

Αποτελέσματα Δημόσιας Διαβούλευσης για το προσχέδιο νομοσχεδίου με τίτλο «ο περί Προδιαγραφών, Κριτηρίων Αειφορίας και Μείωσης των Εκπομπών των Καυσίμων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2025» η οποία διεξάχθηκε από τις 13 Αυγούστου 2025 μέχρι τις 12 Σεπτεμβρίου 2025

A/A	Οργανισμός / Φυσικό Πρόσωπο	Αρ. Άρθρου βασικού νόμου	Αρ. Σελ.	Σχόλιο / Εισήγηση	Αιτιολόγηση	Σχόλια ΥΕΕΒ
1	Χ. Θεοπέμπτου	20		1. Στο εδάφιο (1) να προστεθεί νέο εδάφιο: «Η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου δεν δύναται να υπολείπεται των ελάχιστων τιμών του άρθρου 25(1) της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2023/2413: είτε (i) μερίδιο 29% ανανεώσιμης ενέργειας στις μεταφορές έως την 31.12.2030 είτε (ii) μείωση έντασης εκπομπών τουλάχιστον 14,5% έως την 31.12.2030, βάσει ενδεικτικής τροχιάς.	Με σκοπό: (α) κλείσιμο νομικών «κενών» ως προς ελάχιστα όρια RED III, (β) θωράκιση μηχανισμού πιστώσεων, (γ) ασφαλής διασύνδεση με UDB, (δ) τεχνικοποίηση κυρώσεων.	Το σχόλιο δεν υιοθετείται καθότι το άρθρο 26(1) της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία (ΕΕ) 2023/2413 (άρθρο 1, σημείο 16) παρέχει τη δυνατότητα στα ΚΜ υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις που σχετίζονται με περιβαλλοντικά θέματα, να μειώσουν τους εν λόγω στόχους. Η πρόνοια περιλαμβάνεται στο άρθρο 13 (γ) του προσχεδίου νομοσχεδίου.
2	Χ. Θεοπέμπτου	20		Να προστεθεί παράγραφος για υποστόχο: «Καθιερώνεται υποστόχος κατά το άρθρο 25(1)(β): 5,5% προερχόμενο από προηγμένα βιοκαύσιμα/ βιοαέρια (Μέρος Α Παραρτ. ΙΧ) και RFNBO, εκ των οποίων ≥1% από RFNBO το 2030.»		Ο εν λόγω στόχος περιλαμβάνεται στο άρθρο 20(2)(β) του προσχεδίου νομοσχεδίου.
3	Χ. Θεοπέμπτου	20		Νέο άρθρο 20B (Ρυθμίσεις μηχανισμού πιστώσεων) 1. Ρητή παραπομπή σε άρθρο 25(4) RED III: δικαίωμα πίστωσης στους φορείς δημόσιων σημείων επαναφόρτισης και δυνατότητα ένταξης ιδιωτικών σημείων εφόσον τεκμηριώνεται αποκλειστική τροφοδότηση EVs. 2. Αποφυγή διπλής μέτρησης: - Υποχρεωτική μοναδική ταυτότητα φόρτισης/συναλλαγής, - Διασταύρωση με UDB, - Ορισμός ενεργειακών χαρακτηριστικών σύμφωνα με AFIR ορισμό		Οι διατάξεις του άρθρου 25(4) της RED III περιλαμβάνονται στο άρθρο 20Α του προσχεδίου νομοσχεδίου. Σήμερα εφαρμόζεται μηχανισμός πιστώσεων για τα βιοκαύσιμα ο οποίος περιλαμβάνεται σε Διάταγμα. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του μηχανισμού πιστώσεων για την ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές σε ηλεκτρικά οχήματα θα περιληφθούν σε διάταγμα του Υπουργού.

				«recharging point» & «publicly accessible».		
4	Χ. Θεοπέμπτου	-		Εξουσιοδότηση σε Διάταγμα (άρθρο 51) για: (α) συντελεστές, (β) «πράσινο αποδεικτικό» RES-E, (γ) προθεσμίες και μορφότυπα υποβολής στοιχείων.		Δεν είναι αντιληπτό τι εννοείται με τον όρο «πράσινο αποδεικτικό» RES-E. Ο καθορισμός των συντελεστών και οι μορφότυποι υποβολής στοιχείων περιλήφθηκαν στο άρθρο 32 του προσχεδίου νομοσχεδίου (άρθρο 51 του βασικού νόμου).
