

Súd: Správny súd v Bratislave
Spisová značka: BA-5S/71/2018
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1018200701
Dátum vydania rozhodnutia: 21. 11. 2023
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Monika Hrašnová
ECLI: ECLI:SK:SpSBA:2023:1018200701.4

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

14

Správny súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedníčky senátu Mgr. Moniky Hrašnovej a členov senátu JUDr. Michala Davalu, Ph.D., LL.M. a JUDr. Barbory Vrbovej, v právnej veci žalobcu: A. B., narodený XX.XX.XXXX, trvale bytom C. D. E. XXX, XX XX C. D., zastúpený: advokát JUDr. Dušan Janči, Liptovský Mikuláš, proti žalovanému: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (v čase vydania rozhodnutia Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky), Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, za účasti 1/ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501, 2/ Krajská prokuratúra Bratislava, Vajnorská 47, 812 56 Bratislava, o preskúmanie rozhodnutia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 07464/2018/SL/13525-M, č. 15/2018 zo dňa 08.03.2018, takto

rozhodol:

14

I. Súd rozhodnutie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 07464/2018/SL/13525-M, č. 15/2018 zo dňa 08.03.2018 **z r u š u j e** a **v e c v r a c i a** žalovanému na ďalšie konanie.

II. Žalobcovi súd **p r i z n á v a** voči žalovanému právo na úplnú náhradu trov konania.

III. Ďalším účastníkom v 1/ a 2/ rade súd právo na náhradu trov konania **n e p r i z n á v a**.

odôvodnenie:

12

I. Priebeh administratívneho konania

1. Predmetom súdneho prieskumu je rozhodnutie žalovaného Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 07464/2018/SL/13525-M, č. 15/2018 zo dňa 08.03.2018 (ďalej aj „napadnuté rozhodnutie“), ktorým bolo potvrdené rozhodnutie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcie železničnej dopravy a dráh, č. 22922/2017/SŽDD/75041 zo dňa 27.10.2017 (ďalej len „prvostupňové rozhodnutie“), ktorým žalovaný ako špeciálny stavebný úrad podľa § 102 ods. 1 písm. aa) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“) a § 120 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „stavebný zákon“) povolilo podľa § 88 ods. 3 stavebného zákona odstránenie stavby dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné

koľajisko ŽSR“, nachádzajúcej sa v katastr. území Liptovská Porúbka na pozemkoch s parcelnými č. 1506/6, 1506/46, 1506/87, 1690/2 (ďalej aj „manipulačné koľajisko“).

2. Stavba predmetnej dráhy v správe Železníc Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) pozostáva z prevádzkových súborov špecifikovaných v prvostupňovom rozhodnutí, medzi ktoré patrí aj (a) železničný zvršok pozostávajúci z rôznych úsekov koľají v celkovej dĺžke 1 215,15 m, 5 ks ručných výhybiek č. P2 až P6, (b) železničný spodok pozostávajúci z nezabezpečeného priecestia v km 0,725 zo železničných betónových panelov, ktorý je označený výstražnými krížmi, 6 ks osvetľovacích stožiarov typu JŽ 14 medzi koľajou č. 101 a č. 102, 1 ks osvetľovacieho stožiara, ktorý je odrezaný nad základom.

3. Stavebník ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Žilina, doručil dňa 18.09.2015 žalovanému (v tom čase s názvom Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky) žiadosť o vydanie povolenia na odstránenie časti stavby dráhy „ŽST Kráľová Lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“. Žiadosť bola odôvodnená pripravovanou realizáciou stavby „Odstraňovanie manipulačného koľajiska ŽSR v žel. stanici Kráľova Lehota“. Súčasťou žiadosti bolo čestné prehlásenie riaditeľa ŽSR Oblastného riaditeľstva Žilina o tom, že manipulačné koľajisko bolo po ukončení výstavby priehradnej nádrže Čierny Váh zhotoviteľom stavby odovzdané bývalým ČSD (Československé štátne dráhy) a odvtedy bolo toto koľajisko evidované v majetku ČSD a následne ŽSR. Využitie uvoľneného priestoru malo byť podľa zámerov jednotlivých vlastníkov pozemkov pod manipulačným koľajiskom.

4. Po viacerých procesných rozhodnutiach žalovaného (bez ohľadu na zmeny v názve žalovaného ďalej aj „ministerstvo“), ktorými bolo zastavené konanie a následne zrušené rozhodnutie o zastavení konania, oznámil žalovaný opätovne začatie konania na odstránenie stavby na základe žiadosti ŽSR zo dňa 18.09.2015 verejnou vyhláškou dňa 02.08.2017 zverejnenou na úradnej tabuli žalovaného a na webovom sídle žalovaného v časti Verejná vyhláška. Zároveň žalovaný požiadal obec Liptovská Porúbka a Kráľová Lehota, aby predmetnú verejnú vyhlášku vyvesili na úradnej tabuli obce a na ich webových sídlach. Nakoľko boli žalovanému známe pomery stavby, upustil od ústneho pojednávania spojeného s miestnym zisťovaním. V oznámení boli účastníci konania i dotknuté orgány upozornené na potrebu predložiť prípadné námietky v lehote 7 pracovných dní od doručenia oznámenia. K oznámeniu o začatí konania vo veci povolenia na odstránenie stavby predložili písomné námietky a pripomienky ŽSR, žalobca, F. G. D. a H. H..

5. Prvostupňovým rozhodnutím zo dňa 27.10.2017 bolo vydané „povolenie na odstránenie stavby dráhy: „ŽST Kráľová Lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“. V tomto rozhodnutí akceptoval správny orgán niektoré námietky a pripomienky pripomienkujúcich subjektov a tieto zapracoval do rozhodnutia. Voči prvostupňovému rozhodnutiu podal rozklad žalobca ako jeden z vlastníkov dotknutých pozemkov pod manipulačným koľajiskom. V rámci svojich námietok napádal (i) neuvedie žalobcu (jedného zo známych vlastníkov pozemkov) ako účastníka konania, čím malo dôjsť k diskriminácii v porovnaní so Slovenským pozemkovým fondom, ako zástupcom neznámych vlastníkov, ktorý tak má podľa žalobcu v konaní väčšie práva; (ii) neuvedenie účelu stavby, ktorej odstránenie je predmetom daného konania, v žiadosti o odstránenie stavby dráhy; (iii) nepreukázanie vlastníckeho práva k predmetnej stavbe, ale len prechod správy majetku štátu na ŽSR; (iv) nesprávny úradný postup, kedy nebolo vydané rozhodnutie o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 2 zákona o dráhach, ktoré je podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach podkladom pre konanie o odstránení stavby dráhy; (v) nesprávny postup, kedy nebolo manipulačné koľajisko ponúknuté do nájmu alebo na predaj samosprávnemu kraju, obci alebo združeniu obcí alebo inej osobe podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach; (vi) v námietke označenej ako námietka č. 6 a 7 namietal, že nemal možnosť byť účastníkom konania o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 2 zákona o dráhach, čím boli dotknuté jeho práva ako vlastníka pozemkov pod manipulačným koľajiskom, ktorý je bez rozhodnutia o zrušení dráh aj naďalej obmedzený vo využívaní predmetných pozemkov skutočnosťou, že bez rozhodnutia o zrušení dráh nedôjde k zrušeniu obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy podľa § 5 ods. 2 a § 3 ods. 4 zákona o dráhach; (vii) namietal, že súčasťou označenia stavebných objektov, ktoré sa majú odstrániť v zmysle prvostupňového rozhodnutia nie sú aj ďalšie časti dráhy, konkrétne stavebné objekty č. 706-42, 43, 46 a 56, ktoré sú súčasťou stavby pôvodnej vlečky a ktoré sa nachádzajú na pozemkoch žalobcu.

