



Vyvěšeno dne: 23. 1. 2026

Svěšeno dne: 6. 2. 2026

Alena Filipová

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,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

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 ZD NV.

[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) ZD NV 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 ZD NV 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 kolejisti 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 irrelevantní. 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

pokračování

důkaz, jenž by prokazoval faktické provozní využití stavby ve smyslu ZDNL. 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.

3.1 Obecná východiska právní úpravy

Právní úprava ZDNL

[14] Podle § 9 odst. 1 písm. j) ZDNL *jsou od daně ze staveb a jednotek osvoboženy 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, č. 2 Afs 323/2021-56.

[17] Osvobození od daně podle § 9 odst. 1 ZDNL 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 ZDNL 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, č. 10 Afs 215/2025-44).

[19] Pojem „veřejná doprava“, užitý v § 9 odst. 1 písm. j) ZDNL, je neurčitým právním pojmem. Rozšířený senát NSS v usnesení ze dne 22. 4. 2014, č. 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 zajiště 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*

pokračování

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 přidělenou 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 přídělc, obstarává-li za provozovatele dráhy výkon hlavních činností podle věty čtvrté.

[29] Podle § 33 odst. 1 zákona o dráhách *zpracuje přídělc 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. *přídělc*, 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) ZD NV. Příkladem tak může být osvobození 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.

3.2 Aplikace 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 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 nástupišťích (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 nástupišťům.
- 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) ZD NV, 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. směrnici 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 služby, 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) ZDNL. 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 ZDNL 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 popsanych 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 ZDNL v této věci). Především se ale VOP nezabýval podrobným výkladem ZDNL a souvisejících

pokračování

právních předpisů. Ustanovení § 9 odst. 1 písm. j) ZDNLV 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) ZDNLV, 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.

P o u č e n í : Proti tomuto rozsudku **n e n í** opravný prostředek přípustný.

V Brně dne 23. ledna 2026

L. S.

Ondřej Mrákota v. r.
předseda senátu