



ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

II. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΕΕ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Γενικές Οδηγίες

- ❖ Συμβουλευτείτε τον **Οδηγό Ανάλυσης Αντίκτυπου (AA)** για σκοπούς διεξαγωγής της ανάλυσης και συμπλήρωσης του παρόντος ερωτηματολογίου (www.reform.gov.cy)
- ❖ Επιβεβαιώστε ότι το θέμα δεν εμπίπτει στις περιπτώσεις που εξαιρούνται της διαδικασίας AA βάση του πιο πάνω Οδηγού AA
- ❖ Για σχετική βοήθεια / καθοδήγηση απευθυνθείτε στον αρμόδιο για θέματα Έξυπνης Ρύθμισης, Λειτουργό Σύνδεσμο του Υπουργείου σας
- ❖ Για περαιτέρω βοήθεια μπορείτε να απευθύνεστε στο αρμόδιο Γραφείο Υποστήριξης (Help Desk) υπό την Ομάδα Έξυπνης Ρύθμισης – xx@presidency.gov.cy
- ❖ Συμπληρώστε το έντυπο στην ηλεκτρονική του μορφή και αποστείλετε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην Ομάδα Έξυπνης Ρύθμισης – xx@presidency.gov.cy
Υπό εξέταση η δυνατότητα ανάπτυξης ηλεκτρονικού εργαλείου για online συμπλήρωση και υποβολή του ερωτηματολογίου
- ❖ Το συμπληρωμένο και κατάλληλα υπογεγραμμένο ερωτηματολόγιο AA θα πρέπει να συνοδεύει τη νομοθετική πρόταση η οποία υποβάλλεται στη Νομική Υπηρεσία για νομοτεχνικό έλεγχο και παράλληλα να κοινοποιείται στην Ομάδα Έξυπνης Ρύθμισης. Σε περίπτωση εφαρμογής του SME Test, το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο θα προωθείται στη Μονάδα Αξιολόγησης για το SME Test για ποιοτική αξιολόγηση της ανάλυσης των επιπτώσεων στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
- ❖ Κατά την υποβολή του προτεινόμενου νομοθετικού μέτρου στο Υπουργικό Συμβούλιο (ΥΣ) για έγκριση, αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται από το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο AA και τη σχετική γνωμάτευση της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test, όπου εφαρμόζεται.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
<p>Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας</p> <p><i>Σημ.: Σε περίπτωση που δεν εξυπακούεται να καταγραφεί και ο τίτλος της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2020 2) οι περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Δημόσια Διαβούλευση) Κανονισμοί του 2020. 3) οι περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμοί του 2020.
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	
Αρμόδιο Υπουργείο	Υφυπουργείο Ναυτιλίας (ΥΦΥΝ)
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Η εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας θα είναι πολυεπίπεδη και θα γίνεται από την Επιτροπή Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, το ΥΦΥΝ, οκταμελή Διυπουργική Επιτροπή και το Υπουργικό Συμβούλιο.
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Δρ Αντώνης Μαδέλλα
	Τίτλος: Ανώτερος Λειτουργός Ναυτιλίας- ΥΦΥΝ
	e-mail: amadella@dms.gov.cy
	Τηλέφωνο: 25 80 49 53
	Όνομα: Κυριακός Αλιούρης
	Τίτλος: Επιθεωρητής Πλοίων Α'- ΥΦΥΝ
	e-mail: kaliouris@dms.gov.cy
	Τηλέφωνο: 25 84 82 46
ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	<p>Επέλεξε (v)</p> <p><i>Προσδιορίστε συνοπτικά, τις σημαντικότερες διατάξεις¹ της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται,</i></p>

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

		αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται ²
Νέα νομοθεσία		<p>1) Η προτεινόμενη τροποποιητική νομοθεσία, δηλ. «Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2020» είναι αναγκαία καθώς πηγάζει από τις ακόλουθες βασικές αιτίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • λόγω θεσμικών εξελίξεων στη Δημοκρατία που εμφανίστηκαν μετά τη ψήφιση του βασικού Νόμου 144(Ι)/2017, δηλ. αυτή της δημιουργίας του Υφυπουργείου Ναυτιλίας καθώς και του Υφυπουργείου Τουρισμού¹ • λόγω της ανάγκης ενσωμάτωσης στη συναφή δευτερογενή νομοθεσία δηλ. στους ταυτόχρονα προτεινόμενους «<i>περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμούς του 2020</i>» μηχανισμού διοικητικού προστίμου και ποινικών αδικημάτων για την πτυχή της αδειοδότησης χρήσεων και δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας όπως επιτάσσει το άρθρο 24 του βασικού Νόμου 144(Ι)/2017¹ • λόγω της ανάγκης για μεταβατική ρύθμιση εφαρμογής των άρθρων 23 και 24 του

