



Co-funded by
the European Union



GREEN.SMART.TRANSPORT.DEAL

NACIONALNI IZVJEŠTAJ

ZA HRVATSKU

1. Informiranje i savjetovanje u prometnom sektoru.....	3
2. Vozila s niskim emisijama	4
3. Primjeri i dobre prakse gradskog ozelenjavanja	5
4. Digitalizacija prometa i korištenje umjetne inteligencije	6
5. Radnici i uvjeti rada u prometu	7
6. Europski zeleni plan.....	8
7. Istraživanje provedeno u sklopu projekta	9

1. Informiranje i savjetovanje u prometnom sektoru

Hrvatska ima tzv. dvokanalni sustav radničkog predstavljanja, u kojem sindikati predstavljaju svoje članove i jedini mogu kolektivno pregovarati, dok radnička vijeća i drugi radnički predstavnici predstavljaju sve zaposlene i zaduženi su za nadzor poštivanja zakona i kolektivnih ugovora, kao i postupke informiranja, savjetovanja i suodlučivanja s poslodavcem u pojedinim specifičnim pitanjima. U prometnom sektoru prisutna su i aktivna oba oblika radničkog predstavljanja.

U prometnom sektoru u Hrvatskoj formalno postoji više od 50 različitih sindikata, no među njima je svega nekoliko značajnijih, kao što su Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat pomoraca Hrvatske i Sindikat prometa i veza Hrvatske. Velik broj ostalih su tzv. kućni sindikati koji djeluju na razini samo jednog poslodavca, a mnogi od njih, iako formalno registrirani, vjerojatno više nisu aktivni. Iako nema službenih podataka o broju članova sindikata, dostupni podaci ukazuju da je stopa sindikalne organiziranosti vjerojatno nešto viša od nacionalnog prosjeka koji prema posljednjim procjenama iznosi oko 22 posto. Sindikati djeluju u svim javnim i većim tvrtkama, uključujući željeznički prijevoz, autobusni prijevoz, javni gradski prijevoz, pomorski prijevoz i zračni prijevoz.

Kolektivni ugovori postoje u svim većim javnim tvrtkama, uključujući tri tvrtke koje čine Hrvatske željeznice (HŽ Infrastruktura, HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz) i Jadroliniju (trajektni prijevoz), Croatia Airlines (nacionalni zračni prijevoznik), kao i najvećom broju onih koje se bave gradskim prijevozom putnika. Pokrivenost radnika kolektivnim ugovorima u sektoru iznosi 47 posto, što je gotovo identično nacionalnom prosjeku (46,5 posto).

Velika većina radnika na koje se primjenjuje kolektivni ugovor pokrivena je tzv. kućnim kolektivnim ugovorom, odnosno kolektivnim ugovorom potpisanim na razini jednog poslodavca. Na granskoj razini trenutno postoji Kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi, dok se u praksi primjenjuje i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, iako je formalno istekao prije više godina. Također, trenutno se pregovara o kolektivnom ugovoru za javnolinijski autobusni prijevoz.

U sektoru postoje i dva socijalna vijeća, Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa (osnovano 2011. g.) i Socijalno vijeće za sektor željezničkog prometa (osnovano 2012.). Oba vijeća su bipartitna tijela koja bi se trebala baviti suradnjom socijalnih partnera s ciljem održivog razvoja sektora, povećanja konkurentnosti i unapređenja uvjeta rada i socijalnog dijaloga, s naglaskom na zajedničke inicijative prema Vladi. Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa je relativno aktivno, održava sjednice jednom ili dvaput godišnje, raspravlja o uvjetima poslovanja i rada u sektoru, te povremeno pokreće zajedničke inicijative prema Vladi. Sektorsko vijeće za željeznički promet je već više godina neaktivno, i to zbog nedostatka interesa sa strane poslodavaca.

U javnim poduzećima u sektoru uglavnom postoje i aktivno djeluju radnička vijeća, kao i povjerenici radnika za zaštitu na radu.

