμηριωμένου κανονιστικού πλαισίου, το οποίο εκτίμησε ότι μπορεί να αποτελέσει πρότυπο και για άλλους δήμους της χώρας.

Ανέφερε ότι τα Ε.Π.Η.Ο., στα οποία περιλαμβάνονται όχι μόνο τα ηλεκτρικά πατίνια αλλά και άλλες κατηγορίες ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, αποτελούν πλέον αναπόσπαστο στοιχείο της σύγχρονης μικροκινητικότητας. Η ταχεία ανάπτυξή τους τα τελευταία χρόνια πραγματοποιήθηκε χωρίς επαρκές θεσμικό πλαίσιο και χωρίς σαφείς κανόνες λειτουργίας, γεγονός που κατέστησε αναγκαία τη θέσπιση ενός δημοτικού κανονισμού που θα ρυθμίζει τη χρήση και τη στάθμευσή τους.

Επισήμανε ότι σκοπός της κανονιστικής ρύθμισης δεν είναι ο περιορισμός ή η κατάργηση της νέας αυτής μορφής μετακίνησης, αλλά η ασφαλής ένταξή της στην καθημερινότητα της πόλης, μέσω της θέσπισης σαφών κανόνων λειτουργίας, καθορισμένων θέσεων στάθμευσης και συγκεκριμένων περιοχών στις οποίες επιτρέπεται ή απαγορεύεται η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων, με γνώμονα την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της οδικής ασφάλειας, της προσβασιμότητας και του δημόσιου χώρου.

Ο κ. Δήμαρχος ενημέρωσε το Σώμα ότι η κανονιστική ρύθμιση συντάχθηκε από ομάδα εργασίας αποτελούμενη από τη Γενική Γραμματέα του Δήμου κα Μαρία Κρητικού, την Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών κα Στέλλα Σούλη, την Προϊσταμένη του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας και Αδειών κα Διονυσία Κασσιώτη, τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Δημήτριο Παριανό και την ειδική συνεργάτη του Δημάρχου κα Δέσποινα Σαπουλίδη, οι οποίοι συνεργάστηκαν στενά για τη διαμόρφωση ενός άρτιου και εφαρμόσιμου κανονισμού.

Ανέφερε ακόμη ότι πριν από την εισαγωγή του θέματος στο Δημοτικό Συμβούλιο πραγματοποιήθηκε συνάντηση της Δημοτικής Αρχής με τους εκπροσώπους των εταιρειών που δραστηριοποιούνται ήδη στον τομέα των Ε.Π.Η.Ο., στους οποίους παρουσιάστηκε το σχέδιο του κανονισμού και δόθηκε η δυνατότητα να διατυπώσουν τις απόψεις και τις προτάσεις τους στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης που ακολούθησε. Παράλληλα, ζητήθηκαν και οι προβλεπόμενες γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

Στη συνέχεια αναφέρθηκε στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, επισημαίνοντας ότι ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η επικαιροποίηση της σχετικής εθνικής νομοθεσίας για τα Ε.Π.Η.Ο., ενώ ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας καθορίζει τους γενικούς κανόνες που αφορούν, μεταξύ άλλων, τις τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων, τα ηλικιακά όρια των χρηστών και τα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας. Διευκρίνισε ότι ο υπό συζήτηση κανονισμός δεν υποκαθιστά το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, αλλά εξειδικεύει ζητήματα που εμπύπτουν στην αρμοδιότητα του Δήμου.

Ειδικότερα, όπως ανέφερε, ο κανονισμός καθορίζει τις θέσεις στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο. σε όλες τις Δημοτικές Κοινότητες, τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων ανά σημείο, τη διαδικασία παραχώρησής τους στους οικονομικούς φορείς που θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον, τον τρόπο αντιμετώπισης περιπτώσεων πολλαπλού ενδιαφέροντος για την ίδια θέση, καθώς και τις περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η κυκλοφορία ή η στάθμευση των συγκεκριμένων οχημάτων για λόγους οδικής ασφάλειας, προστασίας των πεζών και διαφύλαξης του δημόσιου χώρου.

Κλείνοντας την εισήγησή του, τόνισε ότι η κανονιστική αυτή ρύθμιση θα αποτελέσει ουσιαστικό εργαλείο τόσο για τις υπηρεσίες του Δήμου και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς όσο και για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, καθώς θα αποσαφηνίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων. Παράλληλα, σημείωσε ότι, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας έγκρισης και τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο κανονισμός θα αποτελέσει επίσημο πλαίσιο αναφοράς για την εφαρμογή των σχετικών ρυθμίσεων στον Δήμο Κω.

Τέλος, παρέδωσε τον λόγο στον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας **κ. Παριανό Δημήτριο**, προκειμένου να παρουσιάσει τις τεχνικές πτυχές και τις επιμέρους διατάξεις της προτεινόμενης κανονιστικής ρύθμισης.

Στη συνέχεια τον λόγο έλαβε ο **Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας Δήμου Κω κ. Παριανός Δημήτριος**, ο οποίος εισηγούμενος το θέμα ανέφερε ότι συμμετέχει στη συνεδρίαση με διττή ιδιότητα, αφενός ως Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας, δηλαδή της υπηρεσίας που θα είναι αρμόδια για την εφαρμογή και τον έλεγχο τήρησης του κανονισμού και αφετέρου ως συντονιστής της ομάδας εργασίας που συγκροτήθηκε για την εκπόνηση της προτεινόμενης κανονιστικής ρύθμισης.

Όπως επισήμανε, η σύνταξη του κανονισμού αποτέλεσε αποτέλεσμα πολύμηνης και συστηματικής εργασίας, κατά τη διάρκεια της οποίας συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, η διεθνής και ελληνική εμπειρία, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Κω, καθώς και τα προβλήματα που έχουν ανακύψει από την αυξανόμενη χρήση των

Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.). Στο πλαίσιο αυτό εξετάστηκαν οι πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των συγκεκριμένων οχημάτων, η προστασία της δημόσιας ασφάλειας, η εξασφάλιση της προσβασιμότητας των πεζών και των ατόμων με αναπηρία, καθώς και η εύρυθμη λειτουργία του δημόσιου χώρου.

Ο κ. Παριανός ανέφερε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν μεταβάλλει τις γενικές διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ούτε τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπει η εθνική νομοθεσία για τα Ε.Π.Η.Ο., αλλά εξειδικεύει τα ζητήματα που ανήκουν στην αρμοδιότητα του Δήμου, καθορίζοντας τους χώρους όπου επιτρέπεται η ανάπτυξη της δραστηριότητας των παρόχων, τις θέσεις στάθμευσης, τις ζώνες απαγόρευσης κυκλοφορίας και στάθμευσης, καθώς και τους κανόνες λειτουργίας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα.

Ειδικότερα, παρουσίασε τη διαδικασία χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης στις Δημοτικές Κοινότητες, τα κριτήρια επιλογής τους, τον αριθμό των προβλεπόμενων θέσεων ανά σημείο, καθώς και τον τρόπο διάθεσής τους στους οικονομικούς φορείς που θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον. Παράλληλα, ανέλυσε τη διαδικασία που προβλέπεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες περισσότερες επιχειρήσεις ενδιαφέρονται για την ίδια θέση, ώστε να διασφαλίζεται ίση μεταχείριση και διαφάνεια.

Αναφέρθηκε ακόμη στις περιοχές όπου, για λόγους προστασίας της δημόσιας ασφάλειας, της εύρυθμης κυκλοφορίας και της προστασίας των πεζών, προτείνεται η απαγόρευση της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο., όπως σε κεντρικές πλατείες, περιοχές αυξημένης συγκέντρωσης πεζών, βασικούς οδικούς άξονες και λοιπά σημεία ιδιαίτερης σημασίας. Όπως τόνισε, οι ρυθμίσεις αυτές στηρίζονται αποκλειστικά σε τεχνικά και λειτουργικά κριτήρια και αποσκοπούν στην πρόληψη ατυχημάτων και στη βελτίωση της καθημερινής λειτουργίας της πόλης.

Στη συνέχεια παρουσίασε τη δομή του κανονισμού, επισημαίνοντας ότι περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις εφαρμογής, τις υποχρεώσεις των παρόχων, τους όρους λειτουργίας, τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων, καθώς και τα παραρτήματα, στα οποία αποτυπώνονται αναλυτικά οι θέσεις στάθμευσης, οι χάρτες εφαρμογής και το υπόδειγμα αίτησης που θα χρησιμοποιείται από τους παρόχους κατά τη διαδικασία αδειοδότησης.

Τέλος, ο κ. Παριανός ανέφερε ότι κατά την εκπόνηση της κανονιστικής ρύθμισης ζητήθηκαν οι προβλεπόμενες γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων και των αρμόδιων υπηρεσιών, ενώ η ομάδα εργασίας συνεργάστηκε στενά με όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες

του Δήμου, με στόχο τη διαμόρφωση ενός κανονισμού που να είναι λειτουργικός, εφαρμόσιμος και συμβατός με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Υπογράμμισε ότι ο κανονισμός αποτελεί ένα δυναμικό εργαλείο διοίκησης, το οποίο δύναται να αξιολογηθεί και να επικαιροποιηθεί στο μέλλον, εφόσον οι συνθήκες ή το νομοθετικό πλαίσιο το απαιτήσουν.

Μετά την ολοκλήρωση των εισηγήσεων, η Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στους παριστάμενους δημοτικούς συμβούλους για ερωτήσεις.

Ερωτήσεις υπέβαλαν οι εξής δημοτικοί σύμβουλοι: Ο επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας **κ. Σιφάκης Ηλίας** και ο ανεξάρτητος δημοτικός σύμβουλος **κ. Αβρίθης Παναγιώτης**. Ειδικότερα, ο κ. Σιφάκης Ηλίας έθεσε ερωτήματα σχετικά με τη διαδικασία διαβούλευσης που προηγήθηκε της σύνταξης του κανονισμού, τους φορείς που συμμετείχαν σε αυτή, καθώς και τη σύνθεση της ομάδας εργασίας που εκπόνησε την κανονιστική ρύθμιση. Ο κ. Αβρίθης Παναγιώτης υπέβαλε ερωτήματα σχετικά με τις γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων και ειδικότερα της Δημοτικής Κοινότητας Κω, τα κριτήρια επιλογής και χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο., καθώς και ζητήματα που αφορούσαν την εφαρμογή των ορίων ταχύτητας, τον τρόπο ελέγχου τήρησης των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την εφαρμογή του κανονισμού στην πράξη.

Στα ανωτέρω ερωτήματα απάντησαν ο κ. Δήμαρχος και ο Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Παριανός, παρέχοντας διευκρινίσεις σχετικά με τη διαδικασία εκπόνησης του κανονισμού, τη διαβούλευση που προηγήθηκε, τις γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων, τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάθμευσης, καθώς και το περιεχόμενο και τον τρόπο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

Μετά το πέρας της διαδικασίας των ερωτήσεων, η Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στα παριστάμενα Μέλη για να τοποθετηθούν επί του θέματος.

Ο επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας **κ. Σιφάκης Ηλίας** πήρε στη συνέχεια τον λόγο και κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του εξέφρασε την άποψη ότι η συζήτηση και ψήφιση της κανονιστικής ρύθμισης πραγματοποιείται σε ιδιαίτερα προχωρημένο χρονικό σημείο της τουριστικής περιόδου, γεγονός που, κατά την άποψή του, δημιουργεί προβλήματα στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), οι οποίες έχουν ήδη πραγματοποιήσει επενδύσεις και καλούνται να προσαρμοστούν άμεσα σε ένα νέο κανονιστικό πλαίσιο.

Υποστήριξε ότι δεν προηγήθηκε ουσιαστική διαβούλευση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς, επισημαίνοντας ότι οι προτάσεις και οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι εκπρόσωποι των εταιρειών δεν ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση της

κανονιστικής ρύθμισης. Παράλληλα, αναφέρθηκε στο υπόμνημα που κατατέθηκε από εταιρεία του κλάδου, υποστηρίζοντας ότι οι επισημάνσεις και οι προτάσεις της δεν αξιολογήθηκαν.

Στη συνέχεια αναγνώρισε την προσπάθεια που κατέβαλε ο Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Παριανός Δημήτριος για τη σύνταξη της κανονιστικής ρύθμισης, πλην όμως εξέφρασε την άποψη ότι η επεξεργασία του θέματος θα έπρεπε να είχε υποστηριχθεί από ευρύτερη διεπιστημονική ομάδα, με τη συμμετοχή τεχνικών και χωροταξικών επιστημόνων, ώστε να αξιολογηθούν πληρέστερα οι ιδιαιτερότητες της λειτουργίας των επιχειρήσεων και οι επιπτώσεις των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

Αναφέρθηκε επίσης στις γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων και ειδικότερα στη διαδικασία που ακολουθήθηκε στη Δημοτική Κοινότητα Κω, υποστηρίζοντας ότι δεν υφίσταται έγκυρη γνωμοδότηση και ότι η διαδικασία παρουσίασε ουσιώδεις πλημμέλειες, γεγονός που, κατά την άποψή του, επηρεάζει τη νομιμότητα της κανονιστικής απόφασης.

Επιπλέον, υποστήριξε ότι ο κανονισμός αντιμετωπίζει ενιαία όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, χωρίς να διαφοροποιεί τις εταιρείες που διαθέτουν συστήματα γεωντοπισμού και δυνατότητα ελέγχου της ταχύτητας, της στάθμευσης και της περιοχής κυκλοφορίας των οχημάτων τους από τους ιδιώτες χρήστες, γεγονός που, κατά την άποψή του, δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας της αγοράς.

Αμφισβήτησε ακόμη την αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων ελέγχων από τη Δημοτική Αστυνομία, εκφράζοντας επιφυλάξεις ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής και εποπτείας των διατάξεων του κανονισμού στην πράξη. Παράλληλα, υποστήριξε ότι προβλέπονται δικαιολογητικά τα οποία, σύμφωνα με όσα του έχουν γνωστοποιήσει οι ενδιαφερόμενοι επιχειρηματίες, δεν εκδίδονται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες.

Κλείνοντας την τοποθέτησή του ο κ. Σιφάκης, εξέφρασε την εκτίμηση ότι η προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση ενδέχεται να αντιμετωπίσει ζητήματα νομιμότητας κατά τον έλεγχο της Αποκεντρωμένης Διοίκησης και να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγών από τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι η παράταξή του δεν θα υπερψηφίσει την πρόταση και επανέλαβε την πρότασή του για αναβολή της συζήτησης, προκειμένου να προηγηθεί ουσιαστική διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους και πιλοτική εφαρμογή του κανονισμού πριν από την οριστική του θέσπιση.

Τον λόγο είχε στη συνέχεια, ο Αντιδήμαρχος κ. **Χατζηχριστοφής Παναγιώτης** ο οποίος κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του εξέφρασε την υποστήριξή του στην προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση, επισημαίνοντας ότι αυτή προέκυψε ως απάντηση στα πραγματικά

προβλήματα που έχουν ανακύψει τα τελευταία χρόνια από τη διαρκώς αυξανόμενη χρήση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.).

Αρχικά συνεχάρη και ευχαρίστησε την ομάδα εργασίας και τα υπηρεσιακά στελέχη που συμμετείχαν στη σύνταξη της κανονιστικής πράξης, επισημαίνοντας ότι, μέσα από τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, διαμορφώθηκε ένα ολοκληρωμένο και εφαρμόσιμο πλαίσιο.

Ανέφερε ότι ο Δήμος έχει την ευθύνη να θεσπίζει κανόνες που διασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της πόλης, προστατεύουν την ασφάλεια των πολιτών και των επισκεπτών και παράλληλα δημιουργούν σαφές και δίκαιο πλαίσιο λειτουργίας για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα.

Τόνισε ότι η ανεξέλεγκτη χρήση των Ε.Π.Η.Ο. έχει ήδη δημιουργήσει ζητήματα δημόσιας ασφάλειας, όπως η κυκλοφορία ηλεκτρικών πατινιών από ανήλικους ή χωρίς τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, η ανάπτυξη υπερβολικών ταχυτήτων σε πεζοδρόμους και κοινόχρηστους χώρους, καθώς και η άναρχη στάθμευσή τους, γεγονός που καθιστά αναγκαία τη θέσπιση κανόνων.

