



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Jaroslavy Skoumalové a soudců Mgr. Petra Sedláka, Ph.D. a JUDr. Lukáše Hloucha, Ph.D. v právní věci žalobce: **Ředitelství silnic a dálnic ČR**, se sídlem Na Pankráci 546/56, Praha 4, proti žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**, se sídlem tř. Kpt. Jaroše 7, Brno, v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 3. 2014, č.j. ÚOHS-R273/2013/VZ-6559/2014/310/MMI,

t a k t o :

- I. Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 27. 3. 2014, č.j. ÚOHS-R273/2013/VZ-6559/2014/310/MMI, **se z r u š u j e** a věc **se v r a c í** žalovanému k dalšímu řízení.
- II. Žalovaný **je p o v i n e n** nahradit žalobci náklady řízení ve výši 3.000 Kč do třiceti dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám žalobce.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobou ze dne 27. 5. 2014 se žalobce domáhal zrušení v záhlaví označeného rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, kterým byl zamítnut jeho rozklad proti rozhodnutí správního orgánu prvního stupně ze dne 26. 8. 2013, č.j. ÚOHS-S312/2013/VZ-16178/2013/521/VSt. Správní orgán prvního stupně uložil žalobci pokutu za spáchání správního deliktu dle § 120 odst. 1 písm. a) zákona č. 173/2006 Sb., o veřejných

zakázkách, kterého se měl žalobce dopustit tím, že nezvolil příslušné řízení podle ustanovení § 21 ZVZ, ale zadal zakázku v jednacím řízení bez uveřejnění (dále jen „JŘBU“), aniž k tomu byly splněny podmínky stanovené v § 23 odst. 4 písm. b) ZVZ.

V rámci žalobních námitek žalobce nejprve uvedl nejvýznamnější skutečnosti, které měly vliv na zahájení zadávacího řízení. Popsal jednotlivé kroky konce roku 2010 po zahájení zadávacího řízení v říjnu 2011. Podle žalobce je rozhodnutí o rozkladu zatíženo vadou nesprávně zjištěného skutkového stavu, z toho vyplývajícího nesprávného právního hodnocení a tedy i vadou nezákonnosti rozhodnutí. Žalobce namítal, že žalovaný nesprávně identifikoval impuls k provedení „JŘBU“ a tento impuls ztotožnil se zcela nesprávnou skutkovou okolností. Podle žalovaného byla událostí dopravní nehoda na úseku rychlostní silnice R46 v okrese Prostějov, nicméně s tímto závěrem žalobce nesouhlasil a namítl, že na počátku roku měl k dispozici závazný dokument, že bezpečnostní opatření v daném úseku R46 odpovídal normám, a proto samotná nehoda nemohla mít pro něj v žádném případě přímý vliv na zahájení zadávacího řízení. Samotné dopravní nehody na R46 byly pouze události, které vedly ke zpracování auditu a zjištění skutečností, které vedly k zadání veřejné zakázky. Policie ČR není dle žalobce orgán, který by mohl autoritativně posuzovat dostatečnost bezpečnostních opatření na R46. Tvrzení policie podle žalobce byla pouze podnětem k tomu, aby byly osloveny oprávněné subjekty, které následně přezkoumaly stav svodidel, což žalobce učinil neprodleně po upozornění od policie.

Podle žalobce je proto rozhodným okamžikem získání výsledků auditu ze dne 21. 9. 2011, který prokázal, že se svodidla nacházejí v havarijním stavu a představují vážné a bezprostřední ohrožení životů a zdraví účastníků silničního provozu, předcházející dopravní nehody byly podle žalobce náhodnou shodou okolností, která odhalila do té doby nepředvídaně a nepředvídatelné vady středových svodidel.

Žalobce dále zdůraznil, že důvodem krajní naléhavosti nebyla potřeba odstranit bezprostředně havarovaná svodidla, ale konstrukční vada předmětných svodidel, a tedy smyslem „JŘBU“ nebylo opravit bezprostředně havarovaná svodidla (návrat v předešlý stav), ale oprava spočívající v podstatné změně konstrukce svodidel, což žalovaný ve svých rozhodnutích zcela ignoruje. Názor žalovaného, že v „JŘBU“ měly být zadány pouze ty části veřejné zakázky, které byly poničeny dopravní nehodou, je podle žalobce zcela zcestný. Zároveň v této souvislosti žalobce namítl nepřezkoumatelnost napadeného rozhodnutí, neboť se žalovaný nedostatečně zabýval rozkladovými námitkami.

