

# COP21: OD SĽUBOV K ČINOM

Fanfáry dozneli. Splnia Európania a Američania klimatické záväzky z Paríža? 1

ROZHOVOR: Norbert Kurilla: Zvažujeme nižšie dane pre elektromobily 2

Boj s výfukovými plynmi: nemeckí aktivisti a slovenská vláda sa nezhodnú 4

ROZHOVOR: Sascha Müller-Kraenner: V testoch sú emisie áut bežne o 40 percent nižšie ako na ceste 5

Kto už ratifikoval Parížsku dohodu? Otázky a odpovede o jej schvaľovaní 6

Autor Špeciálu: Pavol Szalai



Zdroj: www.pixabay.com

## PODUJATIE EU STAKEHOLDER BRUNCH

### KLIMATICKÉ ZÁVÄZKY Z PARÍŽA: NOVÉ VÝZVY PRE VLÁDY A FIRMY

EurActiv.sk zorganizoval 4. mája 2016 v spolupráci so Zastúpením Európskej komisie (ZEK) na Slovensku ďalšie zo série podujatí EU Stakeholder Brunch. Diskusiu „Klimatické záväzky z Paríža: nové výzvy pre vlády a firmy“ podporili aj Veľvyslanectvo USA v Bratislave, Pražská kancelária Heinrich Böll Stiftung a Friedrich Ebert Stiftung - zastúpenie v SR. Podujatie otvoril vedúci ZEK na Slovensku Dušan Chrenek. S publikom diskutovali

ekonomická radkyňa ZEK Lívia Vašáková, riaditeľ regionálnej kancelárie pre životné prostredie, vedu & technológie a zdravotníctvo na Veľvyslanectve USA v Budapešti Raffi Balian, výkonný riaditeľ Deutsche Umwelthilfe, štátny tajomník na Ministerstve životného prostredia SR Norbert Kurilla, vedecký pracovník v Nemeckom spolkovom sneme Michael Meyer a generálny riaditeľ Schneider Electric pre Českú republiku a Slovensko Jaroslav Žlábek. ■

### FANFÁRY DOZNELI. SPLNIA EURÓPANIA A AMERIČANIA KLIMATICKÉ ZÁVÄZKY Z PARÍŽA?

**Parížska dohoda je sľubom, teraz sú potrebné činy.**

Dvadsiaty druhý apríl 2016, keď Európska únia vyše 170 krajín vrátane Spojených štátov a Číny podpísali v jeden deň Parížsku dohodu, je historický deň. V dejinách diplomacie.

Ide o nový rekord v počte podpisov pod jednou dohodou v rovnaký deň. Dovtedy ho držal Dohovor OSN o morskom práve z roku 1982 (119 podpisov).

Otázkou však je, či bude 22. apríl 2016 historickým dňom aj pre svetovú klímu.

#### PODPIS JE LEN PRVÝ KROK

Cieľom Parížskej dohody je obmedziť zvyšovanie teploty zemského povrchu pod úroveň 2 °C, podľa možnosti na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnym obdobím.

Podpis dohovoru z Paríža je prvým krokom. Druhým je jeho ratifikácia. Pre to,

*(pokračovanie na ďalšej strane)*

aby vôbec vstúpil do platnosti, ho musí ratifikovať aspoň 55 krajín, ktoré vypúšťajú aspoň 55 percent emisií. A ďalšími krokmi, ktorých je mnoho, je prispôbenie klimatických a energetických politík.

Aké sú najväčšie výzvy pre Európanov a Američanov, pre jednotlivé členské štáty EÚ a pre firmy?

### RATIFIKÁCIA NA OBOCH BREHOCH ATLANTIKU

Európska únia a Spojené štáty stále patria medzi najväčších znečisťovateľov ovzdušia.

A stále si kladú otázku, ako svoje emisie znížiť.

Pre Európanov bude kľúčová dohoda inštitúcií na reforme Európskeho systému obchodovania s emisiami (ETS) a na novom Rozhodnutí o spoločnom úsilí. ETS pokrýva 45 percent emisií skleníkových plynov v sektoroch energetiky, priemyslu a komerčnej leteckej dopravy. Väčšinu emisií zo sektorov mimo ETS zahŕňa Rozhodnutie o spoločnom úsilí. Patrí medzi ne cestná doprava, bývanie, poľnohospodárstvo a odpady.

Výzvou bude znižovanie emisií aj na dru-

hom brehu Atlantiku. Spojené štáty v minulosti podpísali Kjótsky protokol, neskôr ho však neratifikovali. Ku klíme majú aj dnes iný prístup ako Európa: sústredia sa na regulačný rámec pre inovácie.

### VÝZVY PRE ŠTÁTY AJ FIRMY

Predstavitelia EÚ chcú ísť svetom príkladom v ochrane klímy. Bremeno zodpovednosti za vykonanie konkrétnych opatrení však bude ležať na jednotlivých členských štátoch a na európskych firmách a ich zamestnancoch. Splnenie klimatických záväzkov z Paríža si bude vyžadovať premenu národných ekonomík a firemných postupov. Tá si zase vyžiada inovácie, nové pracovné miesta aj konkurencieschopnosť na svetových trhoch.

Zvlášť citlivá je cestná doprava. Na Slovensku aj v najväčšej európskej ekonomike, v Nemecku, hrá kľúčovú úlohu automobilový priemysel. Tieto a ďalšie európske krajiny budú musieť nájsť odpoveď na otázku, ako vyrábať a používať autá tak, aby vzduch znečisťovali menej.