6. Okrem žalobcu podali rozklad proti prvostupňovému rozhodnutiu spoločne aj F. G. D. a H. H., ktorí namietali, že (i) napriek evidovaniu predmetnej stavby ako manipulačné koľajisko, stále ide o stavbu, ktorá bola pôvodne budovaná ako „Vlečka PVE v Kráľovej Lehote“ a takto bola označená aj v stavebnom povolení; (ii) jediným dôvodom na odstránenie má byť dlhodobé nevyužívanie predmetných koľají, čo

nie je zákonný dôvod na odstránenie stavby dráhy; (iii) nebol dodržaný postup podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach, t.j. nebolo vydané rozhodnutie o zrušení dráhy, ktoré má byť podkladom pre konanie o odstránení stavby; (iii) nebol dodržaný postup podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach, t.j. dráha nebola ponúknutá inému subjektu.

7. O rozklade žalobcu ako i rozklade F. G. D. a H. H. rozhodol minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky na základe návrhu rozkladovej komisie tak, že oba rozklady zamietol a potvrdil prvostupňové rozhodnutie. Napadnuté rozhodnutie bolo žalobcovi doručené dňa 13.03.2018.

II. Správna žaloba

8. Proti napadnutému rozhodnutiu podal žalobca správnu žalobu dňa 09.05.2018. Včas podanou správnu žalobou žalobca namieta najmä to, že (a) nebol dodržaný postup podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach, podľa ktorého je rozhodnutie o zrušení dráhy podkladom na konanie o odstránení stavby dráhy a jej súčasti; (b) opomenutím vydania rozhodnutia o zrušení dráhy nedošlo k zrušeniu ochranného pásma dráhy ani obvodu dráhy, ktoré zanikajú právoplatnosťou rozhodnutia o zrušení dráhy podľa § 3 ods. 4 a § 5 ods. 2 zákona o dráhach, čím vzniklo tak riziko zachovania ochranného pásma i obvodu dráhy, ktoré nemôžu zaniknúť ipso facto odstránením dráhy, ako uvádza napadnuté rozhodnutie; (c) nebolo realizované ponukové konanie podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach, ktoré sa má týkať dráhy, vo vzťahu ku ktorej zanikla potreba zabezpečiť jej prevádzkovanie na účel dopravy a takáto dráha má byť ponúknutá do nájmu alebo na predaj vyššiemu územnému celku, obci alebo združeniu obci, alebo inej osobe a až následne, ak žiaden z týchto subjektov nemá záujem o dráhu, je vlastníkom dráhy povinný dráhu zrušiť a následne odstrániť stavbu dráhy.

9. Žalobca žiada zrušiť len druhostupňové rozhodnutie podľa § 191 ods. 1 zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov (ďalej len „SSP“), pričom z odôvodnenia správnej žaloby je zrejmé, že napáda nesprávne právne posúdenie (§ 191 ods. 1 písm. c/ SSP), keďže nesúhlasí s tvrdením ministerstva, že v prípade manipulačného koľajiska nejde o „samostatnú dráhu (železničnú trať)“ (str. 10 druhý odsek napadnutého rozhodnutia) a poukazuje na potrebu aplikácie § 7 ods. 1 zákona o dráhach, podľa ktorého sa na navrhovanie, projektovanie a uskutočňovanie stavieb dráh, vrátane ich súčastí, vzťahujú základné požiadavky na stavby podľa stavebných predpisov. Následne v zmysle § 12 ods. 3 zákona o dráhach v spojení s § 139 ods. 2 písm. a) stavebného zákona sa na účel stavebného zákona rozumie pod pojmom „stavba“ aj časť stavby. Zároveň má ísť o dráhu aj z dôvodu, že časť stavby dráhy, ktorej odstránenie bolo povolené, je v zmysle znenia stavebného povolenia č. 6691/74-13 zo dňa 08.07.1974 časťou dráhovej stavby vlečky, ktorá je dráhou podľa § 2 ods. 5 zákona o dráhach.

10. Zároveň je z odôvodnenia správnej žaloby zrejmé, že žalobca namieta podstatné porušenie ustanovení o konaní pred orgánom verejnej správy, ktoré mohlo mať za následok vydanie nezákonného rozhodnutia (§ 191 ods. 1 písm. g/ zákona o dráhach), keďže namieta nevydanie rozhodnutia o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach i absenciu ponukového konania § 3 ods. 4 a § 5 ods. 2 zákona o dráhach.

11. Žalobca požaduje zrušenie aj z dôvodu nezrozumiteľnosti a nepreskúmateľnosti napadnutého rozhodnutia pre nedostatok dôvodov v zmysle § 191 ods. 1 písm. d) SSP. Ide podľa neho o svojvoľné fyzické odstránenie dráhového majetku štátu, ktorú ŽSR prevádzkujú celé desaťročia. I. už nebude schopná plniť svoj pôvodný účel a bude potrebné riešiť zabezpečenie iných súkromných vlečiek, ktoré boli zavlečkované do trate práve prostredníctvom predmetnej stavby vlečky, aby mohli do budúcnosti zachovať svoju funkciu.

12. Žalobca požadoval aj priznanie odkladného účinku správnej žaloby podľa § 184 až 189 SSP s odôvodnením, že odstránenie predmetnej dráhy by bolo nezvratné a v prípade fyzickej likvidácie by už ani v prípade vyhovenia správnej žalobe nebolo možné protiprávny stav napraviť.