5	Χ. Θεοπέμπτου	26Α		Τροποποίηση του άρθρου 26Α (όρια GHG για RFNBO/RCF) 1. Προσθήκη φράσης: «Τα RFNBO και τα RCF συμμορφώνονται τουλάχιστον με 70% εξοικονόμηση εκπομπών κατά τη μεθοδολογία του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1185, ενώ για τα RFNBO ισχύουν επιπλέον οι όροι 2023/1184 (additionality, temporal/geographical correlation).»		Στο άρθρο 26Α καθορίζεται σαφώς ότι για να προσμετρά τους στόχους η ενέργεια από τα RFNBO και RCF πρέπει να επιτυγχάνεται μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη χρήση των εν λόγω καυσίμων τουλάχιστον κατά εβδομήντα τοις εκατό (70%). Η οδηγία δεν αναφέρει τους συγκεκριμένους Κανονισμούς (ΕΕ) 2023/1185 και 2023/1184 (και γι αυτό δεν αναφέρονται στο εναρμονιστικό νομοσχέδιο), αλλά προνοεί για τη δυνατότητα της Επιτροπής για έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τον καθορισμό της μεθοδολογίας για υπολογισμό της μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που οφείλεται στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και στα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα. Η πρόνοια αυτή περιλήφθηκε στο άρθρο 21(ε) του προσχεδίου νομοσχεδίου. Σημειώνεται ότι οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμοί ρυθμίζουν τεχνικά θέματα, έχουν άμεση ισχύ, δεν απαιτείται μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο των ΚΜ και η ορθή εφαρμογή τους από τους οικονομικούς φορείς ελέγχεται από τον ανεξάρτητο έλεγχο που διενεργείται στο πλαίσιο ενός συστήματος αειφορίας με βάση το οποίο εκδίδεται το πιστοποιητικό αειφορίας.
6	Χ. Θεοπέμπτου	24 & 25		Τροποποίηση άρθρων 24–25 (UDB / Εθνική Βάση) 1. Προσθήκη υποχρέωσης on-line		1. Η δυνατότητα για on-line διαλειτουργικότητα της εθνικής βάσης

				διαλειτουργικότητας με UDB και συμμόρφωσης με νέες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για ιχνηλασιμότητα. 2. Καθορισμός χρονοθυρίδων (ημερομηνίες/ώρες) για έγκαιρη διαβίβαση, ευθυγραμμισμένες με UDB.		δεδομένων με UDB αναφέρεται στο άρθρο 25. 2. Ο καθορισμός χρονοθυρίδων (ημερομηνίες/ώρες) για έγκαιρη διαβίβαση, ευθυγραμμισμένες με UDB θα μπορεί ρυθμιστεί όταν η UDB τεθεί σε λειτουργία.
7	Χ. Θεοπέμπτου	42 & 42A		Κυρώσεις (άρθρα 42 & 42A) Στο τύπο προστίθεται ορισμός «μέσης τιμής» (π.χ. εβδομαδιαίος δείκτης Platts CIF Med / Argus ή άλλος επίσημος) και περίοδος αναφοράς· διασύνδεση με έλλειμμα συμμόρφωσης του προηγούμενου έτους.		Η μέση τιμή θα ρυθμίζεται στην εγκύκλιο του Αρχιεπιθεωρητή. Σχετικά είναι τα άρθρα 42(3) και 42A(6). Υιοθετείται η εισήγηση για τη δυνατότητα του προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων ο οποίος έχει συσσωρεύσει έλλειμμα όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων ή συνθετικών αεροπορικών καυσίμων σε συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς ώστε να μπορεί να το καλύπτει κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς.
8	Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	6	8	Τροποποίηση του εδαφίου (1) του άρθρου 6 του βασικού νόμου: (ιη) διενέργεια ελέγχων, σε συνεργασία με το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, σχετικά με την επαλήθευση της συμμόρφωσης των βιοκαυσίμων και βιοαερίων με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στα εδάφια (3) έως (9) του άρθρου 26 του νόμου, και των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στα εδάφια (1) και (2) του άρθρου 26Α, όταν τα βιοκαύσιμα, βιοαέρια, ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του άρθρου 4 και των παραγράφων (1) και (2) του	Το σχέδιο νόμου εισάγει ενισχυμένους ελέγχους και μηχανισμούς επαλήθευσης συμμόρφωσης για τα βιοκαύσιμα, το βιοαέριο και τα ανανεώσιμα καύσιμα, σε συνεργασία με το Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Παρότι η επαλήθευση είναι απαραίτητη, είναι σημαντικό οι διασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα παραμένει πρακτική και να μην δημιουργεί υπερβολικά διοικητικά ή οικονομικά βάρη για τους τοπικούς προμηθευτές. Είναι επίσης απαραίτητο να διευκρινιστούν οι συγκεκριμένες διαδικασίες, η τεκμηρίωση με αποδεικτικά έγγραφα, και τα χρονοδιαγράμματα που θα ισχύουν για την επαλήθευση της συμμόρφωσης. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα ψηφιοποίησης και εναρμόνισης με τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές βάσεις δεδομένων, ώστε να αποφεύγεται η διπλή	Οι διατάξεις που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης είναι εναρμονιστικές και πρέπει να εφαρμόζονται. Η διαδικασία εφαρμόζεται από το 2013 για τα βιοκαύσιμα που καταναλώνονται στις οδικές μεταφορές. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν ελέγχους και να ζητούν στοιχεία που επαληθεύουν τη συμμόρφωση των χρησιμοποιούμενων ανανεώσιμων καυσίμων με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών, ανεξάρτητα από την καταχώρησή τους από τους προμηθευτές, περιλαμβανομένων και των τοπικών προμηθευτών καυσίμων ναυτιλίας, στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων στην οποία, όταν τεθεί σε λειτουργία, θα έχουν πρόσβαση και οι αρμόδιες αρχές.