Ale to sa týka aj ďalších sektorov ekonomiky. Firmy budú musieť venovať väčšiu pozornosť energetickej efektívnosti či využívaniu obnoviteľných energií.

### ŠALAMÚNOVE OSTROVY A STREDNÁ EURÓPA

Minulý víkend austrálski vedci oznámili, že vplyvom stúpajúcej morskej hladiny zmizlo päť zo Šalamúnových ostrovov v Tichomorí. Klimatické šoky už nie sú cudzie ani nám v Európe.

Boj s klimatickými zmenami nie je vecou jednej krajiny, hŕstky politikov alebo veľkých firiem.

Parížska dohoda je sľubom, teraz sú potrebné činy. Nie šalamúnske, ale také, aby prospeli Šalamúnovým ostrovom aj Európe. ■



Zdroj: TASR

## ROZHOVOR: NORBERT KURILLA: ZVAŽUJEME NIŽŠIE DANE PRE ELEKTROMOBILY

**Štátny tajomník na ministerstve životného prostredia v rozhovore pre EurActiv.sk hovorí o elektromobilitate, novej atómke v Bohuniciach, uhlí na Hornej Nitre aj o slovenskom predsedníctve v Rade EÚ.**

*Ako sa Slovensko vyrovná s najväčšou výzvou vyplývajúcou z Parížskej dohody – so znižovaním emisií v doprave?*

Najväčším zdrojom znečisťovania v celosvetovom meradle je sektor energetiky. V niektorých krajinách pokrýva až 50 percent celkových emisií. Práve pre tento sektor je preto potrebné vytvoriť dlhodobejšiu nízkouhlíkovú víziu. Oblasť energetiky a pri-

myslu je už v EÚ regulovaná harmonizovaným nástrojom v podobe Európskej schémy obchodovania s emisiami (ETS). Ak je tento nástroj už etablovaný, členský štát naň nemá v reálnom živote priamy vplyv.

*Biopalivá sú klasickým prípadom toho, že nie je dobré vyberať technologických víťazov vopred.*

Preto je veľkou výzvou z pohľadu členských štátov regulácia emisií v sektoroch mimo ETS. Tam ide najmä o sektor dopravy. Žiaľ,

napriek úspechu v iných oblastiach, kde sa nám podarilo zabezpečiť vysoký ekonomický rast a zároveň radikálne znížiť emisie, teda „decoupling“, doprava je jediný sektor, kde emisie narastajú. A budú zrejme narastať, berúc do úvahy prognózy.

*Pre Slovensko je to výzva nielen pri využívaní automobilov, ale aj pri ich výrobe.*

O to citlivejšia je to otázka. Popri vytváraní tlaku na kvalitnejšie spaľovacie motory treba pracovať aj na alternatívach osobnej automobilovej dopravy ako elektromobilita, plug-in hybridy (autá poháňané spaľovacím

(pokračovanie na ďalšej strane)

aj elektrickým motorom s možnosťou pripojenia do elektrickej siete – pozn. red.), vodíkový pohon.

**Ktorá cesta je prijateľnejšia pre slovenskú vládu? Elektromobilita, biopalivá alebo iná alternatíva?**

Najlepšou je neutrálna cesta. Vytvoríť predpoklady, aby sa rozvíjal každý spôsob dopravy, či už elektromobilita alebo iný. Aby sme víťaza – jednu technológiu – nevybrali dopredu. Mali by sme vytvoríť všeobecne motivujúci rámec, do ktorého sa zmestia všetky technológie. Súčasne bude na spotrebiteľovi, čo si zväží ako lepšie a lacnejšie. Preto musíme tento systém v konzultácii s ministerstvom financií nastaviť tak, aby sa vytvorili fiškálne stimuly.

Biopalivá sú klasickým prípadom toho, že nie je dobré vyberať technologických víťazov vopred. Technologický trend je v pokročilých biopalivách – v druhej, resp. v tretej generácii. Je potrebné vytvoríť schému, kde sa budú podiely pokročilých biopalív oveľa viac započítavať do záväzných cieľov. Ale momentálny legislatívny rámec v EÚ aj na Slovensku platí len do roku 2020.

**Je možné ísť zlatou strednou cestou? Napríklad elektromobily potrebujú infraštruktúru, ktorú nepostaví spotrebiteľ.**

Čo sa týka siete nabíjajúcich staníc, je úlohou štátu rozvíjať ju. Tam však vidím obrovský priestor pre súkromné spoločnosti, ktoré majú takto nastavený podnikateľský model a motiváciu vybudovať takúto sieť, lebo je pre nich z dlhodobého hľadiska výnosné. Nie je nutné zamerať sa len na štátne investície a štátny rozvoj siete. Skôr vidím zmysel v spolupráci so spoločnosťami etablovanými na svetových trhoch a takisto so slovenskými partnermi, aby stanice vybudovali čo najskôr. Je pravda, že aj z Bruselu máme odporúčania, koľko staníc máme mať. Ale bez dohody – celospoločenskej a cez partnerstvá – to vôbec nebude jednoduché.

**Nemecká vláda rozhodla, že používateľov elektromobilov podporí priamymi príspevkami na ich kúpu. Viete si takéto riešenie predstaviť aj na Slovensku?**

Je to jedna z alternatív. Nemecký model priamej podpory funguje. Mohol by fungovať aj u nás. Všetko závisí od dostupnosti finančných zdrojov. Ešte lepšou cestou sa mi však zdajú daňové úľavy. Ide o nepriamy výdaj, ktorý treba prerokovať s kolegami z ministerstva financií.