III. Vyjadrenie žalovaného

13. Vo svojom vyjadrení k správnej žalobe zo dňa 22.10.2018 žalovaný zotrval na argumentácii uvedenej v napadnutom rozhodnutí a nestotožnil sa v celom rozsahu s tvrdeniami žalobcu. Žalovaný poukázal na skutočnosť, že konanie o odstránení stavby podľa § 88 ods. 3 stavebného zákona je výlučne návrhovým

konaním, pričom aktívne legitimovaným subjektom na podanie tohto návrhu je vlastník, resp. v tomto prípade správca predmetnej stavby dráhy, t.j. ŽSR. Ministerstvo nepovolilo odstráni celú stavbu, ale len jej časť, nakoľko postupovalo na základe návrhu (žiadosti) ŽSR, ktoré pri podaní žiadosti vychádzali z vlastných prepravných potrieb a nežiadali odstrániť celú stavbu manipulačného koľajiska, ale len jej časti, tzn. koľaje, ktoré sú umiestnené na pozemkoch súkromných vlastníkov, pričom vlečkové koľajisko, do ktorého sú zaústené aj dve vlečkové koľaje samostatných prevádzkovateľov, majú zostať aj naďalej zachované.

14. K námietke nedodržania postupu podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach žalovaný uvádza, že „ministerstvo rozhodovalo vo veci odstránenia stavby dráhy, ktorá bola v danom území zriadená v roku 1974 v súlade s vtedy platným zákonom č. 51/1964 Zb. o dráhach“. Žalovaný zotrval na svojich tvrdeniach uvedených v napadnutom rozhodnutí, t.j. že časť manipulačného koľajiska, ktorej odstránenie ŽSR požadovalo, nie je samostatnou dráhou (železničnou traťou). Do časti stavby dráhy, ktorú ministerstvo povolilo odstrániť, nie sú zaústené iné dráhy, nakoľko existujúce vlečky spoločnosti DREVAR, spol. s r.o. a spoločnosti EUROVIA – Kameňolomy, s.r.o. sú zaústené do časti koľajiska, ktorá sa má zachovať. Dopravný bod Železničná stanica Kráľová Lehota môže podľa žalovaného aj naďalej plniť svoju funkciu ako v osobnej i nákladnej preprave. Žalovaný nesúhlasí ani s tvrdením žalobcu o nezrozumiteľnosti a nepreskúmateľnosti žalobou napadnutého rozhodnutia a žiada žalobu zamietnuť.

IV. Ďalšie vyjadrenia účastníkov konania

15. Krajský súd vyzval na vyjadrenie k žalobe aj ďalších účastníkov konania – H. H. a F. G. D.. Tí sa podaniami zo dňa 07.10.2018 v plnej miere stotožnili s obsahom správnej žaloby. Zároveň sa obaja ďalší účastníci konania zákonom predpísaným spôsobom týmto vyjadrením vzdali svojho účastníctva v konaní pred správnym súdom.

16. Uznesením č. k. 5S/71/2018-126 zo dňa 29.10.2018 krajský súd pribral do konania ŽSR ako účastníka administratívneho konania. Vo vyjadrení zo dňa 30.11.2018 sa ŽSR stotožňuje s názorom žalovaného uvedeným v jeho vyjadrení k žalobe, že žaloba je nedôvodná a navrhuje žalobu zamietnuť. Poukazuje na § 177 ods. 1 SSP, podľa ktorého sa má žalobca domáhať ochrany svojich subjektívnych práv. ŽSR namieta aktívnu legitímáciu žalobcu na podanie správnej žaloby z dôvodu, že v žalobe žalobca podľa ŽSR nepoukazuje na porušenie jeho subjektívnych práv. Stavebné objekty a prevádzkové súbory, ktoré umožňuje napadnuté rozhodnutie odstrániť, sú v súčasnosti súčasťou koľajiska železničnej stanice Kráľová Lehota a sú v správe ŽSR. Nejde o odstránenie dráhy a ani o odstránenie časti dráhovej stavby vlečky. ŽSR nemajú záujem odstrániť dráhu (trať), ale len vybrané staničné koľaje pričom dopravná aj prepravná funkcia stanice Kráľová Lehota zostane aj naďalej zachovaná. V prípade odstraňovania jednotlivých staničných koľají sa podľa vedomostí ŽSR nevedie predchádzajúce konanie o zrušení dráhy.

17. V tejto súvislosti odkazujú ŽSR aj na časť odôvodnenia napadnutého rozhodnutia, ktorá odkazuje na povolenia na prevádzkovanie vlečiek súkromných spoločností DREVAR, spol. s r.o. a EUROVIA – Kameňolomy, s.r.o., konkrétne cituje: „V tejto súvislosti poukazujem na to, že v roku 2002 Štátny dráhový úrad, Klemensova 8, Bratislava, ako príslušný dráhový správny orgán (ďalej len „ŠDÚ“) vydal rozhodnutie číslo: 3142/2002-ŠDÚ-ŠDO/Ha o povolení na prevádzkovanie dráhy na železničnej dráhe – vlečke právnickej osobe prevádzkovateľovi dráhy s obchodným menom DREVÁR spol. s r.o. so sídlom Piaristická 2, 949 24 Nitra. V rozhodnutí je uvedený: „Vlečka je zaústená do celoštátnej dráhy ŽSR. Odbočuje v železničnej stanici Kráľová Lehota z koľaje č. 101 výhybkou č. P7, povolenie sa vydáva na čas neurčitý“. ŠDÚ vydal tiež dňa 19.07.2004 povolenie na prevádzkovanie dráhy na železničnej dráhe – vlečke právnickej osobe prevádzkovateľovi dráhy s obchodným menom EUROVOA- Kameňolomy spol. s r.o. so sídlom Osloboditeľov 66, 040 17 Košice. Aj táto vlečka je podľa výrokovvej časti rozhodnutia zaústená do celoštátnej dráhy ŽSR. Odbočuje v železničnej stanici Kráľová Lehota z koľaje č. 101 v km 241,473 výhybkou č. P1“. Povolenie bolo vydané na čas neurčitý. Z popisu oboch vlečiek uvedených vo výrokových častiach rozhodnutí je zrejmé, že sú zaústené do koľajiska, ktoré bolo súčasťou vlečky PVE, a je v súčasnosti označené ako manipulačné koľajisko. Obe rozhodnutia sú právoplatné.“

18. Dňa 12.04.2019 do konania vstúpila Krajská prokuratúra Bratislava, ktorá sa pripojila k právnomu názoru žalobcu v tom smere, že rozhodnutiu o odstránení stavby dráhy malo predchádzať rozhodnutie o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach. Rovnako tak malo odstráneniu predchádzať aj ponukové konanie podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach. Ak tieto skutočnosti správny orgán

nezhľadniť, dospel tak k nesprávnym právnym záverom. Preto navrhuje prokuratúra napadnuté rozhodnutie zrušiť podľa § 191 ods. 1 písm. c) SSP.

