

Autobusy místo pokuty. Zlín se dohodl se SORem

01.08 2025 07:40, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Dopravní společnost Zlín–Otrokovice (DSZO) uzavřela dohodu o narovnání ve věci opožděné (a nakonec nerealizované) zakázky na dodání čtveřice trolejbusů SOR TNS 12. Náhradu ztracené dotace, penále a škodu se snažil dopravce uplatňovat soudně. Část prostředků takto získal v hotovosti, větší část bude plněna v naturáliích, konkrétně ve formě dodání tří dieselových autobusů SOR NS 12, a části vymáhaných peněz (více než 17 mil. Kč) se DSZO vzdala.

DSZO vypsala v závěru listopadu 2021 výběrové řízení na dodání celkem čtyř parciálních trolejbusů, jehož se účastnila dvojice uchazečů – SOR Libchavy se svým modelem TNS 12 a elektrickou výzbrojí od Cegelecu (dnes Electric Components; člen skupiny Škoda Group) a Škoda Electric s vozem Škoda 36 Tr (s karoserií od Temsy). Vítězem se stal SOR Libchavy, přičemž právě v tomto výběrovém řízení bylo dosaženo rekordně nízké ceny za parciální trolejbus, která činila pouze 10,15 mil. Kč za vůz (dnes, poté co sami provozovatelé udělali vše pro opětovnou monopolizaci trhu, jsou ceny o cca 60 % vyšší).

Společnost Cegelec, jež měla dodat elektrickou výzbroj, se však v mezičase dostala do problémů, které byly způsobeny výpadkem dodávek komponentů po zahájení ostré fáze války na Ukrajině (samotná smlouva byla účinná jen pár dnů po ruském útoku, konkrétně od 1. 3. 2022), z nichž měla být tvořena nová elektrická výzbroj řady Alva. Výrobce proto musel přistoupit k náhradě části komponentů a k redesignu desek plošných spojů, čímž se dostal do značného skluzu. Trolejbusy pro Zlín (a Otrokovice) byly všechny vyrobeny, avšak jejich schválení do provozu se odvíjelo od zkušebního provozu trolejbusů SOR TNS 12 pro Jihlavu, protože zlínské vozy bylo nutné schválit samostatně jako odchylku od výchozího (tj. jihlavského) typu. Nejprve tedy bylo nutno dosáhnout schválení jihlavského provedení, a teprve bezprostředně poté mohla být schválena i verze pro Zlín. Jeden z budoucích zlínských vozů za tímto účelem zahájil (a dokončil) i předepsané zkoušky ze strany

Drážního úřadu, které absolvoval v síti Dopravního podniku města Hradce Králové. S ohledem na to, že do výzbroje již byly implementovány zkušenosti ze zkoušek vozů pro Jihlavu i Prahu (SOR TNS 18), probíhaly tyto zkoušky bez závažnějších problémů (a tedy posléze i bez přítomnosti pracovníků společnosti Cegelec).

Přestože bylo zřejmé, že se do konce roku 2023, kdy končila lhůta pro čerpání dotace, podaří schválení vozidel zajistit, byly vztahy mezi DSZO a SORem již značně vyostřené. DSZO proto dne 29. 11. 2023 smlouvu vypověděla, což mohla v podstatě učinit po celou dobu od zahájení zpoždění. SOR nechal nájezd kilometrů v Hradci Králové dokončit, nicméně o finální schválení odchylky (spočívající především v jiném typu motoru a trakčních baterií) podle všeho už nepožádal.



Autobus SOR NS 12 v bravách DSZO. (zdroj: Dohoda o narovnání mezi DSZO a SOR Libchavy)

Podle očekávání byla následně ze strany ministerstva pro místní rozvoj odňata DSZO již dříve schválená dotace. Tu se dopravce rozhodl – společně s dalšími náklady – vymáhat po dodavateli. Smluvní pokutu vymáhala DSZO v rámci dvou samostatných soudních sporů. Ten první stihla zahájit ještě v roce 2023 a řešila se jím smluvní pokuta pouze za období od 18. 4. 2023 do 25. 4. 2023. Okresní soud ve Zlíně již v říjnu 2023 tento nárok uznal a zapravdu mu dal i odvolací Krajský soud v Brně v únoru letošního roku. Penále zde činilo 196 240,24 Kč, k čemuž bylo nutno připočíst 15% úrok z prodlení, náklady řízení (66 203,57 Kč) a náklady spojení s uplatněním pohledávky (1200 Kč). DSZO následně zahájila proti SORu exekuční řízení, aby z něj vysouzenou částku získala. Libchavský producent si pak již pospíšil se zaplacením a požádal (5. 6. 2025) o úplné zastavení exekuce s tím, že ji považoval za nedůvodně zahájenou, když po sdělení čísla účtu ze strany DSZO částku uhradila.

Následnou smluvní pokutu (981 200,95 Kč) za období od 25. 4. 2023 do konce listopadu téhož roku (kdy DSZO odstoupila od smlouvy) + náklady řízení (84 841,80 Kč) a náklady spojené s uplatněním pohledávky (opět 1 200 Kč) vymáhal dopravce v samostatném soudním sporu, přičemž s ohledem na dřívější rozhodnutí byl výsledek již předvídatelný a soud vyzval DSZO a SOR, aby se pokusili dosáhnout smírčího řešení v dané věci s tím, že soudní řízení bylo do 31. 7. 2025 přerušeno.

Dopravní společnost Zlín–Otrokovice poté dne 14. 4. 2025 vyzvala – nad rámec požadovaného penále ve výši takřka 1 mil. Kč – ještě k zaplacení náhrady škody za ušlou dotaci, která byla vyčíslena na 34 463 675 Kč a k náhradě nákladů za opravu trolejbusů Škoda 24 Tr ev. č. 210 a 211 ve výši 1 001

073,56 Kč. SOR přitom tyto náklady neuznával. Obě strany ovšem nakonec došly k mimosoudnímu vyrovnání.

V jeho rámci se DSZO zavázala stáhnout podané žaloby i podaného návrhu exekučního řízení, zatímco SOR uhradí smluvní pokutu (onen necelý milion korun + úrok ve výši 14,5 % ročně), zaplatí část soudního poplatku (20 %; 7 850 Kč) a náklady řízení (61 516 Kč). Škoda za ušlou dotaci byla narovnána tím, že se SOR zavázal dodat trojici autobusů SOR NS 12 v dieselovém provedení, a to do 12 měsíců od podpisu oné dohody (k čemuž došlo 30. 7. 2025), přičemž nárok Zlína se výrazně snížil, když namísto takřka 34,5 mil. Kč bylo dohodnuto, že se vymáhaná hodnota sníží na více než polovinu, konkrétně na rovných 17 mil. Kč. SOR přitom nabídl jeden autobus NS 12 za částku 6,5 mil. Kč bez DPH, tj. trojice vozů vychází na 19,5 mil. Kč. Rozdílovou částku 2,5 mil. Kč se dopravce zavázal SORu ještě uhradit v penězích.

Url: Autobusy místo pokuty. Zlín se dohodl se SORem