

Súd: Krajský súd Banská Bystrica
Spisová značka: 15Co/9/2013
Identifikačné číslo súdneho spisu: 6109228290
Dátum vydania rozhodnutia: 10. 12. 2013
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Jaroslav Mikulaj
ECLI: ECLI:SK:KSBB:2013:6109228290.1

Uznesenie

Krajský súd v Banskej Bystrici v právnej veci navrhovateľa SAD Banská Bystrica, a. s., so sídlom Banská Bystrica, Partizánska cesta 97, IČO: 36 052 205, zast. Mgr. Branislavom Jurgom, advokátom so sídlom v Piešťanoch, Sad A. Kmeťa 24, proti odporcovi Slovenská republika - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, so sídlom Bratislava, Námestie Slobody č. 6, o zaplatenie 1 759 538,94 Eur s prísl. ako náhrady škody, na odvolanie navrhovateľa a odporcu proti rozsudku Okresného súdu Banská Bystrica zo dňa 18. 09. 2013, č. k.: 13C/214/2009-601, takto

rozhodol:

Rozsudok okresného súdu z r u š u j e a vec mu vracia na ďalšie konanie.

odôvodnenie:

Napadnutým rozsudkom prvostupňový súd určil, že základ žalobného návrhu navrhovateľa v časti skutočnej škody je daný. Taktiež určil, že základ žalobného návrhu navrhovateľa v časti ušlého zisku nie je daný.

Rozhodnutie odôvodnil tým, že navrhovateľ podaným návrhom zo dňa 21. 12. 2009, doručeného súdu dňa 28. 12. 2009, žiadal pôvodne, aby súd zaviazal odporcu na zaplatenie sumy 2 673 198,90 Eur titulom náhrady škody v zmysle Zákona č. 514/2003 Z. z. V priebehu konania zobral navrhovateľ svoj návrh v časti o zaplatenie 668 625,69 Eur späť a žiadal konanie v tejto časti zastaviť. Súd jeho návrhu vyhovel a rozhodnutím, pod č. k. 13C/214/2009 - 300, zo dňa 08. 03. 2011 konanie v tejto časti zastavil.

Navrhovateľ v priebehu konania zobral svoj návrh aj v časti o zaplatenie 245 034,27 Eur späť a žiadal konanie v tejto časti zastaviť, čomu súd vyhovel a rozhodol o čiastočnom zastavení konania v tomto rozsahu svojim rozhodnutím, pod č. k. 13C/214/2009 - 342, zo dňa 07. 07. 2011.

Návrhom na začatie konania sa navrhovateľ domáha náhrady škody spôsobenej orgánom verejnej moci jeho nesprávnym úradným postupom v konaní o vydanie povolenia na prevádzkovanie trolejbusovej mestskej dráhy v Banskej Bystrici a udelenia licencie na prevádzkovanie trolejbusovej mestskej dráhy v Banskej Bystrici. Za nesprávny úradný postup navrhovateľ označil takú nezákonnú činnosť orgánu verejnej moci, v dôsledku ktorej orgán verejnej moci v zákonnej lehote nevydal navrhovateľovi rozhodnutie na základe jeho žiadosti o vydanie povolenia a licencie na prevádzkovanie dráhy, nesprávnym úradným postupom v rozpore s ustanoveniami § 36 ods. 1 Zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach a ustanovením § 3 ods. 1 a ods. 3 § 49 ods. 1 a ods. 2 Zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok).

Za orgán, ktorý takúto škodu mal spôsobiť, označil Banskobystrický samosprávny kraj, so sídlom v Banskej Bystrici v zmysle ustanovenia § 2, písm. b/, bod 2 Zákona č. 514/2003 Z. z., kedy tento rozhodoval ako príslušný dráhový správny úrad so zverením výkonom verejnej moci podľa § 63 a § 66 Zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach. Navrhovateľ sa obrátil s písomnou žiadosťou zo dňa 16. 10. 2009

na odporcu s požiadavkou o predbežné prerokovanie nároku na náhradu škody, ktorú si uplatnil, pričom odporca vyjadrením zo dňa 03. 12. 2009 oznámil, že takejto náhrade škody vyhovieť nemôže.

Navrhovateľ ďalej uviedol, že dňa 05. 01. 2006 požiadal dráhový správny orgán svojou žiadosťou zo dňa 30. 12. 2005 o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy a zároveň požiadal o licenciu na prevádzkovanie dráhy na trolejbusovej dráhe v meste Banská Bystrica. Tento dráhový správny orgán oznámil začatie konania listom zo dňa 12. 01. 2006 s tým, že dňom 05. 01. 2006 začalo konanie vo veci žiadosti o vydanie povolenia a vydanie licencie na prevádzkovanie trolejbusovej mestskej dráhy v Banskej Bystrici.

Banskobystrický samosprávny kraj potom listinou zo dňa 30. 01. 2006 konštatoval, že z prevádzkového hľadiska trolejbusová mestská dráha spĺňa podmienky funkčnosti a vynechaní trate č. 6 a 7 má dráhový správny úrad za to, že návrhu, ktorý žiadateľ upravil, môže vyhovieť. Napriek tejto okolnosti dráhový správny orgán navrhovateľovi povolenie na prevádzkovanie dráhy nevydal, ani o žiadosti zákonným spôsobom nerozhodol. Vzhľadom na tieto skutočnosti potom navrhovateľovi, ako vlastníkovi trolejbusovej dráhy v meste Banská Bystrica, sú uložené povinnosti, ktoré sú rozsiahle a finančne veľmi nákladné a vyplývajú z ustanovení § 16, 17 a 18 Zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach. Medzi tieto povinnosti patrí najmä udržiavať dráhu tak, aby bola táto prevádzkyschopná a aby bol umožnená styk s inými dráhami a zabezpečiť prevádzkovanie dráhy. Vzhľadom k tomu, že v priebehu správneho konania došlo k prieťahom a navrhovateľ neobdržal povolenie na prevádzkovanie dráhy v priebehu celého roku 2006 a následne ani v priebehu 3 mesiacov roku 2007, zobral navrhovateľ svoju žiadosť o vydanie povolenia licencie späť dňa 08. 03. 2007, pričom dráhový správny orgán konanie vo veci týchto žiadostí zastavil svojím rozhodnutím zo dňa 22. 03. 2007.

Navrhovateľ tvrdil, že pokiaľ dráhový správny orgán mal preukázané všetky podmienky pre udelenie takéhoto povolenia už dňa 30. 01. 2006, mohol vo veci bezodkladne rozhodnúť najskôr do 05. 02. 2006, resp. 05. 03. 2006. Navrhovateľ označil ako nesprávny úradný postup to, že dráhový správny orgán, teda Banskobystrický samosprávny kraj v zmysle zákona nerozhodol v zákonnej lehote napriek zisteniu splnenia podmienok tak, ako sa uvádza v písomnosti zo dňa 30. 01. 2006.

Vo vzťahu k zodpovednosti v danom prípade zodpovedá štát, t. j. Slovenská republika, v ktorej mene koná Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zároveň navrhovateľ odôvodnil výšku škody, ktorá mu vznikla na základe takéhoto nesprávneho postupu, a to v zmysle Znaleckého posudku č. 1/2010 zo dňa 13. 04. 2010, vypracovaného znalcom H.. Q. Q. a jeho dodatkov.

Škoda spočívajúca na ušlom zisku navrhovateľa zodpovedá tzv. primeranému zisku, ktorý nemohol navrhovateľ dosiahnuť v trolejbusovej mestskej hromadnej doprave v meste Banská Bystrica v dôsledku neudelenia požadovaného povolenia licencie, v tejto súvislosti poukázal na predpisy Európskej únie a to nariadenia rady (EHS) č. 1191/69, nariadenia rady (EHS) č. 1893/91.