V. Konanie pred správnym súdom a relevantná právna úprava

19. Žaloba napadla Krajskému súdu v Bratislave (ďalej aj „krajský súd“) dňa 09.05.2018 pod sp. zn. 5S/71/2018.

20. Dňa 31.10.2018 doručil krajskému súdu žalobca oznámenie ŽSR o začatí odstránenie stavby dráhy „ŽST Kráľová Lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“ v 45. týždni roku 2018 na základe napadnutého rozhodnutia, ktoré bolo doručené Obecnému úradu v Kráľovej Lehote.

21. Uznesením č. k. 5S/771/2018-144 zo dňa 26.11.2018 krajský súd zamietol návrh žalobcu na priznanie odkladného účinku správnej žalobe.

22. Správny súd v Bratislave bol zriadený zákonom č. 151/2022 Z. z. o zriadení správnych súdov a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 151/2022 Z. z.“) a svoju činnosť začal od 01.06.2023. V zmysle § 3 ods. 3 písm. b) zákona č. 151/2022 Z. z. výkon súdnictva prešiel od 01.06.2023 z krajských súdov na správne sudy vo všetkých veciach, v ktorých je od 01.06.2023 daná právomoc správnych súdov, a to z Krajského súdu v Bratislave, Krajského súdu v Nitre a Krajského súdu v Trnave na Správny súd v Bratislave. Predmetná vec bola preto zo zákonných dôvodov podľa predchádzajúcej vety dňa 06.06.2023 náhodným výberom pridelená na prejednanie a rozhodnutie do senátu 1S Správneho súdu v Bratislave (ďalej v texte rozsudku aj „správny súd“, príp. „súd“).

23. Podľa § 6 ods. 1 SSP, správne sudy v správnom súdnictve preskúmvajú na základe žalôb zákonnosť rozhodnutí orgánov verejnej správy, opatrení orgánov verejnej správy a iných zásahov orgánov verejnej správy, poskytujú ochranu pred nečinnosťou orgánov verejnej správy a rozhodujú v ďalších veciach ustanovených týmto zákonom.

24. Podľa § 177 ods. 1 SSP, sa správnou žalobou žalobca môže domáhať ochrany svojich subjektívnych práv proti rozhodnutiu orgánu verejnej správy alebo opatreniu orgánu verejnej správy.

25. Podľa § 2 ods. 1 zákona o dráhach, dráhami sú koľajové dráhy, trolejbusové dráhy a lanové dráhy.

26. Podľa § 2 ods. 2 zákona o dráhach, koľajovými dráhami sú železničné dráhy, električkové dráhy a špeciálne dráhy.

27. Podľa § 2 ods. 3 zákona o dráhach, železničnými dráhami sú železničné trate a vlečky.

28. Podľa § 2 ods. 4 zákona o dráhach, železničné trate tvoria dopravnú cestu železničným vozidlám na účely železničnej dopravy.

29. Podľa § 2 ods. 5 zákona o dráhach, vlečkou je železničná dráha priamo alebo prostredníctvom inej vlečky zaústená do železničnej trate; používa sa na pohyb železničných vozidiel na účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru v podnikoch, skladoch, prístavoch a v termináloch alebo na iné účely.

30. Podľa § 2 ods. 6 zákona o dráhach, špeciálnou dráhou je koľajová dráha na mestskú a prímestskú verejnú osobnú dopravu, najmä metro a mestské a prímestské rýchlodráhy, ako aj železničná dráha nezaústená do železničnej trate, ktorá slúži len miestnym alebo turistickým potrebám, najmä miestne úzkorozchodné dráhy.

31. Podľa § 3 ods. 4 zákona o dráhach, obvod dráhy zaniká dňom právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.

32. Podľa § 5 ods. 2 zákona o dráhach, ochranné pásmo novej dráhy vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia. Ochranné pásmo zaniká dňom právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.

33. Podľa § 7 ods. 1 zákona o dráhach, ak ďalej nie je ustanovené inak, na navrhovanie, projektovanie a uskutočňovanie stavieb dráh a ich súčastí sa vzťahujú základné požiadavky na stavby a všeobecné technické požiadavky na navrhovanie a uskutočňovanie stavieb podľa stavebných predpisov.

34. Podľa § 12 ods. 2 zákona o dráhach, rozhodnúť o zrušení dráhy môže správny orgán len na návrh vlastníka dráhy alebo na návrh ním povereného prevádzkovateľa dráhy so súhlasom vlastníka dráhy. Ak ide o železničnú dráhu, do ktorej sú zaústené ďalšie železničné dráhy, je potrebný aj súhlas vlastníkov týchto dráh.

35. Podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach, rozhodnutie o zrušení dráhy je podkladom na konanie špeciálneho stavebného úradu o odstránenie stavby dráhy a jej súčastí podľa stavebných predpisov.

36. Podľa § 2 ods. 1 a 3 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, dopravou na dráhe sa rozumie železničná doprava, mestská električková doprava a trolejbusová doprava (ďalej len „mestská doprava“), doprava na špeciálnych dráhach²) a doprava na lanových dráhach. Železničnou dopravou je osobná doprava a nákladná doprava na železničných dráhach.

37. Podľa § 139 ods. 2 písm. a) stavebného zákona, ak sa v tomto zákone používa pojem „stavba“, rozumie sa tým aj jej časť.

VI. Právne posúdenie veci

38. Správny súd, po oboznámení sa s obsahom spisového materiálu a administratívneho spisu, preskúmal v medziach žalobného návrhu a podstatných žalobných bodov (§ 134 ods. 1 SSP, § 183 SSP) napadnuté rozhodnutia orgánov verejnej správy oboch stupňov, ako aj postup predchádzajúci ich vydaniu, vychádzajúc zo stavu existujúceho v čase právoplatnosti rozhodnutia (§ 135 ods. 1 v spojení s § 493e SSP). Na prejednanie vecí súd nariadil pojednávanie (§ 107 ods. 1 písm. a/ SSP). Právny zástupca žalobcu na pojednávaní zopakoval podstatné žalobné body a zotrval na dôvodoch a petite žaloby. Súd dospel k záveru, že žaloba je dôvodná.

39. Pri preskúmaní zákonnosti rozhodnutia orgánu verejnej správy súd skúma, či orgán verejnej správy vecne príslušný na konanie si zadovážil dostatok skutkových podkladov pre vydanie rozhodnutia a zistil vo veci dostatočne skutkový stav, či konal v súčinnosti s účastníkmi konania, či rozhodnutie bolo vydané v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi a či obsahovalo zákonom predpísané náležitosti, teda či rozhodnutie správneho orgánu bolo vydané v súlade s hmotnoprávnymi a s procesnoprávnymi predpismi a či je zrozumiteľne, presvedčivo a dostatočne odôvodnené.

