



**HRVATSKI SABOR**

**Odbor za zaštitu okoliša i prirode**

KLASA: 022-03/21-03/105

URBROJ: 6521-29-21 -

Zagreb, 8. prosinca 2021.

**D.E.U. br. 21/010**

**ODBOR ZA EUROPSKE POSLOVE**  
**g. Domagoj Hajduković, predsjednik**

**Predmet: Mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća COM (2021) 559, D.E.U. br. 21/010**

Odbor za zaštitu okoliša i prirode Hrvatskoga sabora razmotrio je, na 26. sjednici održanoj 8. prosinca 2021. godine Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća COM (2021) 559, koje je Odboru za zaštitu okoliša i prirode sukladno članku 154. stavku 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora dostavio Odbor za europske poslove, aktom od 5. studenoga 2021. godine.

Stajalište RH Hrvatske o ovom Prijedlogu uredbe usvojila je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske Zaključkom KLASA: 022-03/21-07/406, URBROJ: 50301-21/32-21-3 na sjednici održanoj 19. listopada 2021. godine.

Stajalište Republike Hrvatske obrazložio je državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te istaknuo da se Prijedlog uredbe odnosi na izradu nove uredbe o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Novom će se uredbom izvan snage staviti Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Prijedlog je dio sveobuhvatnog skupa međusobno povezanih političkih inicijativa u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55% („Spremni za 55“). Inicijativom se nastoji osigurati dostupnost i iskoristivost široko rasprostranjene mreže infrastrukture za alternativna goriva u cijeloj Europskoj uniji.

Paket zakonodavnih prijedloga „Spremni za 55“ sadrži niz međusobno povezanih prijedloga u smjeru postizanja ciljeva smanjenja emisija u prometu. RH podržava ciljeve navedenog paketa, međutim ističe kako će za njegovu provedbu biti potrebna sustavna preobrazba cjelokupnog gospodarstva te značajno povećanje plovila i vozila s nultim i niskim emisijama kao i preobrazba ključne prometne i energetske infrastrukture. Vezano za Prijedlog uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva RH podržava izbor uredbe kao pravnog instrumenta koji bi trebao zamijeniti dosadašnju direktivu, s obzirom da će isto omogućiti usklađenu provedbu na području EU.

RH je stava da predložene odredbe Prijedloga uredbe mogu prouzročiti probleme operativne, tehničke i financijske prirode. Ovo se posebno odnosi na luke, ali i ceste u smislu punionica električnom energijom za teška vozila, s obzirom da potrebna infrastruktura trenutno ne postoji. U lukama zacrtani ciljevi iziskuju kvalitetno unapređenje energetske mreže dok proces ozelenjivanja zahtijeva blisku suradnju luka, brodarar, proizvođača te distributera energije, ali i vlasnika tereta. U slučaju putničkih brodova, različite kategorije brodova razlikuju se u svojim karakteristikama potražnje za energijom dok su na vezu, što posljedično dovodi do različitih potreba ulaganja u jednoj luci. Brodovi za kružna putovanja veliki su potrošači električne energije (cca 5-10 MW) te bi navedeno moglo uzrokovati nedostatak ili nedovoljne kapacitete transformatorskih stanica na području gradova – luka. Kako bi cjelokupan sustav neometano funkcionirao potrebna su velika ulaganja unutar luka (izgradnja lučke infrastrukture, novih transformatorskih stanica, osiguranje posebnog prostora za skladištenje i punjenje čistih goriva, nabava novih (alternativnih)

vozila za transport i prekrcaj itd.) i odgovarajuće vrijeme prilagodbe (potrebno uzeti u obzir različite startne pozicije pojedinih država članica).

RH, polazeći od toga da je između ostalog i otočna država, navodi da predložene odredbe, upravo zbog kratkog vremena prilagodbe mogu potencijalno prouzročiti negativan socioekonomski učinak za krajnje korisnike. Nadalje, RH ističe da je potrebno predvidjeti duži rok za prilagodbu zakonskih okvira država članica te pojednostaviti predloženi sustav obavješćivanja kako bi se izbjegla nepotrebna preklapanja i pretjerano administrativno opterećenje.