² Σε περίπτωση εναρμονιστικής με το ευρωπαϊκό δίκαιο νομοθεσίας πρέπει να υποβάλλεται συγκριτικός πίνακας αντιστοιχίας των προνοιών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των αντίστοιχων στο προτεινόμενο νομοσχέδιο

		<p>βασικού Νόμου με στόχο να λύσει τα προβλήματα νομικής ερμηνείας και πρακτικής υλοποίησης αυτών των διατάξεων για σχετική αδειοδότηση χρήσεων και δραστηριοτήτων μέχρι την εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου, χωρίς να αποτελεί εμπόδιο στην ανάπτυξη σημαντικών έργων στη θάλασσα .</p> <ul style="list-style-type: none"> • Λόγω της ενσωμάτωσης της αναγκαίας εξουσιοδοτικής διάταξης έτσι ώστε οι σχετικοί Κανονισμοί να δύνανται να θεσπίζουν αδικήματα, να καθορίζουν ποινές και διοικητικά πρόστιμα για παράβαση ή παράλειψη συμμόρφωσης με τις διατάξεις τους. <p>2) Η προτεινόμενη δευτερογενής νομοθεσία, δηλ. «οι περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Δημόσια Διαβούλευση) Κανονισμοί του 2020» καθώς και «οι περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμοί του 2019» στοχεύουν στην <u>καλύτερη και αποτελεσματικότερη</u> εφαρμογή των διατάξεων του εναρμονιστικού <i>περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμου του 2017 (Νόμος 144(Ι)/2017)</i> και κατ'επέκταση μεταξύ άλλων <u>εμμέσως</u> στην καλύτερη εναρμόνιση με την σχετική Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2014/89/ΕΕ <i>περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.</i></p>
--	--	---

		<p>Με αυτό τον τρόπο , μέσω της προτεινομένης δευτερογενούς νομοθεσίας ουσιαστικά επιτυγχάνεται:</p> <p>α) η διαδικασία Δημόσιας Διαβούλευσης για την εξασφάλιση της συμμετοχής των ενδιαφερομένων, στην εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου και της Δήλωσης Πολιτικής με την συμμετοχή του κοινού.</p> <p>β) η διασφάλιση στην πρόσβαση των επηρεαζόμενων φορέων, στα στοιχεία και πληροφορίες που αφορούν στην Δήλωση Πολιτικής και στο Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο.</p> <p>γ) η ρύθμιση του ζητήματος της αναστολής του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου.</p> <p>δ) το πλαίσιο της αδειοδότησης χρήσεων και δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας όπως επιτάσσει το άρθρο 24 του Νόμου 144(Ι)/2017.</p>
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας		Τροποποίηση του βασικού Νόμου 144(Ι)/2017
Κωδικοποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας		Δεν εφαρμόζεται (Δ/Ε)
ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ / ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ	Παρακαλώ εξηγήστε	
Πότε λήγει η προθεσμία υιοθέτησης της Οδηγίας;	(Δ/Ε)	

<p>Να επισημανθούν τυχόν προβλήματα / εμπόδια για έγκαιρη εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας και τυχόν συνέπειες από τη μη έγκαιρη υιοθέτηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.</p>	<p>Η άμεση υιοθέτηση της προτεινόμενης τροποποιητικής νομοθεσίας καθώς και της προτεινόμενης δευτερογενούς νομοθεσίας θα βοηθήσει στην πλήρη και αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του βασικού Νόμου 144(Ι)/2017 με απώτερο στόχο η Δημοκρατία να υιοθετήσει Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο μέχρι τις 31 Μαρτίου 2021 όπως το επιτάσσει η σχετική Οδηγία 2014/89/ΕΕ.</p>
<p>Εκκρεμούν τυχόν νομικά μέτρα εναντίον της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με την υπό αναφορά ευρωπαϊκή νομοθεσία; Παρακαλώ εξηγήστε και επισυνάψτε τυχόν σχετική αλληλογραφία (EU Pilot).</p>	<p>(Δ/Ε)</p>

