

Komentář: 180 trolejbusů pro Prahu

04.02 2025 18:15, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní podnik hl. m. Prahy uveřejnil dne 3. 2. 2025 výběrové řízení, na jehož konci by měla být uzavřena rámcová smlouva na dodávku až 180 trolejbusů, což představuje vůbec největší jednorázovou zakázku na trolejbusy v České republice. Poptáváno je celkem 90 vozů o délce 12 m a stejný počet vozů článkových. Z rámcové smlouvy půjde čerpat po dobu pěti let od podepsání, přičemž s ohledem na současné tempo výstavby trolejbusových tratí nelze očekávat, že by bylo reálné v uvedené době celé plnění vyčerpat. Nadto nesmíme zapomínat, že v lednu po více než dvou letech uzavřel pražský DP výběrové řízení na dodání až 70 ks trolejbusů standardní délky se společností Bozankaya, takže v součtu by mohl během pěti let DP čerpat až 250 vozů, které však nepotřebuje.

Autor tohoto článku byl prakticky ihned po zveřejnění aktuálního zadávacího řízení zasypán hromadou dotazů týkajících se názoru na předmětnou soutěž. Jeho pozice je však momentálně komplikovaná, neboť sám nyní působí ve společnosti Bozankaya, přičemž v rámci korporátní struktury není oprávněn (nutno říct, že naštěstí, neb si je vědom faktu, že mívá ostrou tužku) poskytovat komentáře jménem zaměstnavatele. Nadále mu však zůstává garantovaná možnost svobody psaní (primárně) na těchto webových stránkách, a tak se rozhodl pro formu osobního komentáře, neboť ve výběrovém řízení, jako je to pražské, nelze zachovat dostatečný odstup.

O dalším velkém výběrovém řízení na dodávku trolejbusů pro metropoli se diskutovalo již v loňském roce, k jeho vypsání ale došlo až těsně poté, co byla konečně uzavřena soutěž z prosince 2022. Je samozřejmě otázkou, co hodlá pražský DP dělat se 160 standardními trolejbusy (sečteme-li minulou a aktuální dodávku), vtírá se však odpověď, že z jedné ze smluv se zřejmě bude čerpat jen nejnutnější minimum, což v případě kontraktu s firmou Bozankaya znamená aktuálně pokrytí potřeby budoucí linky č. 52, a to nadto ještě ne celé, protože část místní výpravy by rád DPP zaplácl čtyřmi trolejbusy SOR TNS 12 z neodebrané zakázky pro Dopravní společnost Zlín–Otrokovice z roku 2022, a to v rámci vyrovnání penále, které SORu vzniklo za opožděnou dodávku trolejbusů TNS 18 pro DPP. Jak

proces naturálního plnění penále, který je sám o sobě z pohledu zákona nanejvýš diskutabilní, dopadne, je prozatím otevřené.



Minulé soutěže na trolejbusy pražského DP byly napsány tak, že umožňovaly vstup vícero dodavatelům. Jen díky podmínkám, jež zohledňovaly degenerovaný trh se mohl svého času přihlásit i SOR Libchavy se svým modelem SOR TNS 18. Pokud by použil stejné podmínky zadavatel před 5 lety, mohl by SOR na účast v tendru zapomenout. (foto: Libor Hinčica)

Když už jsme zmínili zlínsko-otrokovickou Dopravní společnost, je vhodné se poohlédnout za rozhodnutím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) ze září 2024, který se v souvislosti s veřejnou zakázkou tohoto zadavatele velmi zevrubně zabýval aktuální situací na českém trhu trolejbusů. Došel přitom k jednoznačnému závěru, že od roku 2022 se na českém trhu pohybují toliko 2 (slovy: dva) dodavatelé – plzeňská Škoda Electric a ankarská Bozankaya. Lze jistě namítnout, že dodavatelů trolejbusů je přece po Evropě povícero, a tak případné omezení tureckého dodavatele vlastně není deformací trhu. Faktem však je že, v České republice nelze vnímat značky SOR a Solaris Bus & Coach ve vztahu k trolejbusům (a k firmě Škoda Electric) jako konkurenční, neboť dlouhodobě s plzeňskou firmou spolupracují a ta se pak hlásí do zadávacích řízení s tím či oním poddodavatelem mechanické části. Již v minulosti autor pro tento stav použil sousloví, že jde o jakousi strojírenskou trojjedinost.