2. Vozila s niskim emisijama

Broj vozila s niskim emisijama u Hrvatskoj bio je zanemarivo malen do 2019. godine, nakon čega počinje vidljiv, iako još uvijek spor, trend rasta. Tijekom 2022. g. registrirana su 1.374 nova električna osobna vozila (3,1 posto svih novoregistriranih vozila), te 9.122 vozila na hibridni pogon (20,7 posto). Na kraju 2022. g. ukupno je u Hrvatskoj bilo 1,8 milijuna registriranih osobnih vozila, od čega 4,799 na električni pogon (0,27 posto) i 26.467 na hibridni pogon (1,47 posto). Prosječna starost registriranih osobnih vozila je više od 12 godina.

S obzirom na navedene podatke, te činjenicu da se velik broj građana zbog nedovoljne dostupnosti javnog prijevoza oslanja na osobna vozila, ne čudi i što cestovni promet sudjeluje sa značajnih 38,4 posto u emisiji stakleničkih plinova. Za usporedbu, industrija i građevinarstvo unjoj zajedno sudjeluju s 15,4 posto, proizvodnja energije s 26 posto, a neindustrijska ložišta s 18,9 posto. Od ukupne emisije CO₂ u domaćem prometu koja iznosi oko 5,6 milijuna tona, gotovo 3 milijuna tona otpada na cestovni promet. U razdoblju od 2015. do 2020. g. cestovni promet smanjio je emisiju za 0,5 posto, no to je bio isključivo rezultat ograničenja kretanja tijekom prve faze pandemije 2020. g., bez čega bi zapravo došlo do porasta emisija.

Trenutno u Hrvatskoj postoji oko 600 punionica za električna vozila, s oko 1.200 punjača (od čega su oko jedna trećina brzi punjači). Kao i kod broja električnih vozila, i broj punionica doživio je značajan porast tek tijekom posljednje dvije godine. Postoje ambiciozni planovi za daljnji razvoj mreže, posebno u okviru HEP-ELEN mreže koju razvija državna tvrtka elektroprivreda, koristeći pritom i sredstva europskih strukturnih fondova.

U Hrvatskoj nema značajnije proizvodnje električnih vozila, iako postoje pojedine manje tvrtke na ovom području koje se bave proizvodnjom specijaliziranih vozila ili dijelova za druge proizvođače.

Porast broja vozila s niskim emisijama tijekom proteklih nekoliko godina izravan je rezultat znatnog povećanja državnih poticaja za kupnju takvih vozila. Iako je program sufinanciranja energetske učinkovitih vozila pokrenut još 2014. g., do 2020. g. radilo se o vrlo niskim iznosima sredstava. Od 2020. sredstva ovog programa se svake godine povećavaju, pa su tako 2020. g. iznosila 5,8 milijuna eura, 2021. g. 13,9 milijuna eura, a 2022. g. 23,9 milijuna eura). Program provodi Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, koji sufinancira 2.650 do 9.290 eura po vozilu, ovisno o kategoriji i vrsti vozila.

Trenutne mjere usmjerene prema povećanju broja vozila s niskim emisijama stakleničkih plinova u velikoj su mjeri potaknute Nacionalnim programom oporavka i otpornosti (NPOO), odnosno uvjetovane politikama Europske unije. NPOO previđa sufinanciranje 2.000 vozila na alternativni pogon i izgradnju 1.300 novih punionica za električna vozila do 2026. g. Poticanje korištenja energetske učinkovitih vozila ključna je reformska mjera NPOO-a vezana uz ekologizaciju prometa, s ukupno predviđenih oko 249 milijuna eura do 2026. g.

Određena ulaganja nedavno su započeta i u sektoru željezničkog prijevoza. Krajem 2022. Hrvatske željeznice – Putnički prijevoz potpisale su ugovor za nabavku dva baterijska vlaka i šest energetske priključaka za punjenje baterija koji će biti postavljeni na željezničkim kolodvorima u

Splitu, Osijeku, Varaždinu, Bjelovaru, Virovitici i Puli. Vlakovi i energetske priključke bit će proizvedeni u Hrvatskoj (KONČAR – Električna vozila). Ukupna vrijednost projekta iznosi 17,12 milijuna eura, od čega je 13,27 milijuna eura osigurano iz NPOO-a.