Príčinnú súvislosť medzi nesprávnym úradným postupom a vznikom skutočnej škody odôvodnil najmä ustanovením § 46 Zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní, pretože rozhodnutie správneho orgánu musí vychádzať zo spoľahlivého zistenia stavu veci a navrhovateľ teda musel počas celej doby trvania správneho konania zabezpečovať na vlastné náklady, aby spĺňala všetky zákonné podmienky na udelenie povolenia na prevádzkovanie dráhy, predovšetkým musel teda navrhovateľ udržiavať dráhu technicky spôsobilú na jej prevádzkovanie. Zároveň navrhovateľ zdôvodnil príčinnú súvislosť medzi nesprávnym úradným postupom a vznikom ušlého zisku tak, že v prípade, ak by mal navrhovateľ udelené požadované povolenia - licenciu, dopravu verejnosti mestskej hromadnej dopravy trolejbusmi v Banskej Bystrici by riadne vykonával, pričom mesto Banská Bystrica malo trvalý a nepopierateľný záujem na pokračovaní prevádzky trolejbusovej mestskej dopravy v Banskej Bystrici. Za normálneho chodu veci by navrhovateľ mal udelenú zo strany dráhového správneho orgánu povolenia licenciu, existoval by zo strany mesta Banská Bystrica záujem o uzavretie zmluvy o výkonech vo verejnom záujme v prospech navrhovateľa na vykonávanie mestskej hromadnej dopravy trolejbusmi.

Odporca svoju obranu založil na tom, že predpokladom zodpovednosti štátu za škodu spôsobenú orgánom verejnej moci pri výkone verejnej moci spôsobenú nesprávnym úradným postupom je kumulatívne splnenie troch základných podmienok, ktoré musia byť splnené súčasne, inak zodpovednosť za škodu nemôže byť daná. Ide najmä o protiprávnosť konania, vznik škody a príčinnú

súvislosť medzi protiprávnym konaním a vznikom škody. Odporca uviedol, že v tomto konaní nesúhlasí s tvrdeniami navrhovateľa a je toho názoru, že v spore nebola preukázaná protiprávnosť konania dráhového správneho úradu a príčinná súvislosť medzi postupom tohto správneho orgánu a tvrdenou škodou. Z predložených listinných dôkazov, ktoré súdu predložil v priebehu konania vyplýva, že Banskobystrický samosprávny kraj ako príslušný dráhový správny úrad nikdy nespôsobil prieťahy v konaní, ani nedošlo k jeho nečinnosti. Skutočnosť, že k vydaniu rozhodovania o povolení na prevádzkovanie dráhy nedošlo, bola spôsobená tým, že navrhovateľ od začiatku konania nevedel preukázať jednoznačné vlastnícke a iné práva k častiam dráhy, na ktoré požadoval vydanie povolenia ich prevádzkovanie, ktoré tvorilo jedno zo základných podmienok na udelenie povolenia. Pripustil však, že Banskobystrický samosprávny kraj mohol rozhodnúť vo veci vydania povolenia až do 06. 03. 2006. V priebehu správneho konania však na strane navrhovateľa dochádzalo opakovane k zmene rozsahu pôvodnej žiadosti, preto nebolo možné do doby, do ktorej navrhovateľ požadoval vydanie rozhodnutia, o žiadosti rozhodnúť. Dráhový správny úrad dal navrhovateľovi viackrát možnosť úpravy pôvodnej žiadosti namiesto toho, aby pre nesplnenie podmienok z jeho strany konanie zastavil. Zo strany žiadateľa dochádzalo k opakovanému uvádzaniu zavádzajúcich skutočností týkajúcich sa deklarovaného vzťahu k jednotlivým častiam dráhy.

Nesúhlasil s tvrdením navrhovateľa, že nevydaním povolenia na prevádzkovanie dráhy mu vznikla uvádzaná škoda ako vlastníkovi a prevádzkovateľovi dráhy podľa § 16 - 18 Zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach. Navrhovateľ v čase rozhodovania o povolení na prevádzkovanie dráhy v roku 2006 nebol prevádzkovateľom dráhy, preto sa na neho povinnosti prevádzkovateľa dráhy už nevzťahovali a povinnosti vlastníka dráhy sú dané zo Zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach. bez ohľadu na to, či vlastník dráh je alebo nie je súčasne aj prevádzkovateľom tejto dráhy. Vyjadril nesúhlas s tvrdeniami navrhovateľa, že nevydaním povolenia na prevádzkovanie dráhy dráhovým správnym orgánom mu vznikla škoda v podobe ušlého zisku. Nesúhlasil s tvrdením, že na majetku navrhovateľa v dôsledku jeho nemožnosti vykonávať dopravu na trolejbusovej dráhe nerozmnožil svoj majetok o určitú finančnú hodnotu v podobe ušlého zisku. Navrhovateľ nemohol dosahovať na predmetnej trolejbusovej dráhe zisk, pretože prevádzky trolejovej mestskej dopravy ani do času, do kedy ju na základe platnej licencie vykonával, t. j. do 31. 12. 2005 nedosahoval zisk. Ak navrhovateľ vo svojich tvrdeniach uvádzal, že mu utiekla možnosť dosahovať priemerný zisk pri vykonávaní podnikateľskej činnosti z dôvodu ním tvrdeného nesprávneho úradného postupu príslušného dopravného dráhového správneho úradu, žiada tým navrhovateľ niečo, na čo nárok nemá. Navrhovateľ nemohol dosahovať zisk na trolejových linkách, pretože tieto v čase jeho prevádzkovania boli stratové a boli predmetom úhrady výkonov vo verejnom záujme. Takéto úhrady poskytoval dráhový správny úrad, Banskobystrický samosprávny kraj na základe uzatvorených správ o výkone vo verejnom záujme. Nebyť úhrady straty, tak navrhovateľ by nikdy nevykonával trolejovú dopravu na predmetných trolejových linkách z dôvodu, že vykonávanie tejto dopravy by bolo stratové, nehospodárne a neefektívne.

Prípadný zisk mohol nastať u navrhovateľa až v čase po uzavretí zmluvy o výkone prác vo verejnom záujme, k uzavretiu takejto zmluvy nedošlo, nikdy nebol schválený ani tarifný poriadok platný pre rozhodný čas a nemohol existovať ani prevádzkový, keďže v tomto čase neexistovala zmluva o výkone vo verejnom záujme. Mesto Banská Bystrica sa mohlo slobodne rozhodnúť, pokiaľ by bolo držiteľom licencie viacero subjektov, s ktorým by takúto zmluvu ako dopravcom uzatvorilo. Banskobystrický samosprávny kraj si ale pre rok 2006 u navrhovateľa neobjednal výkony vo verejnom záujme. Nebola s ním preto ani uzavretá zmluva o výkone vo verejnom záujme a nie je teda na mieste požadovať ušlý zisk.

Súd vykonaným dokazovaním mal za preukázané, že navrhovateľ žiadosťou o predbežné prerokovanie nároku na náhradu škody podľa Zákona č. 514/2003 Z. z. adresovanú navrhovateľom Ministerstvu dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky dňa 16. 10. 2009, doručení dňa 19. 10. 2009, požiadaval v zmysle § 15 ods. 1 Zákona č. 514/2003 Z. z. o predbežné prerokovanie nároku na náhradu škody v zmysle Zákona č. 514/2003 Z. z.

Z listu Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, adresovaného navrhovateľovi, zo dňa 03. 12. 2009, súd zistil, že k žiadosti o predbežné prerokovanie nároku na náhradu škody podľa § 514/2003 Z. z. sa tento vyjadril tak, že nároku na náhradu škody vyhovieť nemôže.