**Cez daňové úľavy pre výrobcov alebo pre spotrebiteľov?**

Spotrebiteľov. Aby oni boli motivovaní do toho ísť. Lebo spravidla sú elektrické autá drahšie.

**Hovoríme o registrácii vozidiel?**

Registrácia je druhá vec. Pri registrácii momentálne rozhoduje iba výkon motora. Me-

dzi parametre by sa mal zaradiť aj komponent CO<sub>2</sub>. Teda sa rozhodovať nielen podľa výkonu auta, ale aj podľa jeho dopadu na životné prostredie.



**Elektrické vozidlá, resp. ultra nízko emisné autá by platili nulový poplatok?**

V podstate áno, za predpokladu, že CO<sub>2</sub> by bol jediným parametrom. Teraz to tak nefunguje, lebo výška registračného poplatku je nastavená podľa výkonu. Takže aj kvôli environmentálnej integrite by bolo lepšie zrovnovážiť parametre pri registrácii nových áut. Ak bude výška registračného poplatku u nových áut daná nielen výkonom motora, ale aj CO<sub>2</sub>, zohľadnili by sme dopad na zmenu klímy. To by okrem environmentálnych benefitov pomohlo Slovensku s naplnením cieľa pre znižovanie emisií skleníkových plynov v doprave do roku 2020.

**Podme k znižovaniu emisií energetiky. Slovensko je veľkým lokálnym šampiónom jadrovej energetiky. V programovom vyhlásení novej vlády sa vyslovene spomína stavba novej atómy v Bohuniciach. Mnohé štáty v Európe sa odklňajú od jadra, výstavba reaktorov tretej generácie mešká. Nejde o príliš nákladné investície, neexistuje lepší spôsob znižovania emisií a nie je Slovensko už príliš závislé na jadrovej energetike?**

Čisto z pohľadu emisií CO<sub>2</sub> je jadrová energia nízkouhlíková alternatíva. Samozrejme, prílišná koncentrácia jedného zdroja energie nie je v dlhodobom horizonte vhodná. Ale v súčasnosti – vzhľadom na potrebu energetickej sebestačnosti a znižovania emisií CO<sub>2</sub> – je voľba dostavať Mochovce správna. Čo sa týka ďalších nových blokov, je to na širšiu celospoločenskú diskusiu. Či sú vôbec

potrebné vzhľadom na fakt, že budeme čistiť exportéri energie.

**Len prednádnom Hornonitrianske bane oznámili novú investíciu do ťažby uhlia na Slovensku. Je rozumné dnes investovať do ťažby uhlia?**

To je rozhodnutie súkromného subjektu, ktorý vidí pri uhlí dlhodobú perspektívu. Z pohľadu životného prostredia nie je akákoľvek aktívna podpora úplne vhodná. Rozumiem síce kontextu sociálnej situácie, ak sa uhoľné bane zavrú, ale z pohľadu emisií je uhlie málo vhodnou alternatívou.

**Lenže ten súkromný subjekt je dotovaný.**

Hlavný komponent je sociálny. Keďže neexistujú alternatívne pracovné miesta v regióne Hornej Nitry, bude treba sa v budúcnosti zamyslieť nad ich nahradením. Napriek tomu, že kapacity ťažby uhlia sú dostupné, tlak z Bruselu na nízkouhlíkové technológie v dlhodobom horizonte preváži.

**V druhom polroku bude na stole v Bruseli ležať viacero iniciatív Európskej komisie v oblasti životného prostredia. Čo bude najväčšia výzva pre slovenské predsedníctvo?**

Z pohľadu predsedníctva je agenda životného prostredia veľmi podstatná. Len samotná klimatická politika zahŕňa štyri až päť legislatívnych návrhov. Samostatnou kapitolou je ratifikácia a implementácia Parížskej dohody, s ktorou budeme mať veľmi veľa práce. A potom sú tu jednotlivé návrhy ako revízia ETS, nové Rozhodnutie o spoločnom úsilí týkajúce sa emisií mimo ETS (z dopravy, poľnohospodárstva či odpadov – pozn. red.), ďalej návrh na znižovanie emisií z využívania pôdy, zmeny vo využívaní pôdy a z lesníctva (LULUCF), ako aj a nelegislatívny návrh na dekarbonizáciu dopravy s víziou do roku 2050. Ten sa opiera práve o neutrálny prístup k rozvoju všetkých technológií. Čo sa týka obehového hospodárstva, diskusia bude o odpadovej legislatíve s výhľadom definovania cieľov do roku 2030.

**Keby ste mali povedať jednu prioritu slovenského predsedníctva, ktorá by to bola?**

Oblasť zmeny klímy a vôbec vytvorenie predpokladov pre prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo. Ale rovnako dôležitá je téma obehovej ekonomiky, lepšej a modernejšej odpadovej legislatívy, ktorá sa opiera o recykláciu a opätovné využívanie odpadov.

