



## 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](http://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 – email: [impactassessment@presidency.gov.cy](mailto:impactassessment@presidency.gov.cy)
- ❖ Συμπληρώστε το έντυπο στην ηλεκτρονική του μορφή και αποστείλετε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην Ομάδα Έξυπνης Ρύθμισης – email: [impactassessment@presidency.gov.cy](mailto:impactassessment@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.

<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ</b>		
<p>Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας</p> <p><i>Σημ.: Σε περίπτωση που δεν εξυπακούεται να καταγραφεί και ο τίτλος της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας</i></p>	<p><b>«Ο ΠΕΡΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2021»</b></p>	
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</b>		
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων	
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Δημοσίων Έργων	
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Χάρης Χριστοδούλου	
	Τίτλος: Εκτελεστικός Μηχανικός	
	e-mail: cchristodoulou@mcw.gov.cy	
	Τηλέφωνο: 22806523	
<b>ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ</b>	<b>Επέλεξε (v)</b>	<i>Προσδιορίστε συνοπτικά, τις σημαντικότερες διατάξεις<sup>1</sup> της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται<sup>2</sup></i>
Νέα νομοθεσία	<input type="checkbox"/>	
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας	<input type="checkbox"/>	

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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>Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας</p>	<p>✓</p>	<p>Η προτεινόμενη Νομοθεσία αφορά εναρμόνιση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Κύριος στόχος της Οδηγίας και της προτεινόμενης Νομοθεσίας είναι η ενίσχυση των προσπαθειών σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο αντίστοιχα, προς επίτευξη των στόχων για μείωση των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις κατά το ήμισυ μέχρι το 2030.</p> <p>Βασικές αλλαγές στην αναθεωρημένη Οδηγία περιλαμβάνουν:</p> <p><b>A.</b> Το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται, ώστε να καλύψει πέραν του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Μεταφορών, τους αυτοκινητοδρόμους, τους κύριους υπεραστικούς δρόμους, καθώς και υπεραστικούς δρόμους που βελτιώνονται με Κοινοτική συγχρηματοδότηση,</p> <p><b>B.</b> Κατάργηση της διαδικασίας Κατάταξης και Διαχείρισης της Ασφάλειας του Οδικού Δικτύου και αντικατάσταση της με τη διαδικασία Αξιολογήσεων Οδικής Ασφάλειας Ολόκληρου του Οδικού Δικτύου ('network-wide road safety assessments'),</p> <p><b>Γ.</b> Βελτίωση της διαδικασίας Επιθεωρήσεων Οδικής Ασφάλειας ('periodic road safety inspection'),</p>
---	----------	--

		<p><b>Δ.</b> Διασφάλιση της αξιολόγησης των κινδύνων οδικής ασφάλειας για λήψη μέτρων προστασίας των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές),</p> <p><b>Ε.</b> Περιλήφθηκαν πρόνοιες ώστε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποβοηθήσει τα Κράτη Μέλη στην κατάλληλη προετοιμασία του οδικού δικτύου να υποδεχτεί τα οχήματα με αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης,</p> <p><b>ΣΤ.</b> Προβλέπονται ειδικές πρόνοιες και διαδικασίες για ανταλλαγή καλών πρακτικών.</p>
Κωδικοποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας		
<b>ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ / ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ</b>	<i>Παρακαλώ εξηγήστε</i>	
Πότε λήγει η προθεσμία υιοθέτησης της Οδηγίας;	Η προτεινόμενη Νομοθεσία θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ μέχρι τις 17 Δεκεμβρίου 2021.	

