



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedy senátu Mgr. Milana Procházky a soudců JUDr. Viktora Kučery a JUDr. Petra Polácha v právní věci žalobce: **DEZA, a. s.**, se sídlem Masarykova 753, Valašské Meziříčí, zast. JUDr. Josefem Vodákem, advokátem se sídlem Masarykova 753, Valašské Meziříčí, proti žalovanému: **Finanční ředitelství v Brně**, se sídlem nám. Svobody 4, Brno, o žalobě proti rozhodnutím žalovaného ze dne 19. 5. 2011, č. j. 3850/11-1400-702758, č. j. 3846/11-1400-702758, č. j. 3845/11-1400-702758, č. j. 3840/11-1400-702758, ve věci daně z nemovitostí,

t a k t o :

- I.** Žaloba **s e z a m í t á .**
- II.** Žalobce **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.
- III.** Žalovanému **s e n e p ř i z n á v á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Vymezení věci

Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení celkem čtyř rozhodnutí žalovaného označených v záhlaví, jimiž bylo zamítnuto jeho odvolání a potvrzena následující rozhodnutí Finančního úřadu ve Valašském Meziříčí (dále jen „správce daně“) ze dne 15. 12. 2010:

- č. j. 63701/10/405960806228, dodatečný platební výměr na daň z nemovitostí na rok 2010, přičemž dodatečně vyměřená daň byla snížena o částku 3 184 042 Kč;
- č. j. 63700/10/405960806228, dodatečný platební výměr na daň z nemovitostí na rok 2009, přičemž dodatečně vyměřená daň byla snížena o částku 1 550 471 Kč;
- č. j. 63667/10/405960806228, dodatečný platební výměr na daň z nemovitostí na rok 2008, přičemž dodatečně vyměřená daň byla snížena o částku 1 506 006 Kč;
- č. j. 63775/10/405960806228, dodatečný platební výměr na daň z nemovitostí na rok 2007, přičemž dodatečně vyměřená daň byla snížena o částku 1 463 615 Kč.

Těmito dodatečnými platebními výměry správce daně snížil původní daňovou povinnost žalobce na dani z nemovitostí za zdaňovací období let 2007 až 2010. Nicméně žalobce ve svých dodatečných daňových přiznáních na danou daň, která podal dne 14. 10. 2010 (na rok 2010 a 2009) a dne 28. 10. 2010 (na rok 2008 a 2007), deklaroval ještě větší snížení daňové povinnosti, a to v důsledku přearažení tzv. plošných staveb z kategorie staveb do kategorie pozemků. Správce daně však s tímto přearažením nesouhlasil, pokud jde o železniční dráhu – vlečku v kat. území Lhotka nad Bečvou, Mštěnovice, Příluky, Juřinka, Krásno nad Bečvou. Na základě výsledků vytykácího řízení ji zařadil zpět do kategorie staveb, což mělo za následek zdanění této vlečky daní ze staveb, nikoli daní z pozemků a vydání výše citovaných dodatečných platebních výměrů.

Žalobce změnu zařazení plošných staveb z kategorie staveb do kategorie pozemků zdůvodnil závěry aktuální soudní judikatury, dle které tyto stavby tvoří součást pozemků a nelze je považovat za samostatnou věc, tedy stavbu. Konkrétně ve vztahu k předmětné vlečce změnu jejího zařazení zdůvodnil v rámci vytykácího řízení tím, že stavba vlečky se skládá ze dvou částí; první část tvoří šterkový násep a druhou část tvoří pražce a kolejnice, které jsou volně položeny do šterkového náspu. Vlečka tedy nemůže být nemovitostí a tudíž ani nemůže podléhat dani ze staveb, neboť dle názoru žalobce vysypaný šterk tvoří nedílnou součást pozemku a pražce spojené s kolejnicemi jsou samostatnou movitou věcí (lze je oddělit, případně přemístit, aniž tím došlo k jejich znehodnocení nebo znehodnocení pozemku pod nimi). Obdobně argumentoval žalobce i ve svém odvolání s tím, že jedinou nemovitost v daném případě tvoří pozemek pod vlečkou, a proto požadoval, aby byla předmětná železniční dráha – vlečka pro účely daně z nemovitosti klasifikována jako pozemky a zdaněna pouze daní z pozemků. Žalovaný podané odvolání zamítl a dodatečné platební výměry potvrdil, neboť nezjistil, že by byly vydány v rozporu s právními předpisy. Vycházel přitom primárně ze zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „dražní zákon“) a prováděcí vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „dražní řád“), z nichž dovodil, že vlečka je stavbou, a to stavbou nemovitou, která je jako samostatná věc tvořena železničním spodkem a železničním vrškem.