**A môže byť Slovensko v tejto otázke lídrom, ktorý vedie diskusiu, keď sú naše domáce výsledky v obehovom hospodárstve slabé v porovnaní s inými krajinami?**

Určite áno. Úloha predsedníctva nie je o dokazovaní, kto je danej téme šampión, ale o manažovaní európskych vecí z pohľadu neutrálneho vyjednávača, ktorý sa snaží zlúčiť častokrát protichodné záujmy do uceleného výstupu a naštartovať diskusiu s Európskym parlamentom. ■

## BOJ S VÝFUKOVÝMI PLYNMÍ: NEMECKÍ AKTIVISTI A SLOVENSKÁ VLÁDA SA NEZHODNÚ

**Európania sa sústredia na kontrolu dodržiavania klimatických sľubov, Američania na inovácie, ukázal EU Stakeholder Brunch.**

Emisie z dopravy. Nedohodli sa, ako ich znížiť, súhlasili však, že sú pre Európsku úniu najväčšou výzvou. Z plynov z automobilových výfukov sa stala hlavná téma EU Stakeholder Brunch, ktorý EurActiv.sk organizoval 4. mája 2016 pod názvom „Klimatické záväzky z Paríža: výzvy pre vlády a firmy“.

Popasovať sa so skleníkovými plynmi v doprave bude pre dodržanie záväzku z Parížskej dohody kľúčové. EÚ bude musieť začať znižovať emisie z cestnej dopravy, ak chce prispieť k udržaniu teploty zemskeho po-

všetko nesprávnym smerom,“ varoval.

„Nie sme na ceste k dekarbonizácii, ale na ceste k zvýšeniu emisií. Tento trend je nepretržitý od roku 1990,“ doplnil Müller-Kraenner. Pred expertami zo štátnej správy, mimovládneho sektora, biznisu aj z veľvyslanectiev sa zasadil za tvrdé kontroly, aby sa škandál Dieselpgate už nezopakoval.

„Atmosféru nezaujímam, čo vidí na papieri, ale čo je vzduchu,“ upozornil aktivista.

### POŽIADAVKY NA SEKTOROVÝ CIEĽ

Deutsche Umwelthilfe požaduje nielen prísnejšie emisné štandardy pre automobily, ale aj sektorový cieľ pre znižovanie emisií v doprave. Ten má EÚ pre všetky ostatné sektory,

Predstavil však opatrenia, ktoré chystá jeho rezort v mene princípu „kto znečisťuje viac, platí viac“.

Ministerstvo životného prostredia už navrhlo vyhlášku na zavedenie nízkoemisných zón. „Miestne úrady majú právo rozhodnúť, v ktoré dni a v ktoré hodiny, nechajú hlavne osobné autá vstúpiť do svojich centier,“ vysvetlil Kurilla.

### NOVÁ INICIATÍVA KOMISIE V LETE

Štátny tajomník tiež avizoval, že registračný poplatok pre nové vozidlá bude zohľadňovať nielen výkon motora, ale aj jeho emisie oxidu uhličitého. Elektrické vozidlá chce navyše podporiť nižšími daňami.

Podľa Vašákovéj z Komisie zatiaľ nie je známe, kto zvíťazí v pretekoch o alternatívne palivo. V hre sú biopalivá, elektrické autá aj plyn. Každému členskému štátu však Komisia odporučila budovať infraštruktúru.

V lete chce európska exekutíva prísť s oznámením o dekarbonizácii sektoru dopravy.

### AMERIKA SA SPOLIEHA NA RIZIKOVÝ KAPITÁL

Americký pohľad predstavil v diskusii diplomat Raffi Balian. „Prezident Obama zaviedol najprísnejšie emisné štandardy pre osobné a nákladné autá v našej histórii,“ vysvetlil riaditeľ regionálnej kancelárie pre životné prostredie, vedu & technológie a zdravotníctvo na Veľvyslanectve Spojených štátov v Budapešti.

Podotkol však, že jeho krajina uplatňuje k znižovaniu emisií úplne iný prístup ako starý kontinent. Spojené štáty sa podľa Baliana spoliehajú na súkromný sektor, rizikový kapitál a inovácie.

V roku 2014 mali celosvetovo najvyššie súkromné investície do rizikového kapitálu v technologických inováciách – 8,2 miliardy dolárov.

### ČO TREBA PRE INOVAČNÝ EKOSYSTÉM

Americký inovačný ekosystém podľa diplomata stojí na šiestich pilieroch: výskum a vývoj, stabilný regulačný rámec, dostupný kapitál, kritické myslenie vo vzdelávaní, inovačné klastre typu Silicon Valley a schopnosť učiť sa z vlastných chýb.

Balian parafrázoval vyjadrenia istého predstavitela amerického rizikového kapitálu v rozhovore s vládnyim expertom: „Prvá otázka, ktorú položím každej firme, ktorá chce odo mňa financovanie, je, koľko peňazí ste stratili. A ak nestratili aspoň 10 miliónov

(pokračovanie na ďalšej strane)



Zdroj: TASR

vrchu pod 2 °C do konca storočia v porovnaní s rokom 1850.

Diskusia tiež ukázala, že Európania a Američania majú napriek spoločnému záväzku z Paríža stále úplne iný pohľad na boj s klimatickými zmenami. Kým starý kontinent diskutuje o kontrole dodržiavania sľubov, Američania sa sústredia na podporu inovácií.

### UŽ ŽIADNY DIESELGATE

Doprava je doslova čiernou ovcou klimatických politik. Emisie v tomto sektore stále stúpajú a vyše 90 percent energie v ňom pochádza z ropy alebo ropných produktov, vysvetlila Lívia Vašáková, ekonomická radkyňa zo Zastúpenia Európskej komisie na Slovensku. „V súčasnosti sa asi dostávame na hranicu toho, čo je možné spraviť s dieselovými a benzínovými motormi. Minimálne to nám hovoria nemecké automobilky,“ povedala.