Súd na základe vykonaného dokazovania konštatoval, že v danej veci považoval za účelné rozhodnúť v sporovej veci najprv o jej právnom základe, teda o vyriešení otázky, či právo na náhradu škody u navrhovateľa je dané, resp. takýto nárok navrhovateľ nemá ako aj to, že navrhovateľ je oprávnený a má teda aktívnu legitimáciu na podanie takejto žaloby v zmysle § 9 ods. 2 Zákona č. 514/2003 Z. z.

Na strane odporcu konštatoval jeho pasívnu legitimáciu v tomto konaní v zmysle § 3 ods. 1, písm. d/ Zákona č. 514/2003, kedy štát zodpovedá za podmienok ustanovených týmto zákonom za škodu, ktorú spôsobil orgán verejnej moci pri jej výkone nesprávnym úradným postupom, pričom orgánom verejnej moci je aj orgán územnej samosprávy, ktorým zákon zveril výkon verejnej moci tak, ako to vyplýva z ustanovenia § 2 písm. b, bod 2 Zákona č. 514/2003 Z. z. V danom prípade potom za štát koná Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR tak, ako to upravuje § 4 ods. 1, písm. c/ Zákonom č. 514/2003 Z. z.

V konaní mal preukázané, že navrhovateľ splnil podmienky v zmysle § 15 a 16 Zákona č. 514/2003 Z. z., kedy pred podaním žaloby sa obrátil na príslušné ministerstvo s návrhom na predbežné prerokovanie nároku na náhradu škody, pričom tento nárok z jeho strany nebol uspokojený, a preto sa domáhal svojim návrhom žalobou na súde.

Zodpovednosť štátu v danom prípade je zodpovednosťou, ktorá sa posudzuje bez ohľadu na jeho zavinenie, kedy sa jedná o tzv. objektívnu zodpovednosť, kedy vznik zodpovednosti nastáva bez ohľadu na zavinenie, teda bez ohľadu na to, či ku vzniku škody došlo úmyselne, alebo nedbanlivostným konaním zodpovednostného subjektu tak, ako to vyplýva z ustanovenia § 3 ods. 2 Zákona č. 514/2003 Z. z.

Dospel k záveru, že v danej veci došlo k nesprávnemu úradnému postupu ako porušeniu právnej povinnosti vyplývajúcej z predpisov správneho práva, v danom prípade správneho poriadku, t. j. Z. č. 71/1967 Zb., resp. Zákona o dráhach č. 164/1996 Z. z.. Nesprávny úradný postup spočíval v tom, že dráhový právny orgán nevydal rozhodnutie v zákonom stanovenej lehote. Poukázal na to, že správny orgán mal vo veci žiadosti vydať rozhodnutie podľa zisteného skutkového stavu, t.j. žiadosti vyhovieť, resp. nevyhovieť v rámci zákonnej lehoty určenej daným právnym predpisom.

Súd ďalej skúmal, či navrhovateľ v konaní preukázal vznik škody, a to jednak skutočnej škody, resp. ušlého zisku. V tejto súvislosti poukázal na to, že navrhovateľ dostatočným spôsobom preukázal náklady, ktoré vynaložil počas správneho konania, pričom vynaloženie takýchto nákladov bolo za účelom splnenia všetkých zákonných predpokladov v rámci správneho konania tak, aby mohlo byť udelené požadované povolenie a licencia.

Pokiaľ si uplatnil právo na náhradu škody ušlého zisku, ktorý zodpovedá tzv. primeranému zisku, v tejto súvislosti uviedol, že prípadný zisk, ktorý navrhovateľovi mohol ujsť, „nie je z dôvodu neudelenia povolenia na prevádzkovanie trolejbusovej dráhy a teda dôvodu, že bez takéhoto povolenia nebolo možné vydať licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhe, a teda navrhovateľ nemohol ani začať vykonávať verejnú dopravu trolejbusmi, ale tá okolnosť, že správny orgán porušil svoju právnu povinnosť vydať akékoľvek rozhodnutie v zákonom stanovenej lehote. Ušlý zisk, ktorý navrhovateľ žiadal nahraďiť zodpovedá tzv. primeranému zisku, na dosiahnutie ktorého by mal navrhovateľ právny nárok, pokiaľ by vykonával činnosť trolejbusovej dopravy vo verejnom záujme.“

Dospel k záveru, že vzťah príčiny a následku medzi porušením právnej povinnosti a vzniknutou škodou súd konštatuje iba v časti skutočnej škody, ktorá navrhovateľovi vznikla ako náklady, ktoré vynaložil na zabezpečenie technickej spôsobilosti dráhy a jej prevádzkyschopnosti počas konania dráhového správneho orgánu.

Túto skutočnosť nemohol konštatovať v časti ušlého zisku, pretože vzťah príčiny a následku tu podľa jeho názoru nie je daný. Navrhovateľ nemohol pri očakávanom behu veci predpokladať, akým výsledkom skončí konanie o udelenie povolenia a vydanie licencie, či bude určitý zisk z jeho podnikateľskej činnosti. Navrhovateľ v konaní nepreukázal, že má zaistné aj ďalšie predpoklady pre tzv. pravidelný beh vecí, teda to, že k dosiahnutiu zisku je potrebné splniť ďalšie podmienky, a to najmä musí byť uzatvorená zmluva o výkone prác vo verejnom záujme tak, aby tu existoval teda reálny predpoklad na dosiahnutie zisku, ak by nepriaznivo nezasiahla táto škodová udalosť. Navrhovateľ teda nepreukázal v súvislosti náhrady škody z titulu ušlého zisku, že jej povolenie a licencie budú naisto vydané, že bude uzatvorená zmluva

o výkone vo verejnom záujme a len protiprávnym úkonom správneho orgánu nedošlo k realizácii jeho podnikateľského zámeru. Medzi nesprávnym úradným postupom a tvrdeným ušlým ziskom preto nie je vzťah príčinnej súvislosti.

Proti rozsudku sa odvolali navrhovateľ aj odporca.

Navrhovateľ odvolaním napadol druhý výrok rozsudku, žiadal ho zrušiť a vec vrátiť prvostupňovému súdu na ďalšie konania. Namietal, že na základe vykonaných dôkazov dospel k nesprávnym skutkovým zisteniam (§ 205 ods. 2 písm. d) O. s. p.). Vyslovil presvedčenie, že len protiprávnym úkonom správneho orgánu mu bola spôsobená škoda. Bez udeleného povolenia na prevádzkovanie dráhy a bez udelenia licencie (objednávateľ výkonov Mesto Banská Bystrica) nemohol s navrhovateľom uzavrieť zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme, pretože zmluvu možno uzavrieť len s dopravcom, ktorým by sa navrhovateľ stal až udelením požadovaného povolenia a licencie. Navrhovateľ tak v konaní preukázať uzatvorenie zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, avšak preukázal, že zmluva by s ním za normálneho chodu vecí bola uzatvorená, nebyť neudelenia povolenia a licencie. V konaní preukázal reálny a vážny záujem objednávateľa výkonov o pokračovanie trolejbusovej mestskej hromadnej dopravy a Mesto Banská Bystrica by sním takúto zmluvu uzatvorilo. Namietal, že súd dôkazy na podporu týchto záverov nevyhodnotil, ide pritom o dôkazy na preukázanie príčinnej súvislosti medzi nesprávnym úradným postupom a ušlým ziskom. Navrhovateľovi v spustení dopravných výkonov trolejbusmi a v uzatvorení zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme bránilo len neudelenie povolenia a licencie zo strany dráhového orgánu. Ostatné podmienky okrem zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme mal navrhovateľ k dosiahnutiu zisku splnené.