II. Obsah žaloby

Podle žalobce se ovšem nejedná o samostatnou věc v právním slova smyslu, ale jde o součást pozemku, na kterém je umístěno podloží tvořené šterkovým náspem a na kterém jsou položeny pražce a kolejnice. Proto také ve svých dodatečných daňových přiznáních zdanil i tyto tzv. plošné stavby daní z pozemku. Se závěry správce daně a žalovaného tudíž vyjádřil nesouhlas a poukázal na to, že jsou podepřeny pouze citací z dražního zákona a jeho prováděcího předpisu – dražního řádu, aniž by měly oporu v hmotném právu.

Stavba, jež je předmětem sporu, je železniční dráha – vlečka, která podléhá kolaudačnímu souhlasu. Její právní režim se řídí drážním zákonem a drážním řádem, z nichž vyplývá pouze to, že stavba vlečky je stavbou ve smyslu stavební činnosti a nikoliv to, že se jedná o stavbu – věc nemovitou ve smyslu občanskoprávním. Pro vlastní zhodnocení je nutné individuální posouzení předmětné vlečky a nemůže obstát prostá citace zákona, ze kterého nemůže být zřejmá právní povaha věci. Nehledě na to, že popis dráhy ze strany žalovaného odpovídá pouze obecnému popisu (jakékoliv) dráhy, nikoli popisu předmětné dráhy – vlečky. Dle žalobce přitom existuje několik způsobů, jak může být železniční vlečka zkonstruována a provedení konstrukce jinými subjekty se tak může výrazně odlišovat od provedení vlečky provozované žalobcem. Určení právní povahy dráhy – vlečky se tak může lišit případ od případu. Rozhodnutí žalovaného proto považuje za nezákonná, neboť v nich abscentuje přesné posouzení druhu a konstrukce předmětné vlečky a vychází se naopak z apriorního posouzení vlečky dle odkazu na drážní zákon a drážní řád.

V této souvislosti žalobce poukázal též na to, že posouzení, zda je nemovitost pro účely stanovení daně z nemovitosti pozemkem či stavbou, se v souladu s ustálenou judikaturou řídí zákonem č. 40/1964 Sb., občanským zákoníkem, ve znění pozdějších přepisů (dále jen „občanský zákoník“). Stavba tak musí splňovat následující kritéria:

1. musí se jednat o vymežitelný kus vnějšího světa;
2. nesmí být oddělitelná od země, aniž by došlo k porušení věci, a její spojení se zemí musí být takové, aby bylo schopno odolat účinkům přírodních vlivů dané lokality na věc a účinkům vlastního působení věci;
3. nesmí se jednat o součást pozemku, na kterém je umístěna (a to i za splnění kritéria ad 2.).

Ve vztahu ke kritériu ad 1. pak poukázal žalobce na to, že šterkový násep představuje navrstvení přírodního materiálu na pozemek a je pouze určitým ztvárněním povrchu země, přičemž při použití argumentu a simili odkázal na rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 28. 2. 2006, sp. zn. 222 Cdo 1118/2005, které posuzovalo charakter tenisového dvorce. K dalším kritériím ad 2. a 3. uvedl, že ani zajištění pevného spojení dané stavební konstrukce se zemí ještě nemůže vést bez dalšího k závěru, že se jedná o nemitou stavbu. Rozhodující je v tomto směru – s odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2008, sp. zn. 5 Afs 24/2008 – především naplnění první části hypotézy § 120 odst. 1 občanského zákoníku, tj. zda jde o součást pozemku, které k němu (jakožto věci hlavní) podle jeho povahy náleží či nikoli. Žalovaný však tímto způsobem nepostupoval, a proto považuje žalobce jeho rozhodnutí za nezákonná s tím, že některá tvrzení žalovaného jsou navíc nejasná a nepřezkoumatelná.

Jako další žalobní bod tedy žalobce uplatnil nepřezkoumatelnost pro nedostatek odůvodnění rozhodnutí žalovaného, neboť není jednoznačně seznatelné, na základě jakých skutkových a právních důvodů dospěl ke svým rozhodnutím. Pouhé konstatování nedostatečnosti předložených důkazů či prezentování nesouhlasného stanoviska s argumenty žalobce nemůže obstát pravidlům pro fair proces. Navíc dle žalobce žalovaný, resp. správce daně, porušil zásadu zakotvenou v § 8 odst. 2 zákona č. 280/2009 Sb., daňového řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „daňový řád“), neboť v obdobných případech jiných daňových subjektů byly obdobné dráhy – vlečky zdaněny daní z pozemků.