Υπογράμμισε ότι τα Ε.Π.Η.Ο. αποτελούν πλέον αναπόσπαστο στοιχείο της σύγχρονης μικροκινητικότητας και μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στη βιώσιμη κινητικότητα και στη μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων, ιδιαίτερα σε έναν τουριστικό προορισμό όπως η Κω. Ωστόσο, επισήμανε ότι η χρήση τους πρέπει να διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες, ιδίως σε ένα νησί με έντονη τουριστική δραστηριότητα, περιορισμένο οδικό δίκτυο και αυξημένη παρουσία πεζών, παιδιών, ηλικιωμένων και ατόμων με αναπηρία.

Ανέφερε ακόμη ότι ο υπό συζήτηση κανονισμός δεν έχει τιμωρητικό χαρακτήρα ούτε αποσκοπεί στην απαγόρευση της χρήσης των Ε.Π.Η.Ο., αλλά στη θέσπιση σαφών κανόνων που θα διασφαλίζουν την ασφαλή και υπεύθυνη χρήση τους, με σεβασμό προς όλους τους χρήστες του δημόσιου χώρου.

Όπως επισήμανε, βασικοί στόχοι της κανονιστικής ρύθμισης είναι η ασφαλής συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων, Ε.Π.Η.Ο. και λοιπών οχημάτων, η προστασία των κοινόχρηστων χώρων από την άναρχη στάθμευση, η διατήρηση της αισθητικής του νησιού και η ομαλή εξυπηρέτηση των επισκεπτών χωρίς να επιβαρύνεται η καθημερινότητα των κατοίκων. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται η δημιουργία συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης, ενώ, όπως ανέφερε, η εμπειρία άλλων δήμων καταδεικνύει ότι η εφαρμογή σαφών κανόνων συμβάλλει στη βελτίωση της λειτουργίας της μικροκινητικότητας και στη μείωση των σχετικών προβλημάτων.

Τέλος, σημείωσε ότι, παρότι αντίστοιχες κανονιστικές ρυθμίσεις έχουν μέχρι σήμερα θεσπιστεί από ελάχιστους δήμους της χώρας, ο Δήμος Κω προχωρά έγκαιρα στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου πλαισίου λειτουργίας, επισημαίνοντας ότι ο κανονισμός αποτελεί ένα δυναμικό εργαλείο, το οποίο θα μπορεί να επικαιροποιείται και να προσαρμόζεται στις μελλοντικές ανάγκες και εξελίξεις του νησιού. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι υπερψηφίζει την προτεινόμενη κανονιστική ρύθμιση.

Στη συνέχεια τον λόγο είχε ο δημοτικός σύμβουλος της μείζονος μειοψηφίας, **κ. Κοκαλάκης Γεώργιος** και κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του, διευκρίνισε, καταρχάς, ότι η υπό συζήτηση κανονιστική ρύθμιση αφορά αποκλειστικά τα κοινόχρηστα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) που διατίθενται μέσω εταιρειών προς ενοικίαση και όχι τα ιδιωτικής χρήσης ηλεκτρικά πατίνια. Επισήμανε ότι δεν θα πρέπει να συγχέεται η χρήση ιδιωτικών Ε.Π.Η.Ο. με τη λειτουργία των συστημάτων κοινόχρηστης μικροκινητικότητας, καθώς πρόκειται για διαφορετικές περιπτώσεις που διέπονται από διαφορετικές προϋποθέσεις και ρυθμίσεις. Ανέφερε, μάλιστα, ότι τα σοβαρά ατυχήματα που έχουν καταγραφεί το τελευταίο χρονικό διάστημα στη χώρα αφορούσαν κυρίως ιδιωτικά ηλεκτρικά πατίνια και όχι τα κοινόχρηστα οχήματα που αποτελούν αντικείμενο του προτεινόμενου κανονισμού.

Στη συνέχεια αναφέρθηκε στον ρόλο των Δημοτικών Κοινοτήτων, εκφράζοντας την άποψη ότι οι γνωμοδοτήσεις τους δεν αξιολογήθηκαν με τη δέουσα βαρύτητα. Ειδικότερα επισήμανε ότι η Δημοτική Κοινότητα Κεφάλου είχε γνωμοδοτήσει αρνητικά ως προς την εγκατάσταση θέσεων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. στην περιοχή της, ωστόσο η πρόταση της Δημοτικής Αρχής διατηρεί τις σχετικές προβλέψεις. Παράλληλα αναφέρθηκε στη διαδικασία που ακολουθήθηκε σχετικά με τη γνωμοδότηση της Δημοτικής Κοινότητας Κω, επισημαίνοντας ότι δημιουργήθηκε σύγχυση ως προς την έκδοση, την ανάρτηση και τη διαβίβασή της στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Ο κ. Κοκαλάκης υποστήριξε ότι, παρότι οι αποφάσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων έχουν γνωμοδοτικό χαρακτήρα, αποτελούν θεσμικές εισηγήσεις που πρέπει να συνεκτιμώνται ουσιαστικά κατά τη λήψη της τελικής απόφασης και όχι να παρακάμπτονται. Κατά την άποψή του, η μη αξιοποίηση των γνωμοδοτήσεων αυτών αποδυναμώνει τη διαδικασία και δημιουργεί ζητήματα ως προς την πληρότητα της κανονιστικής πράξης.

Παράλληλα αναγνώρισε την ιδιαίτερα εκτεταμένη εργασία που πραγματοποιήθηκε για τη σύνταξη του κανονισμού και συνεχάρη τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Παριανό Δημήτριο για την προσπάθεια και την προετοιμασία του σχεδίου, επισημαίνοντας

όμως ότι, παρά την τεχνική επεξεργασία, εξακολουθούν να υφίστανται ουσιώδεις προβληματισμοί ως προς το περιεχόμενο και τη διαδικασία λήψης της απόφασης.

Επιπλέον αναφέρθηκε στις επισημάνσεις και τις αντιρρήσεις που διατύπωσαν επαγγελματίες του κλάδου, τόσο κατά τη συνεδρίαση της Δημοτικής Επιτροπής όσο και με την υποβολή σχετικής επιστολής προς τον Δήμο, υποστηρίζοντας ότι οι προβληματισμοί αυτοί έπρεπε να αξιολογηθούν διεξοδικότερα πριν από την έγκριση του κανονισμού.

Κλείνοντας την τοποθέτησή του, ανέφερε ότι, μολονότι ο Δήμος Κω συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων δήμων της χώρας που επιχειρούν να θεσπίσουν ειδικό κανονισμό για τα Ε.Π.Η.Ο., θεωρεί ότι η συγκεκριμένη κανονιστική πράξη παρουσιάζει ουσιώδεις αδυναμίες τόσο ως προς τη διαδικασία όσο και ως προς το περιεχόμενό της. Εξέφρασε την εκτίμηση ότι ενδέχεται να ανακύψουν ζητήματα κατά τον έλεγχο της νομιμότητάς της και δήλωσε ότι, για τους λόγους αυτούς, καταψηφίζει την εισήγηση.

Στη συνέχεια τον λόγο είχε η Αντιδήμαρχος, **κα Χατζηθωμά – Κυπραίου Αικατερίνη**, η οποία κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής της, ανέφερε ότι ο υπό συζήτηση Κανονισμός Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) έρχεται να καλύψει ένα ουσιαστικό κενό στη λειτουργία της πόλης και των δημοτικών κοινοτήτων, καθώς η σημαντική αύξηση της χρήσης των συγκεκριμένων μέσων μετακίνησης τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργήσει ζητήματα που απαιτούν σαφές κανονιστικό πλαίσιο.

Επισήμανε ότι τα Ε.Π.Η.Ο. αποτελούν μία σύγχρονη και φιλική προς το περιβάλλον μορφή μετακίνησης, ιδιαίτερα χρήσιμη τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες του νησιού. Ωστόσο, η έλλειψη κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης έχει προκαλέσει προβλήματα ως προς την οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα και τη χρήση των κοινόχρηστων χώρων, καθιστώντας αναγκαία τη θέσπιση ενός ολοκληρωμένου κανονισμού.

Τόνισε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν αποσκοπεί στον περιορισμό ή την απαγόρευση της μικροκινητικότητας, αλλά στη διαμόρφωση ενός σαφούς και λειτουργικού πλαισίου, το οποίο εξασφαλίζει την ασφαλή συνύπαρξη των Ε.Π.Η.Ο. με τους πεζούς, τα ποδήλατα και τα λοιπά μέσα μετακίνησης. Παράλληλα, επισήμανε ότι προβλέπει συγκεκριμένους κανόνες κυκλοφορίας και στάθμευσης, προστατεύει τους κοινόχρηστους χώρους, τις πλατείες και τους πεζόδρομους, διασφαλίζει την απρόσκοπτη πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία και καθορίζει τις υποχρεώσεις των επιχειρήσεων εκμίσθωσης, ενισχύοντας την οργάνωση και την υπεύθυνη λειτουργία τους.

Ιδιαίτερη αναφορά έκανε στη διαχρονική ταυτότητα της Κω ως «νησί του ποδηλάτου», επισημαίνοντας ότι το ποδήλατο αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της ιστορίας, της

καθημερινότητας και της τουριστικής φυσιογνωμίας του νησιού, καθώς και βασικό χαρακτηριστικό του αναγνωρίσιμου τουριστικού του προϊόντος. Υπογράμμισε ότι η Δημοτική Αρχή οφείλει να συνεχίσει να επενδύει και να αναδεικνύει αυτή την ιδιαίτερη ταυτότητα, διατηρώντας το ποδήλατο ως βασικό στοιχείο του «brand» της Κω.

Παράλληλα, επισήμανε ότι τα Ε.Π.Η.Ο. και γενικότερα η μικροκινητικότητα έχουν θέση στη σύγχρονη πόλη, υπό την προϋπόθεση ότι λειτουργούν συμπληρωματικά προς τις υφιστάμενες μορφές μετακίνησης, με σαφείς κανόνες και χωρίς να αλλοιώνουν τον χαρακτήρα και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του νησιού.

Κλείνοντας την τοποθέτησή της, συνεχάρη και ευχαρίστησε τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Παριανό Δημήτριο για την παρουσίαση και την εργασία που πραγματοποίησε, καθώς και όλα τα μέλη της Ομάδας Εργασίας και όσους συμμετείχαν στη διαδικασία διαβούλευσης και συνέβαλαν στη διαμόρφωση του κανονισμού. Δήλωσε ότι η έγκρισή του αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για τη δημιουργία μιας ασφαλέστερης, περισσότερο οργανωμένης και προσβάσιμης πόλης, επισημαίνοντας παράλληλα ότι ο κανονισμός μπορεί να αξιολογείται και να βελτιώνεται στο μέλλον, ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι υπερψηφίζει την εισήγηση.

Τον λόγο είχε στη συνέχεια ο ανεξάρτητος δημοτικός σύμβουλος **κ. Κιάρης Μηνάς**, ο οποίος κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του, ανέφερε ότι ήδη από την έναρξη της συζήτησης είχε ζητήσει την αναβολή του θέματος για δύο λόγους. Πρώτον, επειδή πρόκειται για κανονιστική πράξη που αφορά το σύνολο της εδαφικής περιφέρειας του Δήμου και, κατά την άποψή του, ήταν αναγκαία η προηγούμενη γνωμοδότηση όλων των Δημοτικών Κοινοτήτων, επισημαίνοντας ότι για μία εξ αυτών δεν είχε διατυπωθεί σχετική γνωμοδότηση. Δεύτερον, εξέφρασε την πολιτική θέση ότι είναι θεσμικά ορθότερο οι κανονιστικές αποφάσεις να εισάγονται προς συζήτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο αφού προηγουμένως έχουν ολοκληρωθεί όλες οι προβλεπόμενες γνωμοδοτικές διαδικασίες.

Στη συνέχεια επισήμανε ότι η ανάγκη θέσπισης κανόνων για την κυκλοφορία και στάθμευση των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) είναι αδιαμφισβήτητη, καθώς πρόκειται για ένα ζήτημα που απασχολεί έντονα τόσο την τοπική κοινωνία όσο και πολλές τουριστικές περιοχές της χώρας, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης χρήσης των συγκεκριμένων μέσων μετακίνησης. Ανέφερε ότι η ύπαρξη ενός κανονιστικού πλαισίου για τα Ε.Π.Η.Ο. είναι αναγκαία προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που παρατηρούνται στους δρόμους, στους ποδηλατοδρόμους και στους κοινόχρηστους χώρους.

Ωστόσο, υποστήριξε ότι η ψήφιση ενός μεμονωμένου κανονισμού αποκλειστικά για τα Ε.Π.Η.Ο. δεν αντιμετωπίζει τη συνολική διάσταση του προβλήματος. Κατά την άποψή του, η Δημοτική Αρχή επιχειρεί να επιλύσει ένα επιμέρους ζήτημα χωρίς να έχει προηγηθεί συνολικός σχεδιασμός για τη λειτουργία της πόλης και τη διαχείριση του δημόσιου χώρου, γεγονός που οδηγεί σε αποσπασματικές ρυθμίσεις.

Επισήμανε ότι η Κω, ως διεθνώς αναγνωρισμένος τουριστικός προορισμός και τόπος μόνιμης κατοικίας χιλιάδων πολιτών, χρειάζεται μία ολοκληρωμένη στρατηγική διαχείρισης του δημόσιου χώρου. Υπογράμμισε ότι οι κοινόχρηστοι χώροι, τα πεζοδρόμια, οι πλατείες, οι πεζόδρομοι και το ιστορικό κέντρο αποτελούν βασικά στοιχεία της εικόνας του νησιού και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών και, ως εκ τούτου, απαιτούν ενιαία αντιμετώπιση.

Αναφέρθηκε στους ισχύοντες κανονισμούς λειτουργίας των κοινόχρηστων χώρων και της αστικής λειτουργίας του Δήμου, επισημαίνοντας ότι αυτοί έχουν πλέον ξεπεραστεί από τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης. Παράλληλα επισήμανε ότι εξακολουθούν να παρατηρούνται προβλήματα, όπως αυθαίρετες καταλήψεις κοινόχρηστων χώρων, ανάπτυξη εμπορευμάτων, ψυγείων και διαφημιστικών κατασκευών, εμπόδια στα πεζοδρόμια, παράνομες καταλήψεις θέσεων στάθμευσης και λοιπές δυσλειτουργίες, οι οποίες επηρεάζουν την ασφαλή κυκλοφορία των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία. Κατά την άποψή του, η προσθήκη ενός ακόμη αποσπασματικού κανονισμού δεν αντιμετωπίζει τις πραγματικές αιτίες των προβλημάτων, αλλά προσθέτει μία ακόμη επιμέρους ρύθμιση σε ένα ήδη σύνθετο κανονιστικό πλαίσιο.

Για τον λόγο αυτό **πρότεινε** την εκπόνηση ενός ενιαίου, επικαιροποιημένου και κωδικοποιημένου Κανονισμού Λειτουργίας της πόλης και διαχείρισης των κοινόχρηστων χώρων, ο οποίος θα συγκεντρώνει όλες τις σχετικές ρυθμίσεις σε ένα ενιαίο πλαίσιο. Όπως ανέφερε, στον κανονισμό αυτό θα πρέπει να ενταχθούν οι ρυθμίσεις για τα Ε.Π.Η.Ο., τα ηλεκτρικά ποδήλατα και γενικότερα τα μέσα μικροκινητικότητας, οι ζώνες κυκλοφορίας και στάθμευσης, τα όρια ταχύτητας, οι περιοχές περιορισμού της κυκλοφορίας, η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, η αισθητική των καταστημάτων, η λειτουργία των πεζοδρόμων και των πλατειών, η τροφοδοσία των επιχειρήσεων και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Υποστήριξε ότι η υιοθέτηση ενός ενιαίου κανονιστικού πλαισίου θα διασφαλίσει μεγαλύτερη προσβασιμότητα, ασφάλεια και λειτουργικότητα για τους πολίτες, θα δημιουργήσει σαφείς και ίσους κανόνες για τις επιχειρήσεις και θα διευκολύνει το έργο των ελεγκτικών μηχανισμών και ιδιαίτερα της Δημοτικής Αστυνομίας, η οποία θα διαθέτει ένα

ενιαίο και ολοκληρωμένο πλαίσιο εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό συνεχάρη τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Δημήτριο Παριανό και τις υπηρεσίες του Δήμου για την εργασία που πραγματοποίησαν κατά την προετοιμασία του προτεινόμενου κανονισμού.