40. Predmetom súdneho prieskumu je preskúmanie postupu žalovaného a zákonnosti jeho rozhodnutia č. 07464/2018/SL/13525-M, č. 15/2018 zo dňa 08.03.2018, ktorým bolo potvrdené prvostupňové rozhodnutie žalovaného o povolení odstránenia stavby dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“. Žalobca v žalobe uviedol, že rozhodnutie napáda z dôvodu nepreskúmateľnosti pre nedostatok dôvodov (§ 191 ods. 1 písm. d/ SSP), pričom sa žalobné námietky týkajú najmä nesprávneho právneho posúdenia (§ 191 ods. 1 písm. c/ SSP). Podľa žalobcu došlo v konaní pred správnym orgánom k podstatnému porušeniu ustanovení o konaní pred orgánom verejnej správy, ktoré mohlo mať za následok vydanie nezákonného rozhodnutia alebo opatrenia vo veci samej (§ 191 ods. 1 písm. g/ SSP). Podstatnou žalobnou námietkou bolo práve tvrdenie žalobcu o nevydaní samostatného rozhodnutia o zrušení dráhy v rámci samostatného administratívneho konania, ktoré musí v zmysle § 12 ods. 3 zákona o dráhach predchádzať konaniu o odstránení dráhy, a tiež nevykonanie ponukového konania v zmysle § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach. Na zodpovedanie týchto otázok týkajúcich sa správneho procesného postupu pri odstraňovaní predmetného manipulačného koľajiska, špecifikovaného v prvostupňovom rozhodnutí, je nevyhnutné vykonať posúdenie, či dané manipulačné koľajisko je alebo nie je dráhou alebo jej časťou. Táto otázka je medzi účastníkmi konania sporná.

41. Podľa žalovaného nie je manipulačné koľajisko, ktorého odstránenie ŽSR požadovalo vo svojej žiadosti, samostatnou dráhou (železničnou traťou). V napadnutom rozhodnutí (str. 6 a 7) žalovaný uvádza, že „vlečkové koľajisko PVE v Kráľovej lehote bolo pôvodne postavené ako súčasť komplexu MGZS mimoglobálneho zariadenia staveniska, povoleného Dráhovým správnym orgánom ČSD –

SVD Bratislava v stavebnom povolení uvedeného ako „provizórium“ pre výstavbu Prečerpávacej vodnej elektrárne Čierny Váh“. Po ukončení výstavby elektrárne malo byť toto koľajisko zrušené, bez bližšej špecifikácie, či má ísť o fyzické odstránenie alebo právne zrušenie pôvodného účelu stavby. Trvanie stavebnej prípustnosti stavby povoleného vlečkového koľajiska elektrárne skončilo presne podľa podmienok vydaného stavebného povolení na predmetné vlečkové koľajisko dňom uvedenia PVE Čierny Váh do prevádzky, t. j. dňa 30.09.1983. Po tomto termíne sa malo vlečkové koľajisko zrušiť (fyzicky odstrániť, resp. stavebno-právne zmeniť jeho užívanie na nový účel). Po ukončení výstavby PVE Čierny Váh sa vlečkové koľajisko neodstránilo, nakoľko v rokoch 1982/1983 rozhodli vtedajšie štátne orgány, že predmetnú vlečku nie je účelné likvidovať a ČSD bola daná úloha, aby ako následný správca vlečky zabezpečil pre predmetnú stavbu vlečkového koľajiska nové stavebno-právne doklady. Žalovaný v napadnutom rozhodnutí sám konštatuje, že na predmetné manipulačné koľajisko ŽSR však doposiaľ neexistujú relevantné povolujuce doklady.

42. Súčasťou administratívneho spisu je Hospodárska zmluva č. 1/85-1987, č. 15009/88-25/2 uzatvorená medzi odovzdávajúcou organizáciou Vodné elektrárne, k.p., Trenčín a preberajúcou organizáciou ČSD, Východná dráha, správa dráhy, Bratislava zo dňa 02.12.1987, ktorej predmetom je prevod správy majetku označeného ako „PVE Čierny Váh, Vlečka Kráľová Lehota obj. č. 706-37, 38, 42, 43, 45, 46, 56“. Správa tohto majetku prešla na ČSD ku dňu 01.01.1988. Reálne prevzatie a odovzdanie správy potvrdzujú štyri Zápisy o odovzdaní a prevzatí jednotlivých častí predmetného majetku zo dňa 06.10.1987, na ktorých je majetok zhodne označený ako „PVE Čierny Váh – vlečka Kráľová Lehota“, s následným rozpisom jednotlivých stavebných objektov. Druh stavby získanej do správy je označený ako „železničná vlečka“. V administratívnom spise sa nenachádza žiadny ďalší neskôr datovaný dokument, rozhodnutie, opatrenie, či potvrdenie, ktoré by preukazovalo preklasifikovanie predmetných stavieb na iný druh objektov alebo zmenu účelu užívania predmetných stavieb.

43. Súd má na základe vyššie uvedeného za preukázané, že predmetná stavba, bez ohľadu na jej označenie zo strany ŽSR a ministerstva ako „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“ bola určená na užívanie ako železničná vlečka. Žalovaný nijako nepreukázal v administratívnom konaní zmenu tohto určenia. Skutočnosť, že vlečka je podľa tvrdení žalovaného dlhodobo neužívaná a prípadne aj jej technický stav už nezodpovedá stavu z roku 1987, môže byť dôvodom, prečo predmetné koľaje reálne neplnia funkciu vlečky. Zákon o dráhach ale neobsahuje normu, ktorá by bola právnym základom toho, aby bola železničná dráha (ktorou je podľa § 2 ods. 3 zákona o dráhach železničná trať a vlečka) svojvoľne preklasifikovaná na iný druh stavby bez zrušenia dráhy v administratívnom konaní podľa § 12 zákona o dráhach. Ak aj manipulačné koľajisko nespĺňa technické podmienky na plnenie účelu ako vlečka, stavebno-právne ide stále o železničnú trať, a teda železničnú dráhu alebo jej časť. Železničnou traťou je dopravná cesta pre železničné vozidlá na účely železničnej dopravy (§ 2 ods. 4 zákona o dráhach). Ak by aj bolo manipulačné koľajisko nezaústené do železničnej trate, stále pôjde o špeciálnu dráhu, ktorou je aj železničná dráha nezaústená do železničnej trate, ktorá slúži len miestnym alebo turistickým potrebám (§ 2 ods. 6 zákona o dráhach). Ak teda predmetné manipulačné koľajisko mohlo slúžiť akejkoľvek doprave na tomto koľajisku, ide podľa zákona o dráhach o dráhu. Zákon o dráhach nešpecifikuje žiadne druhy železničných koľají, ktoré sú v zmysle stavebného povolenia určené na dopravu na železničnej dráhe, ktoré boli odovzdané do správy ŽSR ako železničná dráha (v danom čase vlečka) a ktoré by zároveň neboli železničnou dráhou. Ak by aj predmetné manipulačné koľajisko nebolo súčasťou železničnej siete (§ 2 ods. 7 zákona o dráhach), stále ide o železničnú trať, ktorá je dráhou v zmysle § 2 ods. 3 zákona o dráhach.