Namietal taktiež neúplné zistenie skutkového stavu, pretože súd nevykonal navrhnuté dôkazy. V konaní predložili dôkazy na preukázanie, že za normálneho chodu vecí, teda v prípade, ak by správny orgán udelil povolenie a licenciu, bol by navrhovateľ dosiahol aj ušlý zisk. Vykonanie týchto dôkazov sa v rozsudku neuvádza.

Zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme nemali uzavreté práve z dôvodu neudelenia povolenia a licencie. Navrhli vypočítať svedkov k tomu, že navrhovateľ by trolejbusovú dopravu vykonával za bežného chodu vecí, ak by mu dráhový správny úrad povolenie a licenciu udelil.

Odporca sa odvolal proti prvému výroku, ktorý žiadal zrušiť. Namietal, že súd dospel v tejto časti k nesprávnym skutkovým zisteniam na základe vykonaných dôkazov a rozhodnutie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia. Namietal záver súdu, že došlo k nesprávnemu úradnému postupu. Z predložených dôkazov nevyplývalo, že dráhový správny úrad spôsobil prieťahy v konaní, ani nedošlo k jeho nečinnosti. Skutočnosť, že nedošlo k vydaniu rozhodnutia o povolení na prevádzkovanie dráhy, bola spôsobená tým, že navrhovateľ od začiatku konania nevedel preukázať jednoznačne vlastnícke alebo iné práva k častiam dráhy, na ktoré požadoval vydanie povolenia na ich prevádzkovanie a ktoré je jednou zo základných podmienok na udelenie povolenia. Počas konania zo strana navrhovateľa dochádzalo opakovane k zmene rozsahu pôvodnej žiadosti, preto nebolo možné do doby, do ktorej navrhovateľ požadoval vydanie rozhodnutia o žiadosti rozhodnúť. Dopravný správny úrad dal navrhovateľovi viackrát možnosť úpravy pôvodnej žiadosti namiesto toho, aby pre nespĺnenie podmienok z jeho strany konanie zastavil.

Taktiež sa nezakladá na pravde tvrdenie navrhovateľa o tom, že zobral žiadosť o udelenie povolenia späť až z dôvodu nezákonného postupu dopravného správneho úradu. Minimálne od mája 2006 prebiehali medzi ním a MHD Banská Bystrica, a. s., rokovania, ktoré boli zavŕšené v roku 2007 tým, že navrhovateľ prenajal svoje časti trolejbusovej dráhy a tiež trolejbusy a trolejové depo spoločnosti MHD Banská Bystrica, a. s.

Nestotožnil sa ani so skutkovým zistením súdu, ktorým konštatoval, že navrhovateľ preukázal vznik škody a skutočnou škodou sú všetky náklady, ktoré vynaložil na to, aby počas celej doby rozhodovania správneho orgánu spĺňal všetky požiadavky na udelenie povolenia na prevádzkovanie dráhy tak, ako to ukladá § 35 ods. 2 písm. e) Zákona o dráhach. Citované ustanovenie ukladá žiadateľovi o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy povinnosť splniť požiadavku technickej spôsobilosti dráhy na jej prevádzkovanie v čase podania žiadosti o jej vydanie, a nie počas celej doby rozhodovania správneho orgánu. Preto náklady, ktoré uznal súd, neboli nákladmi, ktoré by navrhovateľ musel podľa Zákona o

dráhach vynakladať. namietal taktiež záver, že by navrhovateľovi vznikla skutočná škoda ako vlastníkovi a prevádzkovateľovi dráhy podľa §§ 16 a 18 cit. zákona, pretože navrhovateľ v čase začatia konania o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy, t. j. 05. 01. 2006už nebol prevádzkovateľom dráhy, preto sa na neho povinnosti prevádzkovateľa dráhy nevzťahovali a nebol povinný na jej prevádzku vynakladať náklady.

Taktiež namietal konštatovanie príčinnej súvislosti súdom. Ak by aj bolo vydané rozhodnutie o udelení povolenia na prevádzkovanie dráhy v lehote konštatovanej súdom, teda do 09. 03. 2006, neznamenalo by to automaticky ešte udelenie licencie na prevádzku dopravy na dráhe podľa § 41 Zákona o dráhach. Príslušný dráhový orgán totiž licenciu podľa § 41 ods. 3 cit. zákona licenciu neudelí, ak to neumožňuje dopravná priepustnosť dráhy, na ktorej sa má prevádzkovať doprava na dráhe, alebo technické podmienky dráhy.

Poukázal aj na to, že pokiaľ navrhovateľ v konaní o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy bol presvedčený o tom, že mu nesprávnym úradným postupom vzniká škoda, mal prevenčnú povinnosť zabrániť vzniku škody spôsobom podľa § 250t zák. č. 99/1963 O. s. p.

K odvolaniu odporcu sa písomne vyjadril navrhovateľ. Argumentoval v zmysle doterajších podaní ako aj odvolania, pričom zdôraznil, že so žiadosťou o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy sú spojené pre žiadateľa mnohé zákonné povinnosti, ktoré musí spĺňať počas celej doby správneho konania až do vydania rozhodnutia správneho orgánu. Finančne je veľmi nákladné splnenie povinnosti preukázania prevádzkyschopnosti trolejbusovej dráhy a tiež spôsobilosť technického zariadenia na prevádzku. Podľa jeho názoru si odporca zamieňa právne povinnosti prevádzkovateľa dráhy a povinnosti žiadateľa o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy. prostriedky nevynakladal ako prevádzkovateľ dráhy. keby správny orgán vydal požadované povolenie, resp. licenciu v zákonnej lehote, škodný následok by nenastal. súd správne dospel k záveru, že správny orgán mal v lehote rozhodnúť, či už kladne alebo záporne. Pre vznik nároku na náhradu škody je podstatné znenie ust. § 46 správneho poriadku, podľa ktorého musel navrhovateľ od podania žiadosti až do vydania rozhodnutia v správnom konaní neustále spĺňať zákonné požiadavky kladené zákonom č. 164/1996 Z. z. o dráhach, a to z dôvodu, lebo splnenie týchto požiadaviek musí správny orgán skúmať v správnom konaní, pretože rozhodnutie v správnom konaní musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu veci. V správnom konaní sa zisťuje skutkový stav ku dňu vydania rozhodnutia.

Správny orgán správne konanie o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy po 30. 01. 2006 nepreerušil, ani nepožiadaval nadriadený správny orgán o predĺženie lehoty na vydanie rozhodnutia podľa § 49 ods. 2 Správneho poriadku ani neupovedomil navrhovateľa, že v lehote 60 dní nerozhodne. Dráhový správny orgán tak zaťažil konanie o vydanie povolenia na prevádzkovanie trolejbusovej dráhy prieťahmi v konaní.

Nesúhlasia ani s tvrdením odporcu, že od počiatku konania nevedel preukázať jednoznačne vlastnícke alebo iné vecné právo k častiam dráhy, na ktoré požadoval vydanie povolenia. Poukázal na to, že navrhovateľ nežiadal o vydanie povolenia na niektoré časti trolejbusovej dopravy, zák. č 164/1996 Z. z. ani taký postup neupravuje. Zákon v § 35 ods. 2 písm. d) požaduje doložiť doklad osvedčujúci právny vzťah žiadateľa ku dráhe a nie ku častiam dráhy. Navrhovateľ požadoval od 30. 01. 2006 udelenie povolenia na prevádzkovanie celej trolejbusovej dráhy v meste Banská Bystrica, ktorej bol vlastníkom. Dráhový správny orgán v liste zo dňa 30. 01. 2006 konštatoval, že z prevádzkového hľadiska dráha spĺňa podmienky funkčnosti aj pri vynechaní tratí č. 6 a 7 (úseky, kde nie je preukázané vlastnícke alebo iné právo žiadateľa). Navrhovateľ už dňa 30. 01. 2006 zúžil svoju žiadosť o vydanie povolenia len na trolejbusovú dráhu, ktorá je vo vlastníctve navrhovateľa, mal správny orgán riešiť žiadosť navrhovateľa len ohľadom tratí v jeho vlastníctve.