Κλείνοντας την τοποθέτησή του, ανέφερε ότι η Κως υπήρξε πρωτοπόρος στη βιώσιμη κινητικότητα με την ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων και εξέφρασε την άποψη ότι μπορεί να πρωτοπορήσει και στον συνολικό σχεδιασμό της λειτουργίας του δημόσιου χώρου. Κάλεσε τη Δημοτική Αρχή να προχωρήσει άμεσα στην εκπόνηση ενός ενιαίου και επικαιροποιημένου Κανονισμού Λειτουργίας της πόλης, ώστε να δημιουργηθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο κανόνων που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες κατοίκων και επισκεπτών και θα συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία και τη βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού.

Στη συνέχεια τον λόγο είχε η δημοτική σύμβουλος της μείζονος μειοψηφίας **κα Πη Βασιλεία**, η οποία κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής της, αναφέρθηκε καταρχάς στη διαδικασία με την οποία εισήχθη το θέμα προς συζήτηση, επισημαίνοντας ότι κατά την ίδια συνεδρίαση άλλα θέματα είτε αναβλήθηκαν είτε δεν συζητήθηκαν λόγω έλλειψης των απαιτούμενων γνωμοδοτήσεων ή εισηγήσεων. Υποστήριξε ότι και στην προκειμένη περίπτωση δεν υπήρχε γνωμοδότηση της Δημοτικής Κοινότητας Κω, όχι επειδή το θέμα δεν συζητήθηκε από το Συμβούλιό της, αλλά επειδή είχε ληφθεί σχετική απόφαση, επί της οποίας υποβλήθηκε ένσταση από τον ίδιο τον Πρόεδρο της Κοινότητας, αμφισβητώντας τη νομιμότητα της συνεδρίασης και της ληφθείσας απόφασης. Για τον λόγο αυτό, κατά την άποψή της, η σχετική γνωμοδότηση δεν τέθηκε υπόψη του Δημοτικού Συμβουλίου, γεγονός που δημιουργεί ουσιώδες διαδικαστικό ζήτημα κατά τη λήψη της απόφασης.

Στη συνέχεια διατύπωσε την προσωπική της θέση ως προς τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών, εκφράζοντας έντονο προβληματισμό για την ασφάλεια των χρηστών τους. Ανέφερε ότι, κατά την άποψή της, τα συγκεκριμένα οχήματα εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους πρόκλησης ατυχημάτων, ιδιαίτερα σε περιοχές με αυξημένη κυκλοφορία και έντονη τουριστική κίνηση, επισημαίνοντας ότι, εάν υπήρχε σχετική δυνατότητα, θα υποστήριζε ακόμη και την πλήρη απαγόρευση της κυκλοφορίας τους. Διευκρίνισε ωστόσο ότι η θέση αυτή αποτελεί προσωπική της άποψη και δεν συνδέεται με το αντικείμενο της υπό συζήτηση κανονιστικής ρύθμισης.

Αναφέρθηκε επίσης στις δυσκολίες αστυνόμευσης της κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο., επισημαίνοντας ότι οι ελεγκτικοί μηχανισμοί διαθέτουν περιορισμένες δυνατότητες ελέγχου, ιδιαίτερα σε ζητήματα όπως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλες επικίνδυνες

συμπεριφορές, γεγονός που, κατά την εκτίμησή της, εντείνει τους κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια.

Υποστήριξε ακόμη ότι η συζήτηση για τα Ε.Π.Η.Ο. αναδείχθηκε κυρίως μετά τα πρόσφατα θανατηφόρα ατυχήματα που σημειώθηκαν σε άλλες περιοχές της χώρας και έλαβαν μεγάλη δημοσιότητα. Κατά την άποψή της, η ενασχόληση των Δήμων με το ζήτημα αποτελεί συνέπεια της επικαιρότητας και της δημόσιας πίεσης που δημιουργήθηκε μετά τα περιστατικά αυτά, ενώ επισήμανε ότι το αρμόδιο Υπουργείο είχε ήδη θέσει σε δημόσια διαβούλευση σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης για τα Ε.Π.Η.Ο., το οποίο θα μπορούσε να αναμένεται πριν από τη λήψη τοπικών κανονιστικών αποφάσεων.

Περαιτέρω, υποστήριξε ότι η προτεινόμενη κανονιστική πράξη εισάγεται προς ψήφιση χωρίς να έχουν ληφθεί ουσιαστικά υπόψη οι αρνητικές γνωμοδοτήσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων, ιδίως της Δημοτικής Κοινότητας Κεφάλου, καθώς και οι απόψεις των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα. Επιπλέον, ανέφερε ότι τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου δεν είχαν στη διάθεσή τους το σύνολο των εγγράφων και της σχετικής αλληλογραφίας που αφορούσαν το θέμα, γεγονός που, κατά την άποψή της, συνιστά πλημμελή ενημέρωση του Σώματος και επηρεάζει τη νομιμότητα της διαδικασίας.

Κλείνοντας την τοποθέτησή της, εξέφρασε την εκτίμηση ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν πρόκειται να εφαρμοστεί αποτελεσματικά στην πράξη, καθώς, κατά την άποψή της, παρουσιάζει ουσιώδεις διαδικαστικές και λειτουργικές αδυναμίες. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι δεν μπορεί να συμφωνήσει με την εισήγηση.

Στη συνέχεια τον λόγο είχε η Αντιδήμαρχος **κα. Κασσιώτη Γεωργία**, η οποία κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής της, ανέφερε ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική αύξηση της χρήσης των μέσων μικροκινητικότητας και ειδικότερα των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), γεγονός που δημιουργεί τόσο σημαντικά πλεονεκτήματα όσο και προβλήματα που απαιτούν κανονιστική αντιμετώπιση. Επισήμανε ότι η χρήση των συγκεκριμένων οχημάτων συμβάλλει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, στον περιορισμό της χρήσης συμβατικών οχημάτων και στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, χωρίς όμως να παραγνωρίζονται τα ζητήματα οδικής ασφάλειας και τα σοβαρά ατυχήματα, ακόμη και θανατηφόρα, που έχουν καταγραφεί τα τελευταία χρόνια στη χώρα.

Υπογράμμισε ότι η θέσπιση της προτεινόμενης κανονιστικής πράξης αποσκοπεί στην οργάνωση της χρήσης των Ε.Π.Η.Ο. και στη διαμόρφωση ενός πλαισίου ασφαλούς λειτουργίας, ώστε να αντιμετωπιστεί η μέχρι σήμερα ανεξέλεγκτη κυκλοφορία και στάθμευσή

τους και να εξασφαλιστεί η ισορροπία ανάμεσα στα οφέλη της μικροκινητικότητας και στην προστασία της δημόσιας ασφάλειας.

Στη συνέχεια επισήμανε ότι η συγκεκριμένη κανονιστική δεν αποτελεί μία μεμονωμένη πρωτοβουλία, αλλά εντάσσεται στη συνολική στρατηγική του Δήμου Κω για τη βιώσιμη κινητικότητα. Αναφέρθηκε στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και στο Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.), τα οποία εκπονήθηκαν κατά την προηγούμενη δημοτική περίοδο στο πλαίσιο χρηματοδοτούμενων προγραμμάτων, επισημαίνοντας ότι οι κατευθύνσεις και οι στόχοι που διαμορφώθηκαν μέσα από τα δύο αυτά στρατηγικά εργαλεία αποτέλεσαν τη βάση για τη σύνταξη της παρούσας κανονιστικής και διασφαλίζουν την εναρμόνισή της με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Παράλληλα υπογράμμισε ότι η Κως διαθέτει μακρά παράδοση στη χρήση ποδηλάτου και γενικότερα στις ήπιες μορφές μετακίνησης, γεγονός που αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ταυτότητας και της φυσιογνωμίας του νησιού. Όπως ανέφερε, η κανονιστική επιδιώκει να ενισχύσει αυτή τη φιλοσοφία, οργανώνοντας με σύγχρονους κανόνες τη λειτουργία των νέων μορφών μικροκινητικότητας.

Αναφερόμενη στις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν από επιχειρηματίες του κλάδου κατά τη διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης και κατά τη συνεδρίαση της Δημοτικής Επιτροπής, σημείωσε ότι οι απόψεις τους αξιολογήθηκαν και λήφθηκαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού σχεδίου. Τόνισε, ωστόσο, ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν έχει ως στόχο να περιορίσει ή να θίξει την επιχειρηματική δραστηριότητα, αλλά να οργανώσει με σαφείς κανόνες τη λειτουργία της μικροκινητικότητας προς όφελος της ασφάλειας των πολιτών, των επισκεπτών και των ίδιων των χρηστών των Ε.Π.Η.Ο.

Επισήμανε ακόμη ότι ο κανονισμός αποτελεί ένα δυναμικό εργαλείο διοίκησης, το οποίο θα αξιολογείται κατά την εφαρμογή του και θα μπορεί να τροποποιείται ή να συμπληρώνεται, εφόσον η εμπειρία εφαρμογής του ή οι μεταβαλλόμενες συνθήκες καταδείξουν την ανάγκη βελτιώσεων.

Η **κα Κασσιώτη** συνεχάρη τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Δημήτριο Παριανό, καθώς και όλα τα μέλη της Ομάδας Εργασίας, για την εντατική προσπάθεια που κατέβαλαν μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, συγκεντρώνοντας το απαραίτητο νομοθετικό, τεχνικό και επιστημονικό υλικό για την ολοκλήρωση του κανονισμού.

Κλείνοντας την τοποθέτησή της, συμφώνησε με την επισήμανση του Δημοτικού Συμβούλου κ. Κιάρη Μηνά ότι απαιτείται συνολική επικαιροποίηση του Κανονισμού Λειτουργίας της πόλης, επισημαίνοντας όμως ότι η παρούσα κανονιστική αποτελεί το πρώτο

βήμα αυτής της διαδικασίας, καθώς η αντιμετώπιση των ζητημάτων ασφάλειας που σχετίζονται με τα Ε.Π.Η.Ο. δεν μπορούσε να αναβληθεί. Δήλωσε ότι θα ακολουθήσει η αναθεώρηση και των λοιπών κανονιστικών διατάξεων που αφορούν τη λειτουργία του δημόσιου χώρου, με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου, λειτουργικού και ασφαλούς πλαισίου για το σύνολο του νησιού. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι υπερψηφίζει την εισήγηση.

Ο ανεξάρτητος δημοτικός σύμβουλος, **κ. Αβρίθης Παναγιώτης** πήρε στη συνέχεια τον λόγο και κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του, ανέφερε ότι η συζήτηση του θέματος δεν θα πρέπει να περιοριστεί στην τεχνική επεξεργασία του προτεινόμενου κανονισμού ή στην εργασία της Ομάδας Εργασίας, την οποία αναγνώρισε και σεβάστηκε, αλλά οφείλει να επικεντρωθεί στην πολιτική φιλοσοφία και στον συνολικό σχεδιασμό που υπηρετεί η συγκεκριμένη κανονιστική ρύθμιση. Επισήμανε ότι η διαφωνία του δεν αφορά τα υπηρεσιακά στελέχη που συνέταξαν τον κανονισμό, αλλά τις πολιτικές επιλογές που αποτυπώνονται στο περιεχόμενό του.

Υποστήριξε ότι η κανονιστική εισάγεται αποσπασματικά, χωρίς να εντάσσεται σε έναν συνολικό και επικαιροποιημένο Κανονισμό Λειτουργίας της πόλης, ο οποίος θα ρυθμίζει ενιαία όλα τα ζητήματα διαχείρισης του δημόσιου χώρου. Κατά την άποψή του, εφόσον δεν αντιμετωπίζονται συνολικά τα ζητήματα λειτουργίας της πόλης, η θέσπιση ενός επιμέρους κανονισμού για τα Ε.Π.Η.Ο. δεν επιλύει τα πραγματικά προβλήματα.

Αναφερόμενος στο περιεχόμενο της κανονιστικής, εξέφρασε τη διαφωνία του με τη ρύθμιση που προβλέπει ανώτατη ταχύτητα κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. έως 25 χλμ./ώρα και επιτρέπει την κυκλοφορία τους σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας δεν υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα. Υποστήριξε ότι οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες της Κω, επισημαίνοντας ότι σε κεντρικές περιοχές της πόλης, όπου υπάρχει έντονη κίνηση πεζών, εργαζομένων και επισκεπτών, η εφαρμογή τους ενδέχεται να δημιουργήσει πρόσθετους κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

Ιδιαίτερη αναφορά έκανε στη διαδικασία που ακολουθήθηκε πριν από την εισαγωγή του θέματος στο Δημοτικό Συμβούλιο, εκφράζοντας την άποψη ότι έπρεπε να έχει προηγηθεί η ολοκλήρωση της γνωμοδότησης της Δημοτικής Κοινότητας Κω. Τόνισε ότι, ανεξάρτητα από τον γνωμοδοτικό χαρακτήρα των αποφάσεων των Δημοτικών Κοινοτήτων, η γνώμη τους αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της θεσμικής διαδικασίας και θα έπρεπε να έχει ληφθεί πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Παράλληλα επισήμανε ότι το πρόβλημα της λειτουργίας των Ε.Π.Η.Ο. δεν είναι πρόσφατο, αλλά είχε ήδη αναδειχθεί από το προηγούμενο έτος, γεγονός που, κατά την άποψή του, θα έπρεπε να είχε οδηγήσει σε έναν πληρέστερο σχεδιασμό. Υποστήριξε ακόμη ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου ήδη προσαρμόζουν τον τρόπο λειτουργίας τους, αξιοποιώντας νέες πρακτικές διάθεσης των Ε.Π.Η.Ο. μέσω ξενοδοχειακών μονάδων και ηλεκτρονικών εφαρμογών, εξέλιξη που, όπως ανέφερε, δυσχεραίνει περαιτέρω την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού.

Εξέφρασε επίσης επιφυλάξεις ως προς τη δυνατότητα αποτελεσματικής εφαρμογής και ελέγχου της κανονιστικής, επισημαίνοντας ότι οι διαθέσιμοι ελεγκτικοί μηχανισμοί δεν επαρκούν για την ουσιαστική εποπτεία της λειτουργίας των Ε.Π.Η.Ο. και εκτίμησε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν αντιμετωπίζει τις υφιστάμενες δυσλειτουργίες της πόλης, αλλά τις αποτυπώνει χωρίς να δίνει ολοκληρωμένες λύσεις.

Τέλος, υπενθύμισε ότι η έγκριση κανονιστικής απόφασης απαιτεί την προβλεπόμενη από τον νόμο απόλυτη πλειοψηφία του συνολικού αριθμού των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου και δήλωσε ότι, για τους ανωτέρω λόγους, καταψηφίζει την εισήγηση.

Τον λόγο είχε στη συνέχεια ο δημοτικός σύμβουλος, **κ. Θεοφιλίδης Γεώργιος** και κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του, ανέφερε ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο θέτει τις γενικές αρχές που διέπουν τη λειτουργία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), χωρίς όμως να είναι δυνατόν να προβλέψει τις ιδιαίτερες κυκλοφοριακές και λειτουργικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε Δήμο. Για τον λόγο αυτό, όπως επισήμανε, οι τοπικές κανονιστικές αποφάσεις αποτελούν αναγκαίο συμπλήρωμα της εθνικής νομοθεσίας, καθώς επιτρέπουν στους Δήμους να προσαρμόζουν το γενικό θεσμικό πλαίσιο στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

Υπογράμμισε ότι οι κυκλοφοριακές συνθήκες και οι ανάγκες διαφέρουν σημαντικά από Δήμο σε Δήμο και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με ενιαίες ρυθμίσεις. Ενδεικτικά ανέφερε ότι διαφορετικά χαρακτηριστικά παρουσιάζουν το κέντρο της Αθήνας, η Θεσσαλονίκη, η Ρόδος, η Κως ή η Κάλυμνος, γεγονός που καθιστά αναγκαία τη θέσπιση ειδικών τοπικών κανόνων.