				άρθρου 10 του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805.	καταχώρηση, όπως για παράδειγμα με το σύστημα International Sustainability and Carbon Certification (ISCC). Οι προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων στην Κύπρο θα πρέπει να είναι καταχωρημένες οντότητες με έγκυρη εγγραφή στο σύστημα ISCC ή άλλο σύστημα πιστοποίησης αναγνωρισμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την προμήθεια βιοκαυσίμων.	
9	Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	12	10	Τροποποίηση του άρθρου 12 του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του εδαφίου (1): «(1) Σε περίπτωση που: (i) ο εργαστηριακός έλεγχος του δείγματος καυσίμου πλοίου που λήφθηκε από τη δεξαμενή καυσίμων του πλοίου ή οποιοδήποτε σημείο του συστήματος ή μηχανής πλοίου, ή (ii) ο εργαστηριακός έλεγχος του δείγματος που λήφθηκε στο πλαίσιο της εφαρμογής του Παραρτήματος VI της MARPOL ή/και του παρόντος Νόμου, ή (iii) ο έλεγχος των ημερολογίων των πλοίων και των δελτίων παράδοσης της αποθήκης καυσίμων (bunker delivery notes), καθώς και οποιοδήποτε άλλου εγγράφου σχετικού με τις προδιαγραφές των πετρελαιοειδών και καυσίμων που: (α) προορίζονται για καύση επί των πλοίων, ή (β) χρησιμοποιήθηκαν κατά τον πλου του πλοίου προς τη Δημοκρατία, καταδείξει ότι η περιεκτικότητα του καυσίμου πλοίου σε θείο που χρησιμοποιείται ή προορίζεται για καύση από το πλοίο, ή χρησιμοποιήθηκε κατά τον πλου του πλοίου προς τη Δημοκρατία, υπερβαίνει την εκάστοτε καθοριζόμενη από Διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51, ο Αρχιεπιθεωρητής ενημερώνει σχετικά τον Επιθεωρητή Πλοίων, προκειμένου να απαγορεύσει τον απόπλου του	Το νομοσχέδιο προβλέπει τη διενέργεια εργαστηριακών ελέγχων δειγμάτων καυσίμων πλοίων και την επιβολή διοικητικών προστίμων έως €200.000, καθώς και τη δυνατότητα κράτησης πλοίων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την περιεκτικότητα του καυσίμου πλοίου σε θείο όπως ορίζεται από το Διάταγμα. Οι κυρώσεις είναι σημαντικές και ο κίνδυνος κράτησης του πλοίου αποτελεί σοβαρό εμπορικό ζήτημα. Είναι σημαντικό οι διαδικασίες δειγματοληψίας, ελέγχου και ενστάσεων να είναι διαφανείς, δίκαιες και να επιτρέπουν τη συμμετοχή των προμηθευτών. Θα πρέπει να υπάρχουν σαφή πρωτόκολλα για την αλυσίδα επιτήρησης, την επανεξέταση / επαναληπτική ανάλυση και την επίλυση διαφορών, ώστε να προστατεύονται οι προμηθευτές από αδικαιολόγητες κυρώσεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού / International Maritime Organisation (IMO) MEPC.1/Circ.882, MSC-MEPC.2/Circ.18, MEPC.1/Circ.864/Rev.1. Από την άποψη των προτύπων της βιομηχανίας, το αντιπροσωπευτικό δείγμα είναι αυτό που αναφέρεται στο Bunker	Η διαδικασία που περιγράφει το άρθρο 7 του νομοσχεδίου (άρθρο 12 του βασικού νόμου) είναι εναρμονιστικές διατάξεις της Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και αφορούν τα καύσιμα πλοίων που χρησιμοποιούνται από το πλοίο κατά τον πλου του και στην όλη διαδικασία δεν εμπλέκονται οι τοπικοί προμηθευτές. Σημειώνεται ότι οι πρόνοιες αυτές και οι διαδικασίες εφαρμόζονται από το 2007, περιλαμβάνονται στο βασικό νόμο και η τροποποίηση έγινε για σκοπούς καλύτερης διατύπωσης.