<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 εφαρμογή της αναθεωρημένης Νομοθεσίας θα έχει οφέλη στην οδική ασφάλεια.</p> <p>Παράλληλα θα πρέπει να επισημανθεί ότι η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της προτεινόμενης Νομοθεσίας, ώστε να καλύψει πέραν του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Μεταφορών τους κύριους υπεραστικούς δρόμους, καθώς και υπεραστικούς δρόμους που βελτιώνονται με Κοινοτική συγχρηματοδότηση, αναμένεται ότι θα αυξήσει τον όγκο εργασίας και την περαιτέρω εμπλοκή επιστημονικού προσωπικού.</p> <p>Σημειώνεται ότι η επέκταση του πεδίου εφαρμογής στους αυτοκινητοδρόμους είχε γίνει με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 [Ν.(8(Ι)/2011], με τον οποίο υιοθετήθηκαν οι πρόνοιες της αρχικής Οδηγίας 2008/96/ΕΚ. Συνεπακόλουθα, ενδέχεται να απαιτηθεί η εμπλοκή πρόσθετου προσωπικού.</p> <p>Στα πλαίσια της προτεινόμενης διαδικασίας αναμένεται να προκύψουν ανάγκες για εκπαίδευση προσωπικού, ετοιμασία διαδικασιών και Κατευθυντήριων Γραμμών (εγχειριδίων), καθώς και εισαγωγή εντύπων. Μέσα από την εισαγωγή των νέων διαδικασιών θα πρέπει να γίνονται μελέτες σε τακτά χρονικά διαστήματα για τα επίπεδα οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου (π.χ. Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας, Αξιολόγηση της Ασφάλειας Ολόκληρου του Οδικού Δικτύου), όπως επίσης μελέτες ανάλογα με την εξέλιξη προώθησης κύριων οδικών έργων κατασκευής νέου οδικού δικτύου, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης Νομοθεσίας (Εκτιμήσεις των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας, Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας).</p>
<p>Εκκρεμούν τυχόν νομικά μέτρα εναντίον της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με την υπό</p>	<p>Όχι</p>

αναφορά ευρωπαϊκή νομοθεσία; Παρακαλώ εξηγείστε και επισυνάψετε τυχόν σχετική αλληλογραφία (EU Pilot).		
<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ</b>		
B1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	<i>Περιγραφή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην εναρμόνιση με την οποία στοχεύει η προτεινόμενη ρύθμιση (να περιληφθούν σχετικοί ηλεκτρονικοί σύνδεσμοι τόσο για την ευρωπαϊκή νομοθεσία όσο και για την ΑΑ σε επίπεδο ΕΕ, αν υπάρχει)</i>
B1.1	Αντικείμενο / στόχευση / επιδιωκόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της νομοθεσίας	Η αναθεώρηση της Κοινοτική Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936 και κατ' επέκταση η προτεινόμενη Νομοθεσία αποσκοπεί στην ενίσχυση των προσπαθειών για βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στο οδικό δίκτυο, ώστε να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκοί και εθνικοί στόχοι που ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις κατά 50% με χρονικό ορίζοντα το 2030.
B1.2	Έχει διεξαχθεί Ανάλυση Αντίκτυπου για τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ και ποια τα κύρια συμπεράσματά της;	Η Κοινοτική Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 συζητήθηκε σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η ανάλυση αντικτύπου σε επίπεδο Ε.Ε. αναφέρει σε γενικές γραμμές, ότι οι αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θανάτων και των τραυματισμών από το δρόμο, η συμφόρηση και η ρύπανση, είναι διασυννοριακά προβλήματα που δεν μπορούν να επιλυθούν μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Τα κύρια οφέλη της δράσης της Ε.Ε. στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας έγκειται στη σύγκλιση προς υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας των υποδομών σε ολόκληρη την Ε.Ε. Τα ταξίδια σε δρόμους σε ολόκληρη την Ε.Ε. θα γίνουν ασφαλέστερα. Καθορισμός γενικών απαιτήσεων απόδοσης σε επίπεδο ΕΕ, θα