Za správne považoval závery prvostupňového súdu, že ak by mu správny orgán vydal kladné alebo záporné rozhodnutie, nešlo by viac o škodný následok pri vynakladaní týchto nákladov. Ak by navrhovateľ žiadosti nepodal, škodné náklady by nevynakladal, teda neudržiaval by predovšetkým stav technickej spôsobilosti trolejbusovej dráhy na jej prevádzkovanie. Poukázal aj na dopravnú priepustnosť dráhy 100%, pretože žiaden iný dopravca na trolejbusovej dráhe v meste Banská Bystrica túto dopravu nemohol bez navrhovateľa vykonávať. Udeleniu licencie bránilo len nevydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy.

Krajský súd, ako súd odvolací, vec preskúmal v rozsahu danom ust. § 212 ods. 1, 2 O. s. p. a bez nariadenia pojednávania podľa § 214 ods. 1, 2 O. s. p. rozsudok prvostupňového súdu zrušil a vec mu vrátil na ďalšie konanie podľa ust. 212 ods. 3, § 221 ods. 1 psím. h) O. s. p.

Preskúmaním veci odvolací súd dospel k záveru, že rozhodnutie prvostupňového súdu je predčasné, vykonané dokazovanie nedáva dostatočnú odpoveď na podstatné právne posúdenie, zároveň aplikácia príslušných právnych predpisov nie je správna, a to predovšetkým z toho dôvodu, že súd nedostatočne zdôvodnil príčinnú súvislosť vo vzťahu k vzniknutej škode. Najviac, druhý výrok je nesprávny z hľadiska správnej aplikácie príslušných ustanovení Občianskeho súdneho poriadku.

Z doteraz vykonaného dokazovania podľa názoru prvostupňového súdu vyplynulo, že došlo k nesprávnemu úradnému postupu, ktorý aj súd zadefinoval s odkazom na ust. § 9 ods. 1, 2 zák. č. 514/2003 Z. z. o zodpovednosti za škodu spôsobenú pri výkone verejnej moci a o zmene niektorých zákonov v platnom znení do 31. 12. 2012, podľa ktorého štát zodpovedá za škodu spôsobenú nesprávnym úradným postupom. Za nesprávny úradný postup sa považuje aj porušenie povinnosti orgánu verejnej moci urobiť úkon alebo vydať rozhodnutie v zákonom ustanovenej lehote, nečinnosť orgánu verejnej moci pri výkone verejnej moci, zbytočné prietahy v konaní alebo iný nezákonný zásah do práv, právom chránených záujmov fyzických osôb a právnických osôb. Právo na náhradu škody spôsobenej nesprávnym úradným postupom má ten, komu bola takým postupom spôsobená škoda.

Je nepochybné, že zákon za nesprávny úradný postup považuje aj povinnosť orgánu verejnej moci vydať rozhodnutie v zákonom stanovenej lehote. Odporca pripustil, že správny orgán mohol rozhodnúť do 06. 03. 2006. K záverom súdu ohľadom plynutia lehoty na vydanie rozhodnutia nič nenamietal. Prvostupňový súd ustálil, že dráhový správny orgán mal o vydaní povolenia na prevádzkovanie dráhy rozhodnúť do 09. 03. 2006. Z vyjadrenia odporcu však vyplýva aj to, že navrhovateľ nedoložil všetky doklady v zmysle ust. § 35 ods. 2 písm. d) zák. č. 164/1996 Z. z. o dráhach, predovšetkým doklady osvedčujúce právny vzťah žiadateľa k dráhe. Pokiaľ z tohto dôvodu vznikli prietahy pri rozhodovaní, poukázal na správanie sa navrhovateľa, ktorý návrhy menil a zákonom požadované doklady nedoložil.

Podľa § 36 ods. 2 Zákona o dráhach príslušný dráhový správny úrad rozhodne o vydaní povolenia na prevádzkovanie dráhy do 60 dní od doručenia žiadosti o vydanie povolenia.

Citované ustanovenie je potrebné vykladať v návaznosti na ust. § 49 ods. 2 Správneho poriadku, z ktorého vyplýva, že v ostatných prípadoch, ak osobitný zákon neustanovuje inak, je správny orgán povinný rozhodnúť vo veci do 30 dní od začatia konania; vo zvlášť zložitých prípadoch rozhodne najneskôr do 60 dní; ak nemožno vzhľadom na povahu veci rozhodnúť ani v tejto lehote, môže ju primerane predĺžiť odvolací orgán (orgán príslušný rozhodnúť o rozklade). Ak správny orgán nemôže rozhodnúť do 30, prípadne do 60 dní, je povinný o tom účastníka konania s uvedením dôvodov upovedomiť.

V súlade so základnými pravidlami konania správne orgány sú povinné každú vec vybaviť včas a bez zbytočných prietahov. Ide o právne vyjadrenie zásady rýchlosti a hospodárnosti konania. V záujme naplnenia tohto cieľa správne právo procesné upravuje aj lehoty, v ktorých sú správne orgány povinné vydať rozhodnutie. Takáto právna úprava je špecifikom správneho práva procesného a nevyskytuje sa napríklad v občianskom súdnom konaní. Za obzvlášť zložité prípady v zmysle ods. 2 sa považujú najmä prípady, keď ide o rozsiahle dokazovanie, kde je množstvo účastníkov konania, ktorým predchádza zložitá znalecké dokazovanie alebo závisí od výsledku skúmania určitých technických podmienok.

V danom prípade osobitný Zákon o dráhach upravil lehotu 60 dní na rozhodovanie s prihladením na komplikovanosť rozhodovania, pričom priamo zo zákona vyplýva, že predpokladom rozhodovania je skúmanie určitých technických podmienok (§ 35 ods. 2, 3 Zákona o dráhach). V prípadoch, keď pre povahu veci alebo so zreteľom na spôsob a okolnosti jej prejednávania nemožno rozhodnúť v zákonom ustanovených lehotách, rozhodne o primeranom predĺžení lehoty odvolací orgán. K predĺženiu lehoty musí dôjsť ešte pred uplynutím zákonnej lehoty na základe odôvodnenej žiadosti prvostupňového orgánu. Predĺženie lehoty odvolacím orgánom nemá povahu rozhodnutia. Dĺžku takto ustanovenej lehoty zákon nelimituje, mala by však byť primeraná najmä povahe veci, stavu podkladov pre rozhodnutie, ako aj objektívnym záujmom účastníkov konania. O skutočnosti, že vec nemôže byť včas vybavená, ako aj o

príčinách tohto stavu, je správny orgán povinný účastníkov upovedomiť. Zároveň oznámi predpokladanú lehotu, v ktorej o veci rozhodne.

Z vykonaného dokazovania doteraz nie je bezpečne preukázané, že správny orgán nepostupoval podľa vyššie uvedeného postupu, keďže v lehote 60 dní nerozhodol ani nepožiadaval o predĺženie lehoty. Záver o nedodržaní lehoty je predčasný. Podľa ust. § 29 ods. 1, 3, 4 platí, že správny orgán konanie preruší, ak sa začalo konanie o predbežnej otázke alebo ak bol účastník konania vyzvaný, aby v určenej lehote odstránil nedostatky podania, alebo ak účastník konania nemá zákonného zástupcu alebo ustanoveného opatrovníka, hoci ho má mať, alebo ak tak ustanovuje osobitný zákon. Proti rozhodnutiu o prerušení konania sa nemožno odvolať. Správny orgán v konaní pokračuje z vlastného podnetu alebo na podnet účastníka konania, len čo pominuli prekážky, pre ktoré sa konanie prerušilo, prípadne len čo uplynula lehota uvedená v odseku 2.