				πλοίου: Νοείται ότι στην περίπτωση που η υπέρβαση της περιεκτικότητας του καυσίμου πλοίου σε θείο από την εκάστοτε καθοριζόμενη, διαπιστώνεται μετά τον απόπλου του πλοίου, ο Αρχιεπιθεωρητής επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 39 και καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για είσπραξη του, συμπεριλαμβανομένης και της απαγόρευσης του απόπλου του πλοίου όταν το εν λόγω πλοίο εισέλθει σε λιμάνι της Δημοκρατίας.	Delivery Note (BDN). Ωστόσο, το MARPOL δείγμα και/ή δείγματα από τη δεξαμενή (άνω/μεσαίο/κάτω μέρος) μπορούν επίσης να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικά. Για τη διασφάλιση των καλών πρακτικών, πρέπει να υπάρχει μια σαφής και συνοπτική διαδικασία, που να καθορίζει: • Πώς λαμβάνεται το δείγμα, • Τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται, και • Την εκπαίδευση που έχουν λάβει και εφαρμόζουν τα άτομα που πραγματοποιούν τη δειγματοληψία. Σημειώνεται ότι ένα δείγμα εκτός προδιαγραφών μπορεί να οφείλεται όχι μόνο στο ίδιο το καύσιμο, αλλά και σε ανθρώπινο λάθος, υπολείμματα από το σωλήνα ή κακή πρακτική κατά τη δειγματοληψία. Σε αυτή την περίπτωση, μπορεί να απαιτηθεί ή να επιτρέπεται από τον νόμο περαιτέρω έλεγχος, όπως δοκιμές δεξαμενής ή επιπλέον ανάλυση δειγμάτων, για τον ακριβή προσδιορισμό της περιεκτικότητας σε θείο.	
10	Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	19 22 22Α	13 29	Σημείο 10. Τροποποίηση του άρθρου 19 του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του εδαφίου (1): «19.-(1) Οι τοπικοί προμηθευτές καυσίμων για την ναυτιλία οφείλουν να υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή τα στοιχεία για τις καταναλώσεις ενέργειας του τομέα της ναυτιλίας του προηγούμενου έτους που καθορίζονται με Διάταγμά του Υπουργού που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51. (2) Στην περίπτωση που τα καύσιμα της ναυτιλίας περιέχουν ανανεώσιμα καύσιμα ή καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, οι τοπικοί προμηθευτές οφείλουν να υποβάλλουν στοιχεία και	Οι προμηθευτές υποχρεούνται να υποβάλλουν αναλυτικά ετήσια δεδομένα σχετικά με την κατανάλωση ενέργειας, το ποσοστό ανανεώσιμου περιεχομένου και τα κριτήρια βιωσιμότητας/εκπομπών, με τις πληροφορίες να αναρτώνται στη βάση δεδομένων της ΕΕ. Οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων είναι εκτενείς και ενδέχεται να απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις σε συστήματα και εκπαίδευση. Ο ναυτιλιακός τομέας υπόκειται ήδη σε αυστηρές υποχρεώσεις επαλήθευσης και αναφοράς εκπομπών δυνάμει του	Η οδηγία (ΕΕ) 2023/2413 προβλέπει ότι μέρος της ενέργειας που παρέχεται στις θαλάσσιες μεταφορές λαμβάνεται υπόψη για την επίτευξη των στόχων στις μεταφορές. Συνεπώς η υποβολή στην αρμόδια αρχή των στοιχείων για τις καταναλώσεις ενέργειας του τομέα της ναυτιλίας του προηγούμενου έτους, περιλαμβανομένων και στοιχείων για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, είναι αναγκαία για τον υπολογισμό της επίτευξης των στόχων. Σημειώνεται ότι για σκοπούς της Οδηγίας, στην κατανάλωση ενέργειας της Δημοκρατίας λαμβάνονται υπόψη οι ποσότητες των ενεργειακών προϊόντων

			πληροφορίες που αποδεικνύουν την τήρηση των κριτηρίων αειφορίας και μείωσης των εκπομπών που αναφέρονται στα εδάφια (3) έως (9) του άρθρου 26 και στα εδάφια (1) και (2) του άρθρου 26Α, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη στους στόχους της Δημοκρατίας που καθορίζονται στο εδάφιο (1) του άρθρου 20: Νοείται ότι για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που χρησιμοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και συμμορφώνονται με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τα σχετικά στοιχεία και οι πληροφορίες καταχωρούνται στην ενωσιακή βάση δεδομένων.». Σημείο 14. Τροποποίηση του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του άρθρου 22: «(6) Μέχρι τις (τριάντα) 30 Ιουνίου κάθε έτους, η αρμόδια αρχή, με βάση τα στοιχεία και μηνιαία δελτία που λαμβάνει από τους προμηθευτές καυσίμων, τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων, τους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων και τους οικονομικούς φορείς που παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια για τα ηλεκτρικά οχήματα και αναφέρονται στο άρθρο 22Α, υπολογίζει σύμφωνα τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, τους στόχους των μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 20 και επιτεύχθηκαν κατά το προηγούμενο έτος.» Σημείο 15. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 22 του άρθρου 22Α: «22Α.-(1) Ο Υπουργός, με Διάταγμα του που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51, καθορίζει	Κανονισμού 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές της ΕΕ (Monitoring, Reporting and Verification, EU MRV Regulation), ο οποίος διασφαλίζει ότι τα δεδομένα εκπομπών για τα πλοία που προσεγγίζουν λιμένες της ΕΕ συλλέγονται, επαληθεύονται και αναφέρονται με εναρμονισμένο τρόπο σε όλη την Ένωση. Η εισαγωγή μιας πρόσθετης, παράλληλης υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων για τους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων όχι μόνο θα οδηγούσε σε διπλή εποπτεία, αλλά και θα δημιουργούσε τον κίνδυνο ασυνεπειών μεταξύ των βάσεων δεδομένων, υπονομεύοντας την αποτελεσματικότητα του κανονιστικού πλαισίου. Είναι σημαντικό να αναγνωριστούν οι λειτουργικές πραγματικότητες της διεθνούς ναυτιλίας. Το γεγονός ότι ένα πλοίο ανεφοδιάζεται σε λιμένα κράτους-μέλους της ΕΕ δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι το καύσιμο θα καταναλωθεί εντός της δικαιοδοσίας του συγκεκριμένου κράτους-μέλους. Συχνά τα πλοία προσεγγίζουν λιμένες της ΕΕ αποκλειστικά για σκοπούς ανεφοδιασμού και στη συνέχεια κατευθύνονται σε προορισμούς εκτός ΕΕ, καταναλώνοντας το καύσιμο εκτός της Ένωσης. Ως εκ τούτου, η άμεση σύνδεση μεταξύ του τόπου ανεφοδιασμού και του τόπου κατανάλωσης του καυσίμου συχνά απουσιάζει. Αυτό εγείρει ερωτήματα ως προς την πρακτική αξία και τη ρυθμιστική λογική της απαίτησης οι προμηθευτές καυσίμων να αναφέρουν τέτοια	που παραδίνονται για κατανάλωση από προμηθευτές που δραστηριοποιούνται στη Δημοκρατία.
--	--	--	--	---	---

				τα στοιχεία για τις καταναλώσεις ενέργειας του τομέα των μεταφορών του προηγούμενου έτους που οφείλουν να υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή, οι προμηθευτές καυσίμων, οι τοπικοί προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων και οι οικονομικοί φορείς που παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια για τα ηλεκτρικά οχήματα, τον μορφότυπο υποβολής των εν λόγω στοιχείων, καθώς και την ημερομηνία υποβολής τους.»	δεδομένα στο κράτος-μέλος όπου πραγματοποιήθηκε ο ανεφοδιασμός. Επιπλέον, η επιβολή πρόσθετων διοικητικών υποχρεώσεων αναφοράς στους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων θα αποτελούσε σημαντικό λειτουργικό και οικονομικό βάρος, ιδίως για τους μικρότερους προμηθευτές. Η συλλογή, η επαλήθευση και η υποβολή αναλυτικών δεδομένων, ιδίως όταν αυτά ενδέχεται να μην έχουν ουσιαστική συνάφεια με τη συγκεκριμένη δικαιοδοσία, αποσπούν πόρους από τις κύριες επιχειρηματικές δραστηριότητες, χωρίς να προσφέρουν σαφή περιβαλλοντικά ή ρυθμιστικά οφέλη. Συμπερασματικά, εκτός εάν τεκμηριωθεί σαφώς ότι η υποχρέωση αυτή παρέχει πρόσθετη αξία για την προστασία του περιβάλλοντος ή για τη ρυθμιστική εποπτεία, η απαίτηση υποβολής τέτοιων δεδομένων από τους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων θα πρέπει να αποφευχθεί. Αντίθετα, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην απλούστευση και εναρμόνιση των υποχρεώσεων αναφοράς, αξιοποιώντας υφιστάμενους μηχανισμούς όπως ο Κανονισμός 2015/757 της ΕΕ (MRV Regulation), και στη διασφάλιση ότι τυχόν νέες απαιτήσεις θα είναι αναλογικές, στοχευμένες και ευθυγραμμισμένες με τις πραγματικότητες της διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας.	
