ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy Ondřeje Mrákoty, soudkyně Michaely Bejčkové a soudce Vojtěcha Šimíčka v právní věci žalobkyně: **Oustecké nádraží, s. r. o.**, Nádražní 684, Ústí nad Orlicí, zastoupena advokátem Mgr. Ing. Ladislavem Šmardou, Masarykova třída 922/8, Olomouc, proti žalovanému: **Odvolací finanční ředitelství**, Masarykova 427/31, Brno, proti rozhodnutím žalovaného ze dne 8. 10. 2024, čj. 30687/24/5100-00460-704211, čj. 30693/24/5100-00460-704211, a čj. 30697/24/5100-00460-704211, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové – pobočky v Pardubicích ze dne 25. 9. 2025, čj. 52 Af 20/2024-124,

takto:

I. Kasační stížnost se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Vymezení věci

[1] Finanční úřad pro Pardubický kraj doměřil žalobkyni daň z nemovitých věcí za zdaňovací období let 2021-2023. Předmětem posouzení byla stavba – bývalá nádražní budova ve vlastnictví žalobkyně. Podle finančního úřadu žalobkyně neprokázala, že stavba byla v uvedených zdaňovacích obdobích užívána k veřejné dopravě. Proto nebyly splněny podmínky pro nárok na osvobození od daně ve smyslu § 9 odst. 1 písm. j) zákona č. 338/1992 Sb., o dani z nemovitých věcí, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (ZDNV). Žalobkyně se proti dodatečným platebním výměrům odvolala, ale žalovaný všechna odvolání zamítl a potvrdil tak rozhodnutí finančního úřadu. Krajský soud zamítl následně podanou žalobu.

2. Kasační stížnost, vyjádření žalovaného

[2] Žalobkyně (stěžovatelka) napadla rozsudek krajského soudu kasační stížností. Namítá chybný výklad pojmu „*stavba užívaná k veřejné dopravě*“ podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV. Krajský soud a daňové orgány nesprávně posoudily podmínku osvobození od daně a rozhodly v rozporu se zjištěným skutkovým stavem.

[3] Bývalá nádražní budova je stavbou na dráze, která je v souladu s kolaudačním rozhodnutím užívána k veřejné dopravě. Pro posouzení podmínky užívání stavby k veřejné dopravě je rozhodující faktický stav. K tomu však daňové orgány a krajský soud připojují další podmínky v podobě nezbytnosti tohoto užívání, vztahu k dopravcům či provozovatelům dráhy apod. Takové podmínky pro osvobození od daně neplynou z jazykového ani teleologického výkladu aplikovaného ustanovení. Stěžovatelka by mohla tvrdit, že jiné přístřešky a ochrana před povětrnostními vlivy byly vybudovány zbytečně. Postup krajského soudu je diskriminační, neboť za zbytné považuje toliko užívání nemovité věci ve vlastnictví stěžovatelky, a nikoli ostatních subjektů působících v dané stanici. Kritérium nezbytnosti je faktickou skutkovou otázkou, která nemá své právní vyjádření v ZDNV.

[4] Stejně tak není podstatné, zda je vlastník stavby provozovatelem dráhy či dopravcem, příp. zda je s nimi ve smluvním vztahu. Stěžovatelka je vlastníkem pozemku, který s ostatními pozemky tvoří skladbu jednoho celku – železniční stanice. Části stavby stojící na jejím pozemku jsou užívány uživateli veřejné dopravy. Osvobození podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV není dáno z důvodu postavení daňového subjektu na poli drážní přepravy a dopravy, ale pouze z důvodu jeho postavení jako vlastníka stavby na dráze, jež je užívána k veřejné dopravě neomezeným okruhem cestujících.

[5] Nesprávná je také úvaha krajského soudu ohledně přístupnosti budovy. Ta totiž jednak není podmínkou osvobození podle výše citovaného ustanovení, jednak existují stavby na dráze, které jsou veřejnosti nepřístupné, a přesto jsou od daně osvobozeny. Ve smyslu § 9 odst. 2 ZDNV postačí, že pro veřejnou dopravu je užívána pouze část stavby na dráze.