44. Obdobne aj zákon o doprave na dráhach určuje podmienky dopravy na železničnej dráhe definovanej zákonom o dráhach. Žalovaný v žiadnom svojom podaní nepreukázal a ani z administratívneho spisu v žiadnej časti nevyplýva žiadna výnimka, ktorá by umožňovala na predmetnom manipulačnom koľajisku vykonávať dopravu bez splnenia podmienok zákona o doprave na dráhach. Ďalší nepriamy argument, že aj manipulačné koľajisko spĺňa definíciu železničnej dráhy podľa § 2 ods. 3 zákona o dráhach, predstavuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška“), ktorá upravuje stavebno-technické požiadavky na projektovanie dráh, na ich výstavbu a prevádzku, vrátane požiadaviek na koľaje v dopravniciach, manipulačné koľaje, manipulačné koľaje vlečiek.

45. Skutočnosť, že predmetné odstraňované manipulačné koľajisko je dráhou, potvrdzuje aj sám žalovaný a ŽSR, kedy napr. (i) výrok prvostupňového rozhodnutia znie: „povolenie na odstránenie

stavby dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“; následné odôvodnenie uvádza, že „odstraňovaná časť stavby dráhy je v správe ZSR“, „pre povolenie odstránenia uvedenej časti stavby dráhy stanovuje MDV SR tieto podmienky“; (ii) rovnako napadnuté rozhodnutie preberá označovanie odstraňovanej stavby ako stavba dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“; (iii) žalovaný uviedol, že predmetom konania bolo rozhodovanie o odstránení stavby dráhy aj vo vyjadrení k žalobe (bod 14 tohto rozsudku); (iv) ŽSR uviedli vo svojom vyjadrení k žalobe, že vlečky súkromných dopravcov DREVAR, spol. s r.o. a EUROVIA – Kameňolomy, s.r.o. sú zaústené do celoštátnej dráhy a odbočujú v železničnej stanici Kráľová Lehota z koľaje č. 101 výhybkou č. P1, resp. P7 (bod 17 tohto rozsudku), čím potvrdili, že na koľaji č. 101, ktorej odstránenie v úseku od km 0,656 – 1,178 m je predmetom povolenia na odstránenie dráhy, je koľajou, na ktorej sa realizuje železničná doprava v zmysle zákona o doprave na dráhach; (v) žalovaný v napadnutom rozhodnutí sám uvádza, že „je teda zrejmé, že vlečka v Kráľovej Lehote sa stala súčasťou železničných dráh ako legálna stavba“ a zároveň, že „je súčasné manipulačné koľajisko (označované v dokumentoch ako vlečka, vlečková koľaj, vlečkové koľaje, vlečkové koľajisko, vlečkové manipulačné koľaje) stavebno-technicky tá istá stavba ako „Vlečka k Prečerpávajúcej vodnej elektrárni Čierny Váh“ (str. 7 napadnutého rozhodnutia).

46. Na základe vyššie uvedeného má súd za to, že koľajisko označované ako „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“, ktoré bolo predmetom rozhodovania žalovaného, je železničnou dráhou podľa § 2 ods. 3 zákona o dráhach a konaniu o odstránení tejto dráhy mal predchádzať konanie o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach.

47. Pokiaľ ide o námietku žalovaného a ŽSR, že predmetom konania nebola celá alebo „samostatná“ dráha (str. 10 druhý odsek napadnutého rozhodnutia), a preto nebolo potrebné najprv zrušiť danú časť dráhy, túto súd považuje za nedôvodnú. Zákon o dráhach nijako nešpecifikuje, čo je „samostatná“ dráha alebo časť dráhy, aký úsek železničnej trate je celou či „samostatnou“ dráhou a aký je len jej časťou. Súd rozumie, že v činnosti ŽSR môže byť pri praktickom výkone správy a prevádzky železničných dráh nevyhnutné označovať určité časti tratí ako „samostatnú“ dráhu a niektoré jej prvky je v praxi možné označiť za tak marginálne či nesamostatné, že ich prevádzkovateľ dráhy ani nepovažuje za riadnu „samostatnú“ dráhu. Uvedenej praxi však nijako nezodpovedá znenie zákona o dráhach (osobitne § 7 ods. 1), ktorý v žiadnom ustanovení nevyklučuje akúkoľvek časť dráhy (železničnej trate alebo vlečky) spod povinnosti dodržať pri jej odstraňovaní postup podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach. Žalovaný bol kompetentný rozhodovať aj o zrušení časti stavby dráhy. Obdobne aj § 139 ods. 2 písm. a) stavebného zákona určuje, že pod stavbou je potrebné rozumieť aj jej časť, čo je podstatné aj z toho dôvodu, že prvostupňové rozhodnutie bolo vydané žalovaným ako špeciálnym stavebným úradom vo veciach stavieb dráhy podľa § 120 ods. 1 stavebného zákona.

48. Práve v konaní o zrušení dráhy môžu byť prezentované podstatné námietky účastníkov administratívneho konania smerujúce k rozsahu zrušovanej časti dráhy, k prípadným podmienkam zrušenia dráhy a môžu tak byť zohľadnené právom chránené záujmy účastníkov konania. Ak správny orgán vyhodnotil manipulačné koľajisko ako stavbu dráhy, vo vzťahu ku ktorej nie je potrebné postupovať podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach, aplikoval nesprávne právne posúdenie v tom, že na zistený skutkový stav neaplikoval správnu normu. Keďže predmetnému konaniu o odstránení dráhy nepredchádzalo konanie o zrušení dráhy a podkladom pre prvostupňové rozhodnutie nebolo rozhodnutie o zrušení dráhy, došlo zároveň k podstatnému porušeniu ustanovení o konaní pred orgánom verejnej správy, ktoré malo za následok vydanie nezákonného rozhodnutia.

49. Vo vzťahu k možnosti ŽSR predložiť žiadosť podľa § 12 ods. 2 zákona o dráhach správny súd uvádza, že medzi základné úlohy ŽSR patrí prevádzkovanie železničných dráh (§ 2 ods. 1 písm. a) bod 1 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov /ďalej len „zákon o ŽSR/). ŽSR sú správca majetku štátu, medzi ktorý patria aj dráhy prevádzkované ŽSR (§ 10 ods. 1 zákona o ŽSR). ŽSR sú tak priamo na základe zákona ako prevádzkovateľ štátom vlastnených dráh oprávnené predložiť správny orgán žiadosť podľa § 12 ods. 2 zákona o dráhach, ktorú predkladá vlastník dráhy alebo ním poverený prevádzkovateľ dráhy.

