



US25016842

Potvrzení o doručení dokumentu

Organizace: Ústavní soud

ÚSTAVNÍ SOUD ČR	
Joštova 8, 660 83 Brno	
Došlo	5
dne: 13 -03- 2025	
111 + POUKÁŽENÍ	Ø
krat Přílohy:	
Vyřizuje:	ll

Základní údaje

Číslo podání: US ČKDP 0003921/25

Věc

Doručeno: 13. 3. 2025 17:00:15

ID zprávy: DZ-222848

Email/DS: n75aau3

Odesílatel: Ministerstvo dopravy

K Rukám:

Do vlastních rukou: Ne

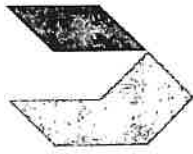
Spisová značka:

SP. Zn. Odesílatele: MD/15798/2021/810

Předchází

Seznam validací

Výsledek	Soubor	Subjekt certifikátu	Vystavitel
Příloha je validní	F---Vyjádření-k-ústavní-stížnosti--003-.pdf		
Podpis je platný	F---Vyjádření-k-ústavní-stížnosti--003-.pdf	SERIALNUMBER=P164940, G=Michal, SN=Dvořák, CN=Mgr. Michal Dvořák, OU=21238, O=Ministerstvo dopravy, OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ	CN=PostSignum Qualified CA 4, O="Česká pošta, s.p.", OID.2.5.4.97=NTRCZ-47114983, C=CZ
Příloha je validní	INT-41-Pověření-ministra-k-zastupování-před-soudy-Mgr.-Michal-Dvořák.pdf		
Podpis je platný	INT-41-Pověření-ministra-k-zastupování-před-soudy-Mgr.-Michal-Dvořák.pdf	SERIALNUMBER=ICA - 10682871, OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, CN=Česká republika - Ministerstvo dopravy, O=Česká republika - Ministerstvo dopravy, C=CZ	C=CZ, OID.2.5.4.97=NTRCZ-26439395, O="První certifikační autorita, a.s.", CN=.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2022
Podpis je platný	PrijataDZ.zfo	SERIALNUMBER=S906210, CN=Informační systém datových schránek – produkční prostředí, OU=Digitální a informační agentura, O=Digitální a informační agentura, OID.2.5.4.97=NTRCZ-17651921, C=CZ	CN=PostSignum Qualified CA 4, O="Česká pošta, s.p.", OID.2.5.4.97=NTRCZ-47114983, C=CZ



Ministerstvo dopravy

PLÚS 6/25

č.j. MD-15798-810/63

ÚSTAVNÍ SOUD ČR	
Joštova 8, 660 83 Brno	
Došlo	5
dne: 13 -03- 2025	
_____ krát Přílohy: _____	
Vyřizuje:	

Předchází

Ústavní soud
Joštova 8
660 83 Brno

K č.j.: II. ÚS 382/25

V Praze dne 12. 3. 2025

Stěžovatelé:

- Klimatická žaloba ČR, z. s.**, se sídlem V Šáreckém údolí 281/54, Dejvice, 160 00 Praha 6, IČO: 083 25 146,
-
-
- Obec Svatý Jan pod Skalou**, se sídlem Svatý Jan pod Skalou 6, 266 01 Svatý Jan pod Skalou, IČO: 005 09 825,
-

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

Účastníci řízení:

- Nejvyšší správní soud** se sídlem Moravské náměstí 6, 657 40 Brno
- Městský soud v Praze**, Slezská 9, 120 00 Praha 2

Vedlejší účastníci řízení:

- Česká republika - Ministerstvo životního prostředí**, se sídlem Vršovická 1442/65, Vršovice, 100 00 Praha 10, IČO: 001 64 801
- Česká republika - Ministerstvo průmyslu a obchodu**, se sídlem Na Františku 1039/32, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 476 09 109
- Česká republika - Ministerstvo zemědělství**, se sídlem Těšnov 65/17, Nové Město, 110 00 Praha 1, IČO: 000 20 478
- 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 návrhu stěžovatelů na zrušení rozsudků správních soudů ve věci žaloby na ochranu před nezákonným zásahem správních orgánů v oblasti ochrany klimatu

Příloha: Pověření Mgr. Michala Dvořáka, č.j. MD-71502/2024-810/1 ze dne 15. 1. 2025 10.1. 25

Ministerstvo dopravy
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČO: 660 03 008

ID datové schránky: n75aau3
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

I.