[6] Nemůže obstát spekulace krajského soudu, že stěžovatelka může kdykoliv verandy a budovu odejmout z užívání veřejnosti. Rozhodující je pouze způsob užívání stavby k rozhodnému dni zdaňovacího období. Bývalá nádražní budova se nachází přímo v kolejišti a cestující ji užívají, jakkoliv k nim stěžovatelka nemá práva ani povinnosti. Účelem počínání stěžovatelky bylo zachování stavby pro budoucí generace s ohledem na její historickou hodnotu. I to opodstatňuje nárok na osvobození od daně, neboť cílem bylo od počátku částečně zachovat stavbu tak, aby ji mohli cestující užívat k veřejné dopravě.

[7] Daňové orgány a krajský soud provedly chybný výklad ustanovení, který aplikovaly na danou skutkovou situaci. Veřejný ochránce práv (VOP) ve zprávě ze dne 15. 4. 2025 uvedl, že bývalá nádražní budova je v souladu s kolaudačním rozhodnutím využívána k veřejné dopravě. Proto se na ni vztahuje osvobození od daně. Podle krajského soudu VOP vycházel z toho, že stěžovatelka nevyužívala budovu k žádné jiné podnikatelské činnosti než k bezplatnému užívání krytých nástupišť jako přístřešku pro cestující. To je však irelevantní. VOP zaujímá k věci stejný postoj jako stěžovatelka.

[8] Stěžovatelka navrhla, aby NSS zrušil rozsudek krajského soudu a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[9] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti odkázal na svá rozhodnutí a ztotožnil se s názorem krajského soudu. Naopak nesouhlasí se zprávou VOP. Zákonné osvobození předpokládá prokázané faktické užívání stavby k veřejné dopravě. Samotná historická funkce stavby, technické označení, zápis v katastru nemovitostí (KN) či její poloha v drážním areálu pro osvobození nepostačují. Ve věci nebyla prokázána současná vazba na veřejnou dopravu.

[10] Daňové orgány dostatečně zjistily skutkový stav na základě místního šetření a stanovisek Správy železnic, státní organizace (SŽ), Českých drah, a. s. (ČD) a Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ). Přihlédly také k tvrzením stěžovatelky, která však nepředložila žádný důkaz, jenž by prokazoval faktické provozní využití stavby ve smyslu ZDNV. Stanovisko DESÚ se týká pouze inženýrsko-technického posouzení a je třeba zasadit je do kontextu této věci. Údaje z KN a stanoviska DESÚ mají pro tuto věc jen podpůrný charakter. Stěžovatelka může stavbu užívat k libovolnému účelu. Pokud vlastník stavby není dopravcem ani provozovatelem dráhy, stavba není provozována žádnou takovou osobou a neexistuje smluvní vztah umožňující její užívání k dopravním účelům, pak nelze hovořit o naplnění podmínky *„užívání k veřejné dopravě*“. Přístupnost zastřešených venkovních ploch sama o sobě nemůže naplnit uvedenou zákonnou podmínku.

[11] Žalovaný navrhl, aby NSS kasační stížnost zamítl.

3. Právní hodnocení

[12] Kasační stížnost **není** důvodná.

[13] Stěžovatelka namítla, že krajský soud a daňové orgány nesprávně posoudily (vyložily) podmínku osvobození od daně a rozhodly v rozporu se skutkovými okolnostmi. NSS se proto musel zabývat právními východisky posuzované věci. Následně hodnotil, zda krajský soud a daňové orgány správně aplikovaly relevantní ustanovení na zjištěný skutkový stav.

3.1Obecná východiska právní úpravy

Právní úprava ZDNV

[14] Podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV *jsou od daně ze staveb a jednotek osvobozeny zdanitelné stavby drah a na dráze, letecké, vodních cest a přístavů, pokud jsou v souladu s kolaudačním rozhodnutím podle stavebního zákona užívány k veřejné dopravě.*

[15] Mezi účastníky je sporné, co znamená *„užívání stavby k veřejné dopravě*“, resp. zda je uvedená podmínka pro osvobození od daně splněna. NSS se proto zaměří na výklad této části citovaného ustanovení.

[16] NSS připomíná, že jazykový výklad je jen prvotním východiskem pro poznání smyslu právního pravidla. K tomu totiž slouží i řada dalších postupů, jako jsou logický a systematický výklad, výklad *e ratione legis* atd. Jinými slovy, jazykový výklad je třeba ověřovat za pomoci dalších výkladových metod. Ani při výkladu daňových předpisů nemusí mít vždy přednost *„pouhý smysl slov“*, jakkoliv by to bylo ve prospěch daňového subjektu. K výkladovým východiskům srov. např. nález Ústavního soudu ze dne 17. 12. 1997, sp. zn. Pl. ÚS 33/97, č. 30/1998 Sb., či body 78 a 81 rozsudku NSS ze dne 13. 11. 2023, čj. 2 Afs 323/2021-56.

