



HRVATSKI SABOR

Odbor za zaštitu okoliša i prirode

KLASA: 022-03/22-01/09

URBROJ: 6521-29-22 -

Zagreb, 17. veljače 2022.

D.E.U. br. 21/017

ODBOR ZA EUROPSKE POSLOVE

g. Domagoj Hajduković, predsjednik

Predmet: Mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere COM (2021) 552, D.E.U. br. 21/017

Odbor za zaštitu okoliša i prirode Hrvatskoga sabora razmotrio je, na 28. sjednici održanoj 17. Veljače 2022. godine Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere COM (2021) 552, koje je Odboru za zaštitu okoliša i prirode sukladno članku 154. stavku 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora dostavio Odbor za europske poslove, aktom od 24. siječnja 2022. godine.

Stajalište Republike Hrvatske o ovom Prijedlogu Direktive usvojila je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske Zaključkom KLASA: 022-03/21-07/462, Urbroj: 50301-21/22-21-2 na sjednici održanoj 6. prosinca 2021. godine.

Stajalište Republike Hrvatske obrazložio je državni tajnik Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja te istaknuo da se ovim prijedlogom uvode izmjene zakonodavstva o sustavu EU-a za trgovanje emisijama (EU ETS) u pogledu njegove primjene na zrakoplovstvo kako bi se osiguralo: da zrakoplovni sektor pridonese novom cilju smanjenja emisija od najmanje -55% (u odnosu na razine iz 2005.) do 2030. godine u skladu s Europskim zelenim planom i Europskim propisom o klimi; da se EU ETS mijenja prema potrebi s obzirom na Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika iz međunarodnog zrakoplovstva, tzv. CORSIA; da se dodjela emisijskih jedinica za zrakoplovstvo revidira kako bi se povećao udio emisijskih jedinica namijenjenih za dražbu. Prijedlogom izmjena definiraju se udjeli količine emisijskih jedinica za dražbu u ukupnoj količini emisijskih jedinica za dodjelu. Taj udio bi iznosio 25% 2024. godine, 50% 2025. godine, 75% 2026. godine, a 2027. godine 100%, što znači da se od 2027. operatorima zrakoplova više neće dodjeljivati besplatne emisijske jedinice.

Republika Hrvatska pozdravlja pristup sektorskih doprinosa u naporima za dostizanje klimatskog cilja do 2030. te je svjesna potrebe revizije EU ETS-a u pogledu smanjenja emisija iz zrakoplovnog sektora. RH navodi da je vidljivo kako je uloženi veliki napor u nastojanju da se postigne usklađenost politika EU-a s globalnom međunarodnom politikom smanjenja emisija stakleničkih plinova iz zrakoplovnog sektora (bitno jer globalna politika ne postavlja jednako ambiciozne ciljeve smanjenja emisije kao što ih postavlja EU).

S obzirom na trenutne okolnosti RH izražava izvjesnu zabrinutost zbog mogućih posljedica na poslovanje zrakoplovnih kompanija. Zrakoplovni sektor je jedan od sektora koji je najviše pogođen posljedicama pandemije bolesti COVID-19 i još uvijek je u postupku oporavka od tih posljedica zbog velikog smanjenja broja putnika. Ovaj utjecaj je globalni pa ne stavlja u neravnotežan položaj kompanije iz EU-a u odnosu na ostale svjetske zrakoplovne kompanije. Uslijed potpunog zatvaranja kad je po prvi put u povijesti sav putnički promet prekinut, a zrakoplovi prizemljeni, zabilježen je pad potražnje na globalnoj

razini u iznosu od 60% u odnosu na 2019. godinu, dok je u RH taj pad bio još izraženiji s više od 80% u odnosu na 2019. godinu. Prema prognozama i scenarijima povratak prometa na razine slične onima iz 2019. godinu očekuje se tek tijekom 2024. godine, u idealnom scenariju razvoja epidemiološke situacije. Nadalje, nagli skok cijene emisijskih jedinica u relativno kratkom vremenu doveo je do porasta operativnih troškova kompanija, a do 2030. godine se može očekivati i daljnji porast cijene i operativnih troškova. Na cijenu emisijskih jedinica moglo bi utjecati predloženo smanjenje iznosa besplatne dodjele jedinica operatorima zrakoplova i njihovo ukidanje 2027. godine tj. stavljanje čitavog iznosa emisijskih jedinica za zrakoplovstvo na dražbu.