S tým však nesúhlasí šéf environmentálnej organizácie Deutsche Umwelthilfe Sascha Müller-Kraenner. „V cestnej doprave ide

nie však pre dopravu. „Všetci vieme prečo. Pre lobing automobilového priemyslu,“ tvrdí Müller-Kraenner.

Sektorový cieľ navyše podľa neho treba rozmeniť na drobné – pre osobné a nákladné vozidlá aj pre námornú a leteckú dopravu. „Slovensko by malo mať silný záujem na tom, aby sa táto debata niesla v konštruktívnom duchu, pretože samo má silný automobilový priemysel,“ upozornil.

Pre Slovensko je podľa Müllera-Kraennera táto oblasť dôležitá aj preto, že je významnou tranzitnou krajinou pre prepravu tovaru na kolesách.

### AKO ZNÍŽIŤ SLOVENSKÉ EMISIE

Slovenské ministerstvo životného prostredia európske ciele považuje už teraz za prítvrde. „Emisné štandardy prichádzajúce z Bruselu sú možno niekedy až priveľmi ambiciózne,“ povedal na EU Stakeholder Brunch štátny tajomník Norbert Kurilla.

dolárov, nedám im nič. Pretože sa v živote ešte nič nenaučili.“

Ak by to počul Európan, dostal by podľa Baliana infarkt. „Pretože kto dá ďalšie peniaze firme, ktorá stratila 10 miliónov dolárov? Ako to vysvetlíte v Bruseli?“, poukázal na rozdiely Balian.

### PRIEMYSEL PRIVÍTA VÍZIU

Potrebu stabilného regulačného rámca potvrdil riaditeľ spoločnosti Schneider Electric pre Českú republiku a Slovensko Jaroslav Žlábek.

„Priemysel privíta transparentnejšie prostre-

die s dlhodobejšou víziou,“ uviedol šéf firmy, ktorá sa venuje manažmentu energetickej spotreby a automatizácii.

„My sme radi, že došlo k dohode, že je vízia a trend,“ povedal Žlábek na margo Parížskej dohody o klíme. ■

## ROZHOVOR: SASCHA MÜLLER-KRAENNER: V TESTOCH SÚ EMISIE ÁUT BEŽNE O 40 PERCENT NIŽŠIE AKO NA CESTE

**Priamy príspevok na nákup elektromobilu je len výsledkom lobingu nemeckých automobiliek, tvrdí výkonný riaditeľ environmentálnej organizácie Deutsche Umwelthilfe.**

*Na EU Stakeholder Brunch ste povedali, že európska politika znižovania emisií nie je dosť ambiciózná. Prečo si to myslíte?*

Pre dekarbonizáciu európskej ekonomiky do roku 2050 je potrebný celý rad krokov. Európsky cieľ sa nám nepodarí dosiahnuť, ak nebudeme mať špecifické ciele pre jednotlivé oblasti. Pretože inak nebudeme môcť brať nikoho na zodpovednosť. Jeden sektor bude ukazovať prstom na ten druhý a nakoniec budú všetci obviňovať Schému obchodovania s emisiami (ETS). Za zníženie emisií, ktoré sa nám podarilo dosiahnuť v posledných desaťročiach, vďačíme predovšetkým sektorom, ktoré dnes pokrýva ETS. Oblasti dopravy a budov zažívajú naopak stagnáciu. A to musíme zmeniť.

*Motory sú čistejšie, máme však viac premávky.*

### V čom je problém?

V oblasti výroby elektriny stúpa podiel obnoviteľných energií, ktoré nahradili fosílna palivá. Priemysel zvýšil svoju energetickú efektívnosť. Ale v sektoroch, ktoré nepokrýva ETS, bolo zvýšenie energetickej efektívnosti veľmi obmedzené, zvlášť čo sa týka budov. A doprava sa ubera zlym smerom. V posledných 20 rokoch čoraz viac Európanov, najmä v nových členských štátoch, vlastní autá. Zvýšila sa premávka nákladných áut, leteckej a lodnej dopravy, pretože narastajú obchodné väzby.

### Ale nie sú automobilové motory dnes čistejšie?

Pozorujeme odrazový efekt. Motory sú čistejšie, máme však viac premávky. Čo sa týka osobných áut, majú čistejšie motory, ale sú väčšie, je ich viac na počet obyvateľov a jazdia dlhšie trasy, pretože ľudia viac dochádzajú. Tento odrazový efekt pohltil celé zvýšenie energetickej efektívnosti.

*Ktoré alternatívne palivá by mala EÚ podporiť? Biopalivá, elektromobily, alebo skôr železničnú dopravu?*

EÚ a bruselskí úradníci by nemali vyberať technológie. V tom nie sú najlepší. Mali by nastaviť rámec. V princípe je správne obmedzovať emisie oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), ktoré vypúšťajú autá. Limity na CO<sub>2</sub> majú však v praxi veľký problém. Štandardizované testy osobných áut tvrdo vyjednal automobilový priemysel. Teraz sme sa dostali do situácie, keď sú emisie v laboratórnych testoch o 40 percent nižšie, ako má rovnaké auto na

– sa nepočíta. Takže európske štandardy by sa mali prispôsobiť realite.