[17] Osvobození od daně podle § 9 odst. 1 ZDNV je obecně spojeno s podmínkou, že určitá nemovitá věc slouží konkrétně vymezenému veřejně prospěšnému účelu (srov. Novotná, M., Koubovský, P. *Zákon o dani z nemovitých věcí. Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer, k § 1, § 4 a § 9).

[18] Některé litery § 9 odst. 1 ZDNV je třeba interpretovat v kontextu souvisejících právních předpisů, jež upravují tu kterou oblast veřejně prospěšné činnosti (srov. např. body 14-15 rozsudku NSS ze dne 18. 12. 2025, čj. 10 Afs 215/2025-44).

[19] Pojem *„veřejná doprava“*, užitý v § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV, je neurčitým právním pojmem. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 22. 4. 2014, čj. 8 As 37/2011-154, č. 3073/2014 Sb. NSS, uvedl: *„Neurčité právní pojmy zahrnují jevy nebo skutečnosti, které nelze zcela přesně právně definovat. Jejich obsah, rozsah a aplikace se může v závislosti na konkrétních okolnostech měnit. Zákonodárce tímto způsobem vytváří příslušným orgánům prostor k tomu, aby zhodnotily, zda konkrétní situace pod neurčitý právní pojem spadá, či nikoliv. U neurčitých právních pojmů se zajisté také vyskytuje určitá míra „uvážení“ správního orgánu, ta se ovšem zaměřuje na skutkovou podstatu a její vyhodnocení. Výsledkem je pak závěr, který nemá alternativu.“* Právě tak tomu je i u citovaného ustanovení. Zákonodárce v něm daňovým orgánům dává dostatečný prostor k tomu, aby posoudily, zda je určitá stavba užívána k veřejné dopravě v kontextu související oblasti právní úpravy (tj. právních předpisů týkajících se veřejné drážní, letecké či lodní dopravy).

[20] Jinými slovy, daňové orgány musí nejprve vyložit podmínku osvobození od daně (jež zahrnuje neurčitý právní pojem), spočívající v *„užívání k veřejné dopravě“*, a učinit si úsudek o jejím obsahu a rozsahu. Přitom ji musí vysvětlit pro potřeby konkrétního posuzovaného případu, a proto se zaměří na výklad z hlediska právních předpisů dané oblasti dopravy. Teprve následně provedou poměření s konkrétním skutkovým stavem věci a rozhodnou, zda je podřaditelný pod neurčitý právní pojem (srov. body 13-15 rozsudku NSS ze dne 16. 2. 2023, čj. 6 As 217/2021-126).

[21] Z toho lze dovodit, že ne každá stavba, která nějakým způsobem (fakticky) souvisí s veřejnou dopravou, např. svou polohou, je automaticky osvobozena od daně ve smyslu citovaného ustanovení. Takto široká interpretace by neodpovídala koncepci daného právního pravidla ani jeho smyslu a účelu.

Relevantní právní předpisy upravující drážní (železniční) dopravu

[22] NSS předesílá, že oblast železniční dopravy je komplexní problematikou, čemuž odpovídá obsah i rozsah právní úpravy [a to i proto, že je harmonizována a vymezena na unijní úrovni, srov. zejm. směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. 1. 2012, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, a prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. 11. 2017, o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou].

[23] Podle § 2 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, *jsou provozováním dráhy činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava*. Podle odst. 4 *je provozováním drážní dopravy činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen*

„dopravce“) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů. Podle odst. 9 *se zařízením služeb rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce*.

[24] Podle § 5 odst. 1 zákona o dráhách *je stavbou dráhy stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy, či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná*. Podle odst. 4 *jsou stavbou na dráze všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží*. Podle odst. 5 *musí stavba dráhy a stavba na dráze splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Technické podmínky a požadavky jednotlivých druhů drah stanoví prováděcí předpis*.

[25] Podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách *poskytuje provozovatel zařízení služeb dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů*. Podle odst. 5 *členění zařízení služeb a jejich provozní součásti stanoví prováděcí právní předpis*.