Česká republika – Ministerstvo dopravy (dále jen „Ministerstvo dopravy“) obdržela dne 12. 2. 2025 přípis nadepsaného soudu o návrhu ústavní stížnosti stěžovatelů na zrušení rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 264/2023-128 ze dne 26. 11. 2024, rozsudku Městského soudu v Praze č.j. 14 A 101/2021–445 ze dne 25. 10. 2023 a rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 116/2022-166 ze dne 20. 2. 2023 s možností ve lhůtě 30 dnů vyjádřit se k podané ústavní stížnosti. Ve lhůtě k tomu stanovené Ministerstvo dopravy sděluje následující.

II.

Žalobci se žalobou podanou u Městského soudu v Praze (dále jen „Městský soud“) domáhali **ochrany před nezákonným zásahem žalovaných spočívající v nečinnosti a pasivitě správních orgánů** v oblasti ochrany před změnou klimatu a jejími škodlivými následky.

Městský soud rozsudkem č.j. 14 A 101/2021-248 ze dne 15. 6. 2022 rozhodl ve věci tak, že žalobu částečně odmítl (výrok I.), částečně zamítl (výrok V.) a částečně jí vyhověl (výroky III. a IV.). Následně Nejvyšší správní soud rozsudkem č.j. 9 As 116/2022-166 ze dne 20. 2. 2022 na základě kasačních stížností účastníků řízení zrušil rozsudek Městského soudu (v rozsahu výroků III., IV. a VI.) a vrátil věc Městskému soudu k dalšímu řízení. V dalším řízení Městský soud rozsudkem č.j. 14 A 101/2021-445 ze dne 25. 10. 2023 doplněnou žalobu žalobců na ochranu před nezákonným zásahem žalovaných správních orgánů spočívající v nestanovení přiměřených a nezbytných mitigačních opatření k ochraně před nepříznivými následky změny klimatu zamítl. Proti tomuto rozsudku Městského soudu podali žalobci kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu, který rozsudkem č. j. 9 As 264/2021-128 ze dne 26. 11. 2024 kasační stížnost zamítl (řízení bylo přerušeno do vydání rozsudku Evropského soudu pro lidská práva věci Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v. Switzerland, stížnost č. 53600/20).

III.

Nezákonný zásah do svých práv stěžovatelé spatřují v nečinnosti a pasivitě Ministerstva dopravy v oblasti ochrany před změnou klimatu a jejími škodlivými následky. Dle stěžovatelů Ministerstvo dopravy rovněž nečiní dostatečná opatření v oblasti dopravy z hlediska ochrany klimatu, neboť cíle pro snižování emisí skleníkových plynů v oblasti dopravy stanovené Pařížskou dohodou a Politikou ochrany klimatu v ČR jsou nedostatečné.

Ústavní stížnost směřuje proti rozsudkům správních soudů s odůvodněním, že tyto správní soudy nesprávně posoudily zásahy státu do jejich ústavně zaručených práv a neposkytly jim ochranu těchto práv. Stěžovatelé proto navrhuji zrušení rozsudků, neboť správní soudy nedostály jejich požadavkům, když jejich žalobu na ochranu před nezákonným zásahem správních orgánů v oblasti ochrany klimatu nevyhověly.

Ministerstvo dopravy s argumentací stěžovatelů uvedenou v ústavní stížnosti nesouhlasí a ztotožňuje se právními závěry správních soudů, na jejichž základě nebylo žalobě vyhověno. Ministerstvo dopravy je názoru, že napadená rozhodnutí nevyvolávají žádné pochybnosti ani ve světle obsahu ústavní stížnosti. Napadené rozsudky jsou přezkoumatelné a závěry soudů k interpretaci právních předpisů jsou racionální a dostatečně odůvodněné, neboť správní soudy při rozhodování vyšly z dostatečně provedeného dokazování, na věc aplikovaly relevantní právní předpisy, jakož i relevantní judikaturu vztahující se k předmětné oblasti ochrany klimatu.