Pomineme-li tento triumvirát kooperujících a trh si dělících firem, zbývá v celé Evropě už jen švýcarský HESS. Ten se sice pokoušel v roce 2020 účastnit výběrových řízeních v České republice na dodávky trolejbusů právě pro Prahu, po neúspěchu ale pokusy o dobývání české kotliny vzdal a soustředí se na jiná teritoria. Samotná skutečnost, že je tento dodavatel schopen se výběrového řízení účastnit, ještě neznamená, že tak hodlá opravdu učinit. Problémem švýcarského výrobce je totiž absence znalosti místního trhu i jeho cenová politika, která je výrazně vyšší, než je tomu

v České republice, přičemž se nelze domnívat, že by v rámci nastavených hodnoticích kritérií (bude o nich ještě řeč), měl šanci posbírat více bodů než hegemon českého trhu s trolejbusy, a to už vůbec nehovoříme o skutečnosti, že na podání nabídek je pouhých 35 dnů (těsně nad zákonným limitem), během nichž se zahraniční dodavatelé musí seznámit s celkem 343 stranami v rámci 17 česky psaných dokumentů, připravit česky psanou nabídku a obstarat veškeré kvalifikační dokumenty, a to nejen pro sebe, ale (nově) i pro veškeré poddodavatele (jen Bozankaya měla v minulém tendru tři). K tomu se pochopitelně přidávají další specifika pražského prostředí, které neznalý dodavatel nemůže odhalit.



Delší dobu v kuloárech rezonuje, že skutečným záměrem pražského DP je nakoupit trolejbusů od Bozankaye co nejméně, a to bez ohledu na to, že s dodavatelem nemá dopravce vůbec žádné (tedy pozitivní ani negativní) zkušenosti. Prozatím se jedná o dodávce prvních vozů pro linku číslo 52, ani ta ale nebude pokryta trolejbusy tureckého výrobce zřejmě úplně. Pražský DP jednak pořídil do svého vozového parku ojetý prototyp vozu Škoda 36 Tr (za cenu vyšší, než za jakou byl tento typ dodáván zákazníkům nový, byť prototyp má větší kapacitu baterie) a jedná o možnosti vyrovnání penále se SORem za pozdní dodávku a krácenou dotaci ve formě čtyř vozů SOR TNS 12 z neodebrané zakázky pro DSZO. Tento postup přitom vyvolává otázky o mantinelech zákonnosti. (foto: Libor Hinčica)

Z hlediska technických požadavků na nové trolejbusy pražský DP v zásadě neudělal zásadnější úpravy, klíčové změny se však odehrály v samotných zadávacích podmínkách. V roce 2022 (a předtím v roce 2020) nastavil DP hl. m. Prahy podmínky maximálně otevřeně, když umožnil prokazování technické kvalifikace nejen dodávkami vozidel, ale i tzv. významným podílem na výrobě, což představovalo jednak dodávky karoserií pro výrobu trolejbusů a jednak elektrických výzbrojí. Právě díky této konstelaci Bozankaya uspěla (kvalifikaci mohla prokázat dodavatelem elektrické části, neboť jí vyráběné trolejbusy byly teprve ve finále montáže), nicméně nebyla jedinou, která

z toho profitovala. Stejná otevřenost podmínek umožnila v minulosti i vítězství SORu s modelem TNS 18 (v krátkém intermezzu, kdy se pokoušel bránit vstupu Škodovky s Temsou coby samostatný hráč a kdy se potřebnou referenci podařilo prokázat dodávkami karoserií).