		<p>διευκολύνει και θα επιταχύνει την ανάπτυξη νέων στοιχείων ασφαλείας που βασίζονται σε χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής.</p> <p>Όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, η δράση σε επίπεδο Ε.Ε. θα διασφαλίσει ότι τα προγράμματα αξιολόγησης των οδών αξιολογούν χωριστά την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειάς τους σε ολόκληρο το κύριο οδικό δίκτυο της Ε.Ε.</p> <p>Στα πλαίσια της αξιολόγησης του αντικτύπου, εξετάστηκαν τρία βασικά σενάρια με διάφορα υπο-σενάρια. Στο προτεινόμενο σενάριο η ανάλυση έχει εκτιμήσει ότι ο θετικός αντίκτυπος όσον αφορά τη μείωση των θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων αναμένεται να οδηγήσει στο να σωθούν 3.200 ζωές και να αποφευχθούν 20.700 σοβαροί τραυματισμοί την περίοδο 2020-2030.</p>
B2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ	<i>Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί για τον ίδιο σκοπό, αν εφαρμόζεται</i>
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	<p>Η αναθεώρηση της Κοινοτική Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936 απαιτείται να μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία, όπως έχει γίνει με την αρχική Οδηγία 2008/96/ΕΚ, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.</p> <p>Η αρχική Οδηγία 2008/96/ΕΚ υιοθετήθηκε στο εθνικό δίκαιο με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 [Ν.(8(Ι)/2011]. Συνεπώς και η τροποποιητική Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 θα πρέπει να υιοθετηθεί με αλλαγές στο Νόμο Ν.(8(Ι)/2011.</p>
B2.2	Δεύτερη επιλογή	
B2.3	Τρίτη επιλογή	

...	...	
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	<p>Η αρχική Οδηγία 2008/96/ΕΚ υιοθετήθηκε στο εθνικό δίκαιο με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 [Ν.(8(Ι)/2011]. Συνεπώς και η τροποποιητική Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 θα πρέπει να υιοθετηθεί με αλλαγές στο Νόμο Ν.(8(Ι)/2011.</p> <p>Οι αλλαγές στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 είναι σε τέτοιο βαθμό που δεν υπάρχει εναλλακτική οδός.</p>
B3	<b>ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</b>	<i>Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης</i>
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με τη <b>Δημόσια Υπηρεσία</b> (άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες / τμήματα);	<p><b>ΝΑΙ.</b> Μέσω επιστολών και στη συνέχεια με δημόσια διαβούλευση (περίοδος 6 Ιουλίου- 24 Αυγούστου 2020.)</p>
B3.2	<p>Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος με <b>Δημόσια Υπηρεσία</b>, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά);</p> <p><i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i></p>	<p>Ο περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμος του 2011 [Ν.(8(Ι)/2011] και η προτεινόμενη τροποποίηση αφορά ουσιαστικά οδικό δίκτυο στην αποκλειστική ευθύνη του Τμήματος Δημοσίων Έργων και συνεπώς εφαρμόζεται αποκλειστικά από το Τμήμα.</p> <p>Κάποια συγκεκριμένη πρόνοια του Νόμου σε σχέση με την καταγραφή των οδικών συγκρούσεων, αφορά ευθύνη της Αστυνομίας, με την οποία έχει πραγματοποιηθεί διαβούλευση (επιστολή Τμήματος Δημοσίων Έργων με αρ. φακέλου 16.6.2.3 και ημερομηνία 24 Μαρτίου 2020). Η Αστυνομία απάντησε με την επιστολή της με αρ. φακέλου 12.03.005 και ημερομηνία 14 Απριλίου 2020. Δεν καταγράφηκαν κάποια ένσταση ή επιφύλαξη από την Αστυνομία. Αντίθετα η Αστυνομία καταγράφει ότι οι μικρές αλλαγές που θα προταθούν στη Νομοθεσία και αφορούν την</p>