Αναφερόμενος στο περιεχόμενο του προτεινόμενου κανονισμού, επισήμανε ότι αυτός βασίζεται σε τέσσερις βασικούς άξονες. Ο πρώτος αφορά τον καθορισμό ασφαλών ζωνών κυκλοφορίας, μέσω των οποίων προσδιορίζονται οι περιοχές όπου επιτρέπεται ή απαγορεύεται η κίνηση των Ε.Π.Η.Ο., όπως οι πεζόδρομοι, οι ποδηλατόδρομοι, οι πλατείες και οι λοιποί κοινόχρηστοι χώροι.

Ως δεύτερο βασικό άξονα ανέφερε την προστασία των πεζών και ιδιαίτερα των ευάλωτων ομάδων του πληθυσμού, επισημαίνοντας ότι απαιτούνται ειδικοί τοπικοί περιορισμοί στις περιοχές όπου συνυπάρχουν πεζοί, παιδιά και λοιποί χρήστες των κοινόχρηστων χώρων, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μετακίνησή τους.

Τρίτος πυλώνας του κανονισμού, σύμφωνα με την τοποθέτησή του, είναι η οργάνωση της στάθμευσης και η αποτροπή της ανεξέλεγκτης εγκατάλειψης των Ε.Π.Η.Ο., ιδίως των κοινόχρηστων οχημάτων που διατίθενται προς εκμίσθωση, μέσω του καθορισμού συγκεκριμένων και νόμιμων χώρων στάθμευσης.

Ως τέταρτο βασικό στοιχείο ανέφερε τη δυνατότητα ουσιαστικού ελέγχου της εφαρμογής του κανονισμού από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Επισήμανε ότι, χωρίς την ύπαρξη της συγκεκριμένης κανονιστικής πράξης, η Δημοτική Αστυνομία δεν διαθέτει σαφές κανονιστικό πλαίσιο για την άσκηση αποτελεσματικών ελέγχων και την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων στις περιπτώσεις παραβάσεων. Αντίθετα, με την έγκριση του κανονισμού παρέχεται στις αρμόδιες υπηρεσίες το αναγκαίο θεσμικό εργαλείο για την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας.

Κλείνοντας την τοποθέτησή του, δήλωσε ότι θεωρεί τον προτεινόμενο κανονισμό αναγκαίο, επαρκώς τεκμηριωμένο και προσαρμοσμένο στις ανάγκες του Δήμου Κω και, για τους λόγους αυτούς, δήλωσε ότι υπερψηφίζει την εισήγηση.

Τέλος, τον λόγο είχε η Αντιδήμαρχος **κα Βλάχου Σεβαστή**, η οποία κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής της, συνεχάρη καταρχάς τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Παριανό Δημήτριο, καθώς και όλα τα στελέχη των υπηρεσιών του Δήμου που συμμετείχαν στην Ομάδα Εργασίας, επισημαίνοντας ότι η σύνταξη του συγκεκριμένου κανονισμού αποτελεί μία ιδιαίτερα σημαντική και πρωτόγνωρη προσπάθεια για τον Δήμο Κω. Ανέφερε ότι η εργασία που πραγματοποιήθηκε αποδεικνύει το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιακών στελεχών του Δήμου, ενώ εξέφρασε την ικανοποίησή της ότι η Κως πρωτοπορεί, όπως και άλλοι μεγάλοι Δήμοι της χώρας, στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου κανονιστικού πλαισίου για τη μικροκινητικότητα.

Επισήμανε ότι τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) αποτελούν πλέον μέρος της καθημερινότητας των πολιτών και των επισκεπτών του νησιού, ενώ εκτίμησε ότι στο άμεσο μέλλον θα εμφανιστούν και νέες μορφές ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων, όπως ηλεκτρικά ποδήλατα, μικροαυτοκίνητα και άλλα μέσα μικροκινητικότητας, τα οποία ήδη αξιοποιούνται σε τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας και του εξωτερικού. Για τον λόγο αυτό υπογράμμισε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός αποτελεί την αφετηρία μιας δυναμικής

διαδικασίας, η οποία θα εξελίσσεται και θα επικαιροποιείται με βάση τις ανάγκες που θα προκύπτουν από την εφαρμογή του.

Ανέφερε ότι η Δημοτική Αρχή καλείται να υποστηρίξει τη βιώσιμη κινητικότητα και να ενθαρρύνει τη χρήση σύγχρονων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης, συμβάλλοντας παράλληλα στη μείωση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, ζήτημα που αφορά πλέον και την Κω, καθώς η αυξημένη τουριστική κίνηση δημιουργεί σημαντικές πιέσεις στο οδικό δίκτυο.

Τόνισε ότι τα Ε.Π.Η.Ο. αποτελούν οχήματα που υπάγονται στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ότι ο γενικός νομοθέτης έχει ήδη καθορίσει το βασικό πλαίσιο λειτουργίας τους. Ανέφερε ότι ο υπό έγκριση κανονισμός δεν επαναλαμβάνει τις γενικές διατάξεις του νόμου, αλλά εξειδικεύει την εφαρμογή τους στις ιδιαίτερες συνθήκες του Δήμου Κω, ρυθμίζοντας ζητήματα που αφορούν τις πλατείες, τους πεζόδρομους, τους κοινόχρηστους χώρους, τα μνημεία, τα πάρκα και τις λοιπές περιοχές αυξημένης επισκεψιμότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση έδωσε στην προστασία του δημόσιου χώρου και της πολιτιστικής φυσιογνωμίας του νησιού, επισημαίνοντας ότι η χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης πρέπει να γίνεται με τρόπο που να διαφυλάσσει την αισθητική των κοινόχρηστων χώρων και να αποτρέπει την εγκατάλειψη οχημάτων μπροστά σε μνημεία, αγάλματα και σημεία ιδιαίτερης ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας, χωρίς όμως να περιορίζεται η δυνατότητα χρήσης των Ε.Π.Η.Ο.

Παράλληλα υπογράμμισε ότι βασική επιδίωξη του κανονισμού είναι η διασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας πεζών και χρηστών των Ε.Π.Η.Ο., η ορθολογική οργάνωση της στάθμευσης και η αντιμετώπιση φαινομένων άναρχης εγκατάλειψης, βανδαλισμών και κατάληψης κοινόχρηστων χώρων. Ανέφερε ακόμη ότι η χρήση των σύγχρονων τεχνολογικών εφαρμογών, όπως ο αυτόματος περιορισμός της ταχύτητας στις ζώνες αυξημένης προστασίας, ενισχύει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού και συμβάλλει στην ασφαλέστερη λειτουργία του συστήματος μικροκινητικότητας.

Η **κα Βλάχου** σημείωσε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός επιδιώκει να επιτύχει ισορροπία μεταξύ της προώθησης της καινοτομίας και της βιώσιμης κινητικότητας, της αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος και της προστασίας του δημόσιου χώρου και της ποιότητας ζωής των πολιτών. Επισήμανε ότι κάθε Δήμος επιλέγει διαφορετικό μοντέλο διαχείρισης των Ε.Π.Η.Ο., ανάλογα με τις ιδιαιτερότητές του, γεγονός που αποδεικνύει ότι πρόκειται για ένα πεδίο το οποίο βρίσκεται ακόμη σε στάδιο διαμόρφωσης και συνεχούς εξέλιξης.

Κλείνοντας την τοποθέτησή της, τόνισε ότι ο Δήμος Κω δεν μπορεί να παραμείνει αμέτοχος απέναντι στις νέες μορφές μετακίνησης, αλλά οφείλει να προσαρμόζεται στις σύγχρονες εξελίξεις, διαμορφώνοντας ένα ασφαλές και λειτουργικό πλαίσιο κανόνων. Επισήμανε ότι η εφαρμογή του κανονισμού θα αξιολογείται συνεχώς και, εφόσον απαιτηθεί, θα τροποποιείται με γνώμονα τη βελτίωση της λειτουργικότητάς του και την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος. Για τους λόγους αυτούς δήλωσε ότι υπερψηφίζει την εισήγηση.

Στη συνέχεια, **η Πρόεδρος** έδωσε τον λόγο στον επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας, στους εισηγητές που ζήτησαν να τοποθετηθούν επί του θέματος. Μετά την ολοκλήρωση των τοποθετήσεων, ακολούθησαν οι δευτερολογίες, του επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας κ. Σιφάκη Ηλία, του κ. Δημάρχου και του Προϊσταμένου της Δημοτικής Αστυνομίας, οι οποίοι απάντησαν στα ερωτήματα και στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης και ειδικότερα:

Στη δευτερολογία του, ο επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας **κ. Σιφάκης Ηλίας**, ολοκληρώνοντας την τοποθέτησή του, εξέφρασε την άποψη ότι η προτεινόμενη κανονιστική αντιμετώπιζει το ζήτημα των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) με περιοριστικό τρόπο, χωρίς να εντάσσεται σε έναν συνολικό σχεδιασμό για τη βιώσιμη κινητικότητα και τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο νησί.

Πρότεινε η εφαρμογή του κανονισμού να έχει πιλοτικό χαρακτήρα και να ενταχθεί στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, ώστε να προσδιοριστούν με πληρότητα οι ζώνες κυκλοφορίας, τα όρια λειτουργίας και ο τρόπος ένταξης των Ε.Π.Η.Ο. στο συνολικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό της Κω.

Επισήμανε ότι, μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, θα μπορούσε να επιτευχθεί τόσο η αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού προβλήματος όσο και η ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, παρέχοντας παράλληλα στους επισκέπτες του νησιού ένα πρόσθετο μέσο μετακίνησης από τις ξενοδοχειακές μονάδες προς το κέντρο της πόλης, γεγονός που, κατά την άποψή του, θα συνέβαλλε και στην τόνωση της τοπικής αγοράς.

Κλείνοντας την παρέμβασή του, επανέλαβε την πρόταση της παράταξής του να εφαρμοστεί ο κανονισμός πιλοτικά, να αξιολογηθεί στο πλαίσιο του Σ.Β.Α.Κ. και να αποτελέσει μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας για τον Δήμο Κω.

Ο **κ. Δήμαρχος**, λαμβάνοντας τον λόγο, προέβη σε διευκρινίσεις επί των ζητημάτων που τέθηκαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης.

Αρχικά επισήμανε ότι η προτεινόμενη κανονιστική διάταξη εντάσσεται πλήρως στο **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)** του Δήμου Κω, το οποίο περιλαμβάνει κατευθύνσεις για τη μικροκινητικότητα και αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία διαμορφώθηκε η συγκεκριμένη κανονιστική ρύθμιση. Ανέφερε ότι η κανονιστική αποτελεί εφαρμογή των προβλέψεων του Σ.Β.Α.Κ. σε τοπικό επίπεδο και όχι ανεξάρτητη ή αποσπασματική πρωτοβουλία.

Στη συνέχεια διευκρίνισε ότι οι προβλέψεις σχετικά με τα ανώτατα όρια ταχύτητας και την απαγόρευση κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα δεν αποτελούν επιλογές του Δήμου, αλλά απορρέουν από το ισχύον εθνικό νομοθετικό πλαίσιο και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Υπογράμμισε ότι μία κανονιστική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου δεν μπορεί να τροποποιήσει ή να αποκλίνει από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, αλλά οφείλει να τις εξειδικεύει και να τις εφαρμόζει στις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής.

Αναφερόμενος στη λειτουργία των κοινόχρηστων Ε.Π.Η.Ο., εξήγησε ότι μετά την έγκριση της κανονιστικής και τη δημοσίευσή της θα καθοριστούν από τους παρόχους, μέσω των συστημάτων γεωεντοπισμού (geofencing), οι ζώνες κυκλοφορίας, στάθμευσης και απαγόρευσης. Διευκρίνισε ότι στις πλατείες Ελευθερίας, Καζούλη και Κονίτσης προβλέπεται πλήρης απαγόρευση λειτουργίας των κοινόχρηστων Ε.Π.Η.Ο., με αποτέλεσμα τα οχήματα να ακινητοποιούνται αυτόματα όταν εισέρχονται στις συγκεκριμένες περιοχές. Αντίστοιχα, στους λοιπούς πεζοδρόμους και κοινόχρηστους χώρους η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα περιορίζεται στα 6 χλμ./ώρα, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επισήμανε ότι σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των παρόχων προβλέπονται οι αντίστοιχες διοικητικές κυρώσεις που περιλαμβάνονται στον κανονισμό.

Παράλληλα διευκρίνισε ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας εφαρμόζεται σε όλα τα Ε.Π.Η.Ο., είτε πρόκειται για ιδιωτικής χρήσης είτε για κοινόχρηστα οχήματα. Η κανονιστική πράξη του Δήμου, όπως ανέφερε, δεν διαφοροποιεί το γενικό νομοθετικό πλαίσιο, αλλά ρυθμίζει ειδικά ζητήματα που αφορούν τη διάθεση, τη στάθμευση και τη λειτουργία των κοινόχρηστων Ε.Π.Η.Ο. στον δημόσιο χώρο.

Απαντώντας στις αιτιάσεις περί **ελλιπούς διαβούλευσης**, ανέφερε ότι η **Δημοτική Αρχή** πραγματοποίησε σειρά συναντήσεων με όλους τους παρόχους κοινόχρηστων Ε.Π.Η.Ο., τόσο τοπικούς όσο και υπερτοπικούς, καθώς και με εκπροσώπους του κλάδου των **μοτοποδηλάτων**. Επιπλέον, το σχέδιο κανονισμού τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση, ώστε να υποβληθούν παρατηρήσεις από πολίτες, επαγγελματίες και ενδιαφερόμενους φορείς, οι

οποίες αξιολογήθηκαν κατά τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου. Υποστήριξε ότι η διαδικασία υπήρξε πλήρης και ουσιαστική.

Αναφέρθηκε επίσης στη λειτουργία της Δημοτικής Αστυνομίας, επισημαίνοντας ότι οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται για την προστασία των πεζοδρόμων και των κοινόχρηστων χώρων έχουν ήδη συμβάλει στη σημαντική μείωση της παράνομης κυκλοφορίας μοτοποδηλάτων στο κέντρο της πόλης. Υπογράμμισε ότι η κανονιστική θα ενισχύσει περαιτέρω τη δυνατότητα αποτελεσματικού ελέγχου και εφαρμογής της νομοθεσίας από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Τέλος, επισήμανε ότι η παρούσα κανονιστική αποτελεί το πρώτο βήμα μίας ευρύτερης προσπάθειας εκσυγχρονισμού του κανονιστικού πλαισίου του Δήμου, υπενθυμίζοντας ότι οι υφιστάμενες κανονιστικές διατάξεις για τη λειτουργία της πόλης χρονολογούνται από το 2015 και απαιτούν συνολική αναθεώρηση. Κάλεσε το Δημοτικό Συμβούλιο να εγκρίνει τον κανονισμό, ώστε να εφαρμοστεί κατά την τρέχουσα περίοδο, να αξιολογηθεί στην πράξη και εφόσον απαιτηθεί, να τροποποιηθεί ή να συμπληρωθεί με βάση την εμπειρία εφαρμογής του. Παράλληλα **ευχαρίστησε ονομαστικά όλα τα μέλη της Ομάδας Εργασίας για τη συλλογική προσπάθεια που κατέβαλαν κατά την εκπόνηση του κανονισμού.**

Κλείνοντας, ο Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας **κ. Παριανός Δημήτριος**, λαμβάνοντας τον λόγο, δήλωσε ότι συμφωνεί με την ανάγκη εκπόνησης ενός νέου, ενιαίου και επικαιροποιημένου Κανονισμού Λειτουργίας της πόλης, όπως προτάθηκε κατά τη συζήτηση, εκφράζοντας τη διαθεσιμότητα της Ομάδας Εργασίας και των υπηρεσιακών στελεχών του Δήμου να συμβάλουν στην κατάρτισή του.

