



Nejvyšší správní soud

Moravské náměstí 6
657 40 Brno

k č. j. 9 As 264/2023-89

Datovou schránkou

V Praze dne 30. září 2024

Žalobci:

- a) **Klimatická žaloba ČR, z. s.**, se sídlem V Šáreckém údolí 281/54, Dejvice, 160 00 Praha 6, IČO: 083 25 146,
- b) [REDACTED]
- c) [REDACTED]
- d) [REDACTED]
- e) [REDACTED]
- f) **Obec Svatý Jan pod Skalou**, se sídlem Svatý Jan pod Skalou 6, 266 01 Svatý Jan pod Skalou, IČO: 005 09 825,
- g) [REDACTED]

všichni právně zastoupeni Mgr. Pavlem Černým, advokátem zapsaným v seznamu ČAK pod ev. č. 12813, se sídlem Údolní 33, 602 00 Brno

Žalovaní:

- 1. **Česká republika - Ministerstvo životního prostředí**, se sídlem Vršovická 1442/65, Vršovice, 100 00 Praha 10, IČO: 001 64 801
- 2. **Česká republika - Ministerstvo průmyslu a obchodu**, se sídlem Na Františku 1039/32, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 476 09 109
- 3. **Česká republika - Ministerstvo zemědělství**, se sídlem Těšnov 65/17, Nové Město, 110 00 Praha 1, IČO: 000 20 478
- 4. **Česká republika - Ministerstvo dopravy**, se sídlem nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 15 Praha 1, IČO: 660 03 008

Vyjádření České republiky – Ministerstva dopravy k výzvě Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2024, č. j. 9 As 264/2023-89, k bodu 550 rozsudku Evropského soudu pro lidská práva ze dne 9. 4. 2024 Verein KlimaSeniorinnen Schweiz a další proti Švýcarsku vydanému Evropským soudem pro lidská práva

(ve věci ochrany před nezákonným zásahem žalovaných v řízení o kasační stížnosti žalobců proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 25. října 2023, č. j. 14 A 101/2023-445)

Česká republika – Ministerstvo dopravy (dále jen „Ministerstvo dopravy“) obdržela výzvu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2024, č. j. 9 As 264/2023-89 (dále jen „výzva“) k vyjádření se k bodu 550 rozsudku Evropského soudu pro lidská práva (dále jen „ESLP“) ve věci Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v. Switzerland, stížnost č. 53600/20 (dále jen „rozsudek ESLP“). Ve lhůtě k tomu stanovené Ministerstvo dopravy sděluje následující.

I. Úvod

1. Úvodem Ministerstvo dopravy podotýká, že přípis Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 264/2023-87 ze dne 19. 6. 2024 byl označen „Vyjádření žalobců – na vědomí“ a jeho předmětem nebyla výzva k vyjádření se k zaslánému dokumentu, ani nebyla pro takové vyjádření stanovena lhůta. Z tohoto důvodu Ministerstvo dopravy na zasláný dokument nereagovalo.

II. K judikatuře ESLP

2. K dotazu Nejvyššího správního soudu uvedenému ve výzvě, jak Česká republika naplňuje jednotlivé body testu dle bodu 550 rozsudku ESLP včetně uvedení případných odkazů na vnitrostátní či unijní dokumenty, z nichž plyne činění konkrétních kroků k naplnění tohoto testu, Ministerstvo dopravy uvádí, že Česká republika nemůže k dosažení uhlíkové neutrality a k hodnocení tohoto cíle přistupovat individualisticky, neboť je vázána povinností postupovat při řešení této problematiky v souladu s unijními procesy a legislativou EU, jejíž integrovanou součástí Česká republika (na rozdíl např. od Švýcarska) je.
3. Sektor doprava má nadto významný mezinárodní rozměr, proto pouze národní opatření nemohou být bez unijních účinná. Dále, není možné hodnotit cíle k dosažení uhlíkové neutrality pouze zainteresováním jednoho resortu v rámci České republiky. Tato problematika je vzájemně propojená se všemi příslušnými resorty a jejich koncepčními a strategickými dokumenty vyplývajícími z unijní legislativy a podléhajícími kontrole Evropské komise nebo stanovenými přímo unijní legislativou. Ministerstvo dopravy se domnívá, že z uvedeného důvodu by testu dostatečnosti a efektivity mitigačních opatření dle bodu 550 rozsudku ESLP v tomto případě měl být podroben regulační rámec unijní legislativy a unijní klimatická politika EU jako celku, na jejichž základě jsou přijímány vnitrostátní strategické dokumenty členských států.
4. Ministerstvo dopravy, potažmo doprava v České republice, přispívá svým dílem k dosažení uhlíkové neutrality. Dosažení tohoto cíle je složitý a problematický proces, ať už z pohledu snižování negativních dopadů do složek životního prostředí a zdraví obyvatelstva, tak především je náročný z hlediska posouzení poměru dosažení tohoto cíle a jeho dopadů z ekonomického hlediska, sociálních aspektů a geomorfologických parametrů. Jak již bylo v řízení prokázáno, Ministerstvo dopravy se ve svých dokumentech zaměřuje především na strategické a koncepční uchopení této problematiky. Hlavním dokumentem je Dopravní politika a na ni navazující koncepční dokumenty v gesci Ministerstva dopravy. Všechny tyto dokumenty odrážejí i potřebu plnění cílů, závazků a indikátorů jiných koncepcí ostatních resortů, za současného plnění unijních požadavků a dokumentů EU.
5. Jak vyplývá ze spisu, Ministerstvo dopravy v řízení dostatečně prokázalo, že v oblasti