		<p>Αστυνομία εφαρμόζονται ήδη. Οι αλλαγές αφορούν τον τρόπο καταγραφής των οδικών συγκρούσεων.</p> <p>Υπάρχει μικρή πιθανότητα εμπλοκής άλλων φορέων που έχουν αρμοδιότητα άλλων τμημάτων του οδικού δικτύου, σε περίπτωση που προωθηθούν έργα νέων δρόμων ή βελτιώσεων με τη συγχρηματοδότηση τους από την Ευρωπαϊκή Ένωση.</p> <p>Στην περίπτωση αυτή, η Οδηγία εξαιρεί τις οδούς και τα έργα οδικών υποδομών που βρίσκονται εντός αστικών περιοχών, εξυπηρετούν παρόδιες ιδιοκτησίες και δεν είναι ανοικτές σε γενική κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως οι ποδηλατόδρομοι, ή τις οδούς που δεν έχουν σχεδιαστεί για γενική κυκλοφορία, όπως οι οδοί προσπέλασης σε βιομηχανικές, γεωργικές ή δασικές τοποθεσίες.</p> <p>Θεωρούμε ότι, η περίπτωση ύπαρξης οδών και έργων οδικών υποδομών εκτός της αρμοδιότητας του Τμήματος Δημοσίων Έργων, που θα προωθηθούν με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και εμπíπτουν στις πρόνοιες της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936, έχοντας υπόψη τις εξαιρέσεις που περιγράφονται στην παράγραφο πιο πάνω, <b>είναι εξαιρετικά περιορισμένες.</b></p> <p>Όλοι οι Φορείς προώθησης οδικών υποδομών έχουν τύχει σχετικής ενημέρωσης με την επιστολή του Τμήματος Δημοσίων Έργων με αρ. φακέλου 16.6.2.3 και ημερομηνία 12 Μαΐου 2020. Η επιστολή έχει σταλεί στο Υπουργείο Εσωτερικών, στο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας, στο Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, στη Γενική Διεύθυνση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης,</p>
--	--	--

		<p>στο Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, στο Τμήμα Δασών, σε όλους τους Έπαρχους και σε όλους τους Δήμους. Σε περίπτωση που υπάρχουν τέτοιες περιπτώσεις ή υπάρχουν αμφιβολίες για την εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936, τα υπό αναφορά Υπουργεία/ Τμήματα αναμένεται να ενημερώνουν το Τμήμα Δημοσίων Έργων, ώστε να υπάρχει η απαραίτητη συνεννόηση ή και υποστήριξη στο έργο τους.</p>
B3.3	<p>Έχει πραγματοποιηθεί διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ <b>με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς(Stakeholders);</b></p>	<p><b>Ναι.</b> Η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε (περίοδος 6 Ιουλίου- 24 Αυγούστου 2020) μέσω επίσημων ανακοινώσεων και ανάρτηση Νομοσχεδίου στην ιστοσελίδα του Τμήματος Δημοσίων Έργων. Ο έντυπος τύπος κάλυψε το θέμα και το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου ανάρτησε σχετική ανακοίνωση στην ιστοσελίδα του.</p> <p>Για τη δημόσια διαβούλευση ενημερώθηκαν όλοι οι Φορείς προώθησης οδικών υποδομών με την επιστολή του Τμήματος Δημοσίων Έργων με αρ. φακέλου 16.6.2.3 και ημερομηνία 6 Ιουλίου 2020. Η επιστολή έχει σταλεί στο Υπουργείο Εσωτερικών, στο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας, στο Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, στη Γενική Διεύθυνση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης, στο Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, στο Τμήμα Δασών, σε όλους τους Έπαρχους και σε όλους τους Δήμους. Η επιστολή έχει σταλεί επίσης στο Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ).</p> <p>Στα πλαίσια της διαβούλευσης κατάθεσαν γραπτές απόψεις η Αστυνομία, Επαρχιακή Διοίκηση Λάρνακας και το ΕΤΕΚ. Η Αστυνομία σημείωσε ότι συμφωνεί με το Νομοσχέδιο. Το ΕΤΕΚ επίσης συμφώνησε με</p>