Στη συνέχεια επισήμανε ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν αποσκοπεί μόνο στην κάλυψη των σημερινών αναγκών του Δήμου Κω, αλλά προετοιμάζει τον Δήμο για το αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο που πρόκειται να θεσπιστεί από την Πολιτεία για τα Ε.Π.Η.Ο. Αναφέρθηκε ενδεικτικά στις επικείμενες νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες, όπως ανέφερε, προβλέπουν αυστηρότερους κανόνες ως προς τη χρήση των Ε.Π.Η.Ο., την απαγόρευση χρήσης από ανηλίκους, την υποχρεωτική ασφάλιση και αναγνώριση των οχημάτων, την ενίσχυση των κυρώσεων και τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων των Δήμων στον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας.

Ολοκληρώνοντας την παρέμβασή του, **ευχαρίστησε όλα τα μέλη της Ομάδας Εργασίας και τις υπηρεσίες του Δήμου για την άριστη συνεργασία κατά τη σύνταξη του κανονισμού, χαρακτηρίζοντας τη διαδικασία ιδιαίτερα απαιτητική αλλά δημιουργική.** Εξέφρασε την

πεποίθηση ότι ο κανονισμός αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για τον Δήμο Κω και κάλεσε το Δημοτικό Συμβούλιο να εγκρίνει την εισήγηση.

Ακολούθως, η **Πρόεδρος**, αφού διαπίστωσε ότι ολοκληρώθηκε η συζήτηση του θέματος και δόθηκαν όλες οι απαιτούμενες διευκρινίσεις, κάλεσε τα μέλη του Σώματος να αποφασίσουν επί της εισήγησης και του σχεδίου κανονιστικής απόφασης.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Μετά το πέρας της ανωτέρω διαδικασίας και αφού έλαβε υπόψη του:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 65 και 67 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87/7-6-2010, Τεύχος Πρώτο), όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν με τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παρ. 1 του άρθρου 53 και του άρθρου 6 αντίστοιχα του Ν. 5056/2023 «Αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, κατάργηση νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου δήμων, παρακολούθηση επιδόσεων τοπικής αυτοδιοίκησης οικονομική και διοικητική διαχείριση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ευζωία των ζώων συντροφιάς, κατασκευή και αναβάθμιση λειτουργούντων χερσαίων συνοριακών σταθμών και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εσωτερικών» (ΦΕΚ 163/6-10-2023, Τεύχος Πρώτο).
2. Τις διατάξεις του Ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (ΦΕΚ 114/8-6-2006, Τεύχος Πρώτο), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
3. Τον Πρότυπο Κανονισμό Λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου, (ΦΕΚ 109/21-1-2025, Τεύχος Δεύτερο).
4. Τις διατάξεις του Ν. 4784/2021 περί Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Μικροκινητικότητας.
5. Τις διατάξεις του ισχύοντος Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999), όπως ισχύει.
6. Την υπ' αριθ. 203736/09-12-2025 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 6790/Β'/17-12-2025), με την οποία χαρακτηρίστηκε ως Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κω.
7. Τις υπ' αριθ. 11/2026, 3/2026, 45/2026, 4/2026 και 1/2026 αποφάσεις των Δημοτικών Κοινοτήτων Κεφάλου, Πυλίου, Καρδάμαινας, Ασφενδιού και Αντιμάχειας, αντίστοιχα.
8. Το γεγονός ότι ζητήθηκε εμπρόθεσμα η γνωμοδότηση της Δημοτικής Κοινότητας Κω, πλην όμως έως την ημερομηνία λήψης της παρούσας απόφασης δεν είχε περιέλθει στην αρμόδια υπηρεσία σχετική γνωμοδοτική απόφαση.

9. Το σχέδιο Κανονισμού Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στον Δήμο Κω, όπως τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από 18 Μαΐου 2026 έως 2 Ιουνίου 2026 και διαμορφώθηκε μετά την ολοκλήρωσή της.
10. Την υπ' αριθμ. 13509/19-06-2026 εισήγηση του Προϊσταμένου της Δημοτικής Αστυνομίας κ. Δημητρίου Παριανού, εκ μέρους της Ομάδας Διοίκησης Έργου, σχετικά με την αναγκαιότητα θέσπισης κανονιστικού πλαισίου για την ασφαλή κυκλοφορία και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο., την προστασία των πεζών, τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των κοινόχρηστων χώρων και την εύρυθμη λειτουργία του δημόσιου χώρου, συνοδευόμενη με το σχέδιο της εν λόγω Κανονισμού.
11. Την υπ' αριθ. 253/2026 απόφαση της Δημοτικής Επιτροπής, με την οποία εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο την έγκριση του Κανονισμού, με ΑΔΑ: ΡΚΟ7ΩΕ-ΒΙ7.
12. Την εισήγηση του κ. Δήμαρχου.
13. Τη διαλογική συζήτηση που ακολούθησε.
14. Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας κατά την οποία προέκυψε ότι επί είκοσι ενός (21) συμμετεχόντων και συνδεδεμένων μελών, ΥΠΕΡ¹ της προτάσεως ψήφισαν δεκαέξι (16) συμμετέχοντα και συνδεδεμένα Μέλη, μειοψηφούντων των 1) κ. Σιφάκη Ηλία, 2) κ. Γιωργαλλή Μιχαήλ, 3) κ. Κοκαλάκη Γεώργιου, 4) κας Πη Βασιλείας και 5) κ. Κιάρη Μηνά.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

1. **Εγκρίνει τον Κανονισμό Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στον Δήμο Κω, που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης και ισχύει από τη δημοσίευσή της, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 79 του Ν. 3463/2006 και της λοιπής κείμενης νομοθεσίας.**

¹ Γίνεται μνεία ότι:

Εμφανίσεις/συνδέσεις: Μετά το πέρας της διαδικασίας κήρυξης της απαρτίας, εμφανίστηκαν στην αίθουσα οι δημοτικοί σύμβουλοι 1) κ. Σιφάκης Ηλίας, 2) κ. Γιωργαλλής Μιχαήλ και 3) κα Πη Βασιλεία και συνδέθηκε ο δημοτικός σύμβουλος 4) κ. Κοκαλάκης Γεώργιος. Κατά την έναρξη της συζήτησης του 1ου θέματος της ημερήσιας διάταξης (η οποία έγινε μετά τις ανακοινώσεις και την ψηφοφορία για την αναβολή η μη του 3ου θέματος της ημερήσιας διάταξης) συνδέθηκε ο δημοτικός σύμβουλος 5) κ. Αβρίθης Παναγιώτης, ο οποίος εμφανίστηκε στην αίθουσα κατά τη διάρκεια συζήτησης του, αποχώρησε και ξανασυνδέθηκε πριν την ψηφοφορία του. Επίσης εμφανίστηκε στην αίθουσα ο δημοτικός σύμβουλος 6) κ. Χατζηχριστοφής Παναγιώτης, ο οποίος είχε δηλώσει την παρουσία του μέσω της εφαρμογής ZOOM. Τέλος οι δημοτικοί σύμβουλοι 7) κ. Καλέργης Ιωάννης και 8) κ. Καμπουράκης Σταμάτιος, ήταν με φυσική παρουσία από την έναρξη της συνεδρίασης μέχρι και το πέρας της ψηφοφορίας του 1ου θέματος της ημερήσιας διάταξης και στο παρόν θέμα της ημερήσιας διάταξης συμμετείχαν μέσω της εφαρμογής ZOOM.

Αποχωρήσεις/αποσυνδέσεις: Κατά τη διάρκεια της συζήτησης του παρόντος θέματος αποσυνδέθηκε ο δημοτικός σύμβουλος 1) κ. Αβρίθης Παναγιώτης.

2. **Καθορίζει** τους όρους και τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας, στάσης και στάθμευσης των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), καθώς και τις υποχρεώσεις των επιχειρήσεων εκμίσθωσης και των χρηστών τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον εγκρινόμενο Κανονισμό.
3. **Ορίζει** ότι η εφαρμογή του Κανονισμού θα πραγματοποιείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου Κω, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και τους όρους που περιλαμβάνονται στην παρούσα κανονιστική απόφαση.
4. **Εξουσιοδοτεί** τον κ. Δήμαρχο Κω για κάθε περαιτέρω ενέργεια που απαιτείται για την υλοποίηση και εφαρμογή της παρούσας απόφασης.
5. **Η παρούσα απόφαση** να δημοσιευθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 79 του Ν. 3463/2006, όπως ισχύει, και να αναρτηθεί στο πρόγραμμα «ΔΙΑΥΓΕΙΑ», στην ιστοσελίδα του Δήμου Κω και όπου αλλού προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία, προκειμένου να αποκτήσει νόμιμη ισχύ.

Αφού συντάχθηκε & αναγνώστηκε η απόφαση αυτή, η οποία έχει καταχωρηθεί στο 13ο πρακτικό της από 24-6-2026 τακτικής μεικτής διά ζώσης και με τηλεδιάσκεψη συνεδρίασης του δημοτικού συμβουλίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του, υπογράφεται ως εξής:

Η Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου
Τελλή – Τιμισίρη Διονυσία

Ο Δήμαρχος Κω
Νικηταράς Θεοδόσιος

Τα Μέλη
Βλάχου Σεβαστή
Γιαννούλη Διονυσία
Δουδούς Σοφοκλής
Ζαχαρός Κωνσταντίνος
Θεοφιλίδης Γεώργιος
Καλέργης Ιωάννης (Γραμματέας)
Καμπουράκης Σταμάτιος
Κανταρζή Σταματία
Κασσιώτη Γεωργία
Μαραγκός Αριστείδης
Πης Σταμάτιος
Χατζηθωμά – Κυπραίου Αικατερίνη
Χατζηχριστοφής Παναγιώτης
Χόνδρος Κωνσταντίνος
Χρυσόπουλος Αλέξανδρος
Σιφάκης Ηλίας
Γιωργαλλής Μιχαήλ
Κοκαλάκης Γεώργιος
Πη Βασιλεία
Κιάρης Μηνάς

Κανονισμός Κίνησης και Στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) Δήμου Κω

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ:

1. **Μαρία Κρητικού**, Γενική Γραμματέας Δήμου Κω – Πρόεδρος Ομάδας Έργου.
2. **Στυλιανή Σούλη**, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη της Δ/σης Διοικητικών Υπηρεσιών Δήμου Κω – Μέλος.
3. **Διονυσία Κασσιώτη**, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας και Αδειών της Δ/σης Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης Δήμου Κω – Μέλος.
4. **Δημήτριος Παριανός**, Δημοτικός Αστυνομικός Δήμου Κω – Μέλος.
5. **Δέσποινα Σαπουλίδη**, MSc. Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Ειδική Συνεργάτης Δημάρχου – Μέλος.



**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

Πίνακας περιεχομένων

Κεφάλαιο Πρώτο.....	2
Άρθρο 1: Σκοπός	2
Άρθρο 2: Αντικείμενο	3
Άρθρο 3: Πεδίο Εφαρμογής	3
Άρθρο 4: Νομοθετικό πλαίσιο	3
Άρθρο 5: Ορισμοί.....	5
Κεφάλαιο Δεύτερο	8
Άρθρο 6: Κανόνες Κυκλοφορίας	8
Άρθρο 7: Κανόνες Στάσης και Στάθμευσης	8
Άρθρο 8: Λοιποί Κανόνες	11
Κεφάλαιο Τρίτο.....	14
Άρθρο 9: Δικαιούχοι.....	14
Άρθρο 10: Όροι Διάθεσης.....	14
Άρθρο 11: Οικονομικοί Όροι	15
Άρθρο 12: Διαδικασία αδειοδότησης	16
Άρθρο 13: Υποχρεώσεις επιχειρήσεων εκμίσθωσης ΕΠΗΟ	17
Κεφάλαιο Τέταρτο.....	19
Άρθρο 14: Πρόστιμα-Κυρώσεις	19
Άρθρο 15: Μεταβατικές διατάξεις.....	20
Άρθρο 16: Έναρξη ισχύος	20
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	21
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2	23

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Κεφάλαιο Πρώτο**

Ορισμοί-Έκταση εφαρμογής

Άρθρο 1: Σκοπός

Εισαγωγικά, η υλοποίηση κανονιστικής πράξης για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) αποτελεί κρίσιμη παρέμβαση στρατηγικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του σχεδιασμού του Δήμου Κω για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, την ορθολογική οργάνωση του δημόσιου χώρου και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών. Η πρωτοβουλία αυτή εναρμονίζεται πλήρως με τις κατευθύνσεις και τους στόχους του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Κω, τα οποία θέτουν ως προτεραιότητα την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την καθολική προσβασιμότητα και τη δημιουργία ενός φιλικού, λειτουργικού και ανθεκτικού αστικού περιβάλλοντος.

Τα τελευταία έτη παρατηρείται στον Δήμο Κω ολοένα αυξανόμενη τάση χρήσης Ε.Π.Η.Ο., κυρίως από τους επισκέπτες αλλά και από μερίδα των κατοίκων, με ιδιαίτερη ένταση κατά τους θερινούς μήνες, όταν ο πληθυσμός του νησιού πολλαπλασιάζεται και οι μετακινήσεις στο αστικό και παραλιακό μέτωπο εντείνονται. Παράλληλα, τα Ε.Π.Η.Ο. χρησιμοποιούνται σε σημαντικό βαθμό και από ανηλίκους, οι οποίοι δεν δύνανται εκ του νόμου να διαθέτουν άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτου ή αυτοκινήτου, αλλά και από ενήλικα άτομα, τα οποία δεν δύνανται να χειριστούν με ευκολία κάποιο άλλο όχημα, γεγονός που καθιστά τα οχήματα αυτά βασικό μέσο καθημερινής μετακίνησης, αλλά και πεδίο αυξημένης ευθύνης για την τοπική αυτοδιοίκηση ως προς την πρόληψη κινδύνων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Η συνεχώς αυξανόμενη εξάπλωση της μικροκινητικότητας δημιουργεί σημαντικές ευκαιρίες για την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών ρύπων, την ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής κινητικότητας και την αναβάθμιση της αστικής εμπειρίας. Ταυτόχρονα, ωστόσο, αναδεικνύει σύνθετες και αυξανόμενες προκλήσεις που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων, Ε.Π.Η.Ο. και μηχανοκίνητων οχημάτων, την ανεξέλεγκτη στάθμευση σε πεζοδρόμια, πλατείες και παραλιακούς άξονες, την παρεμπόδιση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

της προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία και άλλων ευάλωτων ομάδων, καθώς και τη σταδιακή υποβάθμιση της λειτουργικότητας και της εικόνας του δημόσιου χώρου.

Μέσα από την παρούσα κανονιστική πράξη, ο Δήμος Κω επιδιώκει να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο, σαφές και εφαρμόσιμο πλαίσιο κανόνων για την κυκλοφορία, τη στάση, τη στάθμευση και τη χωρική οργάνωση των Ε.Π.Η.Ο., να ενισχύσει τους μηχανισμούς εποπτείας και ελέγχου, να προωθήσει την υπεύθυνη χρήση τους και να διασφαλίσει συνθήκες ασφάλειας, νομιμότητας και ισότιμης χρήσης του δημόσιου χώρου. Στόχος είναι η δημιουργία των αναγκαίων προϋποθέσεων για μια σύγχρονη, ασφαλή και βιώσιμη αστική κινητικότητα, συμβατή με τον τουριστικό χαρακτήρα του νησιού, τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και τη μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή στρατηγική του Δήμου Κω.

Άρθρο 2: Αντικείμενο

Με την παρούσα τίθενται οι όροι και προϋποθέσεις κίνησης και στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο. σε ειδικές περιοχές του Δήμου Κω, για την αποτροπή της παρακώλυσης της κίνησης πεζών, ποδηλάτων και τροχοφόρων με την μέγιστη ασφάλεια αυτών και των οδηγών Ε.Π.Η.Ο., καθώς και τη διασφάλιση της απρόσκοπτης χρήσης των κοινόχρηστων χώρων.