Na základě výše uvedeného tedy žalobce navrhl, aby krajský soud všechna čtyři napadená rozhodnutí žalovaného zrušil a věc mu vrátil zpět k dalšímu řízení.

III. Vyjádření žalovaného

Žalovaný ve svém vyjádření k předložené žalobě připustil, že je třeba vyjít z obecné soukromoprávní definice nemovité stavby obsažené v § 119 odst. 2 občanského zákoníku, podle něhož jsou za nemovitosti považovány pozemky a stavby spojené se zemí s pevným základem. Za pevný základ se považuje takové spojení se zemí, kdy při oddělování věci od země dojde k porušení věci. Jako rozhodující pro určení, zda se v daném případě jedná o stavbu spojenou se zemí pevným základem či o součást pozemku, přitom podle názoru žalovaného nemůže být pouze toto hledisko, tj. zda lze předmětnou stavební konstrukci oddělit od země. Zároveň je totiž nutno zohlednit, zda je naplněna první podmínka stanovená v § 120 odst. 1 občanského zákoníku, tj. zda jde o součást pozemku, která k pozemku (jakožto věci hlavní) podle povahy náleží či nikoliv. V praxi je proto potřeba posuzovat věc vždy individuálně a zjišťovat, zda je splněn požadavek § 119 odst. 2 občanského zákoníku, což se také v právě projednávané věci stalo.

Jde o velice specifickou oblast drážních staveb, u nichž je na místě vyjít ze základních pojmů drážního zákona v § 2 odst. 1 a § 3 odst. 1, jakož i z drážního řádu, jež stavebně-technicky upravuje konstrukci dráhy (§ 1 odst. 1, § 14 odst. 2). Při výstavbě a provozu drážní vlečky je nutné dbát těchto ustanovení a je nutné z nich vyjít též při posuzování, zda se jedná o stavbu ve smyslu občanského zákoníku. Dle žalovaného tomu tak je, neboť z uvedených ustanovení vyplývá, že vlečka je stavbou, a to stavbou nemovitou, která je jako samostatná věc tvořena železničním spodkem a železničním vrškem. Pevný základ je tvořen železničním spodkem. Ten představuje stabilní, pevnou, vícevrstevnou, zhutnělou, základovou konstrukci, která svými vlastnosti musí odolat účinkům vlivů prostředí v dané lokalitě a dále musí splňovat technické podmínky kladené na podloží při celkovém zatížení stavby v rámci bezpečnosti celého drážního systému. Se stavbou nelze volně pohybovat nebo ji přemísťovat a oddělit bez znehodnocení vlečky jako celku.

Závěrem z hlediska namítaného nedostatku odůvodnění napadeného rozhodnutí žalovaný uvedl, že jeho rozhodnutí obsahuje všechny podstatné náležitosti, včetně odůvodnění, v němž uvedl důvody výroku rozhodnutí a vypořádal se i s návrhy a námitkami uplatněnými žalobcem. Navrhl proto, aby krajský soud podanou žalobu jako nedůvodnou zamítl.

IV. Replika žalobce k vyjádření žalovaného

K vyjádření žalovaného žalobce pouze zopakoval, že v daném případě nebylo postupováno přísně individuálně, nýbrž paušálně a „od stolu, protože žalovaný bez ohledu na druh, konstrukci, účel a jiná vedlejší kritéria zařadil každou železniční dráhu (resp. vlečku) do skupiny staveb pro účely stanovení daně z nemovitosti. Dle žalobce však tento postup žalovaného, který vychází z prosté citace textu drážního zákona a drážního řádu, nemůže obstát. Zopakoval přitom, že pojem stavba tak, jak je uveden v drážním zákoně, je třeba vykládat striktně pro účely tohoto právního předpisu a dále pro účely stavebního řízení, avšak není z něj možné a priori dovodit charakter nemovitosti pro účely zdanění nemovitosti, tedy pro hodnocení věci ve smyslu občanskoprávním.