ochrany klimatu není nečinné ani pasivní. Ministerstvo dopravy předložilo podrobný právní rámec souhrnu mitigačních opatření, který přijalo ve své působnosti v dokumentu **Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050** (dále jen „Dopravní politika ČR“) – dostupné na webových stránkách [Ministerstvo dopravy ČR - Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 \(mdcr.cz\)](https://www.mdcrcz.cz), schválený usnesením vlády České republiky ze dne 8. března 2021 č. 259, kterým aktualizovalo a navázalo na dokument Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Dopravní politika České republiky byla Ministerstvem dopravy zpracována na základě celostátní **Politiky ochrany klimatu** a současně vychází z unijních a celostátních průřezových strategických dokumentů a na ně navazujících koncepcí, zejména ze **Zelené dohody pro Evropu**, ze **Strategického rámce Česká republika 2030**, ze **Státní energetické koncepce**, ze **Státní surovinové politiky**, ze **Státní politiky životního prostředí**, ze **Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách České republiky** a z **Národního programu snižování emisí ČR**, na jejichž plnění se intenzivně podílí. Ministerstvo dopravy rovněž v průběhu řízení prokázalo, že přijatá opatření v oblasti ochrany klimatu v jeho gesci splnilo nebo průběžně plní. Jak již Ministerstvo dopravy uvedlo dříve, pouze jedno opatření (č. 4E Politiky ochrany klimatu – Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici), které je velmi finančně, ekonomicky a legislativně náročné, je plněno částečně s doporučením v aktualizaci navázat na novou směrnici pro intermodální dopravu a Dopravní politiku s výhledem do roku 2050. Na tomto místě **Ministerstvo dopravy odkazuje na všechna svá předcházející vyjádření.**

6. Pokud jde např. o **Zelenou dohodu pro Evropu**, tento pro Českou republiku závazný unijní dokument představuje strategický plán Evropské komise k zajištění udržitelnosti hospodářství EU. Cílem je transformace EU na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde se do roku 2050 nebudou produkovat žádné čisté emise skleníkových plynů a kde bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. **Z hlediska sektoru dopravy** lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %. Dokument obsahuje též cíl převést do téhož roku 75 % vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů. Avšak s převodem 75 % silniční dopravy na železnici spojená úspora energie cca 9 TWh ročně je velmi významná. Jde o úsporu energie v hodnotě roční výroby elektrické energie v zamýšlené nové jaderné elektrárně o výkonu 1,2 GW v Dukovanech. Nicméně, převod 75 % nákladní dopravy na železniční a vodní dopravu v rámci celé Evropy zatím není reálný, což je zohledněno v návazné evropské legislativě. Předpokládá se zdvojnásobení výkonů železniční nákladní dopravy, neboť přepravy na krátké vzdálenosti a nepravidelné přepravy nejsou převoditelné a přitom jsou z hlediska přepravních objemů významné. Proto je v řešení využití bezemisních druhů energie ve všech druzích dopravy, včetně silniční. K postupnému nahrazování fosilních paliv v dopravě přispěje mj. obchodování s emisními povolenkami pro malé zdroje.
7. Pokud jde např. o dokument **Politika ochrany klimatu**, přístup České republiky lze rozdělit na politiku, jejímž předmětem je redukce antropogenních emisí skleníkových plynů (mitigace) a na politiku přizpůsobení se negativním dopadům změny klimatu (adaptace). Politika ochrany klimatu se primárně soustředí na analýzu a návrh možností dostatečné a nákladově efektivní redukce emisí skleníkových plynů