*Tvrdíte teda, že štáty by mali znížiť emisie v doprave, ale môžu si vybrať, ako to to dosiahnu?*

Členské štáty by si mali určiť sektorové ciele a výrobcovia by mali súťažiť o najlepšie technologické riešenia. Nevieme, či budú najlepším riešením elektrické autá. Možno



Zdroj: Deutsche Umwelthilfe

ceste. Ale jediné, čo sa počíta pre atmosféru sú skutočné emisie.

*Ako je možné, že laboratórne výsledky sú iné ako skutočné emisie?*

Konštruktéri môžu dokázať veľa. Sú to veľmi štandardizované podmienky. Teploty sú priaznivé pre nízke emisie, klimatizácia je vypnutá a podobne.

*Ide o testovacie štandardy EÚ alebo tento typ správania povzbudzuje členské štáty?*

To sú európske štandardy. Ale členské štáty, ktoré majú automobilový priemysel, za ne tvrdo lobovali. Výsledkom je, že máme vysoko nerealistické európske štandardy. Takéto autá potom neprispievajú k európskym klimatickým cieľom. V skutočnosti využívajú autá priemerne až 40 percent paliva viac, ako hovoria štandardy. Počas testu sú napríklad vypnuté všetky dodatočné elektrické prístroje ako klimatizácia. Takže všetka energia, ktorú využíva klimatizácia – a tá sa objavila len v posledných dvoch desaťročiach

to budú autá poháňané vodíkom alebo metánom vyrábaným pomocou power-to-gas, čo umožňuje premeniť elektrinu z obnoviteľných zdrojov na plyn. Možno to budú biopalivá, možno hybridné technológie. Nie som konštruktér, nepoviem vám, ktorá technológia funguje najlepšie a bude najkonkurencieschopnejšia o 40 rokov. Chcem len, aby inštitúcie nastavili rámec, ktorý povedie k súťaži o najlepšie riešenie medzi výrobcami.

*Čo si myslíte o politike kancelárky Angely Merkelovej priamo dotovať nákupcov elektromobilov?*

Dostupné finančné prostriedky by mali ísť na výskum a infraštruktúru a nie na dotovanie výrobcov automobilov, ktorým sa veľmi darí.

*Takže za priamymi príspevkami je podľa vás opäť lobing automobilového priemyslu a nie politika ochrany životného prostredia?*

Áno. Výrobcovia áut veľmi inteligentne lobovali. Vývoj technológií, ktorý by mali robiť

(pokračovanie na ďalšej strane)

sami, im teraz financuje štát cez príspevky na uvedenie áut na trh.

**Čo bude najväčšou výzvou pre nadchádzajúce slovenské predsedníctvo v Rade EÚ v oblasti životného prostredia?**

Zimný energetický balíček. Ten zahŕňa legislatívu o energetickej efektívnosti a obnoviteľných zdrojoch. Obe iniciatívy predstaví podpredseda Európskej komisie Maroš Šefčovič počas slovenského predsedníctva. To bude musieť viesť zmysluplnú diskusiu tak, aby sa z oboch návrhov stala ambiciózná legislatíva.

**Môže Slovensko dôveryhodne predsaďť rokovaniu, ak jeho výsledky v oblasti životného prostredia nie sú povzbudzujúce a nie je v tejto oblasti lídrom?**

Slovensko nemusí byť lídrom. Dôvod, prečo pánovi Šefčovičovi tak záleží na energetickej únii a na energetickej efektívnosti, je ten, že si uvedomuje, že Slovensko je jednou z kra-

jín najviac závislých na dovoze energií. Znížením tejto závislosti môže Slovensko získať najviac. Oveľa viac ako Nemecko, ktorého zdroje a dovoz energií sú veľmi diverzifikované. Slovensko môže získať veľa, ak sa zameria na energetickú efektívnosť. Nemalo by svoju politiku zakladať len na environmentálnych cieľoch, ale aj na svojich ekonomických záujmoch.

**Bude proces ratifikácie Parížskej dohody v EÚ, ktorý bude mať tiež na starosti slovenské predsedníctvo, čeliť mnohým prekážkam?**

Trochu ma trápi, čo dnes povedal štátny tajomník Norbert Kurilla – že by trval tak dlho. To je nedorozumenie. Parížska dohoda je založená na prístupe zdola nahor. Krajiny a EÚ ako celok sami dávajú prísľuby. Žiadne podrobné predpisy o tom, čo majú robiť, neexistujú. Preto by malo byť relatívne ľahké ratifikáciu dokončiť do konca roku 2017. EÚ by mala ísť príkladom aj pre iné krajiny, ktoré

sú možno menej ambiciózne. Ukázať, že nie je posledná, ktorá dohodu ratifikuje.