Άρθρο 3: Πεδίο Εφαρμογής

Η παρούσα ισχύει σε όλη τη γεωγραφική έκταση του Δήμου Κω και αφορά τις επιχειρήσεις εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο., τους οδηγούς μισθωμένων Ε.Π.Η.Ο. και τους κατόχους και οδηγούς ιδιωτικών και δημοτικών Ε.Π.Η.Ο..

Άρθρο 4: Νομοθετικό πλαίσιο

Η κυκλοφορία, χρήση και εκμίσθωση των Ε.Π.Η.Ο., καθώς και οι προϋποθέσεις και περιορισμοί που αφορούν τους οδηγούς τους, διέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ενωσιακή νομοθεσία, όπως αυτή κάθε φορά ισχύει, τροποποιείται ή αντικαθίσταται, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και των ειδικών ρυθμίσεων για τη μικροκινητικότητα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

Ο παρών κανονισμός αποτελεί κανονιστική διοικητική πράξη που έχει ισχύ ουσιαστικού Νόμου και εκδίδεται βάσει των διατάξεων:

- Του Ν. 3463/2006 (Φ.Ε.Κ. 114/Α/08.06.2006), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων».
- Του Ν. 3852/2010 (αρθρ. 73 και 74^Α Φ.Ε.Κ. 87 Α/02.06.2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Του Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ Α 40/16.03.2021) «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, Μικροκινητικότητα, Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις».
- Του Ν. 2696/1999 (Φ.Ε.Κ. 57/Α/23.03.1999), «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», όπως αντικαταστάθηκε και ισχύει σήμερα από το Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/Α/13.06.2025).
- Του Β.Δ. 20.10.1958/1958 (Φ.Ε.Κ. 171/Α/20.10.1958), «Περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον Νόμου των ισχυούσων διατάξεων περί των προσόδων των δήμων και κοινοτήτων».
- Της Υ.Α. 203736/09-12-2025 (ΦΕΚ 6790/Β/17-12-2025) «Χαρακτηρισμός ως Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του σχεδίου του Δήμου Κω της Περιφερειακής Ενότητας Κω της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου».

Σε περίπτωση μεταγενέστερης τροποποίησης του νομοθετικού πλαισίου, οι διατάξεις της παρούσας εφαρμόζονται κατά το μέρος που δεν αντίκεινται σε αυτό, χωρίς να απαιτείται άμεση τροποποίησή της.

Ειδικά για τους ανηλίκους, η χρήση Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται μόνο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπει κάθε φορά η ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως ως προς την ηλικία, την εποπτεία και τα μέτρα ασφάλειας.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Άρθρο 5: Ορισμοί**

Η παρούσα κανονιστική διάταξη ακολουθεί την έννοια των παρακάτω πράξεων. Σε αυτές βασίζονται οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας του Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/13-06-2025) άρθρο 4 (Ορισμοί) και άρθρο 38 (Εγκατάσταση και Εποπτεία), οι διατάξεις του Ν. 4784/2021 άρθρα 27 και 28, καθώς και οι νόμοι Ν. 3463/2006 (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων) άρθρα 75 παρ. 1, 4, 10, 13, 24, 41 και 79 παρ. α2, α3, α4, 5.2, καθώς και οι αρχές της αναλογικότητας (άρθρο 25 παρ. 1 & 6 του Συντάγματος), της καλής πίστης και του γενικού συμφέροντος.

Οι δημόσιες αρχές δικαιούνται και υποχρεούνται να παρεμβαίνουν προληπτικά όταν συντρέχει προφανής και αδιαμφισβήτητος κίνδυνος για:

- ✓ τη δημόσια υγεία
- ✓ την ασφαλή κυκλοφορία και
- ✓ την προστασία των ευάλωτων ομάδων.

i. Ελαφρύ Προσωπικό Ηλεκτροκίνητο Όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)

Είναι το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ, του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ και της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Σε αυτά περιλαμβάνονται:

- 1.1. Πατίνια (e-scooters)
- 1.2. Τροχοπέδιλα (rollers), πατίνια και skateboards
- 1.3. Αυτοεξυπηρετούμενα προσωπικά οχήματα – μηχανοκίνητα μονόκυκλα, μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα, συσκευές τροχιάς, που θεωρούνται μέσα κυκλοφορίας και χρήζουν βοηθητικού φωτισμού και ελέγχου για να διασφαλίζεται η ορθή κυκλοφορία τους.
- 1.4. Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε καμία από τις παραπάνω κατηγορίες, όπως ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ατομικά scooters και χειρήλατα οχήματα (handbikes).

ii. Μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα Ε.Π.Η.Ο.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

Σύμφωνα με τον Ν. 5209/2025 (ΦΕΚ 100/13-06-2025), διακρίνονται:

- 2.1. Οχήματα με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα έως 6 χλμ/ώρα – θεωρούνται και κινούνται ως πεζοί.
- 2.2. Οχήματα με μέγιστη ταχύτητα από 6 έως 25 χλμ/ώρα – θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα.

iii. Μισθωτές

Οι μισθωτές είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου που προσφέρουν υπηρεσίες ενοικίασης, χρονομίσθωσης ή δωρεάν παραχώρησης Ε.Π.Η.Ο. με τη βοήθεια ψηφιακής εφαρμογής.

iv. Χρήστης

Ως χρήστης νοείται ο/η οδηγός του οχήματος ή/και το άτομο στο οποίο ανήκει το όχημα Ε.Π.Η.Ο. κατά τη χρήση του.

v. Εγκατάλειψη

Ως εγκατάλειψη του Ε.Π.Η.Ο. νοείται η παράνομη στάθμευση ή εναπόθεση σε σημεία που απαγορεύεται η παραμονή του οχήματος δηλαδή, εκτός των οριοθετημένων σημείων στάθμευσης της παρούσης.

vi. Απόθεση

Ως απόθεση νοείται η τοποθέτηση σε δημόσιο χώρο οχημάτων Ε.Π.Η.Ο. από τους παρόχους.

vii. Οριοθέτηση χώρου

Εννοείται η φυσική περιγραφή του χώρου επί του εδάφους ή/και σε γεωγραφικές συντεταγμένες.

viii. Άδεια Χρήσης

Η άδεια χρήσης είναι εγκεκριμένη με διοικητική πράξη που επιτρέπει την παροχή υπηρεσίας μακράς στάθμευσης και απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. σε κοινόχρηστο χώρο.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

ix. Περιοχές Απαγόρευσης Κυκλοφορίας

Είναι οι οριοθετημένες περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η είσοδος, κυκλοφορία και στάθμευση Ε.Π.Η.Ο..

x. Θέσεις απόθεσης

Είναι οι προσδιορισμένες θέσεις στις οποίες επιτρέπεται η απόθεση των Ε.Π.Η.Ο..

xi. Οδικά Τμήματα Απαγόρευσης Κυκλοφορίας και Εγκατάλειψης

Είναι τα οριοθετημένα οδικά τμήματα στα οποία απαγορεύεται η είσοδος, κυκλοφορία και στάθμευση Ε.Π.Η.Ο.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Κεφάλαιο Δεύτερο****Κανόνες Κίνησης – Στάσης – Στάθμευσης****Άρθρο 6: Κανόνες Κυκλοφορίας**

1. Ισχύουν οι γενικές απαγορεύσεις κυκλοφορίας που προβλέπονται στον ΚΟΚ (Ν. 5209/2025) όπως αυτός ισχύει κάθε φορά.
2. Για τα Ε.Π.Η.Ο. το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 25 χλμ./ώρα. Τα Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκίνητων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα.
3. Απαγορεύεται η χρήση, κυκλοφορία και στάθμευση Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) στις πλατείες Ελευθερίας, Καζούλη και Κονίτσης.
4. Απαγορεύεται η χρήση και κυκλοφορία Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), σε όλες τις πλατείες και τους πεζόδρομους του Δήμου Κω, ανεξαρτήτως μεγέθους ή τοποθεσίας για ταχύτητες άνω των 6 χλμ./ώρα. Η απαγόρευση ισχύει καθ' όλο το 24ωρο και αφορά τόσο ενήλικες όσο και ανήλικους χρήστες. Από την παρούσα εξαιρούνται οχήματα ΑμεΑ ή άλλες ειδικές κατηγορίες, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος. Η Δημοτική Αστυνομία, η Ελληνική Αστυνομία και τα λοιπά αρμόδια όργανα επιφορτίζονται με την εποπτεία και την επιβολή της απαγόρευσης. Η απόφαση αυτή θα δημοσιοποιηθεί με τοποθέτηση κατάλληλων ενημερωτικών πινακίδων στις εισόδους, εξόδους και σε κεντρικά σημεία των πλατειών.
5. Απαγορεύεται η κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. στο οδόστρωμα των οδών Γρηγόριου Ε', Μακρυγιάννη, Βασιλέως Παύλου, Ιπποκράτους, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ακτή Κουντουριώτη, Ακτή Μιαούλη, Βασιλέως Γεώργιου Β', Γ. Αβέρωφ, Κανάρη, Κοραή και Αρτεμισίας.

Άρθρο 7: Κανόνες Στάσης και Στάθμευσης

1. Ισχύουν οι γενικές απαγορεύσεις στάσης και στάθμευσης που προβλέπονται στον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 5209/2025).
2. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

3. Ειδικά η στάση και η στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύεται:

- i. Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,
- ii. σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, και ηλεκτροκίνητων λεωφορείων
- iii. σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,
- iv. πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,
- v. σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,
- vi. σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών,
- vii. σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,
- viii. σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία,
- ix. σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο όπου έχει σταθμεύσει,
- x. αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,
- xi. προ της εισόδου και εξόδου που προορίζεται για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,
- xii. αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνονται κατάλληλα,
- xiii. σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),
- xiv. στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων,
- xv. σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοιχτού τύπου,
- xvi. σε χώρους λιμένων και χερσαίας ζώνης λιμένων που χρησιμοποιούνται για την

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων και τη φορτοεκφόρτωση σε πλοία και σκάφη.

xvii. Τα Ε.Π.Η.Ο. μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά.

Γενικότερα, η στάθμευση Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται επί πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, πλατειών και πάρκων, εκτός των ειδικά καθορισμένων από το Δήμο Κω θέσεων. Η προσωρινή στάση Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται επί πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, πλατειών και πάρκων, που δεν απαγορεύονται από την παρούσα κανονιστική διάταξη, μόνο εφόσον δεν εμποδίζει την κίνηση των πεζών ή την είσοδο σε κτίρια. Η προσωρινή στάση τεκμαίρεται από τον εύλογο χρόνο παραμονής του Ε.Π.Η.Ο. σε συγκεκριμένο σημείο προς εξυπηρέτηση άμεσων και έκτακτων αναγκών του χρήστη.

4. Η παράνομη στάθμευση Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) και η αυθαίρετη εναπόθεσή τους από επιχειρήσεις σε κοινόχρηστους χώρους του Δήμου Κω, εκτός των εγκεκριμένων και παραχωρημένων θέσεων στάθμευσης της παρούσης, συνιστά σοβαρή παράβαση των διατάξεων που διέπουν τη χρήση και κυκλοφορία των Ε.Π.Η.Ο., προκαλεί κυκλοφοριακά προβλήματα, δημιουργεί κινδύνους για πεζούς και εμποδίζει την απρόσκοπτη χρήση των δημόσιων χώρων. Σε περίπτωση διαπίστωσης τέτοιων παραβάσεων από τη Δημοτική Αστυνομία ή άλλα αρμόδια όργανα, βεβαιώνονται παραβάσεις κατά των υπεύθυνων των επιχειρήσεων, με δυνατότητα επιβολής προστίμων. Αν η αυθαίρετη χρήση του χώρου συνεχίζεται πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση, ενώ μετά την πάροδο δέκα (10) ωρών, τα οχήματα μεταφέρονται με ευθύνη του Δήμου και τα σχετικά έξοδα καταλογίζονται στην επιχείρηση. Σε περιπτώσεις παρεμπόδισης κυκλοφορίας ή προσβασιμότητας, η απομάκρυνση γίνεται άμεσα, χωρίς την αναμονή των ανωτέρω προθεσμιών.

5. Σε περίπτωση που οι πάροχοι ή οι εκμισθωτές Ε.Π.Η.Ο. δεν συμμορφώνονται με την υποχρέωση απομάκρυνσης των οχημάτων τους που σταθμεύουν εκτός των καθορισμένων και παραχωρηθέντων προς τούτο χώρων, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, τα οχήματα θα απομακρύνονται από τη Δημοτική Αστυνομία με τη συνδρομή της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών.

Σε περίπτωση απομάκρυνσης Ε.Π.Η.Ο. από τη Δημοτική Αστυνομία, ακολουθείται η εξής διαδικασία:

- 1) Συντάσσεται πρακτικό απομάκρυνσης από τη Δημοτική Αστυνομία, στο οποίο καταγράφονται τα στοιχεία των Δημοτικών Αστυνομικών, ο κάτοχος του Ε.Π.Η.Ο., τα

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

στοιχεία των Ε.Π.Η.Ο. (μοναδικός αριθμός, εργασιακός αριθμός – αριθμός πινακίδας), η τοποθεσία από την οποία απομακρύνθηκαν, η ημερομηνία και ώρα απομάκρυνσης, ο λόγος απομάκρυνσης και τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος που θα χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά.

- 2) Το Ε.Π.Η.Ο. παραδίδεται σε ασφαλή χώρο που διαθέτει η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κω προς φύλαξη, μαζί με αντίγραφο του πρακτικού απομάκρυνσης.
- 3) Η Δημοτική Αστυνομία κοινοποιεί το ανωτέρω πρακτικό στη Διεύθυνση Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης που αδειοδοτεί αρχικά, η οποία με τη σειρά της ειδοποιεί τους κατόχους των Ε.Π.Η.Ο.
- 4) Τα έξοδα μεταφοράς και φύλαξης ορίζονται σε 150 ευρώ ανά Ε.Π.Η.Ο. Επιπλέον, ορίζεται τέλος φύλαξης 20 ευρώ ανά ημέρα φύλαξης ανά Ε.Π.Η.Ο.
- 5) Η παραλαβή των Ε.Π.Η.Ο. από τον εκάστοτε χώρο αποθήκευσης από τους κατόχους τους γίνεται με την εξόφληση των εξόδων μεταφοράς και φύλαξης, καθώς και τυχόν προστίμων που έχουν επιβληθεί.

Οι κάτοχοι των Ε.Π.Η.Ο. έχουν το δικαίωμα υποβολής εγγράφων αντιρρήσεων προς τη Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Κω εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απομάκρυνσης.

Άρθρο 8: Λοιποί Κανόνες

1. Όπως αναφέρονται και ισχύουν τα άρθρα 18, 22, 26, 27 και 28 Ν.4784/2021
2. Οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να:
 - i. ρυμουλκούνται από άλλο όχημα,
 - ii. ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων,
 - iii. μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού,
 - iv. κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα,
 - v. σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί,

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

vi. χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και Ε.Π.Η.Ο. ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών,

vii. να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο, το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

3. Οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

4. Οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

5. Οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται αυστηρά να μεταφέρουν επιπλέον άτομα στα οχήματά τους.

6. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών και των Ε.Π.Η.Ο. να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

7. Οι οδηγοί που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν Ε.Π.Η.Ο. για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό, όπως γιλέκο ή πανωφόρι, που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο ανακλαστικό εξοπλισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις.

8. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις ηλικίας και ικανότητας οδήγησης που προβλέπονται κάθε φορά από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ενωσιακή νομοθεσία, και ιδίως από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις ειδικές διατάξεις για τη

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

μικροκινητικότητα.

9. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. των περ. α` έως δ` της παρ. 2 του άρθρου 2 του ΚΟΚ, υποχρεούνται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο, εξαιρουμένων των οδηγών ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένων και απλών, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία καθώς και λοιπές κατηγορίες οχημάτων που ρητώς εξαιρούνται από την κείμενη νομοθεσία.

10. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο., εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης, πριν την αλλαγή κατεύθυνσης, δίνουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21.