Následně žalobce brojil proti způsobu, jakým žalovaný citoval vyjádření žalobce ohledně situace v lednu 2011, které bylo vytrženo z jeho kontextu. Znovu zdůraznil, že až na základě výsledku auditu, který potvrdil tvrzení policie, bylo nutné postupovat podle § 23 odst. 4 písm. b) ZVZ, žalobce totiž až do výsledku auditu nemohl veřejnou zakázku zadat v jakémkoliv řízení, neboť nebylo zřejmé, zda jsou svodidla v souladu s normami, případně v jakém rozsahu bude oprava potřebná. Zároveň uvedl, že závazné závěry o bezpečnosti na pozemních komunikacích mohou podávat pouze oprávněné osoby ve smyslu zákona o pozemních komunikacích a proto nebyly dostatečné ani výsledky vnitřního auditu žalobce (květen 2011). S ohledem na výsledky auditu nemohl žalobce zadat veřejnou zakázku v jiném zadávacím řízení, než ve kterém jej zadal.

Závěrem žaloby, před tím, než žalobce shrnul splnění podmínek pro zadání veřejné zakázky v „JŘBU“, uvedl, že v kontextu rozhodnutí žalobce č. j. ÚOHS-S431/2011/VZ-19209/2011/530/Jne nebyl ve věci zadání veřejné zakázky nečinný a kontinuálně vyvíjel činnost směřující k ověření zákonnosti daného stavu a následné přijetí odpovídajících nápravných opatření, přičemž posloupnost jednotlivých kroků odpovídala právním předpisům a vnitřní struktuře zadavatele.

Žalovaný ve svém vyjádření setrval na závěrech napadeného rozhodnutí a zdůraznil s odkazem na ustanovení § 23 odst. 4 písm. b) ZVZ, že nesplnění byť jen jediné podmínky použití „JŘBU“, znemožňuje aplikaci tohoto druhu zadávacího řízení a žalobce musí vždy spolehlivě prokázat a doložit, že zákonné podmínky použití jednacího řízení bez uveřejnění jsou objektivně splněny.

Žalovaný konstatuje, že argument vzniku naléhavé potřeby až s výsledky auditu žalobce vznesl až v žalobě, avšak tento je zcela irelevantní a to z několika následujících důvodů. Podle žalovaného žalobce i v případě splnění podmínky času nesplňoval ostatní podmínky zákona pro použití „JŘBU“. Tím však žalovaný nepřipouští, že by podmínka časové tísně byla žalobcem naplněna. Dalším důvodem, pro nějž žalovaný nespátřuje v projednávaném případě naplnění podmínek zákona pro použití „JŘBU“ je skutečnost, že středová svodidla jsou zádržným systémem, který má zabránit přejetí vozidel do protisměru a zajišťovat tak bezpečný provoz na komunikacích v tomto smyslu. Z informací, které uvedl sám žalobce ohledně dopravní nehody, jež se stala v lednu lze tudíž usuzovat, že svodidla selhala a nesplňovala svou funkci, ať již proto, že byla v rozporu s normou či ve špatném technickém stavu. Jak sám žalobce v bodě II. písm. d) žaloby uvádí, v období od března do května roku 2011 prováděl kontrolní měření výšky svodidel, přičemž výsledkem šetření bylo zjištění, že celé dlouhé úseky svodidel neodpovídají normě. Z toho vyplývá, že i kdyby žalobce po lednové dopravní nehodě nemohl předpokládat, že svodidla jsou zřejmě ve špatném technickém stavu, jinak by k takové dopravní nehodě ani nemohlo dojít, pak nejpozději v květnu najisto věděl, že svodidla neodpovídají normě. Přesto veřejná zakázka byla zadána až na podzim téhož roku. Tvzení žalobce, že vycházel až z auditu, který zadal v červnu a o jehož výsledku se dozvěděl v září, žalobce nepřijal, jelikož žalobce mohl předvídat již v lednu, že svodidla nejsou v dobrém technickém stavu a nejpozději v květnu měl skutečnost, že neodpovídají normě postavenou najisto.

