



Ministerstvo dopravy



Městský soud v Praze

Slezská 9

120 00 Praha 2

K sp.zn.: 14 A 101/2021

Datovou schránkou

V Praze dne 27. 7. 2023

Žalobci:

1. **Klimatická žaloba ČR, z. s.**, se sídlem V Šáreckém údolí 281/54, Dejvice, 160 00 Praha 6, IČO: 083 25 146,
2. [REDACTED]
3. [REDACTED]
4. [REDACTED]
5. [REDACTED]
6. **Obec Svatý Jan pod Skalou**, se sídlem Svatý Jan pod Skalou 6, 266 01 Svatý Jan pod Skalou, IČO: 005 09 825,
7. [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, 110 15 Praha 1, IČO: 660 03 008
5. **Úřad vlády České republiky**, se sídlem nábřeží Edvarda Beneše 4, 118 01 Praha 1, IČO: 000 06 599

Žaloba na ochranu před nezákonným zásahem správních orgánů

**Vyjádření České republiky – Ministerstva dopravy k vyjádření žalobců ze dne 23. 6. 2023
k rozsudku Nejvyššího správního soudu**

I.

Dne 29. 6. 2023 byla České republice – Ministerstvu dopravy doručena výzva Městského soudu v Praze č. j. 14 A 101/2021-385, ze dne 29. 6. 2023 (dále jen „Městský soud“), aby se ve lhůtě 30 dnů ode dne doručení této výzvy vyjádřilo k přiloženému vyjádření žalobců ze dne 23. 6. 2023 (dále jen „vyjádření žalobců“) k rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 116/2022-166, ze dne 20. 2. 2023 (dále jen „rozsudek NSS“).

Česká republika – Ministerstvo dopravy jako žalovaná č. 4 (dále jen „Ministerstvo dopravy“) s argumenty uplatněnými ve vyjádření a v novém návrhu petitu rozsudku žalobců nesouhlasí v celém rozsahu, a to z níže uvedených důvodů.

II.

Nezákonný zásah do svých práv žalobci i nadále spatřují v nečinnosti a pasivitě Ministerstva dopravy v oblasti ochrany před změnou klimatu a jejími škodlivými následky. Žalobci tvrdí, že Ministerstvo dopravy postupuje v rozporu se svými právními povinnostmi v oblasti ochrany klimatu a domáhají se, aby soud určil, že se Ministerstvo dopravy dopouští nezákonných zásahů do jimi uváděných práv spočívajících v nestanovení konkrétních mitigačních opatření vedoucích ke snížení emisí skleníkových plynů a navrhuje, aby soud Ministerstvu dopravy zakázal pokračovat v nezákonném porušování práv žalobců.

Ministerstvo dopravy dle žalobců porušilo a nadále porušuje § 8 a § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZŽP“), a čl. 2 a 4 Pařížské dohody, a závazků plynoucích z čl. 6, 10, 11 a 35 Listiny základních práv a svobod, čl. 100 Ústavy České republiky, čl. 2 a 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a čl. 1 Dodatkového protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod. Dále dle žalobců Ministerstvo dopravy nedodrжуje povinnost vztahující se k prevenci a předběžné opatrnosti při znečišťování životního prostředí, která vyplývá z Pařížské dohody. Podle žalobců Ministerstvo dopravy porušuje zákonnou povinnost přijímat účinná opatření ke snižování národních emisí skleníkových plynů.

Dle žalobců Ministerstvo dopravy rovněž nečiní dostatečná opatření v oblasti dopravy z hlediska ochrany klimatu, neboť cíle pro snižování emisí skleníkových plynů v oblasti dopravy stanovené Národním akčním plánem čisté mobility (aktualizace 2019), Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu a s Politikou ochrany klimatu v ČR jsou nedostatečné. Rovněž nejsou naplňovány cíle stanovené evropskou legislativou.

III.

1. Ministerstvo dopravy ve **svých všech předchozích vyjádřeních** v průběhu v řízení před Městským soudem i Nejvyšším správním soudem **dostatečně prokázalo**, že v oblasti ochrany klimatu není nikterak nečinné a nedopouští se nezákonných zásahů do práv žalobců v oblasti ochrany klimatu, ani neporušuje právní povinnosti Ministerstva dopravy snižovat emise skleníkových plynů. Rovněž tak neporušilo čl. 2 a 4 Pařížské dohody, jak ostatně podrobně odůvodnil v rozsudku Nejvyšší správní soud (odst. 105 - 136). Na tomto místě **Ministerstvo dopravy odkazuje na všechna svá předcházející vyjádření**.
2. Ministerstvo dopravy znovu uvádí, že nepopírá potřebu a svoji spoluúčasť na snižování emisí skleníkových plynů, což dokládá svojí dosavadní snahou a přístupem. Jak vyplývá ze spisu, Ministerstvo dopravy v řízení dostatečně prokázalo, že v oblasti ochrany klimatu není nečinné ani pasivní. Ministerstvo dopravy předložilo podrobný souhrn mitigačních opatření,

kteřá 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 ČR byla Ministerstvem dopravy zpracována na základě celostátní Politiky ochrany klimatu a současně vychází z evropských 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 ČR a z Národního programu snižování emisí ČR, na jejichž plnění se intenzivně podílí. Ministerstvo dopravy rovněž prokázalo, že přijatá opatření v oblasti ochrany klimatu v jeho gesci splnilo nebo průběžně plní. Jak již dříve Ministerstvo dopravy uvedlo, 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.