Ak pominuli prekážky, pre ktoré sa konanie prerušilo, alebo uplynula 30-dňová lehota, správny orgán v konaní pokračuje. O tejto skutočnosti nevydáva procesné rozhodnutie. Môže nastať aj situácia, že prekážka trvá aj naďalej (napr. účastník konania neodstránil vady podania). V takomto prípade správny orgán buď návrh účastníka meritórnym rozhodnutím zamietne, alebo konanie zastaví. Z doterajšieho dokazovania nemožno zistiť, či konanie o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy zostalo aj po 30. 01. 2006 prerušené alebo nie. Záver súdu, že dňa 30. 01. 2006 správny orgán pokračoval v konaní, nie je jednoznačný. Síce konštatuje, že môže vyhovieť návrhu, avšak z tohto nemožno jednoznačne usúdiť, že v tomto možno vidieť pokračovanie v konaní. Z listu navrhovateľa zo dňa 15. 06. 2006 (č. l. 157) vyplýva, že správny orgán v liste zo dňa 31. 05. 2006 uvádza, že dôvodom prerušenia správneho konania vo veci vydania povolenia na prevádzkovanie trolejbusovej dopravy a licencie, je nedoloženie požadovaných dokladov. Navrhovateľ svojím listom žiada o pokračovanie v konaní.

Prvostupňový súd tejto skutočnosti pozornosť nevenoval, nevykonával dokazovanie na skutočnosť, či prerušenie konania trvalo aj po 30. 01. 2006 a dospel k záveru, že správny orgán pokračoval v konaní po tomto dátume, čo odvolací súd považuje za predčasný záver. Za týmto účelom je potrebné doplniť dokazovanie touto listinou a vypočúť zodpovedných pracovníkov, čo bránilo tomu, aby mohli vo veci rozhodnúť o obmedzenom návrhu navrhovateľa.

V tejto súvislosti odvolací súd dodáva, že je namieste obrana odporcu, keď poukazuje na možnosť navrhovateľa brániť sa proti nečinnosti správneho orgánu. Pokiaľ nastal stav, že konanie bolo bezdôvodne prerušené, navrhovateľ mohol postupovať podľa zák. č. 9/2010 Z. z. o sťažnostiach, zák. č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre v zmysle § 28 ods. 1.

Odvolací súd taktiež konštatuje nesprávne počítanie lehôt prvostupňovým súdom. Lehota 60 dní začala plynúť dňa 05. 01. 2006. Dňa 26. 01. 2006 správny orgán vydal rozhodnutia, ktorými prerušil konanie o vydanie povolenia na prevádzkovanie trate ako aj konanie o vydanie licencie, pričom vyzval navrhovateľa na odstránenie nedostatkov podania podľa § 29 Správneho poriadku. V zmysle § 27 ods. 2 Správneho poriadku do lehoty sa nezapočítava deň, keď došlo ku skutočnosti určujúcej začiatok lehoty. Lehoty určené podľa týždňov, mesiacov alebo rokov sa končia uplynutím toho dňa, ktorý sa svojím označením zhoduje s dňom, keď došlo ku skutočnosti určujúcej začiatok lehoty, a ak taký deň v mesiaci nie je, končí sa lehota posledným dňom mesiaca. Ak koniec lehoty prípadne na sobotu alebo na deň pracovného pokoja, je posledným dňom lehoty najbližší budúci pracovný deň.

Podľa § 29 ods. 5 Správneho poriadku platí, že pokiaľ je konanie prerušené, lehoty podľa tohto zákona neplynú. Ak by súd, odhliadnuc od vyššie uvedeného, jednoznačne dospel k záveru, že konanie nebolo prerušené aj po 30. 01. 2006, od 05. 01. 2006 do 26. 01. 2006, kedy boli prerušené konania, ubehlo od 05. 01. 2006 celkom 20 dní, keď tento deň pripadol na 25. 01. 2006. V dňoch 26, 27, 28, 29 lehota neplynula, teda štyri dni. Začala plynúť od 30. 01. 2006, ktorý dátum na základe listu nazvaného ako vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy o dňa 30. 01. 2006, číslo 581/2006/OD možno posúdiť podľa § 29 ods. 4 Správneho poriadku ako deň, kedy začal správny orgán pokračovať v správnom konaní. 60-ty deň lehoty tak pripadol na dátum 10. 03. 2006, dokedy bolo potrebné rozhodnúť o povolení na prevádzkovanie dráhy alebo požiadať odvolací orgán o predĺženie tejto lehoty. Odvolací súd sa nestotožňuje s názorom vysloveným v komentári k Správneho poriadku, Sobihard Jozef, že by sa lehota mala prerušiť až oznámením rozhodnutia účastníkovi, pretože tento názor je v priamom rozpore so znením § 29 Správneho poriadku.

Iná je však situácia pri posúdení konania o udelenie licencie. Tu správny orgán konanie v posledný deň lehoty prerušil rozhodnutím zo dňa 10. 03. 2006, číslo 579/2006/OD, a to práve z dôvodu, že nebolo doteraz rozhodnuté o žiadosti o povolenie na prevádzkovanie TMD v Banskej Bystrici. Následne rozhodnutím zo dňa 22. 03. 2007 správny orgán konanie vo veci žiadosti o udelenie licencie zastavil. V tomto prípade nešlo o nesprávny úradný postup.

Ďalšou, skutočnosťou, ktorá je rozhodujúca pre posúdenie veci, je to, či mohla nesprávnym úradným postupom správneho orgánu vzniknúť navrhovateľovi škoda a v akom rozsahu.

Pod pojmom škody treba rozumieť ujmu, ktorá nastala v majetkovej sfére poškodeného. Pod skutočnou škodou treba rozumieť zmenšenie majetku poškodeného. Z hľadiska obsahu náhrady škody ide o to, akú škodu je škodca povinný poškodenému uhradiť.

Z hľadiska posudzovaného prípadu treba mať na zreteli, že všeobecné náklady navrhovateľa ako vlastníka dráhy nemožno zamieňať s povinnosťami prevádzkovateľa dráhy, okrem toho treba prihliadať na povinnosti vlastníka dráhy. Zákon o dráhach jednoznačne v ust. § 16 ods. 1 definuje, že vlastník dráhy je povinný udržiavať dráhu tak, aby bola prevádzkyschopná a aby bol umožnený styk s inými dráhami. Túto povinnosť má vez ohľadu na to, či podal žiadosť o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo nie (§ 35 Zákona o dráhach). To znamená, že ako vlastník vynakladá finančné prostriedky na splnenie si zákonom stanovenej povinnosti, pričom tieto finančné prostriedky predstavujú jeho náklady, ktorú musí vynaložiť. Nič na tom nemení ani to, či sú mu tieto náklady navrátené v podobe nájomného. Pokiaľ inak vlastník regionálnej dráhy nemôže zabezpečiť prevádzkyschopnosť dráhy, je povinný dráhu prednostne ponúknuť štátu na jej odkúpenie. Štát zastupuje ministerstvo. Ak ministerstvo odmietne odkúpiť dráhu, vlastník môže dráhu predať inej právnickej osobe alebo fyzickej osobe. Odmietnutie sa musí vykonať v písomnej forme.

V zmysle právnej úpravy povinnosťou vlastníka nie je len udržiavať dráhu, aby bola v prevádzkyschopnom stave, ale podľa § 17 ods. 1 cit. zákona vlastník dráhy je povinný zabezpečiť prevádzkovanie dráhy. V prípade, že vlastník dráhy nemôže zabezpečiť prevádzkovanie dráhy, je povinný ponúknuť dráhu na zabezpečenie jej prevádzkovania podľa ods. 2 písm. b) obci alebo obciam, v ktorých územnom obvode sa dráha nachádza, ak ide o električkovú, trolejbusovú, špeciálnu alebo lanovú dráhu.