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ		
B1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	<p><i>Περιγραφή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην εναρμόνιση με την οποία στοχεύει η προτεινόμενη ρύθμιση</i></p> <p><i>(να περιληφθούν σχετικοί ηλεκτρονικοί σύνδεσμοι τόσο για την ευρωπαϊκή νομοθεσία όσο και για την ΑΑ σε επίπεδο ΕΕ, αν υπάρχει)</i></p>
B1.1	Αντικείμενο / στόχευση νομοθεσίας	<p>Η προτεινόμενη δευτερεύουσα νομοθεσία καθορίζει ένα πλαίσιο για τη διεξαγωγή <u>δημόσιας διαβούλευσης</u> για την εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου (άρθρο 18 του βασικού Νόμου- αντίστοιχο άρθρο 9 της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ).</p>
B1.2	Έχει διεξαχθεί Ανάλυση Αντίκτυπου για τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ και ποια τα κύρια συμπεράσματά της?	(Δ/Ε)
B2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ	<p><i>Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί για τον ίδιο σκοπό, αν εφαρμόζεται</i></p>
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	(Δ/Ε)
B2.2	Δεύτερη επιλογή	(Δ/Ε)

B2.3	Τρίτη επιλογή	(Δ/Ε)				
...	...					
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	<p>1) Η προτεινόμενη τροπολογία του βασικού Νόμου είναι αναγκαία λόγω των θεσμικών εξελίξεων στη Δημοκρατία που εμφανιστήκαν μετά τη ψήφιση του βασικού Νόμου 144(Ι)/2017, δηλ. αυτή της δημιουργίας του Υφυπουργείου Ναυτιλίας καθώς και του Υφυπουργείου Τουρισμού.</p> <p>2) Η υιοθέτηση των προτεινομένων Κανονισμών είναι ο μοναδικός τρόπος πλήρους εναρμόνισης με τη σχετική Οδηγία της ΕΕ . Εξασφαλίζεται η σταθερότητα και διαφάνεια στην δημόσια διαβούλευση για την εκπόνηση της Δήλωσης Πολιτικής και του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου καθώς επίσης η διαμόρφωση της διαδικασίας αναστολής της εφαρμογής του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου και η ρύθμιση των περιπτώσεων αδειοδότησης χρήσεων και δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας όπως επιτάσσει το άρθρο 24 του Νόμου 144(Ι)/2017.</p>				
B3	ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς του Δημόσιου Τομέα				
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες/ τμήματα;	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ναι/Όχι</th> <th>Εξηγείστε</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ΝΑΙ</td> <td>1) Μια πρώτη προκαταρκτική διαβούλευση με τις κρατικές Υπηρεσίες έγινε την περίοδο 27 Ιουνίου 2018 – 31 Ιουλίου 2018: Ένα πρώτο ώριμο προσχέδιο νομοσχεδίου αποστάληκε στις άμεσα εμπλεκόμενες βασικές κρατικές Υπηρεσίες οι οποίες ακολούθως απέστειλαν τις απόψεις /εισηγήσεις τους (μέχρι τις 31/7/2018) δηλ. στο Υπουργείο Εξωτερικών , Υπουργείο Άμυνας, Αρχή Λιμένων Κύπρου , Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (Υπηρεσία Ενέργειας / Υπηρεσία Υδρογονανθράκων / Μονάδα Ανάπτυξης Ναυτικού Τουρισμού) , Τμήμα Δημοσίων Έργων, Τμήμα Αρχαιοτήτων, Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος</td> </tr> </tbody> </table>	Ναι/Όχι	Εξηγείστε	ΝΑΙ	1) Μια πρώτη προκαταρκτική διαβούλευση με τις κρατικές Υπηρεσίες έγινε την περίοδο 27 Ιουνίου 2018 – 31 Ιουλίου 2018 : Ένα πρώτο ώριμο προσχέδιο νομοσχεδίου αποστάληκε στις άμεσα εμπλεκόμενες βασικές κρατικές Υπηρεσίες οι οποίες ακολούθως απέστειλαν τις απόψεις /εισηγήσεις τους (μέχρι τις 31/7/2018) δηλ. στο Υπουργείο Εξωτερικών , Υπουργείο Άμυνας, Αρχή Λιμένων Κύπρου , Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (Υπηρεσία Ενέργειας / Υπηρεσία Υδρογονανθράκων / Μονάδα Ανάπτυξης Ναυτικού Τουρισμού) , Τμήμα Δημοσίων Έργων, Τμήμα Αρχαιοτήτων, Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος
Ναι/Όχι	Εξηγείστε					
ΝΑΙ	1) Μια πρώτη προκαταρκτική διαβούλευση με τις κρατικές Υπηρεσίες έγινε την περίοδο 27 Ιουνίου 2018 – 31 Ιουλίου 2018 : Ένα πρώτο ώριμο προσχέδιο νομοσχεδίου αποστάληκε στις άμεσα εμπλεκόμενες βασικές κρατικές Υπηρεσίες οι οποίες ακολούθως απέστειλαν τις απόψεις /εισηγήσεις τους (μέχρι τις 31/7/2018) δηλ. στο Υπουργείο Εξωτερικών , Υπουργείο Άμυνας, Αρχή Λιμένων Κύπρου , Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας (Υπηρεσία Ενέργειας / Υπηρεσία Υδρογονανθράκων / Μονάδα Ανάπτυξης Ναυτικού Τουρισμού) , Τμήμα Δημοσίων Έργων, Τμήμα Αρχαιοτήτων, Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος					