11	Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο	39	52	Σημείο 25. Τροποποίηση του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του άρθρου 39: «39.-(1) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του άρθρου 36, εφόσον	Οι κυρώσεις είναι σημαντικές και ο κίνδυνος κράτησης του πλοίου αποτελεί σοβαρό εμπορικό ζήτημα. Είναι σημαντικό οι διαδικασίες δειγματοληψίας,	Η σχετική ευρωπαϊκή οδηγία (ΕΕ) 2016/802 προνοεί ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να καθορίζουν και να εφαρμόζουν κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων, και οι κυρώσεις να είναι

				διαπιστώνεται με οποιοδήποτε τρόπο που καθορίζεται στο εδάφιο (1) του άρθρου 12, ότι χρησιμοποιούνται από πλοίο ή χρησιμοποιήθηκαν κατά τον πλου του πλοίου προς τη Δημοκρατία, καύσιμα πλοίων των οποίων η περιεκτικότητα σε θείο υπερβαίνει την εκάστοτε καθοριζόμενη από Διάταγμα το οποίο εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Νόμου, ο Αρχιεπιθεωρητής επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο, ανάλογα με τη φύση, τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης, ύψους έως διακοσίων χιλιάδων ευρώ (€200.000), όπως καθορίζεται στο Παράρτημα VI, αφού ακούσει ή παράσχει την ευκαιρία στον παραβάτη ή εκπρόσωπό του να ακουστεί προφορικά ή/και γραπτά.».	ελέγχου και ενστάσεων να είναι διαφανείς, δίκαιες και να επιτρέπουν τη συμμετοχή των προμηθευτών. Θα πρέπει να υπάρχουν σαφή πρωτόκολλα για την αλυσίδα επιτήρησης, την επανεξέταση / επαναληπτική ανάλυση και την επίλυση διαφορών, ώστε να προστατεύονται οι προμηθευτές από αδικαιολόγητες κυρώσεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού / International Maritime Organisation (IMO) MEPC.1/Circ.882, MSC-MEPC.2/Circ.18, MEPC.1/Circ.864/Rev.1. Επιπρόσθετες σκέψεις: • Διαχωρισμός Ευθύνης Προμηθευτή/Πλοιοκτήτη • Εξαίρεση για Καύσιμα Επαναεξαγωγής (Transit / Bunkers) • Μεταβατική Περίοδος Χωρίς Κυρώσεις • Κίνητρα για Επενδύσεις σε Πράσινα Καύσιμα.	αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές και στην περίπτωση προστίμου, αυτό να υπολογίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αφαιρείται τουλάχιστον το οικονομικό όφελος από τη παράβαση. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται από το 2007 και πρόκειται για αναδιτύπωση της υφιστάμενης διάταξης. Επίσης το θέμα δεν αφορά τους τοπικούς προμηθευτές.
12	EKO CYPRUS LIMITED	22.1.α. i	21	Η επίτευξη στόχου είτε χρήσης ΑΠΕ είτε μείωσης ΑΘ θα περιλαμβάνει τις χερσαίες, τις αεροπορικές και τις μεταφορές ναυτιλίας. Παρακαλώ επιβεβαιώστε.		Σύμφωνα με τους κανόνες υπολογισμού των στόχων του τομέα των μεταφορών στο άρθρο 22, λαμβάνονται υπόψη τα ανανεώσιμα καύσιμα και η ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια που παρέχονται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, δηλαδή στις χερσαίες, αεροπορικές και ναυτιλιακές μεταφορές, αλλά στον παρονομαστή περιλαμβάνονται όλα τα καύσιμα και η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχονται στον τομέα των χερσαίων μεταφορών και για την ναυτιλία η ενέργεια που λαμβάνεται είναι ίση με το 5% της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας στη Δημοκρατία.
13	EKO CYPRUS LIMITED	22.1.η. 2 ^η παράγραφος	27	Για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ να γίνονται αποδεκτά πιστοποιητικά προέλευσης.	Καθώς δεν είναι πάντα δυνατή η άμεση σύνδεση φορτιστή με μονάδα παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ ενώ παράλληλα γίνεται	Η εισήγηση να υπολογίζονται τα πιστοποιητικά προέλευσης δεν υιοθετείται καθόσον η διάταξη που περιλήφθηκε στο προσχέδιο

				Εισήγηση τροποποίησης άρθρου: <i>Νοείται ότι σε περίπτωση που η ηλεκτρική ενέργεια λαμβάνεται μέσω άμεσης σύνδεσης με εγκατάσταση που παράγει ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ή δικαιολογείται με πιστοποιητικά προέλευσης και παρέχεται στον τομέα των μεταφορών, η εν λόγω ηλεκτρική ενέργεια υπολογίζεται πλήρως ως ανανεώσιμη.</i>	αποδεκτή η virtual παραγωγή ενέργειας στην χώρα, θα πρέπει να γίνονται αποδεκτά τα πιστοποιητικά προέλευσης	νομοσχεδίου είναι εναρμονιστική και δεν αναφέρει άλλη δυνατότητα πλην της άμεσης σύνδεσης.