Nadalje, dodatno vrijeme za prilagodbu ili prilagodba ciljeva na način da više odgovaraju stupnju razvoja tržišta i tehnologije bit će potrebno predvidjeti za teška vozila odnosno električne punionice za takva vozila. Naime, teška vozila na baterijski pogon ne postoje na tržištu i upitno je hoće li ikada postojati (postoji problem težine potrebne baterije, koja bi takvo vozila učinila neučinkovitim i nepraktičnim, te za sada postoje samo dostavna vozila ispod 3,5 t), dok postojeći električni autobusi prometuju samo u zatvorenim gradskim sustavima s infrastrukturom na okretištim i mogućnošću nadopunjavanja koja ne zahtjeva dodatno stajanje. Međutim, upravo će ciljevi za punionice za čitavu TEN-T osnovnu i sveobuhvatnu mrežu za navedena vozila predstavljati najveće opterećenje elektroenergetskog sustava iz cestovnog prometa te se čine neproporcionalni potrebama odnosno radi se o maksimalno postavljenim ciljevima pokrivenosti infrastrukture planiranim za fazu minimalnog ili nikakvog razvoja tržišta.

RH je ujedno stava kako bi novo zakonodavstvo trebalo osigurati fleksibilnost za bilo koja čista goriva ili tehnologije koje pružaju ekvivalentna rješenja, posebice uzimajući u obzir kako još uvijek postoji neizvjesnost oko toga koja će čista goriva biti prikladna za koji segment pomorstva uzimajući u obzir vrstu broda i tereta i područje plovidbe. Isto vrijedi i za čiste tehnologije za teška cestovna vozila.

Nakon uvodnog obrazloženja u raspravi se osvrnulo na sporna/otvorena pitanja naznačena u Stajalištu RH vezano uz nedostatnu infrastrukturu, posebice nepostojanje potrebne lučke infrastrukture. Uočeno je kako bi se ovo moglo financirati iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti. U tom smislu zatraženo je obrazloženje je li navedeno integrirano u navedeni Plan.

Državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture istaknuo je da je EU na krizu uzrokovanu pojavom epidemije odgovorila uspostavom Mehanizma za oporavak i otpornost koji zajedno s paketom „Spremni za 55“, Pariškim sporazumom kao i ostalim mjerama ima za cilj zaustaviti globalno zatopljenje. Republika Hrvatska je u samom programiranju za svaku mjeru, za svaki cilj i ulaganja imala zahtjev postizanja zelenih ciljeva i digitalizacije. RH je pri tom izrazila svoje ambiciozne ciljeve te je prisutan optimizam da će se sredstva uspjeti iskoristiti na način da se dosegne razina infrastrukturne opremljenosti zapadnih zemalja (pri tom treba imati na umu da kada je riječ o prometu ni zapadne zemlje, izuzev Danske ili skandinavskih zemalja nisu tako daleko odmakle u tom pogledu). Ambicioznost je prisutna i posebice kada je riječ o pomorskom prometu gdje je RH na neki način u skupini zemalja (baltičkih, sredozemnih zemalja) kojima je nametnula određeni tempo po pitanju sigurnosti i alternativnih goriva. Međutim, problem je ne samo u RH već i u cijeloj EU što za sada ne postoji jasan stav koja su to alternativna goriva koja su pogodna.

Nakon provedene rasprave Odbor za zaštitu okoliša i prirode Hrvatskoga sabora, sukladno članku 152. stavku 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, jednoglasno (7 glasova „za“) je utvrdio sljedeće:

### MIŠLJENJE

**Odbor podržava Stajalištu Republike Hrvatske o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća COM (2021) 559**

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

**PREDSJEDNICA ODBORA**  
**Sandra Benčić**