[26] Podle § 24 odst. 1 zákona o dráhách *může být drážní doprava provozována veřejně nebo neveřejně*. Podle odst. 2 *je veřejná drážní doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu*.

[27] Podle § 24a odst. 1 zákona o dráhách *může provozovat dopravu na dráze celostátní nebo regionální dopravce, který*

a) je usazen v členském státě,
b) je držitelem platné licence a osvědčení dopravce vydaného drážním správním úřadem nebo Agenturou Evropské unie pro železnice,
c) má přidělenu kapacitu dopravní cesty a
d) má uzavřenu smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li totožný s provozovatelem dráhy.

[28] Podle § 32 odst. 3 zákona o dráhách *přiděluje kapacitu dráhy provozovatel dotčené dráhy. Je-li dráha ve vlastnictví státu, přiděluje kapacitu dráhy státní organizace Správa železnic.* [...] *Přídělcem se pro účely tohoto zákona rozumí*

a) provozovatel dráhy nebo státní organizace Správa železnic, přiděluje-li kapacitu dráhy podle věty první, druhé nebo třetí, nebo
b) nezávislý přídělce, obstarává-li za provozovatele dráhy výkon hlavních činností podle věty čtvrté.

[29] Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách *zpracuje přídělce prohlášení o dráze* […] Podle odst. 3 *prohlášení o dráze obsahuje alespoň* […]

l) podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb dostupných z určené dráhy, cenu za poskytnutí těchto služeb […]

[30] Pro úplnost NSS uvádí též § 2 písm. c) zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železnic, podle něhož *se pro účely tohoto zákona rozumí provozováním železniční dopravy činnosti, kterými železniční dopravce podle zvláštního právního předpisu zabezpečuje poskytování přepravních služeb třetím osobám*.

[31] NSS rovněž poznamenává, že stavby dráhy a stavby na dráze musí splňovat technické podmínky a další požadavky, které jsou vymezeny v podzákonných předpisech (např. § 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, § 1, § 54 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, § 9, § 10, § 16, § 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah).

[32] Z výše citovaných ustanovení je zřejmé, že veřejná drážní doprava, stejně jako podoba železničních stanic (a zastávek), je vysoce regulována jak po provozní, tak po technické stránce. V uvedených předpisech je pak třeba hledat odpověď na to, zda je (z hlediska jejich smyslu a účelu) konkrétní stavba užívána k veřejné drážní dopravě, či nikoliv.

[33] Veřejnou drážní dopravou je doprava provozovaná *dopravcem* k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu (§ 24 zákona o dráhách). Může ji provozovat jen dopravce, který splňuje zákonné podmínky (§ 24a zákona o dráhách). Jinak řečeno, jedná se o činnosti, kterými dopravce zabezpečuje poskytování přepravních služeb třetím osobám [(§ 2 odst. 4 zákona o dráhách, § 2 písm. c) zákona č. 77/2002 Sb.].

[34] Od dopravce je nutné rozlišovat *provozovatele dráhy* a *provozovatele zařízení služeb*, kterým právní předpisy rovněž stanovují řadu práv a povinností. Provozovatel dráhy poskytuje dopravcům služby související s užíváním dráhy a provozem drážních vozidel na dráze [§ 23 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách ve spojení s § 2 odst. 2 vyhlášky č. 76/2017 Sb.]. Vedle toho existují též služby související s provozováním drážní dopravy poskytované prostřednictvím zařízení služeb, které dopravcům zajišťuje provozovatel zařízení služeb (§ 23d odst. 1 zákona o dráhách, podrobněji viz body 35-37 rozsudku NSS ze dne 18. 9. 2025, čj. 4 As 74/2025-45).

[35] Dalším subjektem, který je třeba zmínit, je tzv. *přídělce*, který (nezávisle) přiděluje kapacitu té které dráhy (viz § 32 zákona o dráhách, pro vysvětlení též bod 2 rozsudku NSS ze dne 31. 3. 2025, čj. 8 As 178/2023-51). Úkolem přídělce je mj. zpracovat prohlášení o dráze, jež je významným zdrojem informací o té které dráze. Jsou v něm stanoveny také podmínky poskytování služeb prostřednictvím zařízení služeb [§ 33 odst. 1 a 3 písm. l) zákona o dráhách].