Zároveň měl žalovaný za to, že žalobce vzhledem ke svým povinnostem, jež mu vyplývají ze zřizovací listiny a z informací, které obdržel již z počátku roku 2011, měl vědět a předpokládat, že středová svodidla pravděpodobně nejsou v optimálním technickém stavu, když nesplnila svůj účel a nezachytila vozidla při dopravní nehodě. V takovém případě nelze souhlasit s jeho tvrzením, že krajně naléhavý případ svým jednáním nezpůsobil a nemohl jej předvídat. Žalovaný dále konstatoval, že podstatný je faktický stav svodidel a zejména skutečnost, že žalobce byl upozorněn v lednu roku 2011 na poškození svodidel, což nerozporuje, a veřejnou zakázku zadal až na podzim roku 2011. Veřejná zakázka tedy nebyla zadána bezprostředně po dopravní nehodě a jako oprava poškozených svodidel, v kterémžto případě by bylo možné uvažovat, že se jedná o krajně naléhavý případ. Žalobce však na základě auditu zjistil (jež nechal vypracovat právě po lednové dopravní nehodě), že celá

svodidla jsou ve špatném technickém stavu a v rozporu s příslušnými právními předpisy a normami. Žalobce pak z tohoto důvodu zadal veřejnou zakázku na celý úsek 36,5 km středových svodidel. Žalobci měl být podle žalovaného z jeho povinnosti, vyplývající mu ze zřizovací listiny, znám stavebně technický stav svodidel v celém úseku silnice R46. Žalobce samozřejmě nemohl předvídat, že se stane dopravní nehoda, avšak mohl předvídat, respektive měl vědět, jaký je stav svodidel na této silnici.

Na vyjádření žalovaného reagoval žalobce replikou, v němž doplnil žalobu o námitku nepřezkoumatelnosti napadeného rozhodnutí, neboť není řádně prokázáno a zdůvodněno, jakým způsobem žalobce ovlivnil, nebo mohl ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky.

Krajský soud v Brně na základě včas podané žaloby přezkoumal napadené rozhodnutí žalovaného v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2, věta první, s.ř.s.), jakož i řízení předcházející jeho vydání. Při přezkoumání rozhodnutí vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správních orgánů (§ 75 odst. 1 s.ř.s.). O žalobě soud rozhodl, aniž nařizoval jednání, za podmínek vyplývajících z ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s.

V souzené věci je klíčovou otázkou naplnění podmínek pro použití „JŘBU“.

Podle § 23 odst. 4 písm. b) zákona o veřejných zakázkách může zadavatel zadat veřejnou zakázku v jednacím řízení bez uveřejnění rovněž tehdy, jestliže veřejnou zakázku je nezbytné zadat v krajně naléhavém případě, který zadavatel svým jednáním nezpůsobil a ani jej nemohl předvídat, a z časových důvodů není možné zadat veřejnou zakázku v jiném druhu zadávacího řízení.

Z citovaného ustanovení vyplývá, že pro použití jednacím řízení bez uveřejnění by žalobce musel jednat 1) v krajně naléhavém případě, který 2) nezpůsobil svým vlastním jednáním, ani 3) jej nemohl předvídat. Ověření naplnění těchto podmínek je především otázkou skutkového stavu. Na základě správního spisu, žalovaným zjištěného skutkového stavu a argumentace žalobce dospěl soud k opačným závěrům než žalovaný.

Předně je třeba konstatovat, že není rozhodné, zda byla argumentace žalobce vznesena v řízení před správními orgány nebo byla poprvé vznesena až v řízení před soudem, neboť přezkum správních rozhodnutí podle s.ř.s. představuje komplexní a originální přezkum zákonnosti žalobou napadených rozhodnutí a žalobce má z tohoto titulu právo vznášet před soudem i námitky, které neuplatnil v řízení před správními orgány.

Jako první se soud zabýval naplněním podmínky naléhavosti. Otázka existence krajně naléhavého případu je podle názoru zdejšího soudu v nyní posuzované věci klíčová. Mezi žalobcem a žalovaným existuje zásadní rozpor ve vnímání skutečnosti, kdy nastala situace krajně naléhavého případu, tedy kdy nastal okamžik, ke kterému by bylo možno vztahovat posuzované „JŘBU“. Soud se ve vnímání vzniku situace, ve kterém bylo důvodné pociťovat naléhavost řešení situace na R46 shoduje se žalobcem.