14	EKO CYPRUS LIMITED	22A. 1 25. 1	29-30	Εισήγηση: Τα δεδομένα να υποβάλλονται σε κοινή πλατφόρμα χρήσης (εθνική βάση δεδομένων) από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες ή άλλους φορείς.	Περιορισμένη αποστολή χειρόγραφων μορφώσεων καταστάσεων σε πολλαπλές υπηρεσίες με αντίστοιχο περιορισμό του χρόνου προετοιμασίας και των ενδεχόμενων λαθών.	Ήδη ετοιμάζεται μια τέτοια πλατφόρμα για καταχώρηση των ποσοτήτων καυσίμων που εισάγονται και καταναλώνονται στη Δημοκρατία, αλλά δεν θα υπάρξει η δυνατότητα καταχώρησης αναλυτικών και λεπτομερών στοιχείων που αφορούν τα ανανεώσιμα καύσιμα. Η δυνατότητα καταχώρησης αυτών των στοιχείων μπορεί να γίνει σε μεταγενέστερο χρόνο.
13	InoMob LTD	2	3	“ανανεώσιμα καύσιμα” σημαίνει τα βιοκαύσιμα, βιορευστά, καύσιμα βιομάζας και ανανεώσιμα καύσιμα βιολογικής προέλευσης τα οποία τηρούν με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που καθορίζονται στα εδάφια (3) έως (9) του άρθρου 26 του νόμου,	Εξ’ ορισμού Ανανεώσιμα καύσιμα συμπεριλαμβάνουν τα καύσιμα βιολογικής προέλευσης. Τα “ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης” ορίζονται στην επόμενη παράγραφο του τροποποιητικού νόμου.	Η εισήγηση δεν υιοθετείται καθόσον ο εν λόγω ορισμός είναι εναρμονιστικός. Επιπλέον τα βιοκαύσιμα, τα βιορευστά και τα καύσιμα βιομάζας είναι καύσιμα βιολογικής προέλευσης.
14	InoMob LTD	3	16	Στο εδάφιο 3 να προστεθεί το πιο κάτω σχόλιο ως αναφέρεται στο νόμο: Νοείται ότι, η συνεισφορά των εν λόγω βιοκαυσίμων και του εν λόγω βιοαερίου στο ελάχιστο μερίδιο δύναται να θεωρείται ότι είναι το διπλάσιο του ενεργειακού περιεχομένου τους·	Συνοχή με το βασικό νόμο και την REDII/III.	Η εισήγηση δεν υιοθετείται καθόσον το εν λόγω εδάφιο του νομοσχεδίου είναι εναρμονιστικό και αναφέρεται στη δυνατότητα του Υπουργού να λαμβάνει υπόψη για τον υπολογισμό των στόχων και ορισμένα άλλα ανανεώσιμα καύσιμα καύσιμα. Η εισήγηση αφορά κανόνες της μεθοδολογίας υπολογισμού των στόχων των μεταφορών και περιλαμβάνεται στο σχετικό άρθρο 22(2)(γ).
15	InoMob LTD	2	17	δύναται να λάβει υπόψη το βιοαέριο το οποίο διοχετεύεται στην υποδομή μεταφοράς και διανομής αερίου της Δημοκρατίας,	Με βάση τη ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡ. 283/2023 εδάφιο 12, δίδεται η δυνατότητα προμήθειας αερίου με	Η εισήγηση δεν υιοθετείται καθόσον η εν λόγω διάταξη του νομοσχεδίου είναι εναρμονιστική και αναφέρεται στη δυνατότητα του Υπουργού να λαμβάνει

				συμπεριλαμβανομένου της τροφοδότησης βιοαερίου με εικονικούς αγωγούς.	εικονικούς αγωγούς μεταφοράς (κινούμενα μέσα). Η προμήθεια βιοαερίου/βιομεθανίου (πιστοποιημένο προηγμένο βιοκαύσιμο) στην πραγματική οικονομία είναι βραχυπρόθεσμα εφικτή ΜΟΝΟ με την χρήση εικονικών αγωγών, πρακτική που εφαρμόζεται σήμερα από την InoMob LTD για προμήθεια ΒιοΜεθανίου σε βιομηχανικού καταναλωτές. Το ισοζύγιο μάζας δύναται να χρησιμοποιείται για ταυτοποίηση και ιχνηλάτηση της ποσότητας προμήθειας.	υπόψη για τον υπολογισμό των στόχων των μεταφορών το βιοαέριο που διοχετεύεται στην υποδομή (δίκτυο) μεταφοράς και διανομής αερίου. Η Απόφαση της ΡΑΕΚ με αρ. 283/2023 που αναφέρεται στο σχόλιο είναι η απόφαση της ΡΑΕΚ να χορηγήσει άδεια προμήθειας φυσικού αερίου στη ΔΕΦΑ, η οποία, μεταξύ άλλων, μπορεί να παρέχει τη δυνατότητα τροφοδότησης φυσικού αερίου με εικονικούς αγωγούς, δηλαδή με κινούμενα μέσα. Η μεταφορά βιομεθανίου με κινητά μέσα (εικονικούς αγωγούς) για βιομηχανικούς σκοπούς δεν ρυθμίζεται στο άρθρο 20. Επιπλέον το εν λόγω βιομεθάνιο, εφόσον πληροί τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών προσμετρά ως ΑΠΕ στη βιομηχανία.