Ust. § 18 cit. zákona upravuje povinnosti prevádzkovateľa dráhy, ktorý môže dráhu prevádzkovať len na základe povolenia na prevádzkovanie dráhy. S tým sú spojené ďalšie povinnosti. Je nepochybné, že navrhovateľ nebol prevádzkovateľom dráhy, pretože žiadosťou sa len domáhal vydania nového povolenia. Preto ani nemal povinnosti prevádzkovateľa dráhy. Zostali mu však povinnosti uvedené v § 16, 17 vyššie uvedené, ktoré musel vynakladať ako vlastník.

Pokiaľ navrhovateľ požiadal podľa § 35 Zákona o dráhach o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy, musel doložiť zákonom určené doklady, medzi iným aj doklad osvedčujúci právny vzťah žiadateľa k dráhe a doklad preukazujúci technickú spôsobilosť dráhy. Jeho povinnosťou bolo predložiť doklad ohľadne technickej spôsobilosti dráhy na jej prevádzkovanie, čo nemožno stotožňovať s povinnosťami vlastníka dráhy udržiavať dráhu v prevádzkyschopnom stave a zabezpečovať jej prevádzkovanie. Preto svoju pripravenosť prevádzkovať dráhu žiadateľ verifikuje dokladom, ktorý potvrdzuje technický stav dráhy. Treba zdôrazniť, že osoba žiadateľa o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy môže byť odlišná od vlastníka dráhy a aj v procese správneho konania povinnosti vlastníka nezanikajú, pričom požadované doklady predkladá žiadateľ nie vlastník. Pokiaľ žiadosť podáva vlastník, povinnosti vlastníka a žiadateľa spadajú v jedno. Preto rozhodne náklady, ktoré vynakladá navrhovateľ ako vlastník, či žiadateľ o vydanie povolenia nemožno viazať na jeho úspech alebo neúspech v konaní o vydanie povolenia, pretože náklady vynakladá bez ohľadu na výsledok správneho konania. Pod škodu by bolo možné zahrnúť len náklady, ktoré nespádajú pod dané vymedzenie, teda nie za obdobie, v ktorom prebieha správne konanie, v ktorom správny orgán riadne koná.

Vznik škody preto úzko súvisí s príčinnou súvislosťou medzi porušením povinnosti správneho orgánu a škodou. Ešte treba dodať, že lehoty v správnom konaní pre vydanie rozhodnutia majú poriadkový charakter. Ich prípadné nedodržanie nemá vplyv na právnu pozíciu účastníkov konania. Pokiaľ by došlo

k pozitívnemu rozhodnutiu aj v prípade nedržania zákonom stanovenej lehoty, zrejme by navrhovateľ nemal námietky, pretože sa dožadoval vydania rozhodnutia aj po 10. 03. 2006.

Existencia príčinnej súvislosti (vzťah príčiny a následku) medzi nezákonným rozhodnutím a vznikom škody je jedným z nevyhnutných predpokladov zodpovednosti za škodu. O vzťah príčinnej súvislosti sa jedná, ak vznikla škoda následkom nezákonného rozhodnutia, resp. nesprávnym úradným postupom, teda ak je nezákonné rozhodnutie, nerozhodnutie v lehote a škoda vo vzájomnom pomere príčiny a následku. To znamená, že príčinná súvislosť medzi škodou a nesprávnym úradným postupom je daná len vtedy, ak by škoda pri absencii nesprávneho úradného postupu nevznikla, teda musí teda ísť o priamu (nie len sprostredkovanú) príčinu vzniku škody. Zároveň treba uviesť, že otázka príčinnej súvislosti je síce v prvom rade otázkou skutkovou, pričom súd zisťuje jej existenciu, avšak záver, či v konkrétnom prípade, je či nie je daná príčinná súvislosť, je súčasne otázkou právnou, pretože súd tak robí záver o existencii jedného z predpokladov zodpovednosti štátu za škodu, pričom tento právny záver je samozrejme závislý na skutkovom zistení. Ak by príčinou vzniku škody bola iná skutočnosť, zodpovednosť za škodu nenastane. Pritom nemusí ísť o príčinu jedinú, ale stačí ak ide o jednu z príčin, ktorá sa podieľa na nepriaznivom následku, o ktorého odškodnenie ide, a to o príčinu podstatnú.

Kauzálny nexus medzi nesprávnym úradným postupom a škodou sa v právnej teórii predstavuje priamu väzbu javov (objektívnych súvislostí), v rámci ktorého jeden jav (príčina) vyvoláva druhý jav (následok). O vzťah príčinnej súvislosti ide, ak je medzi nesprávnym úradným postupom a škodou vzťah príčiny a následku. Otázka príčinnej súvislosti nie je otázkou právnou, ide o skutkovú otázku, ktorá môže byť riešená len v konkrétnych súvislostiach; vyriešenie tejto otázky preto nemožno uložiť znalcovi (ten môže poskytnúť len odborné podklady, z ktorých súd pri zisťovaní skutkového stavu veci vychádza). Právnym posúdením je vymedzenie, medzi ako ujmou (ako následkom) a ako skutočnosťou (ako príčinou) tejto ujmy má byť príčinná súvislosť zisťovaná. Pre posúdenie vzniku zodpovednosti za škodu má preto zásadný význam otázka, v čom konkrétne spočíva škoda (majetková ujma), za ktorú je náhrada požadovaná. Práve vo vzťahu medzi konkrétnou ujmou poškodeného (pokiaľ vznikla) a konkrétnym konaním škodcu (ak je protiprávne) sa zisťuje príčinná súvislosť. Pri zisťovaní príčinnej súvislosti treba škodu izolovať zo všeobecných súvislostí a skúmať, ktorá príčina ju vyvolala. Pritom nie je rozhodujúce časové hľadisko, ale vecná súvislosť príčiny a následku; časová súvislosť ale napomáha pri posudzovaní vecnej súvislosti (porovnaj R 21/1992). V postupnom slede javov je každá príčina niečím vyvolaná (sama je následkom niečoho) a každý ňou spôsobený následok sa stáva príčinou ďalšieho javu.

Zodpovednosť však nemožno robiť závislou na neobmedzenej kauzalite. Atribútom príčinnej súvislosti je totiž „priamosť“ pôsobenia príčiny na následok, pri ktorej príčina priamo (bezprostredne) predchádza následku a vyvoláva ho. Vzťah príčiny a následku musí byť preto priamy, bezprostredný, neprerušovaný; nestačí, ak je iba sprostredkovaný. Pri zisťovaní príčinnej súvislosti treba v dôsledku toho skúmať, či v komplexe skutočností prichádzajúcich do úvahy ako (priama) príčina škody existuje skutočnosť, s ktorou zákon spája zodpovednosť za škodu.

Navrhovateľ sa v danej veci domáha náhrady škody predstavujúcej náklady vynaložené na udržanie dráhy v prevádzkyschopnom stave. V návrhu na začatie konania uvádza, že sa na neho vzťahujú rozsiahle finančne veľmi nákladné povinnosti vlastníka a prevádzkovateľa dráhy. Plnenie, ktorého sa navrhovateľ domáha titulom náhrady škody, ale nepredstavuje jeho majetkovú ujmu spôsobenú nesprávnym úradným postupom správneho orgánu, majetok navrhovateľa sa nezmenšil nesprávnym postupom správneho orgánu, tento dôsledok nastal v dôsledku povinností vyplývajúcich z postavenia vlastníka dráhy. Splnenie povinnosti, ktorá vyplýva z právneho predpisu (zák. č. 164/1996 Z. z.), nemôže byť škodou v zmysle zákona č. 514/2003 Z. z. Nedodržanie lehoty uvedenej v § 36 ods. 2 zákona č. 164/1996 Z. z. môže mať za následok vznik zodpovednosti podľa zákona č. 514/2003 Z. z. o zodpovednosti za škodu spôsobenú rozhodnutím orgánu štátu alebo nesprávnym úradným postupom len vo vzťahu k takému zmenšeniu majetku účastníka správneho konania, ktoré bolo priamo a nesprostredkované spôsobené práve (iba) týmto postupom.

