Jak se pořizovaly „zlínské“ trolejbusy SOR TNS pro Prahu?

01.09 2025 18:21, Libor Hinčica, Trolejbusy

V závěru července 2025 jsme přinesli článek, ve kterém jsme informovali o podpisu smlouvy mezi Dopravním podnikem hlavního města Prahy (DPP) a společností SOR Libchavy, jíž se vypořádalo penále za ztrátu dotace a pozdní dodávku vozidel, které již předtím pražský DP s odkazem na *„sporný výklad příslušných ujednání smlouvy“* výrazně ponížil. Namísto finančních prostředků zvolil DPP převzetí čtyř původem pro Zlín určených trolejbusů SOR TNS 12, jež však budou před dodáním do Prahy zásadně upraveny, a to včetně montáže elektrické výzbroje. Pražský DP na základě zákona o svobodném přístupu k informacím zodpověděl a na svých webových stránkách zveřejnil dotazy, jejichž součástí je i posudek, na jehož základě se stanovila pořizovací hodnota. Přestože je z odpovědí patrná snaha o maximální úspornost, přináší i vydané odpovědi a znalecký posudek několik zajímavých poznatků.

V prvé řadě je nutno říci, že celý proces náhrady penále v naturálním plnění je podle námi oslovených právníků velice problematický a lze očekávat, že bude mít ve vztahu k DPP ještě dohru, byť samotnou dodávku to nikterak neohrozí. Obecně je totiž komplikované vybrat si plnění v předmětu (v tomto případě ve 12m trolejbusech), na který nebylo vypsáno zadávací řízení, takže jeho cena nevzešla ze soutěže. Jinými slovy – pakliže by SOR Praze nabídl jako náhradu další vozy SOR TNS 18 (v identické konfiguraci jako byla ona patnáctikusová dodávka), byl by proces nenapadnutelný. 12m trolejbusy ovšem představují zcela jiný předmět plnění, přičemž stanovení jeho ceny na základě pouhého znaleckého posudku může být vnímáno jako obcházení zákona. Zdali k tomu skutečně došlo, či nikoli, budou muset říci až příslušné vyšetřující orgány.

Odstavené trolejbusy SOR TNS 12 původem pro DSZO v areálu SORu. S ohledem na vegetaci na snímcích lze poněkud pochybovat o tom, že fotografie byly pořízeny až v květnu. (zdroj: Znalecký posudek ve verzi poskytnuté DPP)

Bez ohledu na to, zda bude nakonec jednoho dne postup označený za legální, je nicméně zajímavé se zaměřit na to, jak celý proces uzavírání dohody probíhal. Ze studia poskytnutých odpovědí totiž není vůbec zřejmé, kdo v rámci managementu pražského DP nakonec na dohodu o narovnání se SORem kývl. Dopravní podnik uvedl, že představenstvo DPP ani dozorčí rada DPP nikterak o záměru na pořízení čtyřech „ex-zlínských“ trolejbusů SOR TNS 12 nerozhodovaly a že dozorčí rada byla pouze o záměru vyrovnat škodu a smluvní pokutu formou dodávky informována, a to dne 26. února 2025. Jednalo se tedy jen o informaci, nikoli o návrh ke schválení. Tuto *„informaci“* měl pro dozorčí radu vypracovat odbor *Centrální nákup*, není ale jasné, jak tento odbor na myšlenku vyrovnání penále právě čtveřicí vozů došel a proč by měl vůbec iniciovat naturální plnění namísto peněžního.

Nabízí se pochopitelně varianta, že s takovou nabídkou přišel sám výrobce, tj. SOR Libchavy, jenomže podle sdělení pražského DP měl SOR údajně přijít s touto nabídkou až dne 2. dubna 2025 (více než měsíc po předložení *„informace“* do dozorčí rady). Měla být přitom předložena na společném jednání zástupců SORu s členem představenstva a technickým ředitelem („Povrch“) a s nejmenovanými zástupci odboru Právního a jednotky Správa vozidel a autobusů pražského DP. Přestože se jednání týkalo možného narovnání v hodnotě více než 50 mil. Kč, neměl být dle sdělení DPP pořízen z celé schůzky jakýkoli zápis (!), a nelze tedy nijak doložit, co a za jakých podmínek mělo být vlastně nabídnuto a jak jednání probíhalo. Přestože z textace žádostí o poskytnutí informací je zřejmé, že se tazatel domáhal i vydání nabídky, nebyla tato ze strany DPP poskytnuta, ježto neměla písemnou podobu…

4.2 Stanovení tržní ceny

Cena jednoho trolejbusu pro DSZO činila **10 000 000 Kč** bez DPH.