Soud považuje za nesporné, že žalobce na začátku roku 2011 disponoval závěry „Bezpečnostní inspekce silnic a dálnic na území ČR, zařazených do Transevropské silniční

sítě (TEN-T)“ (předložené do správního spisu), ze které vyplývá, že jejich výška není v rozporu s normami.

Zároveň, ačkoliv soud nedisponuje technickými znalostmi, považuje soud situaci, kdy dojde při dopravní nehodě k poškození nebo dokonce k proražení svodidel, či k jinému způsobu jejich překonání za sice nikoliv běžnou, ale technicky možnou, byť nežádoucí, a v provozu se objevující, přičemž příčiny takové situace mohou být různé. Zároveň motorové vozidlo zpravidla překoná svodidla pouze v určitém omezeném prostoru a k poškození středových svodidel tak dojde v omezeném rozsahu. Je zřejmé, že při vzniku takové situace, je na místě zkoumat příčiny vzniku dané události, tedy zda se jedná o technickou závadu v konkrétním místě, nebo o systémový problém určité ucelené části středových svodidel.

Jestliže žalobce disponoval zprávou, která konstatovala soulad svodidel s příslušnými normami, bylo možno usuzovat, že se jedná o lokální situaci a nikoliv systémový problém. Zároveň je zřejmé, že žalobce reagoval na první konkrétní podnět, a to ze strany Policie ČR, a zahájil kontrolu svodidel s cílem identifikovat případné nedostatky svodidel na R46.

Teprve v této fázi hodnocení skutkového stavu je podle názoru zdejšího soudu možné identifikovat indicie ukazující na to, co je v případě svodidel na R46 skutečným problémem a ohrožením účastníků silničního provozu. Zda izolované lokální problémy určitého limitně malého úseku svodidel, nebo systémový problém na delším úseku, neboť v případě systémového problému je ohrožen provoz na významné části předmětné pozemní komunikace. Zároveň teprve takové posouzení může vést v případě obdobného typu staveb k závěru, zda se jedná o např. povrchové poškození svodidel ohrožující jejich funkci, nebo zda se jedná o jejich zcela zásadní nevhodnost a nesoulad s příslušnými technickými normami.

Skutečnost, že se jedná o systémový problém, byla vnitřním auditem žalobce potvrzena a bohužel byla potvrzena další tragickou dopravní nehodou.

Soud tento časový okamžik (dokončení vnitřního auditu) považuje za poměrně klíčový v celé věci. Soud se zcela ztotožňuje se žalobcem v tom, že samotná zpráva policie nemohla být důvodem pro vypsání „JŘBU“ nebo jiné formy zadávacího řízení, neboť závěr o případné nedostatečné výšce středových svodidel a jejich rozporu s technickou normou je zcela nedostatečný k zadání veřejné zakázky a to proto, že nelze určit, v jakém rozsahu mají být středová svodidla nahrazena, případně zda postačuje jejich oprava a v jakém rozsahu, a nelze určit ani rozsah souvisejících prací.

Je zřejmé, že okamžikem zpracování vnitřního auditu, musel nabýt žalobce dostatečné vědomosti o stavu středových svodidel na R46. Nicméně, samostatnou otázkou je, zda závěry, které učinil, mohly být dostatečné pro vypsání zadávacího řízení.

S účinností od 1. 7. 2011 došlo v zákonu o pozemních komunikacích (§ 18g a násl.) k úpravě opatření zajišťujících bezpečnost pozemních komunikací transevropské silniční sítě. Transevropská dopravní síť (jejíž součástí je i transevropská silniční síť) je vymezena Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech

Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Z tohoto rozhodnutí, ve znění změn přijatých v souvislosti s přístupem dalších členů Evropské unie, vyplývá, že silnice R46 je součástí transevropské silniční sítě. Zákon č. 152/2011 Sb., kterým zákonodárce vložil část pátou do zákona o pozemních komunikacích, byl přijat dne 28. 4. 2011 s odloženou účinností k 1. 7. 2011. Z uvedeného je zřejmé, že v době, kdy žalobce získal výsledky vnitřního auditu, byla již citovaná novela v platnosti a čekalo se na její účinnost.