[36] Zařízením služeb se (mimo jiné) rozumí železniční stanice či zastávka, které jsou jejich provozovatelem (logicky, s ohledem na jejich podstatu) určeny k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální (§ 2 odst. 9 zákona o dráhách, srov. též čl. 3 odst. 11 směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru).

Podmínka „užívání stavby k veřejné dopravě" v kontextu právních předpisů upravujících drážní (železniční) dopravu

[37] Pojem veřejná doprava nelze vykládat extenzivně a toliko s užitím jazykového výkladu. NSS opakuje, že ne všechny prostory, které cestujícím umožňují vyčkat na dopravní spoj (a např. se v rámci čekání připojit na Wi-Fi síť), slouží veřejné dopravě ve smyslu relevantních předpisů. *Ad absurdum* by takový výklad znamenal, že od daně může být osvobozen kterýkoliv bývalý drážní domek v soukromém vlastnictví, jehož krytá terasa nabízí čekajícím cestujícím lavičku a trochu stínu. Rozhodujícím kritériem ovšem nemá být subjektivní vnímání vlastníka určité stavby (a tomu odpovídající dobrovolné zpřístupnění prostor třetím osobám), nýbrž objektivní okolnosti.

[38] Posouzení toho, zda je stavba užívána k veřejné dopravě, se tedy nutně musí pojit s tím, kdo a z jakého titulu stavbu provozuje a užívá. Jinými slovy, to, zda je stavba užívána k veřejné dopravě, se odvozuje od jejího provozování *provozovatelem dráhy*, popř. *provozovatelem zařízení služeb* (či od dalších souvisejících závazkových vztahů, např. nájmu). Provozovatelé poskytují své služby *dopravci*, který zajišťuje veřejnou (železniční) dopravu. Je-li k takto vymezeným službám užívána stavba, pak je osvobozena od daně ve smyslu § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV. Příkladmo tak může být osvobozena od daně budova železniční stanice či zastávky (tj. zařízení služeb), kterou dopravce využívá v rámci provozování veřejné dopravy.

[39] Užívání stavby k veřejné dopravě naopak nelze vyvozovat jen z toho, že soukromý subjekt (který není ani dopravcem, ani provozovatelem ve výše popsaném smyslu) zpřístupňuje cestujícím prostory své nemovité věci, jakkoliv se stavba nachází v obvodu dráhy.

[40] O tom, zda stavba skutečně slouží veřejné železniční dopravě, tedy nesvědčí toliko faktické užívání cestujícími. K němu musí přistoupit též další skutečnosti, z nichž plyne, že jsou splněna výše popsaná kritéria.

3.2Aplikace obecných východisek na nyní posuzovanou věc

[41] Z obsahu správního spisu NSS zjistil následující podstatné skutečnosti.

- Stavba ve vlastnictví stěžovatelky je bývalou nádražní budovou v železniční stanici Ústí nad Orlicí. Od roku 1874 sloužila jako staniční/výpravní budova k železniční dopravě.
- V roce 2016 převedly ČD vlastnictví k budově na stěžovatelku. Podle čl. III.3 kupní smlouvy na předmětu převodu nevázla žádná věcná břemena, zástavní práva ani jiné právní vady či zápisy vzniklé na základě úkonů prodávajícího.
- Z místního šetření provedeného dne 5. 1. 2024 vyplynulo, že celá budova byla v době jeho průběhu uzavřena. Na oknech byly vylepeny informace pro cestující, které

pokračování

odkazovaly na to, že čekárna, pokladna a WC se nachází v nové odbavovací budově nádraží ve vlastnictví jiného subjektu. Další informace odkazovala na prostory volně přístupných nástupišť, s tím, že se jedná o soukromý pozemek, a v případě, že jej vlastník neužívá pro své účely, umožňuje vstup na tyto nástupiště za podmínek *„dodržování běžných pravidel ohleduplnosti“*. Následovalo upozornění, že stěžovatelka není dopravcem ani provozovatelem dráhy a vůči cestujícím nemá žádné povinnosti ani pravomoci. Na krytých nástupištích (jež jsou součástí budovy) byly umístěny lavičky a odpadkové koše, prostor nebyl nijak uzavřen a cestující zde měli možnost vyčkat příjezdu či odjezdu vlaků. Žádné jiné činnosti související s veřejnou dopravou správce daně nezjistil. Správce daně popsal také *„novou, prosklenou budovu ve vlastnictví jiného subjektu“*, která zajišťuje odbavovací služby pro veřejnost, je v ní čekárna, prodej jízdenek, automaty na kávu a občerstvení, sociální služby, součástí je i parkoviště a nové podchody k jednotlivým nástupištím.