50. Zároveň je vhodné uviesť, že § 12 ods. 1 zákona o dráhach stanovuje osobitné podmienky na zrušenie dráhy slúžiacej osobnej doprave. Požiadavka predchádzajúceho rozhodnutia o zrušení dráhy ako podkladu na konanie o odstránení stavby dráhy a jej súčasti podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach

sa však týka každého druhu železničných dráh bez ohľadu na to, či slúžia na osobnú alebo nákladnú prepravu.

51. Súd súhlasí aj s druhou žalobnou námietkou, t. j. že bez rozhodnutia o zrušení dráhy alebo jej časti, nedôjde podľa zákona k zániku obvodu dráhy a ochranného pásma predmetnej dráhy. Existenciu obvodu a ochranného pásma dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“ žalovaný nepoprel, naopak sám uznal ich existenciu a v napadnutom rozhodnutí uvádzal, že „odstránením/zánikom časti stavby dráhy teda dôjde k tomu, že nehnuteľnosti, ktoré sa nachádzajú obvodu (ochrannom pásme) dráhy, sa po jej odstránení v tomto obvode (ochrannom pásme) nachádzať nebudú. Tieto nehnuteľnosti budú vyňaté z právneho režimu, ktorý sa vzťahuje na obvod dráhy a ochranné pásmo dráhy“. Uvedené je v priamom rozpore so znením § 5 ods. 2 a § 3 ods. 4 zákona o dráhach. Od účinnosti zákona o dráhach nemôže zaniknúť obvod a ochranné pásmo existujúcej dráhy iným spôsobom ako právoplatnosťou rozhodnutia o zrušení dráhy alebo jej časti. Ani prechodné ustanovenie zákona o dráhach neobsahujú žiadnu normu, ktorá by umožňovala aplikovať na spôsob zrušenia ochranných pásiem a obvodov dráh zriadených pred účinnosťou zákona o dráhach postupy podľa predpisov platných do nadobudnutia účinnosti zákona o dráhach.

52. V tomto smere súd poukazuje na zásadné ohrozenie práv a právom chránených záujmov žalobcu a ďalších účastníkov administratívneho konania, ktorí sú vlastníkami pozemkov pod predmetnou odstraňovanou železničnou drážou. Skutočnosť, že nedošlo k zákonnému predpokladanému zrušeniu obvodu a ochranného pásma dráhy „ŽST Kráľová lehota – manipulačné koľajisko ŽSR“ rozhodnutím o jej zrušení, dochádza na strane vlastníkov pozemkov k značnej právnej neistote. Zákon o dráhach totiž stanovuje vlastníkom pozemkov pod drážou značné obmedzenia s ich nakladaním. Napr. je v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy nie je možné umiestňovať v obvode dráhy reklamné, propagačné informačné zariadenia (§ 4 ods. 1 zákona o dráhach), je zakázané vykonávať akékoľvek činnosti, ktoré by mohli ohroziť dráhu alebo dopravu na dráhe (§ 4 ods. 2 zákona o dráhach), v ochrannom pásme dráhy je zakázané umierňovať stavby, konštrukcie, vzdušné vedenia, elektromagnetické zariadenia, či predmety, ktorých farebné plochy sú zameniteľné s označeniami používanými v doprave na dráhach (§ 6 ods. 1 zákona o dráhach). Vlastníci a užívatelia nehnuteľností v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich v takom stave, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčasti (§ 6 ods. 2 zákona o dráhach). Práve rozsah týchto obmedzení je značne podstatný a vlastníci pozemkov musia mať právnu istotu v tom, či došlo alebo nedošlo k zrušeniu dráhy a či jej odstránenie podľa napadnutých rozhodnutí nie je len dočasným stavom, po ktorom môže teoreticky nasledovať vybudovanie novej dráhy, pričom nie je jasné, či zákonné obmedzenia vlastníkov pozemkov zanikli alebo nie. Táto skutočnosť zároveň predstavuje ohrozenie subjektívnych práv a právom chránených záujmov žalobcu, ku ktorému došlo napadnutými rozhodnutiami a postupom správneho orgánu. Riziko tejto neistoty a s tým spojené ohrozenie subjektívnych práv žalobcu pomenoval v žalobe, a preto bol aktívne legitimovaný na podanie žaloby podľa § 177 ods. 1 SSP.

53. Súd zároveň neidentifikoval v napadnutom rozhodnutí ani v administratívnom spise žiadne vysvetlenie toho, prečo žalovaný akceptoval žalobcom namietaný stav, kedy ŽSR ako správca dráhy nepostupoval podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach, pričom ustanovenie § 28 ods. 7 druhá veta zákona o dráhach dáva vlastníkovi (správcovi štátom vlastnenej) dráhy povinnosť navrhnúť zrušenie dráhy a jej následné odstránenie až po neúspešnom ponukovom konaní. Túto skutočnosť namietal žalobca v konaní, no žalovaný sa s ňou relevantne nevysporiadal. Uviedol len, že návrh na odstránenie časti stavby pred vydaním rozhodnutia dostatočne preskúmalo a že ide o povinnosť vlastníka dráhy. Správny súd si uvedomuje, že postup podľa daných ustanovení je povinný dodržať ŽSR ako správca štátnom vlastnenej dráhy. Na túto skutočnosť však upozorňoval žalobca už v rozklade voči prvostupňovému rozhodnutiu, pričom správny orgán neposkytol relevantnú odpoveď na otázku, prečo vydal povolenie na odstránenie stavby dráhy, ak jej vlastník (správca) nedodrжал svoju explicitnú povinnosť podľa § 28 ods. 7 druhá veta zákona o dráhach. Pochybenie žalovaného v súvislosti s ponukovým konaním spočíva v absolútnej ignorancii danej skutočnosti v odôvodnení napadnutých rozhodnutí.

54. Správny súd po preskúmaní rozhodnutí žalovaného a oboznámení sa s obsahom súdneho spisu a administratívnych spisov žalovaného dospel k záveru, že žalovaný správny orgán nepostupoval v súlade so zákonom, keď nesprávne právne posúdil charakter odstraňovanej stavby dráhy a povinnosť realizovať konanie o zrušení dráhy. Preto je daný dôvod na zrušenie napadnutého rozhodnutia podľa § 191 ods.

1 písm. c) a g) SSP z dôvodu nesprávneho právneho posúdenia a z dôvodu podstatného porušenia ustanovení o konaní o odstránení dráhy, ktorému malo obligatórne predchádzať konanie o zrušení dráhy podľa § 12 ods. 3 zákona o dráhach.