		το Νομοσχέδιο και κατάθεσε απόψεις για συνεργασία για σκοπούς εκπαίδευσης του εμπλεκόμενου προσωπικού και μελλοντική επέκταση του πεδίου εφαρμογής ανάλογα με τα διαθέσιμα μέσα. Η Επαρχιακή Διοίκηση Λάρνακας δεν είχε κάποια σχόλια.
B3.4	Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση <b>με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς(Stakeholders);</b>	<i>(π.χ. αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών, συλλογή δεδομένων, ανάλυση επιπτώσεων, σύνταξη νομοθεσίας)</i> Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε πριν σταλεί το Νομοσχέδιο για νομοτεχνικό έλεγχο.
B3.5	Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση <b>με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς(Stakeholders);;</b>  Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί κατά πόσο έχει διεξαχθεί διαβούλευση με εκπροσώπους της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.	<i>(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις)</i>  Στα πλαίσια της δημόσια διαβούλευσης το Νομοσχέδιο ήταν διαθέσιμο στο ευρύ κοινό.  Επίσης στάληκε επιστολή σε εμπλεκόμενους και πιθανώς εμπλεκόμενους φορείς. Για τη δημόσια διαβούλευση ενημερώθηκαν όλοι οι Φορείς προώθησης οδικών υποδομών με την επιστολή του Τμήματος Δημοσίων Έργων με αρ. φακέλου 16.6.2.3 και ημερομηνία 6 Ιουλίου 2020. Η επιστολή έχει σταλεί στο Υπουργείο Εσωτερικών, στο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας, στο Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, στη Γενική Διεύθυνση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης, στο Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, στο Τμήμα Δασών, σε όλους τους Έπαρχους και σε όλους τους Δήμους. Η επιστολή έχει σταλεί επίσης στο Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ).
B3.6	Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της διαβούλευσης <b>με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους</b>	<i>(π.χ. συζητήσεις/ συσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακροάσεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομόνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</i>  Η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε

	<b>φορείς(Stakeholders);</b> σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;	(περίοδος 6 Ιουλίου- 24 Αυγούστου 2020) μέσω επίσημων ανακοινώσεων και ανάρτηση Νομοσχεδίου στην ιστοσελίδα του Τμήματος Δημοσίων Έργων. Ο έντυπος τύπος κάλυψε το θέμα και το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου ανάρτησε σχετική ανακοίνωση στην ιστοσελίδα του.				
B3.7	Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης <b>με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς(Stakeholders);;</b>  <i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i>	Στα πλαίσια της διαβούλευσης κατάθεσαν γραπτές απόψεις η Αστυνομία, Επαρχιακή Διοίκηση Λάρνακας και το ΕΤΕΚ. Η Αστυνομία σημείωσε ότι συμφωνεί με το Νομοσχέδιο. Το ΕΤΕΚ επίσης συμφώνησε με το Νομοσχέδιο και κατάθεσε απόψεις για συνεργασία για σκοπούς εκπαίδευσης του εμπλεκόμενου προσωπικού και μελλοντική επέκταση του πεδίου εφαρμογής ανάλογα με τα διαθέσιμα μέσα. Η Επαρχιακή Διοίκηση Λάρνακας δεν είχε κάποια σχόλια.  Η μικρή ανταπόκριση δικαιολογείται διότι αφορά ένα θέματα τεχνικής φύσης και δεν απευθύνεται στην πραγματικότητα σε ευρύ κοινό.				
B4	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>	<i>[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}]</i>				
Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;  <i>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</i>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ναι</th> <th>Όχι</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>√</td> </tr> </tbody> </table>	Ναι	Όχι		√
Ναι	Όχι					
	√					
B4.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες / νοικοκυριά, τις	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ναι / Όχι</th> <th>Εξηγείστε</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Δεν αναμένεται οικονομικός αντίκτυπος διότι οι απαιτούμενες</td> </tr> </tbody> </table>	Ναι / Όχι	Εξηγείστε		Δεν αναμένεται οικονομικός αντίκτυπος διότι οι απαιτούμενες
Ναι / Όχι	Εξηγείστε					
	Δεν αναμένεται οικονομικός αντίκτυπος διότι οι απαιτούμενες					

	<p>επιχειρήσεις ή αντίκτυπος στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας?</p> <p>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β5]</p>	<b>Όχι</b>	<p>Εργασίες/ Έλεγχοι/ Μελέτες που αναφέρονται στην Οδηγία- προτεινόμενη Νομοθεσία πραγματοποιούνται από το Τμήμα Δημοσίων Έργων. Οι τυχόν αναγκαίες επενδύσεις για αναβάθμιση του οδικού δικτύου που θα απαιτηθούν προς όφελος της οδικής ασφάλειας επίσης θα προωθούνται αποκλειστικά από το Τμήμα Δημοσίων Έργων.</p>
B4.2	<p>Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του <b>ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τους πολίτες</b> μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;</p> <p>[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β4.4]</p>	<p>Όχι. Δεν αναμένεται κόστος συμμόρφωσης προς του πολίτες. Ο διοικητικός φόρτος αφορά αποκλειστικά το Τμήμα Δημοσίων Έργων.</p>	<p>(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)</p>
B4.3	<p>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</p>	<p>Δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο φόρτος που θα προκύψει για το Τμήμα Δημοσίων Έργων.</p>	