11. Απαγορεύεται η απόρριψη Ε.Π.Η.Ο. στη θάλασσα.

12. Οι πάροχοι και οι ιδιοκτήτες Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται να περισυλλέγουν από τη θάλασσα τα Ε.Π.Η.Ο. ιδιοκτησίας τους. Για το λόγο αυτό ειδικά οι επιχειρήσεις παροχής Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται σε μηνιαίο έλεγχο κατά μήκος της παράκτιας ζώνης και αποστολή προς τη Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας σχετικού ενημερωτικού σημειώματος.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Κεφάλαιο Τρίτο**

Παραχώρηση Κοινόχρηστων Χώρων σε Επιχειρήσεις Εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο.

Άρθρο 9: Δικαιούχοι

Ο Δήμος Κω δύναται να παραχωρεί θέσεις μαζικής στάθμευσης σε επιχειρήσεις εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο., ευρισκόμενες σε κοινόχρηστους χώρους, όπως αυτές ορίζονται από τη κείμενη νομοθεσία και εφόσον λειτουργούν σύμφωνα με αυτή.

Άρθρο 10: Όροι Διάθεσης

1. Κάθε δικαιούχος (πάροχος Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων – Ε.Π.Η.Ο.) έχει το δικαίωμα να υποβάλει αίτηση στον Δήμο Κω για την παραχώρηση θέσεων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης, τα οποία έχουν προκαθοριστεί από τον Δήμο και παρατίθενται στο Παράρτημα 1 της παρούσας.

Διευκρινήσεις παραρτήματος

- Η επιφάνεια κατάληψης κοινοχρήστου χώρου ανά μονάδα Ε.Π.Η.Ο. έχει διαστάσεις 1,30 χ 0,5 = 0,65 τ.μ. (Παράρτημα 2).
- Η επιφάνεια κατάληψης κοινοχρήστου χώρου ως σημείο στάθμευσης τεσσάρων (4) Ε.Π.Η.Ο. έχει διαστάσεις 1,30 χ 2 = 2,60 τ.μ.
- Οι περιοχές στάθμευσης ορίζονται ως οι περιοχές με συγκέντρωση σημείων στάθμευσης τα οποία όμως δεν θα ξεπερνούν συνολικά τις 8 θέσεις στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. .
- Κάθε πάροχος μπορεί να αιτηθεί μέχρι δύο ζεύγη θέσεων στην εκάστοτε περιοχή με τη δυνατότητα παραχώρησης από το Δήμο Κω μικρότερου αριθμού θέσεων από αυτόν που αιτήθηκε, εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο για τη δίκαιη και λειτουργική κατανομή των διαθέσιμων χώρων
- Εφόσον, μετά την αρχική κατανομή, υπάρχουν διαθέσιμες (αδιάθετες) θέσεις στάθμευσης σε κάποιο σημείο, οι πάροχοι δύναται να υποβάλουν αίτηση κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους για επιπλέον παραχώρηση θέσης καταβάλλοντας αναλογικά το ετήσιο τέλος χρήσης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

Σε περίπτωση που ο συνολικός αριθμός αιτήσεων για συγκεκριμένο σημείο υπερβαίνει τον προβλεπόμενο αριθμό διαθέσιμων θέσεων, το Τμήμα Παροχής Υπηρεσιών της Διεύθυνσης Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης του Δήμου Κω αναλαμβάνει τη διαδικασία κατανομής. **Η διαδικασία αυτή έχει ως εξής:**

- Τη διενέργεια δημόσιας κλήρωσης μεταξύ των ενδιαφερόμενων παρόχων.
- Εφόσον ένας ενδιαφερόμενος δεν κληρωθεί για συγκεκριμένη θέση, δύναται να συμμετέχει κανονικά σε κλήρωση που αφορά άλλη θέση.
- Στην περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος κληρωθεί για συγκεκριμένη θέση τότε, αποκλείεται από τη συμμετοχή στην κλήρωση για την πλησιέστερη κενή θέση εντός της συγκεκριμένης ζώνης.

2. Κατόπιν έγκρισης από το αρμόδιο όργανο του Δήμου Κω, οι Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου Κω υποχρεούνται να τοποθετήσουν κατάλληλη σήμανση (διαγράμμιση), σύμφωνα με το παράρτημα 2 της παρούσης.

3. Η διάθεση των κοινοχρήστων χώρων για Ε.Π.Η.Ο. ισχύει ως την 31^η Δεκεμβρίου αντιστοίχου ημερολογιακού έτους που αφορά το αίτημα του παρόχου.

Άρθρο 11: Οικονομικοί Όροι

1. Με την παρούσα απόφαση ορίζεται ετήσιο τέλος χρήσης κοινόχρηστου χώρου, το οποίο επιβάλλεται ανά εγκεκριμένη θέση στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.). Το τέλος καταβάλλεται εφάπαξ έως το τέλος Μαρτίου του έτους παραχώρησης και η εξόφλησή του αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση ή την ισχύ της σχετικής άδειας χρήσης του κοινόχρηστου χώρου.

2. Τυχόν μη εμπρόθεσμης καταβολής του τέλους συνεπάγεται αυτοδίκαιη απόρριψη της σχετικής αίτησης.

3. Το ύψος του τέλους καθορίζεται στο Παράρτημα 1 της παρούσης ανάλογα τη ζώνη χρέωσης και τον αριθμό των παραχωρουμένων θέσεων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Άρθρο 12: Διαδικασία αδειοδότησης**

1. Αρμόδια υπηρεσία παραλαβής, παρακολούθησης και διεκπεραίωσης του αιτήματος αδειοδότησης είναι το Τμήμα Παροχής Υπηρεσιών της Δ/σης Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης Δήμου Κω.
2. Κάθε πάροχος υποβάλλει ξεχωριστή αίτηση ανά σημείο διάθεσης και αριθμό θέσεων (μέγιστο 2) που επιθυμεί.
3. Η παραχώρηση γίνεται ως εξής:

Το αίτημα υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία από τον ενδιαφερόμενο ή το νόμιμο εκπρόσωπο εφόσον πρόκειται για νομικό πρόσωπο, έως την 30^η Νοεμβρίου κάθε έτους και αφορά το επόμενο έτος. Το αίτημα συνοδεύουν τα κάτωθι δικαιολογητικά:

- i. Για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης των οχημάτων και τη νόμιμη κυκλοφορία τους, ο οικονομικός φορέας (πάροχος) υποχρεούται να προσκομίσει:
 - **Δήλωση Συμμόρφωσης ΕΕ (EU Declaration of Conformity):** Επίσημο έγγραφο του κατασκευαστή, στο οποίο δηλώνεται ρητά ότι το Ε.Π.Η.Ο. συμμορφώνεται με τις ισχύουσες Ευρωπαϊκές Οδηγίες.
 - **Τεχνικό Φύλλο Προδιαγραφών:** Έγγραφο που θα αναγράφει τα τεχνικά χαρακτηριστικά του μοντέλου (μέγιστη ταχύτητα, ισχύς κινητήρα, βάρος), ώστε να βεβαιώνεται η κατάταξή του στην κατηγορία των Ε.Π.Η.Ο. βάσει του Κ.Ο.Κ.
 - **Ευκρινές Φωτογραφικό Υλικό:** Φωτογραφίες κάθε τύπου οχήματος, όπου θα φαίνεται καθαρά η σήμανση CE και ο σειριακός αριθμός (Serial Number) ή ο αριθμός πλαισίου.
- ii. Εφόσον πρόκειται για νομικό πρόσωπο, απαιτείται περαιτέρω καταστατικό, νόμιμα καταχωρημένο στο ΓΕΜΗ, με το σύνολο των τροποποιήσεών του, και απόφαση ορισμού νόμιμου εκπροσώπου.
- iii. Να διατηρούν τον παραχωρούμενο κοινόχρηστο χώρο καθαρό σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον ισχύοντα κανονισμό καθαριότητας Δήμου Κω
- iv. Κατάσταση του συνόλου των Ε.Π.Η.Ο. που θα διατίθενται προς εκμίσθωση.
- v. Υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου με τα στοιχεία του υπεύθυνου επικοινωνίας

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

της επιχείρησης (ονοματεπώνυμο, κινητό τηλέφωνο, email)

- vi. Υπεύθυνη Δήλωση όπου δηλώνεται ο τρόπος πρόσβασης του Δήμου στα εσωτερικά εργαλεία παρακολούθησης του στόλου (θέσεις και καταμέτρηση οχημάτων) της επιχείρησης.

Άρθρο 13: Υποχρεώσεις επιχειρήσεων εκμίσθωσης ΕΠΗΟ

1. Οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. που καταλαμβάνουν κοινόχρηστο χώρο κατόπιν παραχώρησης από το Δήμο Κω, υποχρεούνται:
 - i. Τα διατιθέμενα προς εκμίσθωση Ε.Π.Η.Ο. να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. και η λοιπή κείμενη νομοθεσία.
 - ii. Να διατηρούν το σύνολο του εκμισθούμενου στόλου τους σε κατάλληλη κατάσταση για χρήση, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ και της λοιπής κείμενης νομοθεσίας.
 - iii. Να εφαρμόζουν κατάλληλη υποδομή λογισμικού στο στόλο εκμισθούμενων Ε.Π.Η.Ο. για την διασφάλιση τήρησης των ορίων ταχύτητας, απαγόρευσης και περιορισμό στάθμευσης και περιορισμούς κίνησης.
 - iv. Να παρέχουν όλο το 24ωρο οποιαδήποτε πληροφόρηση τους ζητηθεί και να θέτουν το λογισμικό ελέγχου και ζωντανής παρακολούθησης της τοποθεσίας των ΕΠΗΟ τους στην διάθεση των υπηρεσιών του Δήμου.
 - v. Να διαθέτουν συνεργεία άμεσης επέμβασης για μετακίνηση των Ε.Π.Η.Ο. τους καθ' όλο το 24ωρο, τα οποία θα ελέγχουν τις σταθμεύσεις και θα συμμορφώνονται με τις εκάστοτε υποδείξεις του Δήμου.
2. Οι επιχειρήσεις εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. που καταλαμβάνουν κοινόχρηστο χώρο κατόπιν παραχώρησης από το Δήμο Κω, υποχρεούνται επίσης:
 - i. Να σταθμεύουν τα διατιθέμενα Ε.Π.Η.Ο. σε κοινόχρηστους χώρους που τους έχουν παραχωρηθεί σύμφωνα με την παρούσα.
 - ii. Να μην επιτρέπουν τη στάθμευση σε χώρους εκτός των προκαθορισμένων με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

- iii. Να μην επιτρέπουν την κίνηση σε οδούς όπου απαγορεύεται με την παρούσα, με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού.
- iv. Να καταθέτουν άμεσα στο Δήμο την τροποποίηση οποιουδήποτε εγγράφου ή δικαιολογητικού για την επικαιροποίηση του φακέλου αδειοδότησης.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Κεφάλαιο Τέταρτο****Άρθρο 14: Πρόστιμα-Κυρώσεις**

1. Για τις παραβάσεις των ως άνω διατάξεων, που προβλέπονται στον Κ.Ο.Κ. επιβάλλονται οι προβλεπόμενες στον Κ.Ο.Κ. διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα.
2. Για όλες τις παραγράφους του άρθρου 6 του παρόντος επιβάλλεται πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.
3. Για την παράγραφο 11 του άρθρου 8 επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.
4. Για την παράγραφο 12 του άρθρου 8 επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ ανά Ε.Π.Η.Ο.
5. Για κάθε ξεχωριστή παράβαση των παραγράφων του άρθρου 13 επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.
6. Τα έξοδα μεταφοράς και φύλαξης ορίζονται σε εκατόν πενήντα (150) ευρώ ανά Ε.Π.Η.Ο.
7. Το τέλος φύλαξης ορίζεται είκοσι (20) ευρώ ανά ημέρα φύλαξης ανά Ε.Π.Η.Ο.

Σημειώνεται ότι σε περίπτωση μη τήρησης των ανωτέρω όρων της παρούσας κανονιστικής διάταξης και κατόπιν 2 παραβάσεων εντός 6 μηνών από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, η παραχώρηση ανακαλείται, χωρίς η επιχείρηση να διατηρεί δικαίωμα επιστροφής χρημάτων.

Για παραβάσεις που αφορούν τον Κ.Ο.Κ. ακολουθείται η διαδικασία κατάθεσης αντιρρήσεων όπως σε αυτόν ορίζεται. Για λοιπές παραβάσεις, ο παραβάτης διατηρεί το δικαίωμα κατάθεσης αντιρρήσεων εντός πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της παράβασης, προς την Υπηρεσία που την εξέδωσε.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**Άρθρο 15: Μεταβατικές διατάξεις**

1. Ειδικά για το έτος 2026 οι επιχειρήσεις- πάροχοι Ε.Π.Η.Ο. έχουν προθεσμία 20 ημερών από την ημερομηνία που η παρούσα θα τεθεί σε ισχύ, ώστε να υποβάλλουν τα αιτήματα παραχώρησης θέσεων στάθμευσης. Οι αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών χρήσης κοινοχρήστων χώρων, που υποβάλλονται για το έτος 2026, εξετάζονται και κρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
2. Οι θέσεις στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο. ισχύουν όπως στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Δύνανται να τροποποιηθούν ή καταργηθούν με απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.

Άρθρο 16: Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος κανονισμού αρχίζει από την ημερομηνία δημοσιοποίησης της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου Κω στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Χώροι μαζικής στάθμευσης ΕΠΗΟ

Οι Ζώνες καθορίζονται ως εξής:

ΖΩΝΗ Α: ΤΙΜΗ ΖΩΝΗΣ 150€/θέση

ΖΩΝΗ Β: ΤΙΜΗ ΖΩΝΗΣ 120€/θέση

ΖΩΝΗ Γ: ΤΙΜΗ ΖΩΝΗΣ 120€/θέση

ΖΩΝΗ Δ: ΤΙΜΗ ΖΩΝΗΣ 100€/θέση

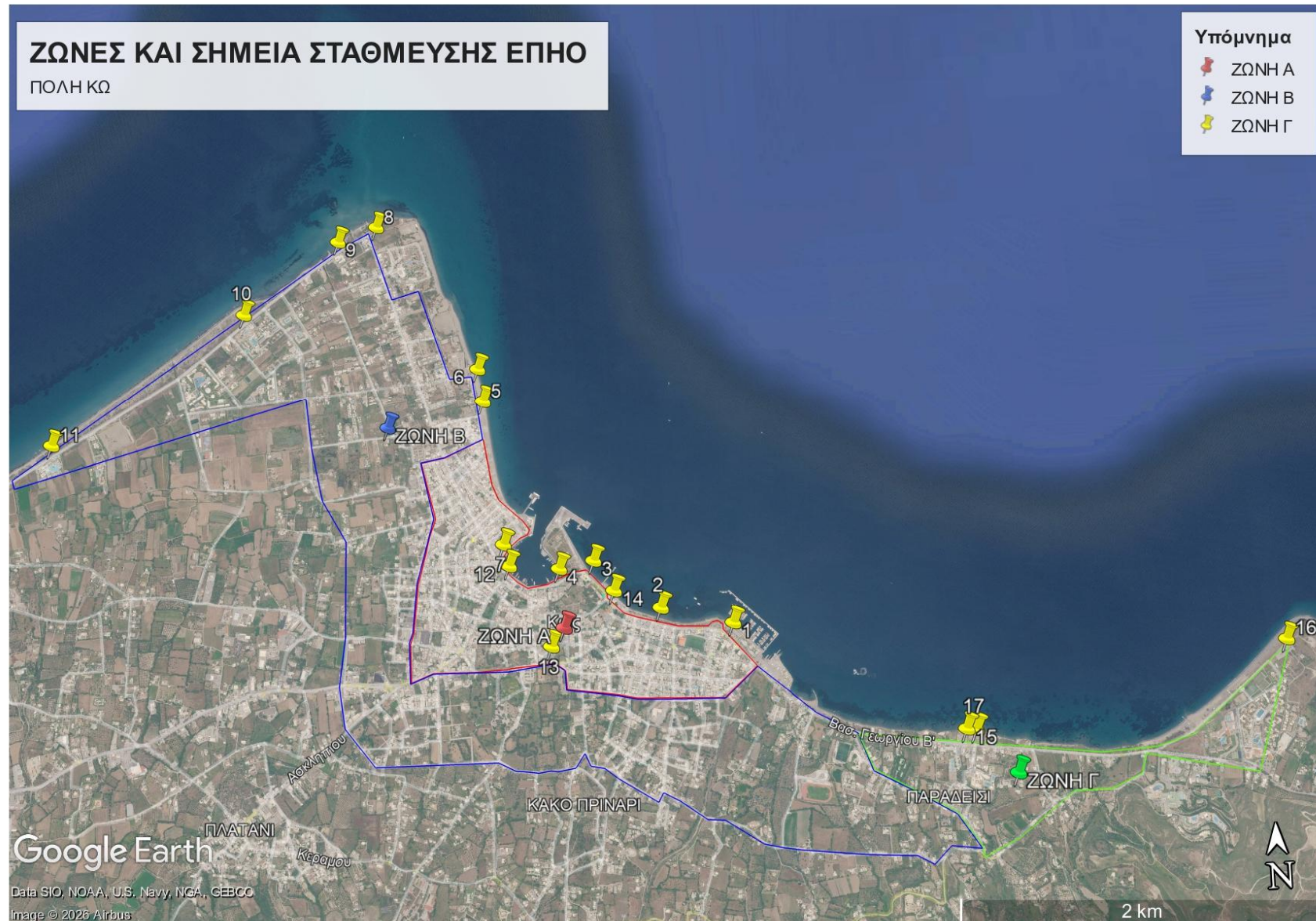
Τα σημεία στάθμευσης καθορίζονται κατά προσέγγιση σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα με συντεταγμένες στο σύστημα WGS84:

Α/Α	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ
1	27.300750°	36.891343°	ΠΟΛΗ ΚΩ
2	27.296107°	36.892325°	ΠΟΛΗ ΚΩ
3	27.291874°	36.894978°	ΠΟΛΗ ΚΩ
4	27.289602°	36.894655°	ΠΟΛΗ ΚΩ
5	27.284926°	36.903961°	ΛΑΜΠΗ
6	27.284634°	36.905798°	ΛΑΜΠΗ
7	27.286025°	36.896093°	ΠΟΛΗ ΚΩ
8	27.277851°	36.914311°	ΛΑΜΠΗ
9	27.275206°	36.913567°	ΛΑΜΠΗ
10	27.268775°	36.909607°	ΛΑΜΠΗ
11	27.256050°	36.902807°	ΛΑΜΠΗ
12	27.286343°	36.894944°	ΠΟΛΗ ΚΩ
13	27.288911°	36.890639°	ΠΟΛΗ ΚΩ
14	27.293113°	36.893345°	ΠΟΛΗ ΚΩ
15	27.315182°	36.885286°	ΨΑΛΙΔΙ
16	27.336458°	36.888857°	ΨΑΛΙΔΙ
17	27.315789°	36.885222°	ΨΑΛΙΔΙ
ΤΙΓΚΑΚΙ 1	27.183237°	36.889359°	ΤΙΓΚΑΚΙ
ΤΙΓΚΑΚΙ 2	27.183310°	36.889350°	ΤΙΓΚΑΚΙ
ΤΙΓΚΑΚΙ 3	27.208368°	36.889726°	ΤΙΓΚΑΚΙ
ΜΑΡΜΑΡΙ 1	27.145461°	36.880223°	ΜΑΡΜΑΡΙ
ΜΑΡΜΑΡΙ 2	27.144366°	36.879760°	ΜΑΡΜΑΡΙ
ΜΑΡΜΑΡΙ 3	27.136897°	36.874123°	ΜΑΡΜΑΡΙ

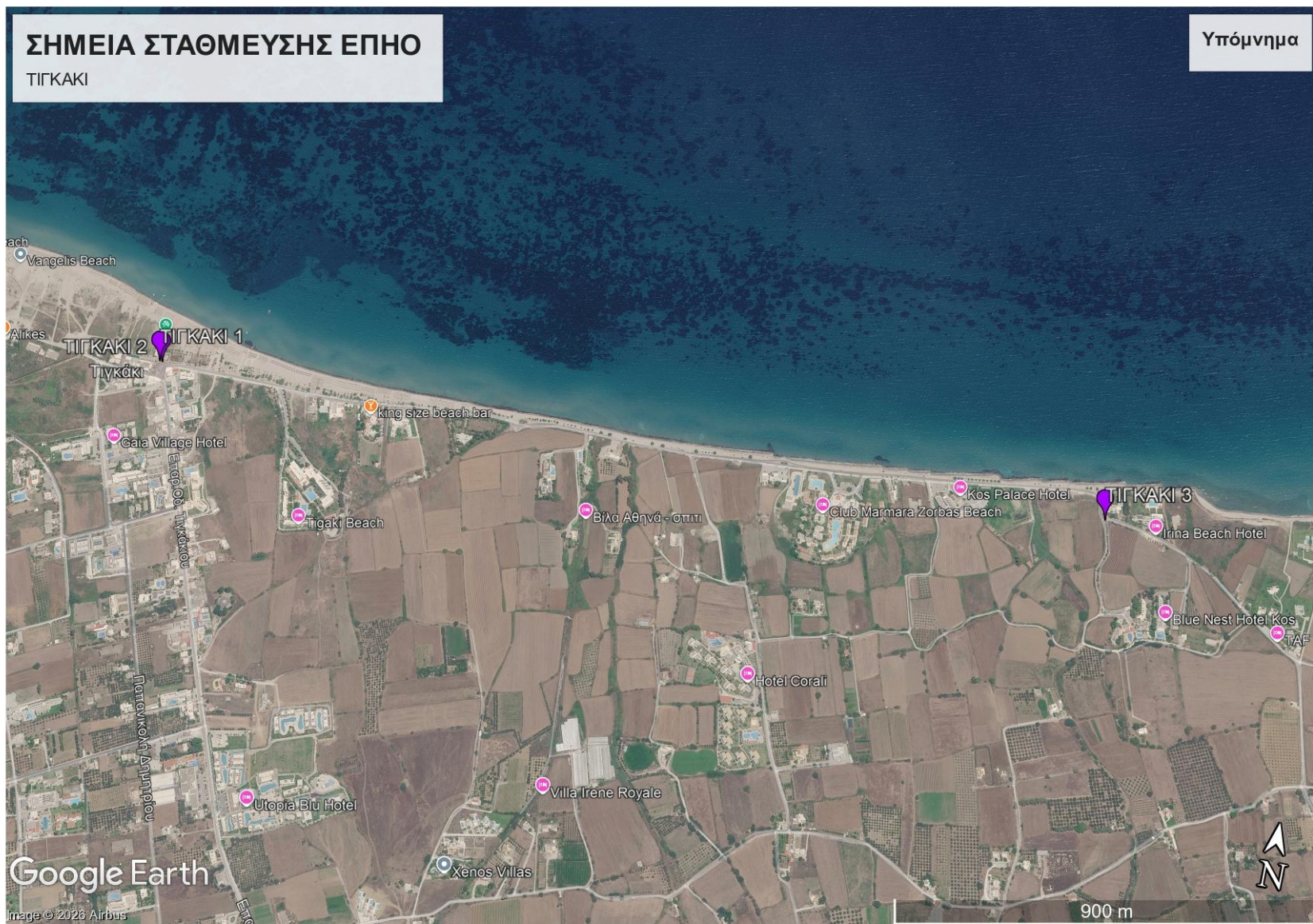
**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ 1	27.076405°	36.848119°	ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ
ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ 2	27.076220°	36.850558°	ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ
ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ 1	27.143499°	36.781442°	ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ
ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ 2	27.146417°	36.784341°	ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ
ΚΑΜΑΡΙ 1	26.973591°	36.746244°	ΚΑΜΑΡΙ ΚΕΦΑΛΟΥ
ΚΑΜΑΡΙ 2	26.972512°	36.745299°	ΚΑΜΑΡΙ ΚΕΦΑΛΟΥ
ΚΑΜΑΡΙ 3	26.971407°	36.735751°	ΚΑΜΑΡΙ ΚΕΦΑΛΟΥ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

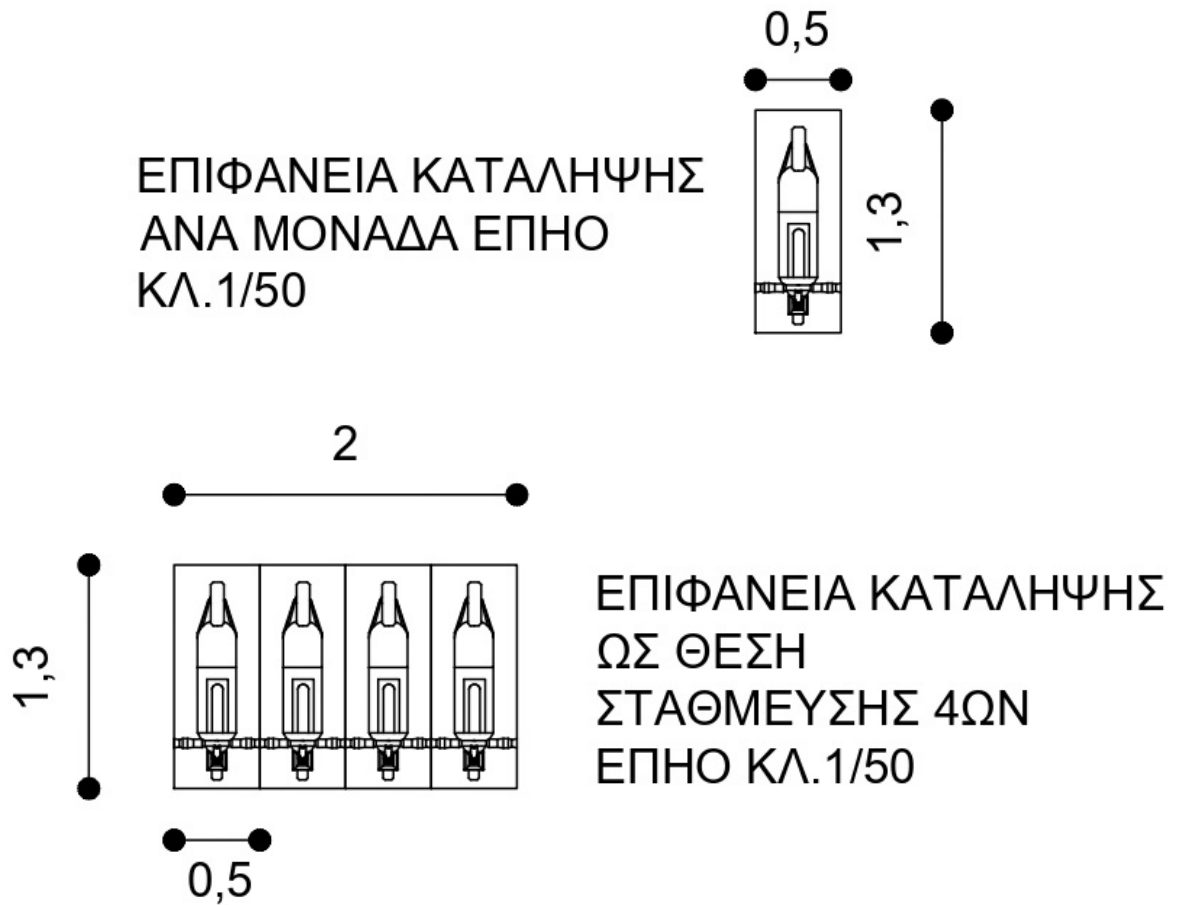


ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Σχεδιασμός χώρων Στάθμευσης

Η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Κω θα διαγραμμίσει κατόπιν υπόδειξης της Δημοτικής Αστυνομίας τα σημεία και τις θέσεις στάθμευσης ως ακολούθως:



ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**ΘΕΣΕΙΣ ΜΑΖΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Ε.Π.Η.Ο. ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΕΩΣ ΚΩ**

1. Απέναντι INTERNATIONAL Ξενοδοχείο Χ4
2. Β. Γεωργίου 'Β (έναντι Sunstone Hotel) Χ4
3. Ακτή Μιαούλη (έναντι Επαρχείου) Χ4
4. Ακτή Κουντουριώτη (έναντι Goodys) Χ8
5. Ακτή Ζουρούδη μετά από Αλι Μπάμπα Χ4
6. Ακτή Ζουρούδη έναντι Mattatoio Χ4
7. Κανάρη έξω από Αζίλο απέναντι Bianco Nero Χ4
8. Φάρος (έναντι Aqua Blu) Χ4
9. Φάρος(έναντι Lango) Χ4
10. Φάρος (έναντι Pelagos) Χ4
11. Φάρος (έναντι Diamond Deluxe) Χ4
12. Μεγ.Αλεξάνδρου έξω από πάρκο Ιπποκράτη Χ4
13. Βασιλέως Παύλου (Άγαλμα Ποντίων) Χ4
14. Ιπποκράτους έξω από γραφεία Μητρόπολης Χ4
15. Ψαλίδι απέναντι BP βενζινάδικο Χ4
16. Βιότοπος –Ραμίρα (πλατεία) Χ4
17. Ταβέρνα Νέστορα Χ4

ΘΕΣΕΙΣ ΜΑΖΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Ε.Π.Η.Ο. ΕΝΤΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

1. Τιγκάκι (Χ3) – Παραλιακό Μέτωπο
2. Μαρμάρι (Χ3) – Παραλιακό Μέτωπο
3. Μαστιχάρι (Χ2)
4. Καρδάμαινα (Χ2) – Παραλιακό Μέτωπο
5. Κέφαλος (Χ3) – Παραλιακό Μέτωπο

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Ε.Π.Η.Ο.)**

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΙΤΗΣΗΣ

ΘΕΜΑ: Αίτηση παραχώρησης θέσεων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. για το έτος 2026

Παρακαλώ όπως μου χορηγήσετε άδεια χρήσης κοινόχρηστου χώρου για την παραχώρηση θέσεων στάθμευσης Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), σύμφωνα με τον ισχύοντα Κανονισμό Κίνησης και Στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. του Δήμου Κω.

ΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΣΗΜΕΙΟ:

ΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΑΝΑ ΣΗΜΕΙΟ:

Με την παρούσα δηλώνω υπεύθυνα ότι:

1. Η επιχείρηση λειτουργεί νόμιμα και διαθέτει όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις λειτουργίας.
2. Τα διατιθέμενα Ε.Π.Η.Ο. πληρούν τις προδιαγραφές της κείμενης νομοθεσίας και φέρουν σήμανση CE όπου απαιτείται.
3. Δεν υφίστανται ληξιπρόθεσμες οφειλές προς τον Δήμο Κω.
4. Θα τηρούνται όλοι οι όροι του Κανονισμού, οι περιορισμοί στάθμευσης, κυκλοφορίας και ταχύτητας.
5. Η επιχείρηση διαθέτει δυνατότητα παρακολούθησης στόλου και θα παρέχει στοιχεία στις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου, εφόσον ζητηθούν.
6. Θα υπάρχει συνεργείο άμεσης επέμβασης για απομάκρυνση / μετακίνηση οχημάτων όλο το 24ωρο.
7. Ο παραχωρούμενος χώρος θα διατηρείται καθαρός και ελεύθερος από εμπόδια.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΓΗΤΙΚΑ

- Βεβαίωση συμμόρφωσης / CE οχημάτων.
- Καταστατικό εταιρείας και ορισμός νομίμου εκπροσώπου (για νομικά πρόσωπα).
- Κατάσταση συνόλου στόλου Ε.Π.Η.Ο. προς εκμίσθωση.
- Υπεύθυνη δήλωση στοιχείων υπευθύνου επικοινωνίας.
- Υπεύθυνη δήλωση τρόπου πρόσβασης του Δήμου στο σύστημα παρακολούθησης στόλου.
- Δημοτική ενημερότητα.
- Οποιοδήποτε άλλο ζητηθεί από την αρμόδια υπηρεσία.

Κως,/...../202...

Ο/Η Αιτών/ούσα

(Σφραγίδα Επιχείρησης & Υπογραφή)