Pokiaľ po doplnení dokazovania bude jednoznačne preukázané, že konanie nebolo prerušené aj po 30. 01. 2006 a správny orgán mal rozhodnúť, nedodržanie lehoty bude možné síce považovať za nesprávny úradný postup v zmysle zákona č. 514/2003 Z. z., tento postup ale nemusí bez ďalšieho mať za následok vznik škody. Náklady, ktoré navrhovateľ vynaložil na zabezpečenie prevádzkyschopnosti nepredstavujú jeho majetkovú ujmu spôsobenú nesprávnym úradným postupom katastrálneho úradu. Majetok navrhovateľa sa nezmenšil nesprávnym postupom dráhového správneho úradu nerozhodnutím o žiadosti na povolenie prevádzkovania dráhy v určenej lehote. Vynaložením týchto nákladov nedošlo k zmenšeniu majetku navrhovateľa. Pokiaľ správny orgán rozhodoval, navrhovateľovi žiadna škoda nevznikala. Samotná existencia povinnosti vlastníka dráhy nie je skutočnou škodou ani ušlým ziskom.

Majetok navrhovateľa sa síce zmenšil splnením tejto povinnosti, avšak nie v dôsledku nevydania rozhodnutia v lehote.

V danom prípade včasné nerozhodnutie nezapríčinilo priamo (bezprostredne) povinnosť vynakladať finančné prostriedky na udržiavanie dráhy v prevádzkyschopnom stave a ani nevyvolalo tieto náklady. Nedodržanie lehoty (ak bude preukázaná) určenej § 36 ods. 2 zákona o dráhach je jednoznačne procesný postup priečiaci sa zákonu. Na druhej strane ale nemožno prehliadať, že tento postup môže mať za následok vznik zodpovednosti podľa zákona č. 514/2003 Z. z. len vo vzťahu k takému zmenšeniu majetku účastníka katastrálneho konania, ktoré bolo priamo a nesprostredkovane spôsobené práve (iba) týmto postupom. Ak správny úrad nerozhodne o návrhu v určenej lehote, nemôže len z titulu dopustenia sa uvedenej procesnej nesprávnosti (bez ďalšieho) zodpovedať za všetko, čo nastalo v čase po uplynutí lehoty, v ktorej mal rozhodnúť o povolení na prevádzkovanie dráhy, do rozhodnutia o zastavení konania, a čo malo negatívny dopad na majetok účastníka správneho konania.

Z postupného sledu jednotlivých skutkových okolností danej veci je zrejmé, že nesprávny úradný postup dráhového správneho úradu môže byť významným článkom reťazca príčin a následkov. Napriek tomu zmenšenie majetku navrhovateľa nemusí byť spôsobené priamo nesprávnym úradným postupom dráhového správneho orgánu (ako vlastník musí vynakladať finančné prostriedky na udržanie dráhy v prevádzkyschopnom stave). Vzhľadom na doteraz zistené skutočnosti odvolací súd nemá preukázanú príčinnú súvislosť medzi možnou škodou a nesprávnym úradným postupom správneho orgánu. Prihliadol aj na to, že ani vyhovením žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy nie je zaručené (aj keď predpokladané), že by jeho návrhu o udelenie licencie bolo nepochybne vyhovené, a to aj s prihliadnutím na § 41 ods. 5, ktorý pri udeľovaní licencie ukladá príslušnému dráhovému správne úradu povinnosť postupovať tak, aby nedošlo k zvýhodneniu niektorého zo žiadateľov o prevádzkovanie dopravy na dráhe. Teda zákon predpokladá konkurenčné prostredie a výsledok aj vzhľadom na možné opravné prostriedky nie je daný.

Okrem toho nie je vopred dané ani zaručené, že by Mesto Banská Bystrica muselo uzavrieť s navrhovateľom Zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní dopravy na dráhe podľa § 30 a nasl. Zákona o dráhach., a že by aj v prípade vyhovenia žiadosti takúto zmluvu uzavrelo. Je nepochybné, že doprava na danej dráhe je ekonomicky stratová a prípadný zisk prevádzkovateľovi je hradený práve na základe uzavretej zmluvy, pričom sa v zmysle § 30a hradí preukázateľná strata v osobnej doprave, kam patrí aj primeraný zisk, čo možno kvalifikovať pod možný ušlý zárobok. Ak by aj správny úrad nerozhodol včas, bezprostrednou a jedinou príčinou medzi vzniknutou škodou v podobe ušlého zisku nie je jeho nekonanie, ale ušlý zisk by závisel od skutočnosti, ktorá mohla, ale nemusela nastať, ktorou by bolo alebo nebolo uzavretie vyššie uvedenej zmluvy.

Z tohto pohľadu zostáva nezanedbateľnou skutočnosťou to, že dňa 21. 02. 2007 podal žiadosť o povolenie na prevádzkovanie trolejbusovej dráhy Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, ktorému rozhodnutím zo dňa 31. 05. 2007 bolo povolenie vydané. Teda v čase podania tejto žiadosti sa konalo aj o žiadosti navrhovateľa, ktorý následne zobral svoju žiadosť späť na základe vlastného uváženia. Neobstojí tvrdenie o vzniknutej škode, ktoré spočíva v tom, že navrhovateľ by nemal náklady, lebo by nevynakladal finančné prostriedky na dráhu, pretože by hnutelné a nehnuteľné veci prenajal, pretože neexistoval subjekt, ktorému mohol ponúknuť vozidlá, trakčné zariadenia atd.

Ohľadom rozhodnutia prvostupňového súdu, ktorým sa navrhovateľ domáha ušlého zisku, bolo potrebné toto rozhodnutie zrušiť z procesných dôvodov, pretože pokiaľ súd rozhoduje medzitémny rozsudkom, je možné rozhodnúť len kladným rozsudkom. Ak prichádza do úvahy záporný medzitémny rozsudok, návrh je potrebné zamietnuť. Aj keď súd svoje rozhodnutie dostatočne a zrozumiteľne neodôvodnil, jeho úvahy sú správne, keď dospel k záveru, že navrhovateľovi nemožno priznať ušlý zisk, a to aj z dôvodov, ktoré vyššie odvolací súd uviedol.

Pokiaľ ide o námietku navrhovateľa ohľadom splnomocnenej osoby na podanie odvolania odporcom, odvolací súd poukazuje na dôkaz, ktorý sa nachádza v spise, a to Organizačný poriadok ministerstva, v zmysle ktorého za ministerstvo v konaní pred súdom koná odbor právny.

V ďalšom konaní prvostupňový súd viazaný vyššie uvedeným názorom doplní dokazovanie ohľadom plynutia, či neplynutia lehôt počas prerušenia konania, doplní dokazovanie na okolnosť, či po dni 30. 01. 2006 konanie bolo prerušené alebo nie, vykoná dôkaz listom č. 579/2006/OD zo dňa 31. 05. 2006, vyžiada stanovisko alebo priamo vypočuje zodpovedného pracovníka správneho orgánu, z akého dôvodu vo veci nevydal rozhodnutie, keď v liste zo dňa 30. 01. 2006 správny úrad konštatuje, že upravenému návrhu môže vyhovieť.

O veci senát odvolacieho súdu rozhodol pomerom hlasov členov senátu 3 : 0

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu odvolanie nie je prípustné.