

Ministerstvo zemědělství České republiky

Výklad sekce vodního hospodářství

Věc: Osvobození od placení za odvádění srážkových vod v případě ploch celostátních a regionálních drah

[k § 20 odst. 6 zákona o vodovodech a kanalizacích]

Dotaz:

Žádost o výklad problematiky osvobození od platby za odvádění srážkových vod v souvislosti s plochami objektů celostátních a regionálních drah. Zákonem č. 20/2004 Sb. a zákonem č. 76/2006 Sb. došlo k doplnění výčtu ploch osvobozených od placení za odvádění srážkových vod. Znamená tato změna snahu zprostit vlastníky drah celostátních a regionálních od povinnosti platit za odvádění srážkových vod z veškerých ploch?

Vztahuje se ustanovení § 20 odst. 6 zákona o vodovodech a kanalizacích jen na plochu drážního tělesa (kolejiště) nebo i na plochy budov, jako jsou stanice, dílny, sklady, polikliniky, noclehárny, administrativní budovy, rekreační zařízení, přestože jejich plochy nejsou zařízením potřebným pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy?

Je možno vyžadovat platbu za odvádění srážkových vod v případech, kdy v budově či na pozemku drah celostátních, regionálních a pevných zařízení potřebných pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy je provozována podnikatelská činnost typu prodeje potravin, prodeje novin a časopisů, kadeřnictví, taxislužba, restaurace, průmyslová výroba nebo skladové hospodářství?

Vztahuje se výjimka na veškeré plochy celostátních a regionálních drah a též na plochy tramvajových drah?

Výklad:

Podle ustanovení § 20 odst. 6 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů, se povinnost platit za odvádění srážkových vod nevztahuje na plochy (budovy a pozemky) drah celostátních a regionálních, včetně pevných zařízení potřebných pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 1 písm. a) rozděluje dráhy mj. na dráhy železniční a dráhy tramvajové a dráhy další. V ustanovení § 2 odst. 1 zákona o drahách je definována dráha jako cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Železniční dráhy se pak podle ustanovení § 3 odst. 1 zákona o drahách dělí do kategorií: 1) dráha celostátní (dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena), 2) dráha regionální (dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy), 3) vlečka a 4) speciální dráha (slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce). Jelikož dráha celostátní a dráha regionální jsou druhy železničních dráh a nemají žádnou souvislost s dráhou tramvajovou, na níž se zákon o drahách též vztahuje (§ 1 odst. 1), nevztahuje se osvobození od placení za odvádění srážkových vod na plochy tramvajových drah, neboť ty nespadají ani do kategorie drah celostátních, ani do kategorie drah regionálních, ale naopak tvoří vedle drah železničních samostatnou kategorii drah tramvajových (dalšími kategoriemi jsou dráhy trolejbusové a dráhy lanové).

Ustanovením § 2 odst. 1 zákona o drahách je definována dráha jako cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Ustanovení § 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se provádí zákon o drahách, pak jasně vymezuje součásti dráhy, včetně pevných zařízení, na které se osvobození od platby za odvádění srážkových vod vztahuje v plném rozsahu. Sporné provozovny podnikatelské činnosti bývají umístěny a tvoří vybavenost železničních stanic, popř. i železničních zastávek (§ 21 vyhlášky č. 177/1995 Sb.). Součástí dráhy je v případě železničních stanic pouze zabezpečovací zařízení obsahující technické prostředky zabezpečení a řízení drážní dopravy [viz § 9 písm. f) vyhlášky č. 177/1995 Sb.]. Lze tedy konstatovat, že budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování, jako součásti dráhy ve smyslu § 9 písm. i) vyhlášky č. 177/1995 Sb. nezahrnují sporné provozovny podnikatelské činnosti, a to zejména proto, že jako součást dráhy ve vazbě na železniční stanice výslovně uvedeny nejsou. Nadto zcela jistě neslouží k přímému zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, jak předpokládá hypotéza ustanovení § 20 odst. 6 zákona o vodovodech a kanalizacích.

V těchto případech se proto osvobození od placení za odvádění srážkových vod nebude vztahovat na celé budovy. Platba za odvádění srážkových vod se v takovém případě stanoví jako součin platby za odvádění srážkových vod stanovené pro celou plochu dráhy, včetně jejích součástí, ze které jsou odváděny povrchové vody vzniklé z vod srážkových (viz legislativní zkratka v ustanovení § 1 odst. 3 zákona o vodovodech a kanalizacích), a koeficientu. Koeficientem je podíl ploch, na kterých není pevné zařízení umístěno, ani bezprostředně neslouží k jeho obsluze, k plochám, na nichž je pevné zařízení umístěno a bezprostředně slouží k jeho obsluze, a ploch, na kterých není pevné zařízení potřebné pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy umístěno a které ani bezprostředně neslouží k jeho obsluze.

Vlastník celostátní nebo regionální dráhy určí, které plochy v budovách a na jiných plochách pevného zařízení drah slouží k zajištění přímé bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy (toto určení se týká i ploch vlastním celostátní nebo regionální dráhy pronajímaných, ale sloužících jen k přímému zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy). Pokud tak neučiní ani na výzvu provozovatele nebo vlastníka kanalizace, nelze jeho pasivitu v této věci přičítat k tíži provozovatele nebo vlastníka předmětné kanalizace, který není povinen za něho skutkové okolnosti ve vztahu k existenci pevného zařízení drah sloužícího k zajištění přímé bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy zjišťovat či nepřímou dovozovat (mnohdy k tomu nebude ani fakticky oprávněn) a kterému v takovém případě nezbude, než úplatu za odvádění srážkových vod spočítat na základě vlastní úvahy a obecně (objektivní) znalostí věci a místních poměrů, aniž by to však pro něho představovalo mimořádné či nepřiměřené vícenáklady.

Plochy odpovídající části prostoru železničních stanic a budov tvořících nádražní komplex, které slouží službám, obchodu, skladování a podobně ve vlastní režii nebo pronajímané, je nutné zpoplatnit z hlediska odvádění srážkových vod, neboť nezpoplatněním by došlo k jejich zvýhodnění oproti ostatním subjektům s obdobnou činností vykonávanou mimo uvedené plochy a budovy, což by ve svém důsledku mohlo znamenat nedovolený zásah či ovlivnění jinak rovných podmínek regulace uvedených aktivit..

Příklad: Nádražní budova o celkovém součtu všech ploch, na kterých není pevné zařízení potřebné pro přímé zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy umístěno a které ani bezprostředně neslouží k jeho obsluze (např. různé prodejny, kadeřnictví, restaurace, stání taxislužby a další plochy vlastním drah zpravidla pronajímané) 2000m²; součet ploch, na

nichž je pevné zařízení umístěno nebo které bezprostředně slouží k jeho obsluze, 500m².
Účtovat se bude úhrada ve výši $2000/(2000+500)=2000/2500=0,8$, tj. 80% platby stanovené za jinak stejných okolností pro celou půdorysnou plochu nemovitosti.

V Praze dne 15. srpna 2011



RNDr. Pavel Punčochář, CSc.
vrchní ředitel sekce vodního hospodářství