V závěru pak poukázal, že by mělo být uvažováno o aplikaci výkladového pravidla in dubio mitius, neboť skutečnost, zda je železniční dráha – vlečka předmětem daně ze staveb nebo daně z pozemků, nevyplývá jednoznačně z žádného zákona či předchozího rozhodnutí

správce daně. Navíc by mělo být zohledněno i to, že od 1. 1. 2012 platí pro zdanění předmětu sporu, zpevněné plochy tvořené železniční dráhou – vlečkou, pravidla nastolená zákonem č. 212/2011 Sb., kterým se změnil zákon o dani z nemovitosti (č. 338/1992 Sb.) a kterým byly zpevněné plochy podřazeny pod kategorii daně z pozemku, nikoli pod kategorii daně ze staveb.

V. Posouzení věci krajským soudem

Krajský soud, v souladu s ustanovením § 51 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s.ř.s.“), bez nařízení jednání přezkoumal v mezích uplatněných žalobních bodů napadená rozhodnutí žalovaného, včetně řízení předcházející jejich vydání a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.

V.a) K nepřezkoumatelnosti napadených rozhodnutí

Krajský soud konstatuje, že přednostně se zabýval námitkou nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí, neboť se jedná o tak závažnou vadu, že se jí musí zabývat i tehdy, pokud by to žalobce nenamítal, tedy z úřední povinnosti. Je-li totiž správní rozhodnutí nepřezkoumatelné, lze jen stěží uvažovat o jeho přezkumu správním soudem, což ostatně vyplývá již z lingvistické stránky věci, kdy nepřezkoumatelné rozhodnutí prostě nelze věcně přezkoumat.

Takové rozhodnutí je nutno zrušit pro nepřezkoumatelnost, která může nastat buď pro nesrozumitelnost (nelze seznat určitý a jednoznačný výrok, jde o výrok s obsahem rozporuplným, nevykonatelným apod.) nebo pro nedostatek důvodů (odůvodnění je v rozporu s výrokem, popř. uvádí jiné důvody než ty, v nichž má mít dle zákona oporu, odůvodnění postrádá rozhodný důvod pro výrok či neobsahuje žádné hodnocení provedených důkazů a závěr z nich učiněný).

Žádnou z naznačených vad však krajský soud v napadených rozhodnutích neshledal. Naopak z odůvodnění rozhodnutí žalovaného je jednoznačně seznatelné, které otázky považoval za rozhodné a vzájemná souvislost jednotlivých úvah, jež v napadených rozhodnutích vyslovil, je zřetelná. Závěry, ke kterým žalovaný dospěl, vychází ze shora rekapitulovaného skutkového stavu a mají oporu ve spisovém materiálu. Napadená rozhodnutí proto považuje krajský soud za přezkoumatelná. Ostatně sám žalobce s nimi polemizuje, což by v případě nepřezkoumatelnosti nebylo možné a skutečnost, že se závěry žalovaného, zejména s jeho způsobem posouzení právní povahy železniční dráhy – vlečky, nesouhlasí, neznamena, že jsou napadená rozhodnutí nepřezkoumatelná.

V.b) K nezákonnosti napadených rozhodnutí

Jinou otázkou je správnost, resp. zákonnost napadených rozhodnutí, kterou se krajský soud zabýval následně – při věcném posouzení ostatních žalobních námitek vztahujících se souhrnně právě k posouzení předmětné železniční dráhy – vlečky a toho, zda se jedná o samostatnou věc v právním slova smyslu nebo součást pozemku.

Toto je v projednávaném případě zcela klíčovou otázkou, jejíž zodpovězení je předpokladem pro správnou aplikaci § 7 zákona č. 338/1992 Sb., o dani z nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o daních z nemovitostí“), který vymezuje předmět daně ze staveb. Tím jsou stavby odpovídající pojmu stavby ve smyslu

občanskoprávním, neboť jak již bylo opakovaně judikováno, je zde jednoznačné sepětí s pojmem nemovitosti, tedy věci nemovitou, vymezenou občanským zákoníkem. Navíc poplatníkem daně je zásadně vlastník stavby a vlastnické právo je institutem občanského práva, které se může vztahovat jen na věci v právním smyslu, které byt' nikoli výslovně vymezuje rovněž občanský zákoník.; viz zejm. nálezy Ústavního soudu ze dne 6. 2. 2007, sp. zn. I. ÚS 531/05, publ. pod č. 24, sv. 44, str. 293 Sb. n. u. US a ze dne 19. 6. 2007, sp. zn. II. ÚS 529/05, publ. pod č. 97, sv. 45, str. 379 Sb. n. u. US, oba dostupné též <http://nalus.usoud.cz>, stejně jako další zde citovaná rozhodnutí Ústavního soudu.