Ministerstvo dopravy rovněž nesouhlasí s tvrzením stěžovatelů, že napadenými rozhodnutími byla porušena jejich ústavně zaručená práva, neboť správní soudy své rozsudky přesvědčivě a srozumitelně odůvodnily. Jejich zjišťování skutkového stavu, interpretace právních pojmů ani rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 264/2024-128 ze dne 26. 11. 2024 nevyvolávají dle Ministerstva dopravy žádné pochybnosti a lze je považovat za naplnění práv stěžovatelů na účinnou ochranu.

Z ústavní stížnosti je zřejmé, že stěžovatelé od Ústavního soudu očekávají přehodnocení skutkových i právních závěrů, k nimž dospěly správní soudy při projednávání žaloby na ochranu

před nezákonným zásahem státu v oblasti ochrany klimatu a v podstatě s těmito závěry pouze dále polemizují.

IV.

Ministerstvo dopravy nad rámec uvedené zdůrazňuje, že v řízení před správními soudy 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](https://www.mdcrcz.cz) ([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 před správními soudy prokázalo, že přijatá opatření v oblasti ochrany klimatu v jeho gesci splnilo nebo průběžně plní. Jak již Ministerstvo dopravy uvedlo před správními soudy, 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.

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 z hlediska posouzení poměru dosažení tohoto cíle a jeho dopadů z ekonomického hlediska, sociálních aspektů a geomorfologických parametrů. Jak již bylo v řízení před správními soudy prokázáno, Ministerstvo dopravy se zaměřuje především na strategické a koncepční uchopení této problematiky ve svých dokumentech. Hlavním dokumentem je Dopravní politika a na ni navazující koncepční dokumenty v gesci Ministerstva dopravy. Všechny tyto dokumenty odráží i potřebu plnění cílů, závazků a indikátorů jiných koncepcí ostatních resortů, za současného plnění unijních požadavků a dokumentů EU.

Sektor doprava má nadto významný mezinárodní rozměr, proto pouze národní opatření (jak požadují stěžovatelé) 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 propojená vzájemně se všemi příslušnými resorty a jejich koncepčními a strategickými dokumenty vyplývajícími z unijní legislativy a podléhajícími kontrole Evropské komise nebo stanovenými přímo unijní legislativou.

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 je zatím nereálný, což je ukotveno 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.

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.

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, jejímž hlavním cílem je navýšení ambicí podílu obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti do roku 2030 a dále snížení emisí skleníkových plynů a interkonektivity.

S argumentací stěžovatelů, že Česká republika v oblasti ochrany klimatu nemůže obstát v testu dostatečnosti a efektivity mitigačních opatření dle bodu 550 rozsudku ESLP, ve věci Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v. Switzerland, stížnost č. 53600/20, Ministerstvo dopravy nesouhlasí. V tomto případě by musel být podroben regulační rámec unijní legislativy a unijní klimatická politika EU jako celku, na jejichž základě jsou přijímány vnitrostátní strategické dokumenty v oblasti ochrany klimatu členských států. 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 od Švýcarska) je. V argumentaci stěžovatelů, že nic nebrání členským státům přijmout ambicióznější cíle, však současně nelze spatřovat nezákonný zásah do jejich práv. Rovněž není rozhodné, jakým způsobem v jiných věcech rozhodují soudy jiných států.

Ministerstvo dopravy opakovaně a důrazně odmítá, že svou údajnou nečinností zasahuje do práv stěžovatelů, 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.

V.

Na základě výše uvedeného Ministerstvo dopravy navrhuje, aby Ústavní soud předmětné ústavní stížnosti nevyhověl.

Elektronický podpis: 13.3.2025

Čekání autora podpisu

Jméno: Mgr. Michal Dvořák

Vydání: PostSignum Qualified CA 1

Platnost do: 16.9.2026 10:42 +02:00

Mgr. Michal Dvořák
zástupce ředitelky
Odbor právní