- ČD správci daně sdělily, že po prodeji budovy bývalého nádraží tuto stavbu k zajištění (veřejné) dopravy nepoužívají.
- SŽ správci daně na výzvu odpověděla, že stavbu v rozhodném období nevlastnila, nevyužívala ke své činnosti a ani nebyla v žádném smluvním vztahu se stěžovatelkou. Potvrdila však, že *„cestující veřejnost využívá přístřešky této budovy a lavičky pod přístřešky pro čekání na vlak“*.
- DESÚ uvedl, že budova bývalého nádraží naplňuje znaky stavby podle § 9 písm. i) vyhlášky č. 177/1995 Sb. a v tomto kontextu je využívána pro veřejnou dopravu a činnosti nezbytné k jejímu zajišťování. DESÚ nicméně *„není aktuálně způsobilý uvést, v jakém rozsahu“*.
- Stěžovatelka v žádosti k povolení posečkání daně uvedla, že na provozu stavby nemají zájem podílet se ani ČD, ani město Ústí nad Orlicí.
- Předmětem podnikání stěžovatelky byl v rozhodném období pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.

[42] NSS ve správním spise ověřil, že ačkoliv stěžovatelka nesouhlasila s popisem skutkového stavu či jeho hodnocením ze strany daňových orgánů (např. v rámci místního šetření), relevantní skutkové okolnosti v jádru nezpochybnila.

[43] Budova bývalého nádraží je zkolaudována jako staniční/výpravní budova k železniční dopravě. Aby mohla být osvobozena od daně podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV, musela by být v rozhodném období užívána v souladu s kolaudačním rozhodnutím k veřejné dopravě ve výše popsaném smyslu. Jak již bylo uvedeno, železniční stanice je zařízením služeb, které musí být provozováno za zákonem stanovených podmínek (za jeho užívání se sjednává poplatek v souladu s cenovými předpisy a nediskriminačním způsobem, zařízení musí být popsáno v prohlášení o dráze, splňovat technické a provozní požadavky apod.).

[44] Stěžovatelka není ani dopravcem, ani provozovatelem dráhy a ani provozovatelem zařízení služeb. Nic takového netvrdila a ani to nevyplynulo z dokazování (viz samotná tvrzení stěžovatelky, místní šetření, sdělení ČD a SŽ). Neexistuje ani žádná nájemní či jiná smlouva, na jejímž základě by stavba byla přenechána k užívání jinému subjektu, který je dopravcem nebo provozovatelem dráhy či zařízení služeb (tedy subjektu, který je oprávněn provozovat veřejnou dopravu či související služby).

[45] Žalovaný se podrobně zabýval tím, kdo je provozovatelem železniční stanice Ústí nad Orlicí, její podobou i rozsahem služeb, jenž je zde cestujícím poskytován (viz body 44-47 rozhodnutí o odvolání). Provozovatelem železniční stanice Ústí nad Orlicí je SŽ (srov. § 21 zákona č. 77/2002 Sb.), která podobu železničních stanic a služeb tam nabízených vymezuje vnitřními předpisy (např. směrnicí SŽ SM118 ze dne 5. 5. 2021). SŽ výslovně uvedla, že se stěžovatelkou nemá žádný závazkový vztah a budovu bývalého nádraží nevyužívá. Daňové orgány zjistily, že veškeré služby železniční stanice, deklarované SŽ, jsou poskytovány v budově s prosklenou pyramidou. Právě v tomto kontextu vyplynulo, že provozovatel železniční stanice vůbec budovu bývalého nádraží „*nepotřebuje*". Daňové orgány tedy svou argumentaci nestavěly na údajné podmínce nezbytnosti stavby, jak uvedla stěžovatelka. Svým názorem pouze vyjádřily, že provozovatel dráhy (a souvisejícího zařízení služeb) jednoduše zajišťuje chod železniční stanice v jiných prostorách než prostřednictvím stavby ve vlastnictví stěžovatelky. Krajský soud navázal na posouzení daňových orgánů a správně uzavřel, že budova právně ani fakticky nebyla aktivním prvkem provozního systému železniční dopravy. Postup daňových orgánů a krajského soudu tedy nebyl diskriminační, naopak odpovídá smyslu a účelu výše citovaných ustanovení.