Podle § 18m odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je vlastník pozemní komunikace podle § 18g odst. 1, jejíž úsek je zařazen do Centrální evidence pozemních komunikací podle § 29a odst. 1 písm. e), povinen zajistit bez zbytečného odkladu provedení prohlídky tohoto úseku. Prohlídka se zaměří na posouzení dopadů zejména stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost pozemní komunikace.

Podle § 18m odst. 4 zákona o pozemních komunikacích zpracuje po ukončení prohlídky auditor bezpečnosti pozemních komunikací zprávu o výsledcích prohlídky obsahující zejména popis zjištěných rizik a návrhy nápravných opatření včetně posloupnosti jejich provedení. Při zpracování zprávy auditor bezpečnosti pozemních komunikací zohlední obsah předchozích zpráv o výsledcích prohlídek posuzovaného úseku pozemní komunikace, byly-li zpracovány, a údaje o dopravních nehodách na posuzovaném úseku pozemní komunikace. Před zpracováním zprávy auditor bezpečnosti pozemních komunikací projedná její obsah s vlastníkem dotčené pozemní komunikace.

Podle § 18m odst. 6 zákona o pozemních komunikacích zajistí vlastník při péči o pozemní komunikaci podle § 9 odst. 4 provedení nápravných opatření uvedených ve zprávě, pokud je to technicky možné a ekonomicky únosné při zajištění řádné péče o síť pozemních komunikací v jeho vlastnictví a její plánovaný rozvoj.

Jestliže důsledkem vnitřního auditu žalobce byl předběžný závěr o nutnosti výměny svodidel, neboť nepostačovala pouze oprava poškozeného úseku, nicméně v případě součásti transevropské silniční sítě od 1. 7. 2011 zaváděl zákon o pozemních komunikacích zvláštní režim hodnocení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost pozemní komunikace. Pokud si soud klade otázku, zda měl žalobce jednat ihned po zajištění výsledků vnitřního auditu, nebo vyčkat účinnosti již platného zákona a řádně v souladu s transponovanou evropskou legislativou, pak je odpověď zcela jednoznačná. Pokud žalobce věděl, že k hodnocení bezpečnosti provozu na předmětné páteřní evropské komunikaci bude v následujících týdnech potřebovat specializované stanovisko, bylo plně odůvodnitelné jeho vyčkání a zadání požadovaného bezpečnostního auditu dle zákona o pozemních komunikacích.

Soud proto v jednotlivých krocích žalobce, jak jsou popsány v žalobě a správním spise, shledává logickou návaznost směřující k autoritativnímu zjištění stavu komunikace a skutečného problému, v jehož důsledku došlo k dopravním nehodám 26. 1. 2011 a 30. 5. 2011 na silnici R46.

Při hodnocení podmínky „naléhavosti“ ve vztahu k „JŘBU“ si soud zodpověděl čtyři základní otázky.

Za prvé zda byla důvodem pro zadání veřejné zakázky nehoda ze dne 26. 1. 2011 – podle názoru zdejšího soudu jednoznačně ne, a to proto, že jednak žalobce disponoval bezpečnostní zprávou z konce roku 2010, ze které žádná rizika nevyplývala, a dále proto, jakkoliv je to nešťastné, tak je důsledkem provozu na pozemních komunikacích, že se dopravní nehody, i tragické, prostě stávají. Stejně tak nemohla být důvodem ani zpráva Policie ČR, neboť nedostatečnost středových svodidel, resp. jejich rozpor s technickými normami, je problémem komplexním, nikoliv izolovaným na určité místo, a při střetu bezpečností zprávy a hodnocení police bylo plně odůvodnitelné, pokud žalobce přistoupil k detailnímu hodnocení situace.

Za druhé zda byl žalobce schopen stanovit rozsah veřejné zakázky přímo po nehodě ze dne 26. 1. 2011 – na tuto otázku si soud odpověděl opět ne, neboť je zřejmé, že žalobce nehodě jako takové nepřikládal význam, který v konečném důsledku po provedených šetřeních měla. Zároveň je zřejmé, že skutečný problém ohrožující bezpečnost provozu na pozemní komunikaci, a zejména ohrožující životy lidí, se projevil teprve při přezkoumání souvislých úseků svodidel.