**Môže diskusia o ratifikácii závisieť od osudu nového Rozhodnutia o spoločnom úsilí o znižovaní emisií v sektoroch dopravy či poľnohospodárstva? Otázkou totiž je, ako budú členské štáty svoje emisie znižovať.**

Nemyslím si, že ratifikácia na to musí čakať. Parížska dohoda má dve zložky. Prvou sú sľuby, ktoré sú v prípade EÚ málo ambiciózne. Druhou zložkou je duch Parížskej dohody, ktorý udáva trend smerom k dekarbonizácii našich ekonomík. To je veľmi ambiciózne. Keď sa EÚ a jej členské štáty pozrú, čo nám Parížska dohoda hovorí, nemali by vidieť len súčasné záväzky, ktoré EÚ mala už pred Parížom. Mali by vidieť aj poslanstvo do budúcnosti. Toto nie je posledná klimatická konferencia a trend je teraz jasný. Pre európske ekonomiky, ktoré sú založené na pokročilých technológiách a vysokoškolskom vzdelávaní, je dôležité byť na čele pelotónu, nie zaostávať. ■

## KTO UŽ RATIFIKOVAL PARÍŽSKU DOHODU? OTÁZKY A ODPOVEDE O JEJ SCHVAĽOVANÍ

**Európsku úniu môžu v ratifikácii predbehnúť Čína aj Spojené štáty. Slovensko schváli pakt z Paríža najskôr koncom roku 2017.**

Parížska dohoda o klíme je výsledkom 21. konferencie zmluvných strán (COP21), ktorá sa hlavnom meste Francúzska zavŕšila vlni decembri.

Dohoda je označovaná za diplomatický úspech, pretože medzinárodné spoločenstvo sa k nej v článku 2 zaväzuje k „udržať zvýšenie priemernej teploty na Zemi značne pod 2 °C nad predpriemyselnou úrovňou a vyvinúť snahy obmedziť oteplenie na 1,5 °C nad predpriemyselnou úrovňou.“

Spísanie textu dohody bol však len začiatok dlhšej a ťažkej cesty s neistým výsledkom. V najbližších rokoch bude hlavnou témou proces schvaľovania. V Amerike aj v Európe.

Nasledovné otázky a odpovede sa venujú hlavným metám a úskaliam, ktoré bude musieť parížsky pakt najbližšie prekonať.

### KEDY DOHODA VSTÚPI DO PLATNOSTI?

Podľa článku 21 dohoda vstúpi do platnosti na 30. deň, odkedy ju ratifikuje aspoň 55 krajín, ktoré predstavujú aspoň 55 percent svetových emisií skleníkových plynov. Na prave dohody sa v Paríži podieľalo 195 krajín.

### KOLKO KRAJÍN UŽ PODPÍSALO DOHODU?

Hneď v prvý možný deň – 22. apríla 2016 – ju v sídle OSN v New Yorku podpísalo 175 zmluvných strán (174 štátov a Európska únia). K 29. aprílu bolo podľa OSN podpísaných 177. Medzi signatárov už patria najväčší znečisťovatelia: Čína, Spojené štáty, Európska únia (spolu so všetkými členskými štátmi), Rusko, India a Japonsko.

### KTORÉ KRAJINY DOHODU NEPODPÍSAJI?

Dohodu zatiaľ nepodpísalo viacero bývalých republík ZSSR, niektoré africké a juhoamerické krajiny, zopár blízkovýchodných arabských štátov a niekoľko ostrovných štátov. Dôvody sú pri každej krajine špecifické, producenti ropy majú problém s dohodou ako takou. Krajiny, ktoré ju nepodpísali, sa však k tomu môžu ešte rozhodnúť.

### DOKEDY MÔŽU KRAJINY DOHODU PODPÍSAŤ?

Majú na to rok. Dohoda bude podľa článku 20 otvorená na podpis v New Yorku do 21. apríla 2017.

### KOLKO KRAJÍN DOHODU UŽ RATIFIKOVALO?

K 29. aprílu dohodu ratifikovalo 16 krajín. Tie však vypúšťajú len 0,03 percenta svetových emisií. Až na pár výnimiek sú to všetko ostrovné štáty v Atlantickom a Tichom oceáne, mnohé z nich sa cítia ohrozené stúpajúcou hladinou morí. Rozlohou zatiaľ

(pokračovanie na ďalšej strane)



Zdroj: TASR

najväčším signatárom je krajina, ktorá trpí nedostatkom úrody z dôvodu extrémne suchých období: Somálsko.

### RATIFIKUJE DOHODU DOSTATOČNÝ POČET KRAJÍN, ABY VSTÚPILA DO PLATNOSTI?

Pravdepodobne áno. Think-tank Climate Analytics tvrdí, že 39 krajín, ktoré vypúšťajú 51,7 percenta emisií dohodu ratifikovalo alebo sľúbilo ratifikovať do konca roku 2016. Chýba teda sľub 16 krajín a podiel 3,3 percenta emisií.

### KEDY DOHODU RATIFIKUJE NAJVÄČŠÍ ZNEČIŠŤOVATEĽ – ČÍNA?

Čína, ktorá vypúšťa 20,1 percenta svetových emisií, chce Parížsku dohodu ratifikovať pred septembrom 2016. Vtedy totiž organizuje samit G20 v Hangzhou. Čína sa zaviazala znížiť svoje emisie na jednotku HDP o 60 – 65 percent do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005.

### PREJDE RATIFIKÁCIA V SPOJENÝCH ŠTÁTOCH?

Zrejme áno. Administratíva prezidenta Baracka Obamu totiž možno obíde americký Senát, ktorý bol hlavnou prekážkou pri Kjótskom protokole. „V americkom ústavnom práve sú dva základné domáce postupy, ako sa Spojené štáty môžu pripojiť k medzinárodnej dohode ako je Parížska dohoda,“ vysvetľuje pre EurActiv.sk diplomat Raffi Balian z amerického veľvyslanectva v Budapešti. „Jeden postup je konzultácia a súhlas v Senáte. Druhým postup umožňuje prezidentovi uzatvoriť medzinárodnú dohodu, bežne sa nazýva „exekutívna dohoda“. V tomto prípade (Parížskej dohody – pozn. red.) administratíva určila, že tento postup je dostupnou možnosťou,“ uviedol Balian, ktorý do Bratislavy prišiel na EU Stakeholder Brunch. Obamov plán je znížiť emisie Spojených štátov o 26 – 28 percent medzi rokmi 2005 a 2025.