16	InoMob LTD	3	17	Να διαγραφεί ή να καθοριστεί στην αίρεση του υπουργού η μείωση της προμήθειας προηγμένων βιοκαυσίμων/βιοαερίου ενεργειακά ίση με την προμήθεια ηλεκτρικής ενέργειας / ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από τον εκάστοτε προμηθευτή καυσίμων	Η συγκεκριμένη αναφορά θέτει την ανάπτυξη του τομέα των προηγμένων βιοκαυσίμων εν'αφιβόλω, και δημιουργεί ένα ασαφές νομοθετικό πλαίσιο για σημαντικές επενδύσεις στο τομέα των προηγμένων βιοκαυσίμων/βιομεθανίου, που δύναται να παράγονται εγχώρια.	Η εισήγηση δεν υιοθετείται καθόσον η εν λόγω διάταξη του προσχεδίου νομοσχεδίου είναι εναρμονιστική. Ο Υπουργός θέτει υποχρέωση στους προμηθευτές για χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές λαμβάνοντας υπόψη το πεδίο δραστηριοποίησης του κάθε προμηθευτή, π.χ. σ' ένα προμηθευτή που δραστηριοποιείται στην παροχή ηλεκτρισμού για φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, δεν μπορεί να τεθεί στόχος για προηγμένα βιοκαύσιμα.
17	InoMob LTD	1	19	Θεσπίζεται μηχανισμός πιστώσεων που επιτρέπει στους προμηθευτές καυσίμων και στους κατόχους άδειας παραγωγής βιοκαυσίμων από το τμήμα τελωνείων στην επικράτεια της Δημοκρατίας να ανταλλάσσουν πιστώσεις για την προμήθεια ανανεώσιμης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.	Ένα παραγωγός βιομεθανίου πιστοποιημένος κάτω από το ISCC να έχει το δικαίωμα να εμπορεύεται τις πιστώσεις ρύπων που δημιουργεί με τους εθνικούς προμηθευτές καυσίμων.	Η εισήγηση δεν υιοθετείται. Μηχανισμός πιστώσεων για ποσότητες βιοκαυσίμων που διατέθηκαν στις μεταφορές εφαρμόζεται εδώ και χρόνια. Το σχετικό Διάταγμα είναι αναρτημένο: https://www.energy.gov.cy/assets/modules/wnp/articles/202303/90/editor/kdp3892024.pdf Οι πιστώσεις ρύπων δεν αφορούν το εν λόγω προσχέδιο νομοσχεδίου.

18	InoMob LTD	6	21	για βιοκαύσιμα και βιοαέρια, με πολλαπλασιασμό με το διπλάσιο της ποσότητας των εν λόγω καυσίμων που παρέχονται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς επί τη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που επιτυγχάνουν, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 34·	Συνέπεια με το βασικό νόμο και τη RED II/III	Η εισήγηση δεν υιοθετείται καθόσον η Οδηγία δεν προβλέπει διπλασιασμό της ποσότητας των βιοκαυσίμων και των βιοαερίων όταν ο στόχος υπολογίζεται ως μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
19	InoMob LTD	2	22	μεταφοράς επί το συγκριτικό ορυκτό καύσιμο Ef(t)	Συνέπεια με το συγκριτικό ορυκτό καύσιμο EF(t) που ορίζεται στο παράρτημα V της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 στα 94 g CO ₂ eq/MJ	Το σχόλιο δεν είναι κατανοητό. Η διάταξη είναι εναρμονιστική και μεταφέρθηκε στο προσχέδιο νομοσχεδίου αυτούσια.
20	InoMob LTD	3	26	το μερίδιο των προηγμένων βιοκαυσίμων και των βιοαερίων που παράγονται από τις πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Α του Παραρτήματος Ι του βασικού νόμου και παρέχονται στις οδικές μεταφορές μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι 2 φορές το ενεργειακό του 2 περιεχόμενο	Να προστεθεί εδάφιο που να αναφέρεται στο διπλάσιο ενεργειακό περιεχόμενο των προηγμένων βιοκαυσίμων ως ρητά αναφέρεται στο πρωτογενές νόμο	Το σχόλιο δεν είναι κατανοητό. Σημειώνεται το Παράρτημα στο προσχέδιο νομοσχεδίου είναι ο Πίνακας με το ενεργειακό περιεχόμενο των καυσίμων των μεταφορών.