Za třetí zda žalobce musel čekat na bezpečnostní audit dle § 18m zákona o pozemních komunikacích – jelikož se jednalo o transpozici evropské legislativy a jestliže byla již novela zákona o pozemních komunikacích platná a v historicky krátké době měla nabýt účinnosti, pak je soud přesvědčen, že ano.

Za čtvrté kdy mohl žalobce nejdříve přistoupit k zadání veřejné zakázky – v tomto případě dospěl soud k závěru, že tak žalobce mohl učinit teprve ve chvíli, kdy měl jasně identifikovaný důvod výše uvedených dopravních nehod a také kdy měl jasně a autoritativně určena nápravná opatření, kterými může být v budoucnu zabráněno opakování takových situací. Soud se zcela ztotožňuje se žalobcem, že situace krajní nouze pro žalobce nastala teprve ve chvíli, kdy celé úseky svodidel na silnici R46 ohrožují život účastníků silničního provozu, a dále se soud ztotožňuje se žalobcem v tom, že řešením této nebezpečné situace nebyla oprava poškozených svodidel (ani uvedení v předešlý stav), ale komplexní změna konstrukce svodidel, přičemž taková změna nemohla být reakcí na samotnou dopravní nehodu, ale až na zjištění týkající se celého úseku silnice R46. Samotná dopravní nehoda mohla být jediné spouštěcí impulsem k provedení nutných zjištění.

V případě podmínky nikoliv vlastního jednání žalobce ze zjištěného skutkového stavu nevyplývá, že by případ krajní naléhavosti způsobil žalobce vlastním jednáním, neboť tento stav objektivně existoval v důsledku technického stavu středových svodidel.

V případě možnosti předvídat krajně naléhavý případ soud nesouhlasí se závěrem žalovaného, uvedeným ve vyjádření k žalobě, že žalobce mohl stavebně technický stav svodidel znát, resp. ho mohl předvídat. Z obsahu správního spisu vyplývá, že žalovanému, resp. správnímu orgánu prvního stupně byla předložena „Bezpečnostní inspekce silnic a dálnic na území ČR, zařazených do Transevropské silniční sítě (TEN-T)“, ze které lze

zjistit, že v případě silnice R46 byla nedostatečná výška svodidel zjištěna pouze v jediném případě. Jestliže žalobce disponoval stanoviskem hodnotícím jednotlivé páteční komunikace v ČR a byl dokonce objednatelem vypracování tohoto stanoviska, tak mu nelze vyčítat, že by se nesnažil zajistit dostatečnou informovanost o stavu vozovek a lze konstatovat, že nemohl nedostatečnou výšku svodidel předvídat. Obecná povinnost žalobce vyplývající z jeho zřizovací listiny, na kterou odkazuje ve svém vyjádření žalovaný, jistě existuje, nicméně v případě silnice R46 byla jistě konzumována zpracováním uvedené bezpečnostní inspekce. Pokud z této bezpečnostní inspekce vycházel, pak mu lze těžko něco vyčítat. Ve světle takto čerstvě zpracovaného materiálu, který v zásadě neguje následně zjištěné kritické nedostatky středových svodidel, lze konstatovat, že prevenční povinnost ze strany žalobce byla splněna.

Ze všeho shora uvedeného vyplývá, že zdejší soud dospěl v hodnocení skutkového stavu ke zcela opačným závěrům než žalovaný, a to, že podmínky pro zadání veřejné zakázky v „JŘBU“ byly splněny, a proto nezbylo zdejšímu soudu nic jiného, než zrušit žalobou napadené rozhodnutí jako nezákonné (§ 78 odst. 1 s.ř.s.). V dalším řízení je žalovaný vázán shora uvedenými právními názory zdejšího soudu (§ 78 odst. 5 s.ř.s.).

Výrok o nákladech řízení má oporu v ustanovení § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. V řízení úspěšný žalobce má právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proto soud přiznal žalobci právo na náhradu nákladů za zaplacený soudní poplatek ve výši 3.000 Kč.

P o u č e n í : Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

V Brně dne 31. března 2016

JUDr. Jaroslava Skoumalová
předsedkyně senátu