[redacted]

Úprava pohonu

[redacted]

[redacted]

Doplnění komponent a úprava do standardu PID/DPP

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Rekapitulace výpočtu ceny

[redacted]

Pro čtenáře, které by zajímal bližší rozbor stanovení ceny vozidel, přinášíme celý rozbor ve verzi poskytnuté pražským DP, nicméně dovolíme si zdvořile upozornit, že se nejedná o příliš náročnou četbu. Jediný nezačerněný údaj (původní cena vozidel) je přitom chybný. (zdroj: Znalecký posudek ve verzi poskytnuté DPP)

Současně se zdráhá DPP uvést, kdo dal k vyrovnání penále touto formou nakonec zelenou.
V odpovědích odkazuje pražský DP na to, že dohodu o narovnání a dohodu o nepeněžitém plnění podepsali statutární zástupci DPP Ing. Ladislav Urbánek a Ing. Jan Šurovský, Ph.D. K podpisu obou smluvních dokumentů ale došlo až 16. 7. 2025 a jejich právní účinnost nastala ještě o několik dnů později, čímž se dostáváme k dalšímu časovému nesouladu.

Samotná dohoda o narovnání uvádí v bodě 5.1, že znalecký posudek *bude vypracován*, avšak již v bodě 5.3 se lze dovědět, že k jeho zhotovení už došlo. Z poskytnutého znaleckého posudku přitom vyplývá, že měl být dokončen již 25. 5. 2025, přičemž DP jej zadal o měsíc dříve (24. 4. 2025). Náklady ve výši 20 000 Kč na vypracování posudku si mezi sebou rozdělily DPP a SOR Libchavy.

To, jakou cenu znalecký posudek za vozidla určí (a tedy zda je vůbec takový postup pro DPP výhodný), přitom nebylo, zdá se, vůbec podstatné a dohoda mezi DPP a SORem musela být učiněna ještě předtím, než se znalec na místo vůbec vydal. Z posudku totiž vyplývá, že jeden z trolejbusů byl již v průběhu května částečně odstrojen (došlo k demontáži sběračů i elektrické výzbroje), a dokonce i nalakován do barev Pražské integrované dopravy, což posudek dokládá i fotograficky a doslova uvádí, že již byly *„zahájeny **požadované** úpravy“*. Práce na trolejbusech tedy prokazatelně probíhaly před příjezdem znalce na místo, před stanovením ceny a před podepsáním smluvních dokumentů.

Pohled do interiéru jednoho z původem pro Zlín určených vozů na jaře 2025. (zdroj: Znalecký posudek ve verzi poskytnuté DPP)

Svou pozornost si ale zaslouží i samotný posudek. Již v našem červencovém článku byla vyslovena domněnka, že by jeho autorem mohla být stejná osoba, která v prosinci 2024 vypracovala pro plzeňskou Škodovku odborné zhodnocení ve vztahu k trolejbusům SOR TNS 12 v Jihlavě a SOR TNS 18 v Praze, které tvrdí, že oba typy trolejbusů vykazují údajně neopravitelné vady. DP Praha ovšem o takových vadách dosud ze strany výrobce vozidel ani dodavatele elektrické části (společnosti Electric Components ze skupiny Škoda Group) neměl být podle nám dostupných informací zpraven, přestože od vypracování dokumentu uběhlo již osm měsíců.[1] Oním autorem těchto místy vskutku zajímavých tvrzení a rozborů byl pan Ing. Vladimír Les, jenž působí v Plzeňském kraji. Jak se nyní ukázalo, neobrací se na něj s důvěrou jen Škoda Group, ale bylo mu skutečně ze strany pražského DP svěřeno i vypracování znaleckého posudku na stanovení ceny „ex-zlínských“ trolejbusů SOR TNS 12, které budou po dokončení úprav disponovat elektrickou výzbrojí od Škody Electric. Jakým způsobem byl znalec vybírán, nelze ve veřejných zdrojích dohledat.

Celý posudek má pouhých 12 stran, z toho první strana je titulní, následuje zhruba jeden a půl strany s velmi stručným shrnutím a technickými údaji, a následně 3,5 strany fotografické dokumentace s odstavečkem o současném stavu vozidel (právě zde je uvedeno, že na jednom z trolejbusů již probíhají požadované úpravy, ačkoli v úvodu se praví, že cílem posudku je stanovení ceny před jejich odkoupením ze strany DPP). Teprve na straně 7 začíná samotný rozbor stanovení ceny. Dopravní podnik hl. m. Prahy ovšem celou tuto klíčovou pasáž, jež by mohla odpovědět na to, jak byla cena určena a zda nešlo o pouhý položkový (a z prstu vycucaný) výčet s přiřazením cen, při veřejném vydání anonymizoval (což je v daném případě poněkud eufemismus). Celé stanovení ceny, včetně rekapitulace, přitom zabírá pouhé dvě (pro veřejnost začerněné) stránky. Následně stanovil znalec celkovou cenu na částku 50 854 772 Kč (12 713 693 Kč/vůz), která přesně odpovídala sumě, kterou DPP následně uvedl v registru smluv jako hodnotu v dohodě o narovnání. Po závěru následuje ještě třístránkový popis vybraných technických parametrů. Celý dokument si mohou čtenáři stáhnout pod tímto odkazem.