U RH u sustav EU ETS-a uključene su kompanije Croatia Airlines i Trade Air (od 2021.). Croatia Airlines je npr. 2018. i 2019. godine (zbog pandemije bolesti COVID-19 2020. godina nije uzeta u izračun) imala prosječne godišnje emisije od 176.650 tCO₂, dok su godišnje besplatne emisijske jedinice iznosile oko 85.828 t. Razliku od 90.822 tCO₂ su morali kupiti na tržištu kako bi ispunili svoje obveze te su u prosjeku morali platiti oko 2,2 milijuna EUR. Od 2027. godine će morati kupiti cjelokupan iznos emisija.

U okviru paketa „Spremni za 55%“ je i revizija Direktive o oporezivanju energije kojom se uvodi PDV na zrakoplovno gorivo i kojom će se čišća goriva učiniti atraktivnijima u svim vrstama prijevoza. Zbog toga će rasti i operativni troškovi zrakoplovnih kompanija te će mnogi zračni prijevoznici prenijeti većinu dodatnih troškova ugljika na krajnje korisnike/putnike što otvara pitanje konkurentnosti. Poseban problem će biti ako će morati smanjivati operativne troškove vezane za sigurnost. RH ističe da predloženi način oporezivanja energenata i električne energije, koji se temelji na energetske učinkovitosti, mora biti postupan i prilagodljiv jer bi se na taj način osiguralo dodatno vrijeme za oporavak prometnog sektora te njegovu modernizaciju.

Novom inicijativom ReFuelEU Aviation promiču se održiva zrakoplovna goriva te njihovi dobavljači postaju dužni kombinirati ih u sve većem udjelu s postojećim gorivom za mlazne motore. Ozirom na male raspoložive količine takvog goriva ono je trenutno još uvijek skuplje od klasičnog goriva (tona takvog goriva bez marži na tržištu EU-a danas košta oko 2.700 USD/t, dok tona fosilnog mlaznog goriva 650 USD/t). Mogućnosti smanjenja emisija iz zrakoplovnog sektora su još uvijek ograničene. Postoji izvjesna zabrinutost predstavnika zrakoplovnih kompanija da na tržištu neće biti dovoljno održivog zrakoplovnog goriva za sve sudionike, a osim toga cijena takvog goriva je trenutno višestruko veća od cijene goriva koje se trenutno koristi.

RH podržava stav država članica da je potrebno sagledati kumulativni učinak svih zakonodavnih prijedloga iz paketa koji će imati utjecaj na zrakoplovni sektor. Velika većina država članica traži od EK procjenu kumulativnog učinka paketa „Spremni za 55%“ na sektor zrakoplovstva, obzirom na to da će osim revizije Direktive o ETS-u na sektor zrakoplovstva imati utjecaj i revizija Direktive o oporezivanju energije, inicijativa ReFuelEU Aviation za održiva goriva za zrakoplovstvo te revizija Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.

Nakon uvodnog obrazloženja u raspravi na Odboru izneseno je slaganje sa Stajalištem Republike Hrvatske. Postavljeno je pitanje je li tehnološki do 2027. godine moguće osigurati takvu tehnologiju i goriva. Iznesen je stav da je riječ o preambicioznim ciljevima te je izražena zabrinutost da bi navedeno moglo rezultirati kolapsom cijele avioindustrije. Posebice se taj utjecaj problematizirao za Republiku Hrvatsku za čije su gospodarstvo značajni avio gosti. Ocijenjeno je da bi navedeno višestruko poskupilo turističke aranžmane i dolazak u Republiku Hrvatsku te je ujedno otvoreno pitanje utjecaja na hrvatskog nacionalnog avioprijevoznika Croatia Airlines. Zatraženo je detaljnije pojašnjenje stajališta drugih država članica, posebice onih koje su turističke destinacije.