		<p>(Τμήμα Αλιείας και Θαλασσιών Ερευνών / Τμήμα Περιβάλλοντος / Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης) Υπουργείο Εσωτερικών (Τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας / Τμήμα Κτηματολογίου και Οικήσεως).</p> <p>2) Μια δεύτερη προκαταρκτική διαβούλευση με τις κρατικές Υπηρεσίες συνεχίστηκε την περίοδο 14 Νοεμβρίου 2018 - 28 Νοεμβρίου 2018 : Σε αυτή τη φάση οι βελτιώσεις που προέκυψαν μετά την παραλαβή των απόψεων και εισηγήσεων τον Ιούλιο του 2018 ενσωματώθηκαν και αποστάληκαν εκ νέου σε όλες τις προαναφερόμενες εμπλεκόμενες κρατικές υπηρεσίες για τελικές απόψεις μέχρι και τις 28 Νοεμβρίου 2018.</p> <p>3) Σε μια τρίτη φάση την περίοδο 10 Δεκεμβρίου 2018 – 31 Ιανουαρίου 2019 έγινε η ευρεία δημόσια διαβούλευση, δηλ. η <u>δημόσια διαδικτυακή διαβούλευση</u> όπου οι προαναφερόμενες εμπλεκόμενες κρατικές υπηρεσίες (μαζί με τους φορείς του ιδιωτικού τομέα) είχαν την ευκαιρία να καταθέσουν τις τυχόν απόψεις τους .</p> <p>4) Η δημόσια διαβούλευση με τους άμεσα εμπλεκόμενους κρατικούς φορείς ολοκληρώθηκε τελικά στις 15 Απριλίου 2019. (έγιναν δυο συσκέψεις στις 4 Απριλίου και 15 Απριλίου 2019).</p>
B3.2	<p>Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά);</p> <p><i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i></p>	<p>Από το αρχικό στάδιο με την σύνταξη του προσχεδίου των προτεινόμενων Κανονισμών και του τροποποιητικού νομοθετήματος . Ο διάλογος διάρκεσε 43 εβδομάδες (από 27^η Ιουνίου 2018 μέχρι τις 15 Απριλίου 2019).</p> <p>Η διαδικασία δημόσιου διαλόγου έληξε τελικά στις 15 Απριλίου 2019 με ουσιαστικά τη σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων. Στο μέτρο του δυνατού, αρκετές από τις απόψεις που εξέφρασαν οι εμπλεκόμενες κρατικές υπηρεσίες υιοθετηθήκαν και ενσωματώθηκαν</p>

		στα προτεινόμενα κείμενα. [Επισυνάπτεται ενδεικτικά συνοπτικός Πίνακας με τις διάφορες απόψεις που εκφράστηκαν]	
B4	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	Περιγραφή της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων διαβούλευσης με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς (Stakeholders)	
B4.1	Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		ΝΑΙ	Έχει πραγματοποιηθεί ευρεία δημόσια διαδικτυακή διαβούλευση με φορείς του ιδιωτικού τομέα καθώς και του κρατικού τομέα (βλ. B4.3 πιο κάτω)
B4.2	Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;	(π.χ. αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών, συλλογή δεδομένων, ανάλυση επιπτώσεων, σύνταξη νομοθεσίας) Με την σύνταξη των προσχεδίων των προτεινόμενων Κανονισμών και του τροποποιητικού νομοθετήματος .	
B4.3	Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση; Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν σε διαδικασίες διαβούλευσης οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων {SME Test}	(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις) Πέραν των εμπλεκόμενων κρατικών υπηρεσιών, η δημόσια διαδικτυακή διαβούλευση έχει διενεργηθεί με τους ακόλουθους φορείς : οργανισμός <i>Cymera / Ένωσης Δήμων Κύπρου (Union of Cyprus Municipalities / Ομοσπονδία Περιβαλλοντικών Οργανώσεων Κύπρου (Federation of Environmental Organizations of Cyprus) / Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αμμοχώστου (Famagusta Chamber of Commerce and Industry FCCI) / Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πάφου (Pafos Chamber of Commerce and Industry PCCI) / Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λεμεσού (Limassol Chamber of Commerce and Industry) / Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λάρνακας (Larnaca Chamber of Commerce and Industry) / Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (Cyprus Shipping Chamber) / Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών (Cyprus Union of Shipowners) / Κυπριακή Ομοσπονδία Υποβρύχιων Δραστηριοτήτων (Cyprus Federation of Underwater</i>	