Proto, aby byla stavba správně předmětem daně ze staveb – v rámci daně z nemovitostí – tedy nepostačí, že podléhá kolaudaci, ale je třeba zkoumat též to, zda splňuje pojmové znaky stavby jako věci nemovité ve smyslu občanského zákoníku.

Jinými slovy – nejsou-li splněny pojmové znaky stavby jako věci nemovité, je jedinou nemovitostí, která podléhá zdanění pozemek, který je předmětem daně z pozemků, nikoli daně ze staveb. To je také podstatou sporu mezi žalovaným a žalobcem, který tvrdí, že železniční dráha – vlečka v kat. území Lhotka nad Bečvou, Mštěnovice, Příluky, Juřinka, Krásno nad Bečvou měla být zdaněna daní z pozemků. Dle názoru krajského soudu však výše uvedená vlečka byla správně zdaněna daní ze staveb, neboť nejde o pozemek, resp. jeho součást, ale o samostatnou stavbu spojenou se zemí pevným základem, tedy o nemovitost v souladu s § 119 odst. 2 občanského zákoníku.

Krajský soud v tomto směru v první řadě vycházel ze základního rozdělení věci na nemovité a movité, přičemž předpokladem pro to, aby zde posuzovaná železniční dráha mohla představovat věc nemovitou, je její schopnost být vůbec věcí ve smyslu § 118 odst. 1 občanského zákoníku, tj. věci v právním smyslu jako předmětem občanskoprávních vztahů, vč. vlastnických.

Občanskoprávní teorie i praxe vymezují věc v právním smyslu tradičně i v souladu s řadou evropských občanských zákoníků (německý, švýcarský, italský, polský) jako ovladatelné hmotné předměty (*res corporales*) či jako ovladatelné přírodní síly (energie vodní, parní, sluneční, elektrická, jaderná), které obojí slouží potřebám lidí (mají užitnou hodnotu). Obecnými znaky vymezujícími věc v právním smyslu jsou tedy její obecná, objektivní ovladatelnost a použitelnost; viz Jiří Švestka, Jiří Spáčil, Marta Škárová, Milan Humlák a kolektiv Občanský zákoník I, II, 2. vydání, Praha 2009, s. 638.

Na základě znaků uvedených výše jsou věcmi v právním smyslu jak pozemky, tak stavby spojené se zemí pevným základem, které jsou současně věcmi nemovitými podle § 119 odst. 2 občanského zákoníku. A contrario, není-li stavba spojena se zemí pevným základem, nejde o věc nemovitou, nýbrž věc movitou, tj. věc přemístitelnou z místa na místo bez narušení její podstaty. Zda jde o stavbu spojenou se zemí pevným základem či nikoli je přitom nutno vždy posoudit podle povahy a okolností konkrétního případu s tím, že jak již vyjádřil Ústavní soud ve výše citovaném nálezu pod sp. zn. I. ÚS 531/05, stavba jako nemovitost musí být vymezitelným kusem vnějšího světa, který tvoří samostatnou věc, nikoli součást věci jiné, v daném případě pozemku.

Žalobcem vymezená kritéria, která musí splňovat stavba, aby byla nemovitostí, jsou tak zcela v pořádku a v obecné rovině odpovídají doktríně i relevantní judikatuře. Odpovídají i právě projednávanému případu, protože zde nejde o tenisový dvorec ani jiné ztvárnění, zpracování či zpevnění povrchu pozemku, na něž žalobce odkazuje. Jde o železniční dráhu –

vlečku, která je nepochybně vymežitelným kusem vnějšího světa ve vztahu k pozemku, na kterém stojí. Nelze říci, že by nebylo možné určit hranici, kde končí pozemek a začíná stavba železniční dráhy, resp. její stavební konstrukce. Tuto konstrukci lze zřetelně odlišit od samotného pozemku a určující pro posouzení její právní povahy proto bylo zjištění pevného spojení se zemí, které lze v souladu s judikaturou stručně charakterizovat tak, že: „*věc nesmí být oddělitelná od země, aniž by došlo k porušení věci. Pevné spojení věci se zemí musí být zároveň takové, aby bylo schopno odolat zejména účinkům přírodních vlivů dané lokality na věc a účinkům vlastního působení věci. Z hlediska stavebního je pevný základ základovou prostorovou konstrukcí geometricky a fyzikálně jednoznačně vymezenou a definovanou, a to pro konkrétní stavební objekt, v konkrétní lokalitě a v konkrétních vnitřních a vnějších podmínkách. Je zřejmé, že posouzení existence pevného základu konkrétní stavby je otázkou odbornou...*“; viz nálezn Ústavního soudu ze dne 6. 5. 2003, sp. zn. I. ÚS 483/01, publ. pod č. 60, sv. 30, str. 107 Sb. n. u. US.