Načelnica Sektora u Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja istaknula je da su sve države članice pred istim izazovima budući da bi se ovo primjenjivalo na cijelu Europsku uniju. Predlaže se da se s 2027. godinom prestane s besplatnom dodjelom emisijskih jedinica. Ujedno 2027. godine početak će se primjenjivati globalno tržišno utemeljena mjera. Samim time će i prijevoznici u trećim zemljama biti obuhvaćeni mjerama smanjenja emisija odnosno plaćati ukoliko nisu u okviru dozvoljenih kvota ili će koristiti emisijske jedinice generirane provedbom nekih drugih projekata. Upravo je to bio uspjeh konferencije u Glasgowu jer su se uspjela usvojiti pravila za korištenje fleksibilnih mehanizama u okviru Pariškog sporazuma. Navedeno podrazumijeva da

netko može financirati neke projekte u nerazvijenim državama gdje su te mjere jeftinije i generirati jedinice kojima se onda može pokrivati emisije u zrakoplovstvu. Naravno, zabrinutost postoji i opravdano je pitanje dostupnosti novih tehnologija, ali avioprijevoznici su usmjerili napore ka postizanju tih ciljeva te su zrakoplovi sve efikasniji. Postoji zabrinutost vezano uz dostupnost tih goriva, a naravno i za njihovu cijenu. Međutim, sve je postavljeno kako bi se tom visokom cijenom i ciljevima postiglo da se ide u tom smjeru. Naime dosada su aviokompanije morale kupiti 15% emisijskih jedinica dok su 85% dobivale besplatno što nije rezultiralo progresom u smanjenju emisija.

Ravnateljica Uprave za klimatske aktivnosti dodatno je istaknula da iz navedenog ne proizlazi da ćemo 2027. godine imati takva goriva i prijeći na njihovu uporabu već da će avioprijevoznici morati plaćati emisije za sve što emitiraju (kao što primjerice plaćaju veliki energetske subjekti u RH). Ono što je dobro je da će se taj novac slijevati u fondove (u slučaju RH u Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost) iz kojih će se financirati projekti dekarbonizacije, kako u tehničkom smislu tako i u istraživanja. Time se pokušava iznivelirati i potaknuti jedan cirkularni sustav u kojem onaj koji onečišćuje plaća, ali plaća upravo zato da bi se razvojem došlo do rješenja. S 2027. godinom ne podvlači se crta na način da avioprijevoznici koji neće imati održivo gorivo neće pružati usluge prijevoza. Naime, oni će samo morati više plaćati nego do sada, ali računa se da će se dovoljno financijskih sredstava slijevati za istraživanje i dekarbonizaciju te da će im taj sustav omogućiti brzi prijelazak na održiva goriva.

Nastavno na dana dodatna pojašnjenja ponovno je izraženo mišljenje kako je riječ o specifičnoj visoko tehnološkoj branši što otvara pitanje postizanja tih ciljeva u tako kratkom roku. Ovdje su posebice izloženi manji avioprijevoznici čije će poslovanje biti dovedeno u pitanje. Ponovno je istaknuta važnost avioprijevoza, posebice u ljetnoj sezoni, za hrvatski turizam. Istaknuto je da će navedeno rezultirati poskupljenjem usluge avioprijevoza te je izražena bojazan da će time postati i nedostupan što će u konačnici biti negativno za RH kao turističku zemlju. Cijeneći ambicioznost pretočenu u ove ciljeve naznačeno je da svijet ne ide tim brzim ritmom kojim se donose ovi propisi.

S druge strane u raspravi je iznesen stav kako EU generalno ide vrlo brzo u tom smjeru i da u protivnom neće biti turizma za dvadeset godina ako se ne poduzmu značajni koraci u smanjenju emisija. Ujedno je upozoreno na zabrinjavajuću činjenicu da u Nacionalnom planu oporavka i otpornosti nisu predviđene mitigacijske mjere za obalu i ozbiljan rizik od dizanja mora za naše obalne gradove. Vezano uz zadani rok do 2027. isti nije ocijenjen upitnim te je dodatno istaknuta potreba uključivanja svih subjekata u napore za smanjenje emisija. U tom smislu predsjednica Odbora istaknula je kako će u sklopu rasprave o povlasticama zastupnika predložiti da se zastupnicima za udaljenosti ispod 600 km ne odobrava prijevoz avionom.

Nakon provedene rasprave Odbor za zaštitu okoliša i prirode Hrvatskoga sabora, sukladno članku 152. stavku 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, jednoglasno (8 glasova „za“) je utvrdio sljedeće:

MIŠLJENJE

Odbor podržava Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere COM (2021) 552

Za izvjestitelja na sjednici Odbora za europske poslove određena je Sandra Benčić, predsjednica Odbora.

PREDSJEDNICA ODBORA

Sandra Benčić