Nyní je znění o poznání přísnější. Zájemci musí doložit referenci na minimálně 10 vozidel, které ale musí být předmětem jediné dodávky. Dodavatelé, kteří by dodali například 8 trolejbusů jednomu zadavateli a 8 druhému (celkem tedy 16) jsou z výběrového řízení patrně vyloučeni. Mimo samotnou dodávku je navíc podmínkou, že trolejbusy již musely najezdit ročně minimálně 300 000 km (tj. průměrně 30 000 km na vůz). To znamená, že pokud by některý z potenciálních dodavatelů (pomiňme, na okamžik, že prakticky neexistují) dodal vozidla těsně před zahájením zadávacího řízení či v jeho průběhu, splnil by sice podmínku na dodání ve lhůtě pěti let, nemohl by ale doložit onen kilometrický nájezd, a musel by být tedy ze zadávacího řízení vyloučen.

Klíčovou součástí zadávacího řízení, kromě této omezující podmínky, je využití zákonného opatření o omezení dodavatelů z vybraných zemí, mezi něž spadá podle nedávného výkladu Evropského správního soudu i Turecko. V praxi to znamená, že přímo společnost Bozankaya se nemůže výběrového řízení účastnit. Navzdory tomu, že nelze zpochybňovat právo zadavatele na použití předmětného paragrafu, je na místě položit si základní životní otázku čtyřletého dítěte, tj.: „Proč?“ Proč poté, co uzavřel rámcovou dohodu se společností z Turecka na 70 vozů, vpašuje náhle DPP podmínku, která témuž dodavateli účast znemožňuje? Tím se dostáváme ke složité matematické úloze pro pokročilejší. Existují-li, jak prokázal i ÚOHS, v posledních čtyřech letech na českém trhu pouze **dva** (číselně: 2) zájemci o dodávky trolejbusů, co se stane, když zadavatel nastaví podmínky tak, aby jeden (číselně: 1) z nich, podmínky nemohl splnit, tedy kolik potenciálních účastníků zůstane?



Prototyp trolejbusu SNG 12T od společnosti Bozankaya během zkoušek v Ankaře. Tento vůz by se měl objevit na testování v Praze a projít schvalovacím procesem. (foto: Bozankaya)

Principem zadávacího řízení by stále mělo být dosáhnout alespoň nějaké minimální úrovně hospodářské soutěže. Soutěžit může libovolný počet hráčů, avšak proto, abychom mohli hovořit o soutěži, musí být min. dva. Stejně tak, jako nelze volby jednotné kandidátky Národní fronty před rokem 1989 označovat za volby, neboť samotné slovo volba má významově charakterizovat proces výběru mezi dvěma a více subjekty, nelze jako (hospodářskou) soutěž vnímat akt, kdy se do kolbiště postaví jediný účastník, který tak automaticky dokráčí k vítězství.

Autor předpokládá, že po zveřejnění tohoto textu se opět vyrojí řada tváří se strnulými překvapenými výrazy nafukovacích pan, které se budou podivovat nad tím, co vlastně autor může považovat v zadávacím řízení jako netransparentní, protože „oni nic, oni muzikanti“. Vždyť přece existují všechna ta interní pravidla, která zabraňují i potenciálně korupčnímu jednání, domluvám s dodavateli a pletichám (a která jsou s ohledem na frekvenci návštěv Útvaru pro odhalování organizovaného zločinu ve Vysočanech zjevně zcela bezzubá). Zde si dovolí autor předejít onen údiv konstatováním, že výběrové řízení jako netransparentní neoznačuje, vše se, zdá se, děje v mantinelech zákonů. Podstata problému tkví jinde a v jeho očích ji nejlépe vystihuje replika Václava Havla, který kdysi hovořil o tom, že skutečnost, že se nějaký děj odehrává podle litery zákona, ještě neznamená, že tak děje v jeho smyslu a v jeho duchu. V daném případě to znamená, že opatření omezující počet účastníků umožněna zákonem jsou naohýbána (zneužita) tak, že se nám ve výsledku tak nějak vytratil aspekt samotného soutěžení. Výběrové řízení je tak – stejně jako volby kandidátky Národní fronty – jen aranžmá.