Odpověď na tuto odbornou otázku je přitom nutno hledat především v drážním zákoně, neboť se jedná o jasně specifikovanou stavbu železniční dráhy, jejíž pojmové vymezení, parametry a základní stavebně-technické podmínky jsou obsaženy právě v tomto zákoně a navazujícím prováděcím předpise – drážním řádu. Drážní zákon vymezuje dráhu jako specifickou dopravní cestu, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy (§ 2 odst. 1). Z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, pak kategorizuje jednotlivé železniční dráhy, jimiž jsou:

- a) dráha celostátní, jíž je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- b) dráha regionální, jíž je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- c) vlečka, jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- d) speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (§ 3 odst. 1).

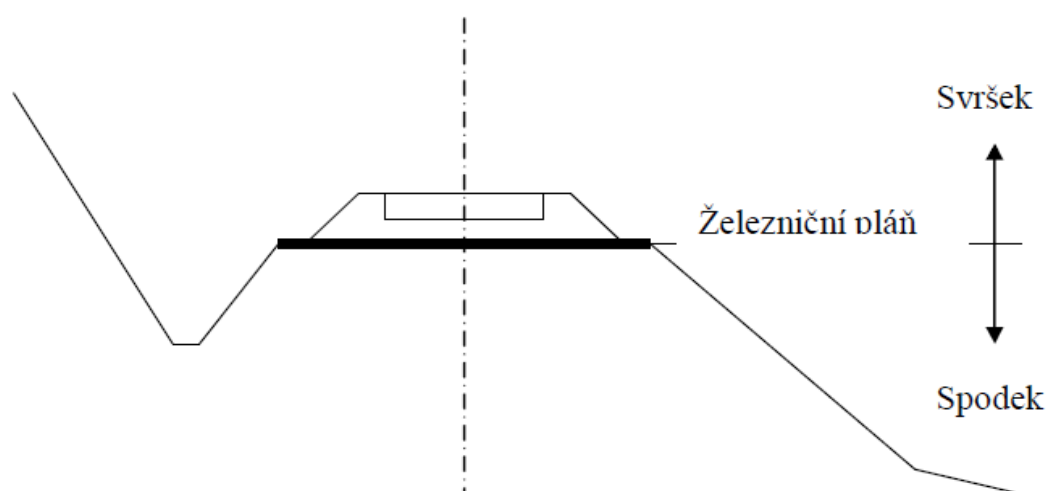
Ze spisového materiálu je zřejmé, že předmětem posuzované věci je vlečka zaústěná do celostátní dráhy v železniční stanici Lhotka nad Bečvou, která slouží podnikatelské potřebě žalobce. Ten je vlastníkem vlečky, kterou provozuje na základě úředního povolení vydaného příslušným drážním správním úřadem. Technické podmínky pro provoz, jakož i pro stavbu, vlečky jsou v podrobnostech stanoveny v prováděcím předpise, kterým je drážní řád a který stanoví, že její součástí dráhy jsou mj.:

- železniční spodek, který tvoří těleso železničního spodku, stavby a zařízení železničního spodku, jakož i dopravní plochy a
- železniční svršek, který je tvořen z kolejí, výhybek, zvláštních konstrukcí a konstrukčních prvků; součásti železničního svršku jsou zejména kolejnice, kolejnicové podpory, upevňovací, drobné kolejiště, výhybkové součásti, dilatační zařízení, izolované styky, vodivá a speciální spojení, přídržné kolejnice, ochranné kolejnice, ozubnicové tyče, zařízení proti putování kolejnic, pražcové kotvy, kolejové lože, ohřev výhybek (§ 9 drážního řádu).

Z toho je dle přesvědčení krajského soudu dostatečně jasné, že obě zmíněné součásti představují základní skladbu každé železniční dráhy – vlečky, přičemž rozhraní mezi nimi

tvoří vrchní omezující plocha železničního spodku, která se nazývá plání tělesa železničního spodku; konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku přitom musí umožňovat zabezpečení předepsaných geometrických parametrů koleje a zajistit požadovanou únosnost právě v úrovni pláně tělesa železničního spodku [§ 1 odst. 1 písm. g), ve spojení s § 14 odst. 2 drážního řádu].