3. Primjeri i dobre prakse gradskog ozelenjavanja

Sveukupno gledano, u Hrvatskoj zasad ne postoje važni primjeri i dobre prakse na području gradskog ozelenjavanja. Najveći gradovi nalaze se u početnoj fazi izrade planova ozelenjavanja infrastrukture. Tako je Zagreb u prosincu 2020. g. pokrenuo izradu Strategije zelene infrastrukture, Split se 2020. g. priključio programu Zeleni gradovi i 2021. pokrenuo izradu Akcijskog plana za zeleni Grad Split, a Rijeka je 2020. g. izradila i objavila Studiju zelene infrastrukture Grada Rijeke.

Osijek, treći po veličini grad u Hrvatskoj (nakon Zagreba i Splita), krajem 2021. g. završio je projekt u sklopu kojega je izrađen sustav dijeljenih bicikala (50 električnih i 125 mehaničkih, dostupnih na 25 stanica diljem grada), što je, s obzirom na izostanak većih projekata sličnog tipa, u javnosti predstavljeno kao primjer izuzetno dobre prakse.

Fond za zaštitu okoliša i energetska učinkovitost krajem 2022. godine objavio je javni poziv putem kojega je jedinicama lokalne i regionalne samouprave osigurano 11,2 milijuna eura iz nacionalnog Fonda za sufinanciranje projekata provedbe mjera prilagodbe klimatskim promjenama. Ovi projekti, između ostaloga, mogu uključivati i izgradnju mreža za pješaćenje ili biciklističke infrastrukture u gradovima. Početkom 2022. g. potpisani su ugovori za provedbu 46 projekata, većinom na području ozelenjavanja gradskih i prigradskih područja.

Krajem 2022. g. objavljen je i poziv Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine u vrijednosti od 0,33 milijuna eura, namijenjen izradi strategija zelene urbane obnove. Ovaj poziv financira se europskim sredstvima u okviru NPOO-a.

Sveukupno, može se reći da zasad nema jasnog trenda prelaska na ekološki prihvatljivije oblike javnog prijevoza, kao ni smanjenja korištenja osobnih automobila. Također, nema posebno intenzivne javne rasprave, niti socijalnog dijaloga o ovoj temi.

4. Digitalizacija prometa i korištenje umjetne inteligencije

Strategija digitalne Hrvatske za razdoblje do 2032., usvojena krajem 2022. g., ne sadrži nikakve specifične mjere vezane uz sektor prometa. Ipak, određene inicijative u pojedinim područjima prometa već su u tijeku ili se njihova provedba planira u neposrednoj budućnosti.

Hrvatska tako već više od pet godina radi na digitalizaciji pomorskog prometa, s fokusom na digitalizaciju javnih usluga i razvoj jedinstvenog sučelja za formalnosti u pomorskom prometu.

Početakom 2023. g. predstavljen je plan novog sustava naplate cestarina na autocestama. Novi sustav temeljen na automatskom očitavanju registarskih tablica trebao bi zamijeniti sadašnji sustav kojemu dobar dio naplate još uvijek obavljaju radnici Hrvatski autocesta (i sada postoji digitalizirana mogućnost naplate, putem automatskih uređaja ili uređaja za plaćanje bankovnim karticama, ali ju koristi manji broj korisnika). Novi sustav, koji bi trebao biti u funkciji najranije krajem 2024. g. sigurno će uzrokovati smanjenje potrebe za radnicima, no zasad nema preciznijih procjena točnog broja. S obzirom na snagu sindikata u Hrvatskim autocestama, sigurno je da će program zbrinjavanja viška radnika biti predmetom ozbiljnog socijalnog dijaloga. Uvođenje novog sustava financirat će se iz NPOO-a.

Određene investicije napravljene su u digitalizaciju prodaje vozničkih karata u željezničkom prometu, kao i u trajektnom prometu, no zasad bez željenih rezultata, jer se većina karata i dalje ne prodaje putem interneta ili automata za prodaju karata.

Hrvatska općenito ima slabu razinu integriranosti javnog prijevoza. Ne postoji integrirani sustav prodaje i rezervacije karata niti na jednoj razini, vozni redovi nisu međusobno usklađeni, te ne postoje inter-modalni terminali.