		<p>Activities) / οργανισμός Terra Cypria / Σύνδεσμος Καταδυτικών Κέντρων Κύπρου / Ινστιτούτο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης / Κέντρο Μελετών και Έρευνας AKTH (AKTI Project and Research Centre) / Ινστιτούτο Θαλάσσιων Υποθέσεων Ανατολικής Μεσογείου (MARINEM-Maritime Institute of Eastern Mediterranean)/ Παγκύπριος Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Επιβατικών Τουριστικών Σκαφών / Σύνδεσμος Επαγγελματιών Ψαράδων Παράκτιας Αλιείας/ Σύνδεσμος Αλιείων Πολυδύναμων Σκαφών / Παγκύπριος Σύνδεσμος Επαγγελματιών Ψαράδων Παράκτιας Αλιείας Μικρών Σκαφών Περιοδικής Απασχόλησης / Παγκύπριος Σύνδεσμος Θαλασσοκαλλιεργητών (ΠΑΣΥΘΑ)/ Οικολογική Κίνηση Κύπρου/ Ομοσπονδία Περιβαλλοντικών Οργανώσεων Κύπρου/ Περιβαλλοντική Κίνηση Κύπρου/ Σύνδεσμος Προστασίας Αγρίας Ζωής (Cyprus Wildlife Society)/ Φίλοι της Γης Κύπρου/ Φίλοι του Ακάμα / Πρωτοβουλία για την Διάσωση των Φυσικών Ακτών / Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ)/ Εταιρεία Υδρογονανθράκων Κύπρου (Cyprus Hydrocarbons Company Ltd)/ Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων (ΟΕΒ) .</p>
B4.4	<p>Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;</p>	<p>(π.χ. συζητήσεις/ συσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακροάσεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομώνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</p> <p>Το κείμενο του προσχεδίου του τροποποιητικού Νόμου καθώς και τα κείμενα των προσχεδίων των Κανονισμών για τη Δημόσια Διαβούλευση και Γενικών Διατάξεων, αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα του Υφυπουργείου Ναυτιλίας στη διεύθυνση www.shipping.gov.cy και τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.</p> <p>Το χρονοδιάγραμμα της δημόσιας διαβούλευσης, με την μορφή τυχόν υποβολής γραπτών απόψεων, τέθηκε στις 8 εβδομάδες (από τις 10 Δεκεμβρίου 2018 μέχρι τις 31 Ιανουαρίου 2019).</p>
B4.5	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης;</p> <p>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</p>	<p>Η διαδικασία δημόσιου διαλόγου έληξε τελικά στις 15 Απριλίου 2019 με ουσιαστικά τη σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων. Στο μέτρο του δυνατού, αρκετές από τις απόψεις που εξέφρασαν οι φορείς του ιδιωτικού τομέα υιοθετήθηκαν και ενσωματώθηκαν στα προτεινόμενα κείμενα .</p> <p>[Επισυνάπτεται ενδεικτικά συνοπτικός Πίνακας με τις διάφορες απόψεις που εκφράστηκαν]</p>

B5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	[Σε περίπτωση τυχόν επιπτώσεων για τις επιχειρήσεις να επισημανθεί αν αυτές αναμένεται να είναι σημαντικές και δυσανάλογα βαρύτερες για τις Μικρομεσαίες και κυρίως για τις Πολύ Μικρές ή/και Μικρές επιχειρήσεις - {SME Test}]	
Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας; [An Ναι, να επισυναφθεί]		Ναι	Όχι
			ΟΧΙ
B5.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες / νοικοκυριά, τις επιχειρήσεις ή αντίκτυπος στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας? [An Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6]	Ναι / Όχι	Εξηγήστε
		Όχι για τους πολίτες Ναι για τις επιχειρήσεις,	Δεν αναμένεται να προκύψει οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες. Δεδομένου ότι η προτεινόμενη δευτερεύουσα νομοθεσία επηρεάζει δυνητικά όλους τους οικονομικούς φορείς οι οποίοι ενδιαφέρονται να ασκήσουν ιδιωτική δραστηριότητα στα θαλάσσια ύδατα της Δημοκρατίας (βλ. B5.4 πιο κάτω) αναμένεται να προκύψει κάποιο κόστος για τους εμπλεκόμενους οικονομικούς φορείς οι οποίοι θα πρέπει να συμμορφώνονται με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο της Δημοκρατίας.
B5.2	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τους πολίτες μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης; [An Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι	ΟΧΙ	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)

	προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]				
B5.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης	Αναμένεται να προκύψει κάποιο κόστος υπό την μορφή τελών, λειτουργικού κόστους και κόστους παραγωγής (δηλ. διαδικασία και τέλη για έκδοση της σχετικής <i>Βεβαίωσης Συμμόρφωσης ή Συμβατότητας με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο</i> , βλ. άρθρο 22 του βασικού Νόμου) . Στους προτεινόμενους Κανονισμούς (Γενικές Διατάξεις) εισάγονται πληρωτέα τέλη για την άδεια λειτουργίας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 24 του βασικού Νόμου.			
B5.4	ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ³ {SME Test}	Πολύ Μικρές (1-9)	Μικρές (10-49)	Μεσαίες (50-249)	Μεγάλες (250+)
B5.4α	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης; [Απαντήστε Ναι/Όχι για κάθε κατηγορία. Αν Όχι σε όλες προχωρήστε στην ερώτηση B5.6]	Ναι Αναμένεται να προκύψει κάποιο κόστος για τις επιχειρήσεις υπό την μορφή τελών, λειτουργικού κόστους και κόστους παραγωγής (δηλ. διαδικασία και τέλη για έκδοση της σχετικής <i>Βεβαίωσης Συμμόρφωσης ή Συμβατότητας με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο</i>).	Ναι Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	Ναι Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	Ναι Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)
B5.4β	Πληθυσμός επιχειρήσεων που	Δεν μπορεί να	Το ίδιο	Το ίδιο	Το ίδιο

³ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

	επηρεάζονται (αν Ναι στη Β5.4α)	προσδιοριστεί λόγω του εύρους του πεδίου εφαρμογής του βασικού Νόμου 144(Ι)/ 2017 καθώς και της προτεινόμενης νέας νομοθεσίας.	(βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	(βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	(βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)
B5.4γ	Εκτίμηση ΔΦ για κάθε κατηγορία (αν Ναι στη Β5.4α)	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)			
		Δεν μπορεί να προσδιοριστεί.	Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)	Το ίδιο (βλ. σχόλιο προηγούμενης στήλης αριστερά)
B5.4δ	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης	Δεν μπορεί να προσδιοριστεί λόγω του εύρους του πεδίου εφαρμογής του βασικού Νόμου 144(Ι)/ 2017 καθώς και της προτεινόμενης νέας νομοθεσίας.			
ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ {SME Test}		Να απαντηθεί αν Ναι στη Β5.4α για Μικρές και Πολύ Μικρές επιχειρήσεις (δεν εξαιρούνται) και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος ΔΦ βάση εκτιμήσεων στη Β5.4γ ή Β5.4δ ή άλλη δυσανάλογη επιβάρυνση μεταξύ επιχειρήσεων βάση της Β5.1 (να διευκρινιστεί πιο κάτω)			
B5.5	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί; Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.	Όχι διότι το σχετικά πολύ μικρό κόστος που ενδεχομένως θα προκύψει υπερκαλύπτεται από ευρύτερες θετικές οικονομικές επιπτώσεις όπως π.χ μεταξύ άλλων: <ul style="list-style-type: none"> • μειωμένα κόστη συναλλαγής για τις θαλάσσιες επιχειρήσεις, μέσω ταχύτερης και εξορθολογισμένης διαδικασίας λήψης αποφάσεων και αύξησης της διαφάνειας (<i>Reduced transaction costs for maritime business, through faster, streamlined decision making and increased transparency</i>), • Αυξημένη βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για ιδιωτικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένης της 			