[46] Stěžovatelka dovozuje užívání bývalé nádražní budovy k veřejné dopravě z toho, že ze své vůle umožňuje cestujícím pobývat v prostorách krytých nástupišť. S ohledem na okolnosti má však její počínání spíše charakter tzv. společenské úsluhy, jež má následky nikoliv v právní, nýbrž v morální sféře (viz např. bod 29 nálezu Ústavního soudu ze dne 12. 7. 2011, sp. zn. II. ÚS 231/10, N 128/62 SbNU 15).

[47] Na tomto místě NSS shrnuje, že stěžovatelka neprokázala, že by budova bývalého nádraží byla užívána k veřejné dopravě ve smyslu § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV. Naopak, z dokazování bylo dostatečným způsobem zjištěno, že tomu tak není.

[48] NSS nesouhlasí se stěžovatelkou, že krajský soud provedl nesprávnou úvahu ohledně přístupnosti budovy. Stěžovatelka vytrhává z kontextu, co krajský soud uvedl. Ten v odůvodnění rozsudku nevyslovil, že podmínkou osvobození od daně je přístupnost budovy. V rámci obecnějších úvah pouze pojednal o tom, jak lze jazykově chápat veřejnou dopravu (jež je veřejně přístupná každému zájemci, bod 14 napadeného rozsudku). V bodě 18 napadeného rozsudku se pak pozastavil nad tím, zda by měla být budova bývalého nádraží osvobozena od daně, jsou-li krytá nástupiště zpřístupněna podmíněně (pouze pokud je stěžovatelka neužívá pro své účely). Dílčí kasační námitka stěžovatelky, týkající se údajného podmínění osvobození od daně přístupností budovy, není důvodná.

[49] Stěžovatelce nelze přisvědčit ani v tom, že nárok na osvobození od daně je opodstatněn smyslem počínání stěžovatelky (tj. zachováním stavby pro budoucí generace, aby ji mohly nadále užívat k veřejné dopravě). Žádný takový důvod pro osvobození od daně ze ZDNV neplyne. Ani tato dílčí námitka není důvodná.

[50] Stěžovatelka opírala své úvahy rovněž o stanovisko VOP. NSS se však s názorem VOP neztotožňuje, a to z výše vyložených, podrobně popsaných důvodů. Pro úplnost NSS poznamenává, že VOP měl k dispozici toliko podklady, které mu předložila stěžovatelka (zmíněno je např. stanovisko DESÚ, které však NSS nepovažuje za rozhodné z hlediska

aplikace ZDNV v této věci). Především se ale VOP nezabýval podrobným výkladem ZDNV a souvisejících právních předpisů. Ustanovení § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV interpretoval jen velmi obecně, v důsledku čehož situaci chybně vyhodnotil.

[51] Ze všech výše uvedených důvodů dospěl NSS k závěru, že budova bývalého nádraží nemohla být v rozhodných zdaňovacích obdobích osvobozena od daně podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNV, neboť nebyla v souladu s kolaudačním rozhodnutím užívána k veřejné dopravě. Daňové orgány i krajský soud posoudily věc správně. Kasační námitky nesprávného právního posouzení a rozhodnutí v rozporu se zjištěným skutkovým stavem tak nejsou důvodné.

[52] Závěrem NSS vyjadřuje pochopení nad tím, že stěžovatelka může vnímat zdanění budovy bývalého nádraží úkorně (a to s ohledem na dřívější nesrovnalosti ohledně správného danění stavby a také motivy stěžovatelčina počínání). To ovšem nemůže vést daňové orgány ani soudy k tomu, aby vykládaly zákonná ustanovení v rozporu s jejich smyslem a účelem.

4. Závěr a náklady řízení

[53] Ze všech uvedených důvodů dospěl NSS k závěru, že kasační stížnost stěžovatelky není důvodná, a proto ji v souladu s § 110 odst. 1 s. ř. s. zamítl.

[54] Stěžovatelka neměla ve věci úspěch, nemá proto právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti (§ 60 odst. 1 ve spojení s § 120 s. ř. s.); žalovanému nevznikly v tomto řízení náklady nad rámec jeho běžné činnosti.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **není** opravný prostředek přípustný.

V Brně dne 23. ledna 2026

Ondřej Mrákota
předseda senátu