Koordinirani plan za razvoj i upotrebu umjetne inteligencije u Europi, koji je Europska komisija objavila u krajem 2018. g. potakao je i Hrvatsku na razvoj službene politike na ovom području. Od 2019. g. povremeno se spominje da postoji nacrt Nacionalnog plana za razvoj umjetne inteligencije, no njegovo je objavljivanje i usvajanje više puta odgađano. Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, zaduženo za izradu ovog dokumenta, dosad se nije očitovalo o razlozima kašnjenja, niti je poznato kada bi dokument napokon trebao biti objavljen.

5. Radnici i uvjeti rada u prometu

Uvjeti rada bitno se razlikuju unutar sektora, ovisno o vlasništvu i veličini poduzeća. Plaće i ostali uvjeti rada bolji su u javnim i većim poduzećima, koja su pritom u pravilu sindikalno organizirana, te postoji socijalni dijalog i kolektivno pregovaranje. Plaće u sektoru su blago ispod nacionalnog prosjeka, no ispod toga se vjerojatno kriju značajne razlike među pojedinim dijelovima sektora i poduzećima.

U djelatnosti prijevoza i skladištenja krajem 2022. bilo je zaposleno ukupno 76.416 radnika, što je bilo 4,7 posto od ukupnog broja zaposlenih u pravnim osobama. Od ukupnog broja zaposlenih u sektoru, 24 posto su žene.

Hrvatsko tržište rada dramatično se promijenilo tijekom posljednjih 5-6 godina, u kojima je Hrvatska od zemlje s tradicionalno visokom nezaposlenošću postala zemljom sa značajnim nedostatkom radnika i posljedično sve većim udjelom stranih radnika. Ovaj problem vrlo je prisutan u javnoj raspravi, a u sektoru prometa posebno je vidljiv u slučaju vozača. Kako su plaće vozača niže nego u državama članicama EU u okruženju, uključujući Sloveniju, odlazak radnika u inozemstvo čest je slučaj. Samo otvaranje sektorskih kolektivnih pregovora za javnolinijski autobusni prijevoz tijekom 2022. godine bilo je sa strane poslodavaca u značajnoj mjeri uvjetovano upravo nedostatkom radnika, i posljedičnom sviješću da je i u njihovom interesu poboljšati uvjete rada u sektoru.

Sa izuzetkom spomenutog spomenutih kolektivnih pregovora i rasprava unutar Socijalnog vijeća za sektor cestovnog prometa, čini se da nije bilo drugih specifičnih inicijativa unutar socijalnog dijaloga o pitanju nedostatka radnika u sektoru prometa i mogućim načinima njegovog rješavanja.

U hrvatskom sektoru prometa također su prisutne poslovne prakse koje rezultiraju socijalnim dampingom, a koje su općenito obilježje prometnog sektora u Europi. Ovo je posebno prisutno u sektoru cestovnog prijevoza, ali primjeri postoje i u drugim dijelovima prometnog sektora.

6. Europski zeleni plan

Europski zeleni plan slabo je prisutan u javnoj raspravi, iako se o tzv. zelenoj tranziciji u javnosti često govori, uključujući u kontekstu NPOO-a koji Hrvatskoj donosi znatna sredstva za ulaganja na ovom području (i zasigurno znatno veća nego što bi ih država inače sama investirala). Čini se da je javna svijest o procesima i specifičnim ciljevima Europskog zelenog plana i Strategije održive i pametne mobilnosti prilično niska.

S druge strane, treba istaknuti da prema anketi Europske investicijske banke iz kolovoza 2022. g. čak 81 posto hrvatskih građana smatra da bi rat u Ukrajini i visoke cijene energenata trebali ubrzati zelenu tranziciju, što je najviše u EU i čak 15 posto iznad europskog prosjeka (66 posto). Čak 84 posto građana smatra da klimatske promjene već sada utječu na njihov svakodnevni život, a 88 posto smatra da ćemo, ako u predstojećim godinama dramatično ne smanjimo potrošnju energije i roba, krenuti putem globalne katastrofe. Čak 93 posto građana smatra da su vlasti prespore u djelovanju protiv klimatskih promjena, a njih samo 32 posto misli da će Hrvatska uspjeti u znatnom smanjenju emisija ugljika do 2030. g.