55. V ďalšom konaní bude úlohou žalovaného aplikovať právny názor správneho súdu, uskutočniť konanie o zrušení dráhy tak, aby došlo k zákonnému zrušeniu obvodu a ochranného pásma dráhy, a následne (v zmysle záverov konania o zrušení dráhy) zopakovať konanie o odstránení dráhy. V rámci uvedených konaní sa musí žalovaný vysporiadať so skutočnosťou, že ŽSR ako žiadateľ o odstránenie dráhy nepredložil žiadne podklady preukazujúce dodržanie postupu podľa § 28 ods. 6 a 7 zákona o dráhach, kedy je vlastníkom (správca štátom vlastnenej) dráhy až po neúspešnom ponukovom konaní povinný navrhnúť dráhu zrušiť (§ 28 ods. 7 druhá veta zákona o dráhach). So skutočnosťou, že ku dňu rozhodnutia už došlo k čiastočnému odstráneniu predmetnej dráhy, sa bude musieť vysporiadať žalovaný správny orgán. Na tomto mieste zároveň správny súd uvádza, že odstránenie časti predmetnej dráhy, ku ktorému došlo po podaní správnej žaloby, neodôvodňuje podľa správneho súdu zastavenie správneho súdneho konania podľa § 99 písm. g) SSP z dôvodu, že odpadol dôvod na pokračovanie v konaní. Súd poukazuje na nález Ústavného súdu SR č. k. III. ÚS 416/2018-41 zo dňa 16.01.2019, v ktorom uviedol, že ak už boli subjektívne práva vyplývajúce zo žalovaného rozhodnutia uplatnené, nemožno ani v dôsledku uplynutia času bez ďalšieho zastaviť správne súdne konania a odmietnuť súdnu ochranu, pretože jej primárny obsah založený na možnosti zrušenia nezákonného rozhodnutia alebo opatrenia sa tým dostáva do sekundárnej podoby, ktorej podstatou je vytvorenie základu pre náhradu škody podľa zákona č. 514/2003 Z. z o zodpovednosti za škodu spôsobenú pri výkone verejnej moci a o zmene niektorých zákonov. Ak došlo k realizácii určitej činnosti na základe nezákonného rozhodnutia orgánu verejnej správy, nemôže faktické vykonanie danej činnosti odôvodňovať zastavenie súdneho prieskumu rozhodnutia a konania orgánu verejnej správy.

56. S ohľadom na vyššie uvedené odôvodnenie správny súd postupom podľa § 191 ods. 1 písm. c) a g) SSP rozhodol tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia, pričom považoval z procesného hľadiska za vhodnejšie zrušiť len rozhodnutie žalovaného, ktorý za účelom odstránenia vytykaných nedostatkov sám určí ďalší postup vo veci (§ 111 ods. 1 zákona o dráhach v spojení s § 59 správneho poriadku).

57. Právnym názorom, ktorý vyslovil správny súd v zrušujúcom rozsudku, je orgán verejnej správy v ďalšom konaní viazaný (§ 191 ods. 6 SSP).

58. O trovách konania rozhodol podľa § 167 ods. 1 SSP a v konaní úspešnému žalobcovi priznal právo na úplnú náhradu dôvodne vynaložených trov konania proti žalovanému, ktorý úspešný nebol. O výške náhrady trov konania rozhodne po právoplatnosti rozhodnutia samostatným uznesením súdny úradník (§ 175 ods. 2 SSP). Ďalším účastníkom konania súd právo na náhradu trov nepriznal (§ 167 ods. 3 písm. a/ SSP), keďže účastník v 1. rade nebol právne zastúpený a žiadnu náhradu trov ani nepožadoval a trovy účastníka v 2. rade znáša štandardne príslušná prokuratúra.

59. Toto rozhodnutie prijal správny súd v senáte pomerom hlasov 3 : 0 (§ 139 ods. 4 veta prvá SSP).

Poučenie:

2

Proti tomuto rozsudku možno podať kasačnú sťažnosť v lehote jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia správneho súdu na Najvyšší správny súd Slovenskej republiky prostredníctvom Správneho súdu v Bratislave. Ak bolo vydané opravné uznesenie, lehota plynie znovu od doručenia opravného uznesenia len v rozsahu vykonanej opravy.

V kasačnej sťažnosti sa musí okrem všeobecných náležitostí (§ 57 SSP) uviesť označenie napadnutého rozhodnutia, údaj, kedy bolo napadnuté rozhodnutie doručené sťažovateľovi, opísanie rozhodujúcich skutočností, aby bolo zrejmé, v akom rozsahu a z akých dôvodov podľa § 440 SSP sa podáva (sťažnostné body) a návrh výroku rozhodnutia (sťažnostný návrh). Sťažnostné body možno meniť len do uplynutia lehoty na podanie kasačnej sťažnosti.

Kasačnú sťažnosť možno odôvodniť len tým, že správny súd v konaní alebo pri rozhodovaní porušil zákon tým, že (a) na rozhodnutie vo veci nebola daná právomoc súdu v správnom súdnictve, (b) ten, kto v konaní vystupoval ako účastník konania, nemal procesnú subjektivitu, (c) účastník konania nemal spôsobilosť samostatne konať pred správnym súdom v plnom rozsahu a nekonal za neho zákonný zástupca alebo procesný opatrovník, (d) v tej istej veci sa už skôr právoplatne rozhodlo alebo v tej istej veci sa už skôr začalo konanie, (e) vo veci rozhodol vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený správny súd, (f) nesprávnym procesným postupom znemožnil účastníkovi konania, aby uskutočnil jemu patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces, (g) rozhodol na základe nesprávneho právneho posúdenia veci, (h) sa odklonil od ustálenej rozhodovacej praxe kasačného súdu, (i) nerešpektoval záväzný právny názor, vyslovený v zrušujúcom rozhodnutí o kasačnej sťažnosti alebo (j) podanie bolo nezákonne odmietnuté.

V konaní o kasačnej sťažnosti musí byť sťažovateľ alebo opomenutý sťažovateľ v zmysle § 449 ods. 1 SSP zastúpený advokátom. Kasačná sťažnosť a iné podania sťažovateľa alebo opomenutého sťažovateľa musia byť spísané advokátom. Povinné zastúpenie advokátom v kasačnom konaní sa nevyžaduje, ak a/ má sťažovateľ alebo opomenutý sťažovateľ, jeho zamestnanec alebo člen, ktorý za neho na kasačnom súde koná alebo ho zastupuje, vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa; b) ide o konania o správnej žalobe podľa 6 ods. 2 písm. c) a d); c) je žalovaným Centrum právnej pomoci.