tovární značka a typ vozidla:	SOR TNS 12
druh vozidla:	drážní vozidlo dráhy trolejbusové
evidenční číslo:	---
barva:	šedá, červená 1x, žlutá, modrá 3x
průkaz způsobilosti drážního vozidla:	---
rok výroby:	2023
výrobní čísla vozidel:	TK9S2TXXHPLSL5066, TK9S2TXXHPLSL5067, TK9S2TXXHPLSL5068, TK9S2TXXHPLSL5069,
druh karoserie:	rámová
jmenovité napájecí napětí:	600 / 750 V
jmenovité napětí trakčního motoru:	370 V
výkon trakčního motoru:	160 kW

Znalecký posudek má celkově 12 stran. Hned na dvou místech uvádí, že originálně byl ve vozech použit motor o výkonu 160 kW, jednou i s označením typu a výrobce. Ve skutečnosti trolejbusy disponovaly originálně motory o výkonu 240 kW od TSA, přičemž rozdíly mezi oběma typy jsou natolik zásadní, že je lze rozeznat pouhým okem. (zdroj: Znalecký posudek ve verzi poskytnuté DPP)

Současně je nutno říci, že znalecký posudek i přes svůj minimální rozsah obsahuje v popisu současného (resp. původního) stavu vozidel chyby. Opakovaně je například uvedeno, že trolejbusy jsou (originálně) vybaveny motory TRAM FOR ENVI typu ATM 180 o výkonu 160 kW (v úvodu a v závěrečném technickém popisu). Těmi ale zlínské trolejbusy nikdy osazeny nebyly a disponovaly silnějšími motory rakouského producenta TSA o výkonu 240 kW. Při pouhém pohledu do motorové schrány přitom není možné tyto dva motory – mj. kvůli zcela odlišnému způsobu chlazení – zaměnit. Rovněž veškeré další technické parametry uvedené k motorům v rámci závěrečného popisu jsou tudíž chybné. Chyba vyplynula zjevně z faktu, že práce při ověření současného stavu vozidel se neodehrála reálnou kontrolou, ale byla zjednodušena pouhým překopírováním přílohy (včetně nadpisu), která byla v roce 2023 součástí smluvní dokumentace s Dopravní společností Zlín–Otrokovice. Projekt těchto vozidel ale během vývoje doznal zásadních změn, takže údaje uvedené v příloze nebyly v porovnání s realitou validní. Mimoto si svého času při odevzdávání nabídky usnadňoval práci i SOR, když v řadě bodů udával alternativy. Například kabina řidiče je popsána jako: *„uzavřená / částečně uzavřená – Dle požadavku“*, počet otevíratelných oken je uveden rozptylem *„5–8“* atp., takže k posudku přiložený technický popis vlastně vůbec neříká, v jakém provedení zlínské trolejbusy skutečně jsou. Pražskému DP coby příjemci posudku přitom tyto nejasnosti zjevně vůbec nevadily.

V neposlední řadě se je nutné zmínit ještě o jedné nepřesnosti. V oblasti rozboru ceny – v jediné větě, kterou DPP nezačernil – znalec uvádí, že: *„Cena jednoho trolejbusu pro DSZO činila 10 000 000 Kč bez DPH“*. Ani to ale není pravdivé – původně sjednaná částka za jeden vůz byla vyšší a činila 10 050 000 Kč bez DPH (a to bez dodání diagnostiky). Ačkoli se může zdát v celém rozpočtu suma 50 000 Kč jako marginálie, u posudku, který tak příhodně vyčíslil hodnotu trolejbusů na částku uvedenou ze strany DPP coby výši narovnání, je opomenutí 50 000 Kč (a 200 000 Kč celkově) přece jen zarážející. Pokud někdy DP hl. m. Prahy vydá i „neanonymizovanou“ verzi, bude jistě zajímavé zjistit, zda byl výpočet ceny realizován ve vztahu ke správné částce, anebo k oné znalcem snížené (pak by byl totiž celý výpočet chybný).

K samotnému podpisu smlouvy o narovnání a dodávce vozidel došlo až poté, co již byl minimálně jeden z trolejbusů převezen po provedených mechanických úpravách do Škody Electric na dokončení montáže. Kdo v mezičase v rámci pražského DP písemně neexistující nabídku přijal a od koho ve skutečnosti pocházel požadovaný rozsah úprav vozidel (o nichž neměl být na výše zmíněném jednání proveden žádný zápis), zůstává prozatím neznámou.

---

[1] Ostatně s onou neopravitelností to patrně nebude tak horké. Mezi odpověďmi na dotazy dle zákona č. 106/1999 Sb. lze nalézt následující otázky z března 2025:

„Vznikají na elektrické výzbroji těchto (SOR TNS 18, pozn. autora) *trolejbusů (konkrétně střešní měnič včetně digitálního regulátoru, hlídač izolačního stavu HIST, brzdový odporník, trakční baterie, poloautomatické sběrače, trakční motor, instalační materiál) vady (poruchy)? Pokud ano, dochází k odstraňování těchto vad?“*

Odpověď na první dotaz byla následující: *„Ano.“*, zatímco na druhý: *„Ano, k odstraňování vad dochází.“* Tyto vady přitom prokazatelně odstraňují přímo pracovníci ze skupiny Škoda Group.

Url: Jak se pořizovaly „zlínské“ trolejbusy SOR TNS pro Prahu?