3. Všechny uvedené strategie a politiky schvalované usnesením vlády nejsou obecně závazným předpisem. Rovněž tak, ve smyslu zákona č. 2/1969 Sb. (kompetenční zákon), usnesení vlády nejsou pramenem práva České republiky, nýbrž jen interním aktem vlády coby vrcholného orgánu moci výkonné, jímž vláda může zavazovat toliko subjekty vykonávající státní správu, včetně přenesené působnosti. Hodnocení a přezkum úrovně a plnění těchto strategií a politik přísluší pouze vládě, nikoliv správním soudům. Případné nedodržení usnesení vlády nebo jí schválené politiky či strategie nelze označit za nezákonný zásah do práv žalobců (též odst. 1. a 2. rozsudku NSS).
4. Ministerstvo dopravy znovu zdůrazňuje, že žalobci ani ve vyjádření k rozsudku NSS neprokázali, že by přijetí jimi požadovaných opatření vedlo k odstranění změny klimatu, ani vůbec nspecifikovali, která konkrétní opatření k ochraně klimatu mělo Ministerstvo dopravy přijmout a stejně tak ani **neuvádějí, které konkrétní sektorové předpisy na unijní úrovni nebo sektorové právní předpisy na vnitrostátní úrovni a která jejich konkrétní ustanovení Ministerstvo dopravy porušuje**. V této souvislosti Ministerstvo dopravy k žalobci zmiňovanému nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 odkazuje na odst. 164 a odst. 165 rozsudku NSS, v nichž je mj. uvedeno, že v tomto nařízení je klimatická neutralita „pouze obecným cílem, bez zakotvení kvantifikovaných povinností pro členské státy v jasném časovém rámci“.
5. Pokud se Ministerstvo dopravy dopustilo nezákonného zásahu, je zde příčinná souvislost konkrétního nezákonného zásahu se zkrácením konkrétních práv žalobců? V případě, že by Ministerstvo dopravy snad přijalo všechna žalobci očekávaná opatření, lze tvrdit, že by nedošlo ke zkrácení práva na příznivé životní prostředí, ke zhoršení klimatu, resp. k nedostatku vody na místní úrovni, zvýšení průměrné teploty a s tím spojené zdravotní dopady, apod.? Stěží lze dovést, že by přijetím očekávaných opatření žalobců bylo zbráněno zásahům do jejich práv dle předchozí věty, jelikož jde o globální změny a změny klimatu nelze měřit pouze místně na konkrétním území a pouze zásahem (ne/činností) jednoho státu, a to byť jen jako projevy na území jednoho státu.
6. Jak ve svých předchozích vyjádřeních Ministerstvo dopravy již uvedlo, za jím spravovanou oblast dopravy představilo sadu opatření ke zmírnění dopadů změny klimatu vyvolaných dopravou v Dopravní politice ČR, jež byla schválena vládou. Tento dokument se věnuje rozsáhle otázkám elektromobility, podpoře vozidlům s alternativními pohony, progredující elektrifikace drah apod. Zmíněn byl i Národní plán čisté mobility, masívní podpora výstavby

dobíjecích bodů, nemluvě o recentní podpoře v oblasti poplatků za využití pozemních komunikací vozidly s ekologickým pohonem. Z tohoto důvodu není opodstatněné tvrzení žalobců, že Ministerstvo dopravy porušuje (dle žalobců „sektorový předpis“) směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001.

7. Je třeba uvést i sekundární mechanismy, na nichž Ministerstvo dopravy vyvinulo v posledních letech mimořádnou aktivitu, a sice v oblasti odpovědného zadávání veřejných zakázek s environmentálním akcentem, pokud jde o využívání ekologických materiálů při jejich realizaci v rezortu dopravy. Ministerstvo dopravy podotýká, že plně reflektuje společné závazky členských států Evropské unie vyplývající z Pařížské dohody, přičemž právě mj. ona zmíněná Dopravní politika představuje část republikového příspěvku rezortu dopravy. Opatření uvedená v Dopravní politice ČR nemohou být 100% účinná, neboť musí být vždy doplněna o opatření na evropské úrovni v návaznosti na Green Deal. Tato evropská opatření a legislativní úpravy jsou v současné době ve fázi přípravy. Jejich schválení je očekáváno v časovém horizontu do roku 2024. Není tedy pravdivé tvrzení žalobců, že ambice Ministerstva dopravy jsou v tomto ohledu zcela nedostatečné. Plnění Dopravní politiky ČR je spojitě sledováno a vyhodnocováno (i na unijní úrovni), průběžně je v případech indikované potřeby měněna rezortní právní úprava (jako např. v nedávné minulosti zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, v relevantních částech zpoplatnění obecného užívání dálnic a silnic I. třídy, dále např. ve změně zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pokud jde o zavedení dopravních značek elektrických vozidel atd.).
8. Ministerstvo dopravy odmítá skutečnost, že mu je žalobci oktrojována 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.
9. Ministerstvo dopravy s ohledem na shora uvedené odmítá argumentaci žalobců ve vyjádření k rozsudku NSS, stejně jako žalobní návrh, z něhož není zřejmé, jaké konkrétní ustanovení, kterého konkrétního sektorového předpisu na unijní úrovni nebo na úrovni vnitrostátní a jakým způsobem konkrétně porušilo.

IV.

V návaznosti na veškeré uvedené skutečnosti Ministerstvo dopravy trvá na všech svých předchozích vyjádřeních, považuje nový žalobní návrh za nedůvodný a navrhuje, aby Městský soud v Praze žalobu zamítl v celém rozsahu a přiznal žalované náhradu nákladů řízení.

Mgr. Lucie Bešková
ředitelka
Odbor právní