		<p>βελτιωμένης βεβαιότητας για απόκτηση χρηματοδότησης για υπεράκτιες επενδύσεις (<i>Increased certainty and predictability for private investments, including improved certainty to obtain financing for offshore investments</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτιωμένη ελκυστικότητα των παράκτιων περιοχών μέσω της διατήρησης των φυσικών και προς τέρψιν αξιών (<i>Improved attractiveness of coastal regions through preservation of natural and amenity values</i>). 	
B6	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ		
B6.1	<p>Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός αντίκτυπος ως προς τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας?</p> <p>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]</p>	<p>Ναι / Όχι</p> <p>Ναι</p>	<p>Εξηγήστε</p> <p>Προκύπτουν νέες διαδικασίες από τους προτεινόμενους Κανονισμούς . Αναμένεται να υπάρχει ανάγκη στελέχωσης του σχετικού Τομέα του ΥΦΥΝ στο θέμα της εφαρμογής της Οδηγίας , του Νόμου και των προτεινόμενων Κανονισμών.</p> <p>Ωστόσο μια θετική οικονομική επίπτωση που θα προκύψει εκτιμάται ότι θα είναι αυτή της μείωσης του κόστους συντονισμού για τις δημόσιες αρχές, μέσω της ενισχυμένης αποδοτικότητας και της διαφάνειας (<i>reduced coordination costs for public authorities , through enhanced efficiency and transparency</i>).</p>
B6.2	<p>Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ για τη δημόσια υπηρεσία μέσω πρόσθετων διαδικασιών;</p> <p>[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]</p>	Ναι	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)
B6.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν	Είναι πιθανόν να υπάρξει μικρή αύξηση δημοσίων δαπανών γιατί απαιτούνται νέες διαδικασίες για ορθή και πλήρη εφαρμογή της Οδηγίας και της υφιστάμενης	

	μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης	νομοθεσίας. Αναμένονται όμως και έσοδα από την έκδοση <i>Βεβαίωσης Συμμόρφωσης ή Συμβατότητας με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο</i> (βλ. άρθρο 22 του βασικού Νόμου καθώς και των προτεινόμενων Κανονισμών (Γενικές Διατάξεις) βλ. σχετικό πίνακα τελών).	
B7	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ		
B7.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B8]	Ναι / Όχι	Εξηγήστε
		Ναι	- Βελτιωμένη αλληλεπίδραση του πληθυσμού και των ενδιαφερόμενων μερών και βελτιωμένο κλίμα πολιτικής συνεργασίας (<i>Improved engagement of population and stakeholders and improved political cooperation climate</i>). -Βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας (<i>Improvement in maritime safety</i>). -Αυξημένη ανάπτυξη και απασχόληση επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και συμβάλλοντας στην απασχόληση στη θαλάσσια οικονομία (<i>Increased growth and jobs through enabling growth of maritime sectors and contributing to the employment in the maritime economy</i>).
B8	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ		
B8.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε περιβαλλοντικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]	Ναι / Όχι	Εξηγήστε
		Ναι	- Μείωση της πίεσης στο περιβάλλον, ιδίως μέσω της βελτιωμένης χρήσης του παράκτιου και θαλάσσιου χώρου και καλύτερη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (<i>Reduction of pressure on environment especially through an improved use of coastal and maritime space and better management of human activities</i>). - Βελτιωμένη ανθεκτικότητα σε κινδύνους ή/και μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. (<i>Improved resilience to risks and /or mitigation of climate change</i>).

B9	“ΕΠΙΧΡΥΣΩΣΗ” ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ (Gold-Plating)	Να απαντηθεί στη βάση σύγκρισης της νομοθετικής πρότασης που προωθείται με το περιεχόμενο της νομοθεσίας όπως αυτή έχει εγκριθεί σε επίπεδο ΕΕ		
B9.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία περιλαμβάνει πρόνοιες πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας; Αν Ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί;	<p>Ναι . Μέρος II , III και IV των προτεινόμενων περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμών του 2020 :</p> <p>Μέρος II - Αναστολή Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδίου</p> <p>Μέρος III Χρήσεις και δραστηριότητες που δεν υπόκεινται σε ρυθμιζόμενη αδειοδότηση δυνάμει υφιστάμενης νομοθεσίας</p> <p>Μέρος IV Ποικίλες & Τελικές Διατάξεις : Συμμόρφωσης ή Συμβατότητας με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο (άρθρο 22 νόμου) και Ποινικά Αδικήματα, Διοικητικό Πρόστιμο, Ιεραρχική Προσφυγή, Τέλη .</p>		
B9.2	Εκτίμηση τυχόν πρόσθετου ΔΦ που προκύπτει ως αποτέλεσμα των πρόσθετων προνοιών (Αν Ναι στη Β9.1)	Πολίτες	Επιχειρήσεις	Δημόσια Υπηρεσία
		Όχι	Ναι	Ναι

Γ. ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

[Το παρόν Τμήμα μπορεί να αξιοποιηθεί για σκοπούς δημοσίευσης των αποτελεσμάτων της ΑΑ]