Železniční spodek je tak nosným podkladem železničního svršku a jako takový je tvořen převážně zemním tělesem, které je ohraničeno železniční plání, svahy náspů a zářezů a terénem. Naproti tomu železniční svršek tvoří jízdní dráhu pro kolejová vozidla a jeho hlavní částí jsou kolejnice, pražce a šterkové lože označující se souhrnně jako souprava železničního svršku. Obě součásti pak z hlediska stavebně-technického i funkčního tvoří jeden celek, jehož konstrukci nelze rozdělit tak, že by byly pražce a kolejnice samostatnou věcí movitou a ostatní by tvořilo součást pozemku; viz grafické znázornění.



Jedná se o jednu věc – stavbu jejíž konstrukce je částečně pod zemí, s níž je bezprostředně pevně spjata. V opačném případě by nebylo možné již z povahy věci předmětnou dráhu vůbec používat, protože při pohybu drážních vozidel (vagonů či cisteren užívaných žalobcem) by mohlo dojít k jejich poškození, příp. vykolejení a ohrožení bezpečnosti při provozu celé dráhy. Proto také stavba dráhy musí ještě před vydáním kolaudačního souhlasu splňovat určitá kritéria a musí být ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou (§ 7 odst. 2 drážního zákona), kterou se ověřuje dosažení právě projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy (§ 5 odst. 1 drážního řádu). Nelze tedy říci, že by bylo vůbec možné volné položení kolejí na šterkovém podloží, aniž by bylo garantováno jejich dostatečně pevné sepnutí se zemí, jako je tomu např. v situaci, kdy dojde k pouhému položení betonových panelů na ztuhlělé podloží, popř. k jejich vyspárování a vodorovnému vyrovnání balenou drtí; k tomu srov. rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 28. 2. 1994, sp. zn. 3 Cdo 40/93, publ. v časopise Právní rozhledy 5/1994, str. 173.

Podmínku neoddělitelnosti stavební konstrukce železniční dráhy – vlečky od země, vč. její schopnosti odolat účinkům přírodních vlivů a vlastního působení, je možné proto považovat za splněnou s tím, že základní, minimální technologický standard pro stavbu této dráhy a její provozuschopnost stanoví drážní řád v návaznosti na drážní zákon, z jejichž relevantních ustanovení žalovaný, potažmo správce daně, správně vycházel.

Krajský soud přitom nijak nezpochybňuje, že existují různé způsoby pro konkrétní provedení vlečky, jak namítá žalobce. Vždy je ovšem potřeba, aby byly splněny shora předepsané technické parametry, z nichž lze nepochybně dovodit odpověď na otázku oddělitelnosti dané dráhy od země, vč. toho, zda se nejedná toliko o součást pozemku. Podle názoru žalobce totiž nelze – ve světle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 9. 2008, č. j. 5 Afs 24/2008 – 63, publ. pod č. 1752/2009 Sb. NSS, dostupného i z www.nssoud.cz, stejně jako další citovaná rozhodnutí Nejvyššího správního soudu – přehlédnout, že rozhodující pro určení, zda se jedná o stavbu spojenou se zemí pevným základem není pouze hledisko, zda lze danou stavební konstrukci oddělit od země, ale také, zda je naplněna první podmínka § 120 odst. 1 občanského zákoníku, tedy zda jde o součást pozemku, která k pozemku (jakožto k věci hlavní) podle jeho povahy náleží, či nikoliv.

Podle názoru krajského soud však nelze nevidět též to, že v citovaném rozsudku Nejvyššího správního soudu byla předmětem posouzení betonová plocha, která byla v daném kontextu vyhodnocena jako součást pozemku, na němž se nachází s tím, že se jedná o pouhou úpravu jeho povrchu, která pouze podporuje a vylepšuje plnění dominantní funkce pozemku jako odkládací plochy. V nyní projednávaném případě se o žádnou betonovou či zpevněnou odkládací plochu nejedná. Předmětem posouzení je konkrétní kategorie železniční dráhy – vlečka, která je specifickou dopravní cestou a jako taková je nepochybně komunikací v širším slova smyslu, u níž je jako rozhodující funkce dopravní, spojovací. Tato dráha tak má – na rozdíl od zmíněné betonové plochy – sama o sobě dominantní význam, neboť plní funkci dopravní cesty a s ohledem na vše výše uvedené není důvod, proč by se nemělo jednat o samostatnou věc, a sice stavbu spojenou se zemí pevným základem ve smyslu § 119 odst. 2 občanského zákoníku.