Vadou na kráse veřejných soutěží je navíc skutečnost, že jen málokdy se podaří dohledat autor konkrétních pasáží, který tu či onu podmínku do zadávacího řízení vtělil, neboť jejich volba jistě není náhodná a jejich úběžník (omezení účasti „nesprávného dodavatele“) z ní přímo křičí. Složení komise je vždy tajné a nelze jej zjistit ani dle zákona o svobodném přístupu k informacím (známá „stošestka“), zodpovědnost se pak rozmělňuje mezi tyto aktéry, kteří pak trpí amnézií, když si mají vybavit, proč se ta či ona podmínka v zadávací dokumentaci objevila a kdo a proč ji do textu vsunul.



Turecké trolejbusy zřejmě vadí jen od některých dodavatelů. Navzdory ne právě pozitivním zkušenostem s provozem elektrobusů s karoserií Temsa odkoupil pražský DP v závěru roku 2024 prototyp vozu 36 Tr, jenž je rovněž vybaven karoserií turecké Temsy (spoluvlastněné Škodovkou, potažmo PPF). Z Turecka slouží na linkách Pražské integrované dopravy také vozy značek Isuzu, BMC, Setra, Mercedes-Benz, MAN a Iveco Bus. (foto: Libor Hinčica)

Posuňme se však ještě o kousek dál. I kdyby se podařilo podmínku týkající se účasti dodavatele z Turecka nějak obejít, vstupují nám do rovnice ještě hodnoticí kritéria. Stejně jako dříve hodnotí zadavatel cenu (tentokrát váhou 50 %) a záruku na vozidlo (30 %). Záruka na trakční baterii odpadla, stejně jako termín dodání trolejbusů. Namísto toho se objevilo kritérium nové, za nějž lze obdržet hned 20 %. Nazváno je vznešeně jako „zkušenosti dodavatele“.

Když vyšel včera (3. 2. 2025) na serveru zdopravy článek, který jako první na soutěž upozornil, bylo zajímavé sledovat diskuzi pod textem, která si z uvedeného hodnoticího kritéria střílela, když například jeden z diskutujících vystupujících pod jménem Juraj uvedl: *„Hmm, bude zajímavé vidět detaily hodnotícího kritéria „zkušenosti dodavatele.“ Třeba jestli dodal trolejbusy aspoň do čtyř krajských měst ČR. Nebo jestli někdy testoval trolejbusy na městské síti v Plzni. Nebo jestli umí nalepit logo s okřídleným šípem…“* (autor podotýká, že diskutujícího nezná a nemá k němu žádný vztah). Nic tak přímočarého, jak si diskutující představoval, popis hodnoticího kritéria nepřináší, ovšem na výsledek to vlastně nemá vliv. Jak už víme, zadavatel požaduje, aby ve výběrovém řízení byla předložena reference (na jedinou dodávku) v počtu alespoň 10 vozidel. Nad rámec této dodávky je pak hodnoceno, pakliže uchazeč dodal dalších alespoň 10 trolejbusů (pak obdrží 10 %), anebo alespoň 20 trolejbusů (pak obdrží plný počet).