Nacionalni strateški dokumenti općenito još uvijek postavljaju nedovoljno ambiciozne ciljeve na području dekarbonizacije, a pojedine strategije su i međusobno kontradiktorne. Hrvatska k tome nastavlja s istraživanjima ležišta nafte i plina, te razvojem transportne mreže za ove energente.

Izazov za ostvarivanje ponešto ambicioznijih ciljeva predviđenih Nacionalnim programom oporavka i otpornosti, kao i za učinkovito korištenje značajnih dostupnih europskih sredstava, predstavljaju niski institucionalni kapaciteti za koordinaciju javnih politika.

Iako je zelena tranzicija, zahvaljujući uvjetovanosti od strane EU, dobila značajno mjesto u NPOO-u, na nacionalnoj razini i dalje nedostaje jasno političko opredjeljenje za razvoj niskougljične ekonomije.

U medijima i javnoj raspravi općenito je prisutno malo sadržaja vezanih uz zeleni promet. U raspravama o prometu dominira pitanje izgradnje dosad zapostavljenih dijelova infrastrukture (posebno željeznica), povezivanje izoliranih dijelova zemlje i olakšavanje dolaska u zemlju stranim turistima. U tom kontekstu rijetko se spominje zelena tranzicija.

Razvoj konkurentnog, energetske održivog i učinkovitog prometnog sustava jedno je od šest reformskih područja dijela NPOO-a posvećenog gospodarstvu, s naglaskom na održivom gradskom prometu i razvoju željeznice. Proteklih godina napokon su krenula znatnija, iako još uvijek spora, ulaganja u željeznicu, koja je proteklih 20-ak godina bila zanemarena na račun razvoja cestovnog prometa. Udio korištenja željezničkog prijevoza manji je od polovice uobičajene razine u zapadnoeuropskim državama, a ključan problem predstavlja zastarjela infrastruktura, koja onemogućuje efikasno korištenje i postojećeg voznog parka. Trenutno se radi na elektrifikaciji mreže, kao i nabavi prvih baterijskih vlakova.

7. Istraživanje provedeno u sklopu projekta

U sklopu projekta provedeno je i kraće nacionalno istraživanje među predstavnicima radnika i poslodavaca, kako bi se provjerile i proširile prethodno navedene informacije. Istraživanje je provedeno tijekom ožujka 2023. g. putem online ankete koja je sadržavala 15 pitanja za predstavnike radnika i 13 pitanja za predstavnike poslodavaca. Anketu je ispunilo 17 predstavnika radnika, većinom sindikalnih povjerenika, te 8 predstavnika poslodavaca. S obzirom na ograničeni opseg uzorka rezultati istraživanja nisu reprezentativni, ali se mogu smatrati indikativnima. Svi predstavnici radnika, te svi osim jednog predstavnika poslodavaca dolaze iz područja željezničkog prometa, a preostali predstavnik poslodavaca iz zračnog prometa.

Velika većina ispitanih zainteresirana je za pitanja Europskog zelenog plana (16 od 17 radnika i 6 od 8 poslodavaca) i Strategije održive i pametne mobilnosti (14 od 17 radnika i 6 od 8 poslodavaca). Među onima koji su zainteresirani za ova pitanja, velika većina njih smatra da je količina informacija dostupnih u javnosti o ovim temama nedostupna: to misli 5 od 6 poslodavaca i 12 od 14 radnika koji su zainteresirani za pitanja Europskog zelenog plana i Strategije održive i pametne mobilnosti.

Većina ispitanih smatra da Strategija održive i pametne mobilnosti trenutno nema utjecaja na poslove koje obavljaju, ali da će ga imati uskoro (unutar 2-3 godine) ili u srednjem roku (unutar 10 godina): to misli 9 od 17 radnika i 5 od 8 poslodavaca. Zanimljivo je da nitko od ispitanih poslodavaca nije izjavio da Strategija već sada ima utjecaja na poslove koje obavljaju, ali je to reklo 4 od 17 posto ispitanih radnika.