Ostatně i Nejvyšší správní soud v obdobné věci týkající se účelové komunikace dospěl v návaznosti na svůj shora citovaný rozsudek k tomu, že není žádný důvod, aby tato konkrétní kategorie pozemní komunikace nemohla být považována za nemovitou věc, která je samostatným předmětem právních vztahů; viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 9. 2009, č. j. 5 As 62/2008 – 59, publ. pod č. 2200/2011 Sb. NSS.

Základním předpokladem je samozřejmě splnění definičních znaků či kritérií, která musí splňovat každá stavba, aby byla nemovitostí a která byla v podrobnostech rozebrána výše s tím, že v projednávaném případě železniční dráhy – vlečky byla splněna. Jedná se proto o samostatnou stavbu ve smyslu občanského zákoníku, která může být předmětem občanskoprávních vztahů, vč. vlastnických.

Nasvědčuje tomu též samotné znění drážního zákona, které předpokládá vlastnictví dráhy jako specifické cesty určené k pohybu drážních vozidel, kterou drážní správní úřad může zrušit jen na návrh vlastníka (§ 5 odst. 4); stanoví rovněž povinnosti vlastníka dráhy zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, umožnit styk dráhy s jinými dráhami (§ 20 odst. 1) atd. Podpůrně lze vyjít i z důvodové zprávy k drážnímu zákonu, která ve své obecné části výslovně uvedla, že: „...se nově vymezuje postavení vlastníka dráhy, kterému zákon ukládá vyšší povinnosti než jsou obecné povinnosti vlastníka nemovitosti. Vlastník dráhy je ze zákona povinen nejenom o své vlastnictví pečovat, ale navíc je povinen udržívat dráhu v provozuschopném stavu“ (viz sněmovní tisk č. 1198, 1 volební období 1992 – 1996, digitální repozitář, www.psp.cz).

VI. Shrnutí a závěr

Na základě všech shora uvedených skutečností lze shrnout, že předmětná železniční dráha – vlečka v kat. území Lhotka nad Bečvou, Mštěnovice, Příluky, Juřinka, Krásno nad Bečvou je stavbou, která v rámci daně z nemovitosti podléhá dani ze staveb. Žalovaný proto nepochybil, pokud změnil žalobcem určené zařazení dané dráhy v dodatečných daňových příznáních, aplikoval § 7 zákona o dani z nemovitosti a zdanil dráhu daní ze staveb, nikoli daní z pozemků.

Pouze pro úplnost pak považuje krajský soud za nutné poznamenat, že žalobce nijak nekonkretizoval případy, kdy by byly obdobné dráhy – vlečky zdaněny daní z pozemků, a proto se k této otázce, jakož i případnému porušení § 8 odst. 2 daňového řádu, nijak blíže nevyjadřoval. Nehledě na to, že každá dráha – vlečka musí splňovat určitý minimální technologický standard stavební konstrukce, jak již bylo uvedeno výše s odkazem na znění drážní zákon a drážní řád. V tomto ohledu zde tedy nebyl prostor ani pro aplikaci zásady in dubio mitius, resp. in dubio pro libertate, na kterou poukázal žalobce, neboť nejde o případ zdanění něčeho, co zákon za předmět daně s žádoucí mírou určitosti nepředpokládal. Ostatně sám žalobce žádné pochybnosti neměl, předmětnou stavbu zdanil daní ze staveb a teprve ve světle judikatury podal dodatečná daňová příznání, s nimiž byl dílem úspěšný a dílem neúspěšný právě ve věci stavby vlečky. Její zahrnutí do staveb je tak konzistentní s předchozí praxí, k jejíž změně nebyl důvod (na rozdíl od staveb zpevněných ploch, nově navíc od 1. 1. 2012 v zákoně o dani z nemovitostí výslovně vyloučených z předmětu daně ze staveb a podřazených pod daň z pozemků).

Krajský soud proto shledal žalobu nedůvodnou a vzhledem k tomu, že v řízení nevyšly najevo ani žádné vady, k nimž je třeba přihlížet z úřední povinnosti, zamítl ji v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 s. ř. s.

VII. Náklady řízení

O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta) a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní agendy nevznikly.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 7.12.2012

Mgr. Milan Procházka
předseda senátu