Pro zadavatele toto kritérium zjevně nepřináší vůbec žádnou výhodu z hlediska samotného plnění, protože nemá žádný vztah k předmětu dodávky. Skutečnost, že někdo dodal v minulosti určený počet

trolejbusů, neznamená, že nová dodávka bude jakkoli bezproblémová, což se ukázalo v nedávné minulosti napříč různými dodavateli nejen trolejbusů. Klíčové je, že body za toto kritérium může v plné výši posbírat pouze Škoda Electric (s jedním ze svých poddodavatelů) a již zmíněný HESS, který ale český trh – jak už víme – ignoruje. Bozankaya sice podepsala kontrakt na dodání 33 trolejbusů pro Temešvár, jejich dodávka ale ještě neprobíhá, a i kdyby probíhala, nebyla by splněna druhá část požadující opět iracionálně vložený nájezd alespoň 300 000 km (je zjevně nutné se pojistit). Rozdíl 20 % nelze reálně v rámci nabídky ničím vyrovnat, ostatně minulou soutěž (mající jiné váhové rozložení) vyhrála Bozankaya rozdílem 14,98 %, z toho v případě ceny šlo o pouhých 6,98 % (i tak Praha volbou ušetřila v případě, že by odebrala celé plnění, 124 mil. Kč, nemluvě o delší záruce). Podhodit nabídku druhého uchazeče o 20 % je nemožné, navíc by se tím dodavatel dostal do polemik kvůli mimořádně nízké nabídkové ceně (která je opět cestou, jak se nechtěného dodavatele zbavit). Je vyloučené, aby zadavatel, když uvedené kritérium stanovoval, o realitě trhu s trolejbusy nevěděl, tj. musel jej vkládat cíleně s jediným jednoznačným záměrem – omezit hospodářskou soutěž na jednoho účastníka.



Výběrové řízení na dodání 70 trolejbusů sice vyhrála Bozankaya, nicméně nová soutěž je zjevně záměrně napsána tak, aby se tento dodavatel účastnit vůbec nemohl. Pokud by se mu pak přece jen podařilo do výběrového řízení nějak dostat, je vše pojištěno ještě distribucí hodnoticích kritérií. (foto: Bozankaya, úprava: Jiří Mejstřík)

Diskuzemi kromě uvedeného kritéria o „zkušenostech“ rezonuje ještě volba advokátní kanceláře, která předmětnou veřejnou zakázku administruje a která zaujala svým sídlem, jímž je Plzeň, kde shodou šťastných okolností sídlí i jeden (či spíše jediný) z potenciálních dodavatelů. Konkrétně jde o Advokátní kancelář Volopich, Tomšíček & spol., s.r.o., kterou pražský DP využívá dlouhodobě (od roku 2017 s ní uzavřel smlouvy v úhrnné hodnotě min. 18,8 mil. Kč). Dlouhodobě blízko má mít však také ke Škodovce. Její spoluvlastník JUDr. Daniel Volopich v roce 2013 figuroval jako jednatel a společník v jedné z dceřiných společností Škodovky, konkrétně Škody Digital. Mimoto vlastní dům, v němž má podle rejstříku stále trvalé bydliště veden miliardář Michal Korecký, spoluvlastník skupiny Škoda (od loňska v ní drží 20% podíl) a člen dozorčí rady Škody Transportation.

Zabíhat do dalších podrobností předmětné veřejné „soutěže“ nemá z pohledu autora smysl, jak se pokusil nastínit výše, nejde podle jeho názoru o žádnou soutěž, ale o hanebnou imitaci, která jen posunuje limit pro přímé zadání veřejné zakázky z 50 000 Kč na zhruba 3,5 miliardy.

Závěrem autor znovu zdůrazňuje, že je zaměstnancem společnosti Bozankaya, nicméně jeho komentář není postojem uvedené společnosti, ale osobním názorem. Prosí proto čtenáře, aby si v případě zájmu údaje uvedené v textu sami porovnali se zadávacími podmínkami (jsou veřejně dostupné pod tímto odkazem) a aby si údaje sami kriticky zhodnotili.

Url: Komentář: 180 trolejbusů pro Prahu