### MÔŽU SPOJENÉ ŠTÁTY OD DOHODY ODSŤUPIŤ?

Môžu – ako akákoľvek iná krajina. V článku 28 dohody sa píše, že krajina môže požia-

dať o odstúpenie od dohody tri roky od jej vstupu do platnosti. Odstúpenie však tiež musí vstúpiť do platnosti, podľa dohody to trvá rok od uloženia žiadosti o odstúpenie. Na odstúpenie treba teda spolu štyri roky. To je dĺžka mandátu amerického prezidenta. Donald Trump, ktorý spochybnil vplyv človeka na globálne otepľovanie, by mal ako republikánsky prezident zviazané ruky. Spojené štáty by pod jeho vedením mohli od dohody odstúpiť až na konci jeho mandátu. Demokratická kandidátka na prezidentku Hillary Clintonová už vyjadrila podporu Parížskej dohode.



### KEDY DOHODU RATIFIKUJE EURÓPSKA ÚNIA?

V roku 2017 alebo 2018. „Očakávame, že celá ratifikácia v EÚ bude trvať jeden až dva roky,“ uviedol pre EurActiv.sk podpredseda Európskej komisie pre energetickú úniu Maroš Šefčovič. „Ratifikácia potrvá nejaký čas, pretože v EÚ bude predmetom riadneho legislatívneho postupu (za *spolurozhodovania Európskeho parlamentu a Rady EÚ* – pozn. red.). Dohodu musí tiež ratifikovať každý členský štát. Každá krajina má vlastný systém, niektoré aj dvojkomorové parlamenty,“ vysvetlil Šefčovič. Komisár pre klímu a energetiku Arias Cañete avizoval, že Komisia predloží Rade EÚ návrh na ratifikáciu za EÚ pred začiatkom leta. Na stole ho teda bude mať slovenské predsedníctvo.

### MÔŽE SA PROCES RATIFIKÁCIE V EÚ SKOMPLIKOVAŤ?

Áno, zvlášť pre sektorové ciele znižovania emisií. V roku 2014 európski lídri prijali klimaticko-energetický balíček 2030, ktorý EÚ zaväzuje k zníženiu emisií o 40 percent v porovnaní s rokom 1990. Najdôležitejšie však bude, ako sa európske inštitúcie dohodnú na znižovaní emisií v sektoroch mimo ETS ako doprava, budovy, poľnohospodárstvo a odpad. Tie bude pokrývať nové Rozhodnutie o spoločnom úsilí. Komisia ho predloží v lete a musí sa na ňom dohodnúť s Európskym parlamentom a členskými štátmi. „Myslím, že sa to nepodarí uzavrieť počas slovenského predsedníctva. Legislatíva pre sektory mimo ETS totiž prichádza až v júni alebo júli a niektoré členské štáty budú (legitímne) „zdržiať“ proces ratifikácie na úrovni EÚ, lebo nevedia, aký bude ich záväzok v týchto sektoroch,“ povedal Kurilla pre EurActiv.sk.

### MÔŽE DOHODA VSTÚPIŤ DO PLATNOSTI BEZ EÚ?

Áno. Predstavitelia EÚ vyzvali na rýchlu ratifikáciu, samotná Únia však môže skončiť na chvoste. S ratifikáciou ju zrejme predbehne Čína (20,1 percenta emisií) aj Spojené štáty (17,9). Ak sa pridajú Rusko (7,5), India (4,1), Japonsko (3,8) a 34 malých štátov, dosiahnu potrebné dvojité kvórum (55 krajín a 55 percent emisií). Ak dohoda vstúpi do platnosti skôr, než ju EÚ ratifikuje, môže to poškodiť jej imidž lídra v boji s klimatickými zmenami.

### KEDY DOHODU RATIFIKUJE SLOVENSKO?

Na prelome rokov 2017 a 2018. Nová vláda sa v programovom vyhlásení zaviazala pristúpiť k „skorej ratifikácii“ Parížskej dohody. „Chceme ten proces dokončiť na konci roku 2017 alebo začiatkom roka 2018,“ povedal 4. mája 2016 na EU Stakeholder Brunch štátny tajomník envirorezortu Norbert Kurilla. Národný proces ratifikácie bude podľa neho komplikovaný a bude zahŕňať mnoho aktérov. ■

Partneri:



HEINRICH BÖLL STIFTUNG  
PRAHA



Pre viac informácií  
o EurActiv Špeciáloch...

KONTAKTUJTE NÁS:

**Pavol Szalai**, Senior Editor,  
+421 948 068 547, [szalai@euractiv.sk](mailto:szalai@euractiv.sk)  
**Zuzana Gabrižová**, Šéfredaktorka,  
+421 254 432 633, [gabrizova@euractiv.sk](mailto:gabrizova@euractiv.sk)  
**Pavel Nikodem**, Výkonný riaditeľ,  
+421 910 929 575, [nikodem@euractiv.sk](mailto:nikodem@euractiv.sk)

KDE NÁS NÁJDETE:  
Štefánikova 19  
811 05 Bratislava

VYDAVATEĽ:  
I-Europa s.r.o.  
[www.euractiv.sk](http://www.euractiv.sk)