Mišljenja o implementaciji digitalnih tehnologija u tvrtkama u kojima rade ispitanici bila su podijeljena: 5 od 17 radnika smatra da njihova tvrtka implementira nove digitalne tehnologije, isti broj smatra da se to ne događa, dok najveći dio, njih 7 od 17, ne zna odgovor na ovo pitanje. Među poslodavcima, pola ih je odgovorilo potvrdno, a druga polovica negativno na ovo pitanje. Velika većina radnika, njih 13 od 17, izjavilo je da tvrtka u kojoj rade ne organizira digitalne obuke za svoje radnike.

Predstavnici radnika većinom su optimistični u pogledu utjecaja provedbe Strategije održive i pametne mobilnosti na njihove uvjete rada: čak 11 od 17 njih misli da će se oni poboljšati. Ostali smatraju da će oni ostati nepromijenjeni, osim jednog koji izjavljuje da njegovo radno mjesto može prestati postojati. Ipak, radnici su bitno negativnije ocijenili utjecaj provedbe ove strategije na stabilnost njihovog zaposlenja: 7 ih smatra da će se ona poboljšati, 6 da će ostati nepromijenjena, ali 4 posto očekuje pogoršanje stabilnosti svojeg zaposlenja.

Poslodavci pak uglavnom smatraju da će se kao rezultat provedbe Strategije održive i pametne mobilnosti poslovno okruženje poboljšati (5 ispitanika) ili ostati nepromijenjeno (3 ispitanika). Zanimljivo je međutim da su posve različito ocijenili savjetovanje nacionalnih i lokalnih vlasti s predstavnicima poslodavaca o provedbi ove strategije: iako ih u oba slučaja velik dio nema sud o tome (5 ispitanika za nacionalne, a 5 za lokalne vlasti), svi koji imaju sud smatraju da se nacionalne vlasti na odgovarajući način savjetuju (3 ispitanika), ali i da lokalne vlasti to ne čine (4 ispitanika).

Ispitanici su općenito vrlo loše ocijenili stanje informiranja i savjetovanja na radnom mjestu o pitanjima okoliša i održivosti: svi predstavnici radnika izjavili su da se ono uopće ne odvija. Gotovo svi predstavnici radnika smatraju i da se radnici uopće ne informiraju o ovim pitanjima: samo dvoje njih smatra da do određenih informacija dolaze putem medija. Od 8 predstavnika poslodavaca, samo jedan je izjavio da takvi

procesu informiranja i savjetovanja postoje u tvrtki koju predstavlja, troje ih je reklo da ne postoje, a četvero da ne znaju odgovor.

Velika većina radnika, njih 13 od 17, smatra da se trenutni sustav informiranja i savjetovanja kod njihovog poslodavca treba unaprijediti s obzirom na izazove koji proizlaze iz pravedne tranzicije prema niskougličnoj ekonomiji. Od preostalih, jedan ispitanik smatra da je taj sustav adekvatan, a troje da on uopće ne postoji. Upitani za načine na koje se može ojačati sustav informiranja i savjetovanja radnika na razini poslodavca, najveći broj ispitanika (11) smatra da poslodavci moraju shvatiti da informiranje i savjetovanje pozitivno utječe i na radnike i na poslovanje. Troje smatra da sindikati moraju okupljati više radnika, dvoje da nedostaje sustav sankcija kada se poslodavac ne konzultira, a jedan da zakon mora jasno naznačiti kada postoji obaveza savjetovanja s radnicima.

Poslodavci su znatno više ambivalentni u ocijeni socijalnog dijaloga između udruga poslodavaca i sindikata o Zelenom planu i Strategiji za održivu i pametnu mobilnosti u prometnom sektoru: troje ih smatra da je taj socijalni dijalog u tijeku, ali da ništa konkretno iz njega nije proizašlo, dvoje da je on u potpunosti prividan, a troje izjavljuje da nemaju sud o ovom pitanju. Upitani za to kako ojačati dijalog između poslodavaca i sindikata o pravednoj tranziciji u prometnom sektoru troje ih smatra da nijedna strana nema dovoljno znanja o tekućim procesima i budućim planiranim politikama, dvoje da je potrebno više dobre volje i razumijevanja s obje strane, dvoje da je potrebna veća potpora tijela javne vlasti, a jedan da je situacija toliko osjetljiva i nestabilna da se ne može očekivati plodonosan dijalog.