Συμπληρώστε βάση των απαντήσεων που έχουν δοθεί στις σχετικές ερωτήσεις πιο πάνω

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΕΕ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Ενότητες ΑΑ	Σχετικές ερωτήσεις	Συνοπτικά τα κύρια αποτελέσματα της ανάλυσης (μέγιστο 10 γραμμές ανά ενότητα)	Δ/Ε
1. Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών	B1-B2	Είναι εμμέσως εναρμονιστική η παρούσα προτεινόμενη δευτερογενής νομοθεσία σε κάποιες πτυχές της και δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική επιλογή. Η τροπολογία του βασικού Νόμου είναι αναγκαία λόγω θεσμικών αλλαγών.	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	B3-B4	Έγιναν οι διαδικασίες διαβούλευσης με τα αρμόδια υπουργεία και ενδιαφερόμενους φορείς (μη	

		<p>κυβερνητικές περιβαλλοντικές οργανώσεις, επαγγελματικούς συνδέσμους, οργανωμένα σύνολα) μέσω γραπτής επικοινωνίας και ανάρτησης του προσχεδίου του τροποποιητικού νόμου καθώς και των προσχεδίων των προτεινόμενων Κανονισμών Δημόσιας Διαβούλευσης και Γενικές Διατάξεις στην ιστοσελίδα του ΥΦΥΝ .</p>	
<p>3. Καταγραφή βασικών οικονομικών, κοινωνικών ή/και περιβαλλοντικών επιπτώσεων</p>	<p>B5-B8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Κάποιο κόστος για τους εμπλεκόμενους οικονομικούς φορείς οι οποίοι θα πρέπει να συμμορφώνονται με το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο της Δημοκρατίας (διαδικασία και τέλη για έκδοση της απαραίτητης Βεβαίωσης), το οποίο ωστόσο θα υπερκαλύπτεται από ευρύτερες θετικές οικονομικές επιπτώσεις (π.χ αυξημένη βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για ιδιωτικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης βεβαιότητας για απόκτηση χρηματοδότησης για υπεράκτιες επενδύσεις/ Βελτιωμένη ελκυστικότητα των παράκτιων περιοχών μέσω της διατήρησης των φυσικών και προς τέρψιν αξιών). • Αυξημένη ανάπτυξη και απασχόληση επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και συμβάλλοντας στην απασχόληση στη θαλάσσια οικονομία. • Μείωση της πίεσης στο περιβάλλον, ιδίως μέσω της βελτιωμένης χρήσης του παράκτιου και θαλάσσιου χώρου και καλύτερη διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. 	

4. Εκτίμηση ΔΦ	B5.2-B5.4 B6.2-B6.3	Δεν μπορεί να προσδιοριστεί για οικονομικούς φορείς-επιχειρήσεις λόγω του εύρους του πεδίου εφαρμογής των προτεινομένων Κανονισμών, της σχετικής Οδηγίας και του βασικού Νόμου. Μικρή αύξηση δημοσίων δαπανών γιατί απαιτούνται νέες διαδικασίες για ορθή και πλήρη εφαρμογή της Οδηγίας και της νέας προτεινόμενης δευτερογενούς νομοθεσίας .	
5. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις {Σύνοψη SME Test}	B4.3 B5	Δεν μπορεί να προσδιοριστεί για οικονομικούς φορείς-επιχειρήσεις λόγω του εύρους του πεδίου εφαρμογής των προτεινομένων Κανονισμών, και του βασικού Νόμου.	
6. Εκτίμηση «Επιχρύσωσης» νομοθεσίας (gold plating)	B9	Ναι . Μέρος II , III και IV των προτεινόμενων περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Γενικές Διατάξεις) Κανονισμών του 2020.	

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

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

Υπογραφή	
Όνοματεπώνυμο	Σταύρος Μιχαήλ
Τίτλος/Υπουργείο	Αναπλ. Γενικός Διευθυντής Υφυπουργείου Ναυτιλίας
Ημερομηνία	17/06/2020

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ SME TEST (όπου εφαρμόζεται)

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

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

[Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ **ME – Μη Επαρκής, I- Ικανοποιητική,**

Π – Πλήρης και επεξηγείστε αν κρίνεται αναγκαίο]					
Ενότητα	ΜΕ	Ι	Π	Δ/Ε	Σχόλιο / Επεξήγηση
1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					
4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
Συνολική Αξιολόγηση του SME Test					
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ SME TEST					
Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου					
Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test					
ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ					
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:					
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:					

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:
	Email:
	Τηλέφωνο:
Υπογραφή	

ΥΦΥΝ Version 17/06/2020