v podmínkách ČR. Představuje koncepci, která určuje základní a indikativní cíle ČR v oblasti ochrany klimatu v horizontu do roku 2050 a představuje tak dlouhodobou strategii nízkouhlíkového rozvoje ČR. Politika je navržena jako proaktivní, a proto v dotčených oblastech, tj. zejména v energetice, konečné spotřebě energie, průmyslu, dopravě, zemědělství a lesnictví, nakládání s odpady, vědě a výzkumu a dobrovolných nástrojích, definuje konkrétní opatření a nástroje pro postupné snižování emisí skleníkových plynů s ohledem na ekonomicky využitelný potenciál. Na úrovni ČR Politika ochrany klimatu zohledňuje existující závazky Evropské unie, které určují, že se mají snížit emise skleníkových plynů alespoň o 40 % do roku 2030 oproti základnímu roku 1990. Tyto cíle byly přijaty na úrovni Evropské rady jako součást klimaticko-energetického balíčku z roku 2009, resp. klimaticko-energetického rámce z roku 2014 společně s cíli pro obnovitelné zdroje energie a energetické úspory. V delším časovém horizontu EU plánuje dosáhnout tzv. uhlíkové neutrality, což odpovídá cíli snížení emisí skleníkových plynů o 80 - 95 % do roku 2050 oproti stavu v roce 1990, kdy je však očekáván obdobný příspěvek od všech ekonomicky vyspělých států a adekvátní zapojení všech ostatních světových emitentů.

8. Potenciál úspor energie v dopravě je značný. Jak intramodálními úsporami (tedy úsporami energie dosaženými v rámci jednoho druhu dopravy, typicky náhrada spalovacího motoru elektrickým trakčním pohonem, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 40 %), tak zejména extramodálními úsporami (tedy motivací cestujících a přepravců k přechodu na energeticky a emisně úspornější druh dopravy, typicky ze silnice na železnici, směrná hodnota poklesu konečné spotřeby energie na 13 %). Kombinací obou těchto kroků lze v horizontu roku 2050 v ČR snížit konečnou spotřebu energie v dopravě ze současných 300 PJ/rok (ve struktuře 98 % uhlovodíková paliva a 2 % elektřina, produkce 21 Mt CO₂/rok) při stejných přepravních výkonech na cílovou hodnotu 100 PJ/rok (produkce 0 Mt CO₂/rok), tedy ušetřit 200 PJ/rok konečné spotřeby energie a 21 Mt CO₂/rok. Na základě klimaticko-energetických závazků vůči EU a evropské legislativy byl vytvořen Vnitrostátní plán ČR pro energetiku a klima, který nově de facto spojuje oblast působnosti Státní energetické koncepce a Politiky ochrany klimatu, resp. s koncepcemi pro zlepšování kvality ovzduší a představuje tak plán pro integrovaný postup v energetice a klimaticko-environmentální politice. Mezi její hlavní cíle patří navýšení ambicí podílu obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti do roku 2030 a dále snížení emisí skleníkových plynů a interkonektivity.

III. Závěr

9. Ministerstvo dopravy opakovaně odmítá, že mu je žalobci přisuzována nečinnost a nezákonný zásah do jejich práv, když řadu kroků, jimiž mj. i Česká republika fakticky plní své mezinárodní a unijní závazky z Pařížské dohody a z ní plynoucí unijní legislativu aktivně vykonává. Ministerstvo dopravy má za to, že v dosavadním průběhu řízení dostatečně prokázalo dodržování a plnění veškerých závazků v této oblasti. Ministerstvo dopravy je názoru, že Městský soud v Praze v rozsudku napadeném žalobci kasační stížností respektoval všechny závěry Nejvyššího správního soudu, když žalobu zamítl z důvodu, že nemá jednoznačnou oporu v hmotném právu a žalobci nebyly naplněny ani prokázány všechny kumulativní podmínky důvodnosti žaloby podle ustanovení § 82 s.ř.s., konkrétně podmínka nezákonnosti zásahu do práv žalobců. Ministerstvo dopravy je přesvědčeno, že rozhodnutí ESLP nemůže být důvodem pro vyhovění kasační stížnosti týkající se ochrany žalobců před nezákonným zásahem (nečinností) žalovaných v oblasti ochrany klimatu.

10. Na základě výše uvedeného Ministerstvo dopravy navrhuje, aby Nejvyšší správní soud rozhodl takto:

Kasační stížnost proti rozsudku Městského soudu č. j. 14 A 101/2021-445 ze dne 25. října 2023 se jako nedůvodná zamítá.

Mgr. Lucie Bešková
ředitelka
Odbor právní

(generální plná moc zaevidována pod sp. zn. Sv. 253/2022)