B4.4	ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ <sup>3</sup> {SME Test}	Πολύ Μικρές (1-9)	Μικρές (10-49)	Μεσαίες (50-249)	Μεγάλες (250+)
B4.4α	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του <b>ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις</b> μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;  [Απαντήστε Ναι/Όχι για κάθε κατηγορία. Αν Όχι σε όλες προχωρήστε στην ερώτηση B5.6]	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι
B4.4β	Πληθυσμός επιχειρήσεων που επηρεάζονται				
B4.4γ	Εκτίμηση ΔΦ για κάθε κατηγορία	<i>(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)</i>			
B4.4δ	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				
ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ {SME Test}		Να απαντηθεί αν Ναι στη B4.4α για Μικρές και Πολύ Μικρές επιχειρήσεις (δεν εξαιρούνται) και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος ΔΦ βάση εκτιμήσεων στη B4.4γ ή B4.4δ ή άλλη δυσανάλογη επιβάρυνση μεταξύ επιχειρήσεων βάση της			

<sup>3</sup> 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..

		<i>B4.1 (να διευκρινιστεί πιο κάτω)</i>	
B4.5	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.		
B5	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ		
B5.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός αντίκτυπος ως προς τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας?  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6]	<b>Ναι / Όχι</b>	<b>Εξηγήστε</b>
		<b>Ναι</b>	<p>Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της προτεινόμενης Νομοθεσίας, ώστε να καλύψει πέραν του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Μεταφορών τους κύριους υπεραστικούς δρόμους, καθώς και υπεραστικούς δρόμους που βελτιώνονται με Κοινοτική συγχρηματοδότηση, αναμένεται ότι θα αυξήσει τον όγκο εργασίας και την περαιτέρω εμπλοκή επιστημονικού προσωπικού. Σημειώνεται ότι η επέκταση του πεδίου εφαρμογής στους αυτοκινητοδρόμους είχε γίνει με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 [N.(8(I)/2011], με τον οποίο υιοθετήθηκαν οι πρόνοιες της αρχικής Οδηγίας 2008/96/ΕΚ.</p> <p>Συνεπακόλουθα, ενδέχεται να απαιτηθεί η εμπλοκή πρόσθετου προσωπικού. Στα πλαίσια της προτεινόμενης διαδικασίας αναμένεται να προκύψουν ανάγκες για εκπαίδευση προσωπικού, ετοιμασία διαδικασιών και Κατευθυντήριων Γραμμών</p>

			<p>(εγχειριδίων), καθώς και εισαγωγή εντύπων. Επίσης θα πρέπει να προβλεφθούν διαδικασίες ενημέρωσης του πολίτη για επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου. Μέσα από την εισαγωγή των νέων διαδικασιών θα πρέπει να γίνονται μελέτες σε τακτά χρονικά διαστήματα για τα επίπεδα οδικής ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου (π.χ. Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας, Αξιολόγηση της Ασφάλειας Ολόκληρου του Οδικού Δικτύου), όπως επίσης μελέτες ανάλογα με την εξέλιξη προώθησης κύριων οδικών έργων κατασκευής νέου οδικού δικτύου, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης Νομοθεσίας (Εκτιμήσεις των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας, Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας).</p> <p>Επιπρόσθετα αναμένεται να προκύψει η ανάγκη για πρόσθετες επενδύσεις προς όφελος της οδικής ασφάλειας.</p>
B5.2	<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 B6]</p>	Ναι	<i>(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)</i>
B5.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να	Δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο φόρτος που θα προκύψει για το Τμήμα Δημοσίων Έργων. Σε πρώτη φάση αναμένεται να	



	αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης	προκύψει ανάγκη για εμπλοκή πρόσθετου προσωπικού του Τμήματος στις προβλεπόμενες διαδικασίες.	
<b>B6</b>	<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>		
<b>B6.1</b>	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος?  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]	<b>Ναι / Όχι</b>	<b>Εξηγείστε</b>
		Ναι	Η προτεινόμενη Νομοθεσία αναμένεται να βελτιώσει τα επίπεδα οδικής ασφάλειας στους δρόμους που θα εφαρμοστεί. Ως εκ τούτου, αναμένεται να υπάρξουν θετικές επιπτώσεις για το σύνολο των χρηστών των οδικών υποδομών από τη μείωση των οδικών συγκρούσεων. Η μείωση των τραυματισμών και των θανάτων από οδικές συγκρούσεις αναμένεται να οδηγήσουν σε θετικές επιπτώσεις σε κοινωνικό επίπεδο. Έμμεσες θετικές επιπτώσεις αναμένεται να επιτευχθούν όχι μόνο για τους χρήστες του οδικού δικτύου, αλλά και για τους κατοίκους των ευρύτερων περιοχών των οδικών αξόνων όπου θα εφαρμοστεί η προτεινόμενη νομοθεσία.

B7	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ			
B7.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος?  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]	Ναι / Όχι	Εξηγήστε	
		Ναι	Θα υπάρξουν έμμεσες θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον δεδομένου ότι η νομοθεσία στοχεύει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο και τη μείωση των οδικών συγκρούσεων.	
B8	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		
B8.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία περιλαμβάνει πρόνοιες πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας; Αν Ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί;	Όχι		
B8.2	Εκτίμηση τυχόν πρόσθετου ΔΦ που προκύπτει ως αποτέλεσμα των πρόσθετων προνοιών	Πολίτες	Επιχειρήσεις	Δημόσια Υπηρεσία
		Όχι	Όχι	Όχι

### 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	Δεν υπάρχει λόγος αξιολόγησης εναλλακτικών επιλογών. Υποχρέωση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αρχική Οδηγία έχει μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο, συνεπώς απαιτείται	

		και για την τροποποίηση της.	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	<b>B3</b>	Μέσω γραπτών επιστολών και Δημόσια Διαβούλευση.	
3. Καταγραφή βασικών οικονομικών, κοινωνικών ή/και περιβαλλοντικών επιπτώσεων	<b>B4-B7</b>	Θετικές επιπτώσεις για το σύνολο των χρηστών των οδικών υποδομών από τη μείωση των οδικών συγκρούσεων και γενικότερα βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας. Η μείωση των τραυματισμών και των θανάτων από οδικές συγκρούσεις αναμένεται να οδηγήσουν σε θετικές επιπτώσεις σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.	
4. Εκτίμηση ΔΦ	<b>B4.2-B4.4 B5.2-B5.3</b>	Αποκλειστικά για το Τμήμα Δημοσίων Έργων. Σπάνιες περιπτώσεις να απαιτηθεί η εμπλοκή άλλων φορέων υλοποίησης οδικών έργων.	
5. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις {Σύνοψη SME Test}	<b>B4.4 B4.5</b>		<b>v</b>
6. Εκτίμηση «Επιχρύσωσης» νομοθεσίας (gold plating)	<b>B8</b>		<b>v</b>

**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

Ονοματεπώνυμο

Τίτλος/Υπουργείο

Ημερομηνία	
------------	--

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ SME TEST (όπου εφαρμόζεται)					
<p>[Το παρόν Τμήμα <u>συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test</u>]</p> <p>Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά            [Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ <b>ME – Μη Επαρκής</b>, <b>I- Ικανοποιητική</b>, <b>Π – Πλήρης</b> και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]</p>					
Ενότητα	ME	I	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)					
<b>Συνολική Αξιολόγηση του SME Test</b>					
<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ SME TEST</b>					
Ημερομηνία παραλαβής					

του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου	
Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test	
<b>ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ</b>	
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:	
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:	
<b>ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>	
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:
	Email:
	Τηλέφωνο:
Υπογραφή	