



Komentář: Zlínská smlouva platí

05.10 2025 18:51, Libor Hinčica, Trolejbusy

Ve čtvrtek 25. 9. 2025 rozhodl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) v řízení týkajícím se návrhu na zákaz plnění ze smlouvy ve prospěch Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice (DSZO). Proti uzavření smlouvy v rámci jednacího řízení bez uveřejnění (JŘBU) v hodnotě přes jednu miliardu korun (bez DPH) protestovala společnost Bozankaya Rayli Sistemler. DSZO se tak napotřetí (a při započítání JŘBU fakticky napočtvrté) podařilo protlačit takové podmínky, jež už ÚOHS nepovažoval za diskriminační, resp. přesněji řečeno, nehodlal s nimi s ohledem na jejich povahu polemizovat.

Připomeňme, že všechny tři pokusy DSZO o koupi nových trolejbusů skončily řízením před Úřadem, přičemž v prvních dvou případech bylo rozhodnuto, že došlo k porušení zákona tím, že zadavatel nedůvodně omezil hospodářskou soutěž. Kromě Zlína přitom trable s trolejbusy řešili také další čeští provozovatelé, kterým z výběrových řízení vypadával jako vítěz nesprávný uchazeč, a tak soutěže pod nejrůznějšími záminkami (opření pochopitelně o příslušné zákonné paragrafy) rušili. Pokusy eliminovat konkurenci nastavením přísných kvalifikačních kritérií, které mohl prokazatelně splnit na relevantním trhu pouze jediný uchazeč, skončily obvykle řízením před ÚOHS, který pak soutěže rušil. Frustrace českých dopravních podniků byla natolik velká, že v dubnu 2024 nechaly skrze své sdružení (Sdružení DP ČR) publikovat naprosto bezprecedentní difamační článek s titulkem „Praktiky ÚOHS tahají peníze z kapes všech daňových poplatníků“, který se následně objevil na webových stránkách v kategorii tiskových zpráv některých DP.

Přes ostrý (a zejména lživý) tón článku nicméně nakonec české dopravní podniky našly s Úřadem shodu, když si oděny do pláště naprosté transparentnosti domluvily seminář přímo na půdě ÚOHS, který se uskutečnil v listopadu 2024. Hlavní motivem diskuze bylo nastavení zadávacích podmínek tak, aby mohli zadavatelé preferovat určitá řešení, a přitom jim nehrozilo, že jim Úřad smete soutěž ze stolu. Cestička byla nalezena skrze hodnotící kritéria. Dosud platilo, že DP se dopouštěly té chyby, že se snažily další účastníky omezovat už na startovní čáře, tj. v oblasti tzv. kvalifikace (základní, technické a profesní), případně absurdními lhůtami na dodání vozidel (nesplnitelnými subjekty, kteří

již v ČR nemají produkt schválený). Vyzývaly tedy soupeře k zápasu, kterého se nemohli nikdy zúčastnit. Takový postup vnímal Úřad jako protizákonný a řízení – zcela správně – rušil.

Tato strategie doznala na konci roku 2024 na základě získaných podnětů zásadních změn. Ve výběrových řízeních se začaly plošně objevovat nové prvky, které bezezbytku využívaly omezení, které umožňuje přímo zákon (uzavření soutěže pro subjekty ze zemí, jež nemají smlouvu o volném přístupu na trh, přičemž bylo naprosto zjevné, že hlavním motivem je zabránit účasti turecké firmy Bozankaya, jakožto jedinému dalšímu subjektu na českém trhu), a ve větší míře se začala diverzifikovat hodnoticí kritéria. Právě zde je nutné vnímat zásadní rozdíl. Ať již nyní ve Zlíně, či předtím v Jihlavě, se Úřad přiklonil k tomu, že nehodlá do nastavení hodnoticích kritérií vstupovat a že se jeho práce bude soustředit výhradně na posuzování splnění zákonných parametrů. Právě nastavení hodnoticích kritérií (mimo jiných bodů) bylo přitom alfou a omegou protestu tureckého producenta, podle jehož názoru bonifikovaná hodnoticí kritéria v podstatě jen opisovala produkty jiného dodavatele, současně byla váha 20 % (tj. celá jedna pětina) dávana k dobru tomu výrobcí, jenž měl již produkt schválený v Evropské unii, případně zemích Evropského hospodářského prostoru.

Tato podmínka působí na první pohled otevřeně, nicméně v době vypsání soutěže mohli takovým dokumentem disponovat jenom čtyři evropští producenti – Škoda Electric, SOR Libchavy, Solaris Bus & Coach a HESS. Problémem je, že trojice prvních jmenovaných spolu dlouhodobě spolupracuje a trh – a to nejen český – si na základě dohod dělí. Na tomto místě autor zdůrazňuje, že tímto v žádném případě nehodlá poukazovat na jakoukoli nezákonnost takové dělby. Současná praxe při výrobě trolejbusů (rozdíl mezi výrobcem výzbrojí a karoserií) k takové koordinaci přímo vybízí a z pohledu výrobců je ve výsledku výhodná. Vedle zmíněného triumvirátu stojí ještě švýcarský HESS, jenž ovšem o východoevropské trhy nejeví jakýkoli zájem a sám má dlouhodobě vyčerpané kapacity. Výsledkem každopádně je, že ono formální rozšíření požadavku na schválení pro provoz je v našem prostředí čistě formálním prvkem, nicméně z pohledu zákona je to už dostatečně transparentní.

Navíc, a to je klíčové, disponování papírem s kulatým razítkem o schválení typu, bylo „pouze“ zvýhodňováno (je příznačné, že do uvozovek dal slovo „pouze“ i sám Úřad). Pokud bychom si tedy měli vymezit rozdíl mezi soutěžemi před listopadem 2024 a po něm, tak v první případě bylo například požadováno, aby byl doklad o schválení typu (a to dokonce i přímo ve vztahu k ČR) doložen již v technické kvalifikaci. To bylo nesplnitelné a ÚOHS taková řízení rušil. Bylo to jako dostat pozvánku na fotbalové utkání, avšak vyloučit všechny hráče i s trenérem ještě před jeho začátkem. Nově se takové podmínky v technických kvalifikacích nepožadují, DSZO dokonce ve třetí soutěži vůbec žádnou technickou kvalifikaci nestanovila, takže se mohl na první pohled přihlásit kdokoli (prakticky i někdo, kdo trolejbus nikdy nevyrobil).



Ve flotile DSZO nalezneme stále i autobusy Citybus. Vůz na snímku letos oslavit čtvstoletí služby.
(foto: Libor Hinčica)

Tato otevřenost ale byla vyrovnána právě hodnoticími kritérii. Pokud bychom použili opět fotbalový průměr, tak nově již hráči protistrany (byť díky omezením i tak jen v teoretické rovině) k utkání nastoupit mohou, jen se musí smířit s tím, že od okamžiku prvního hvizdu píšťalky prohrávají 0:5. Všichni zúčastnění se ale tváří, že takový postup je férový a že dodavatel má přece 90 minut na to, aby nepříznivý výsledek zvrátil, byť teda možná v průběhu utkání dostane ještě nějakou tu červenou kartu, aby to bylo napínavější. Hrát a dohrát ale může. Takový postup je už podle Úřadu v pořádku, protože soutěž může proběhnout. Úřad zvolil v odůvodnění odmítnutí námitek tu strategii, že se k posuzování hodnoticích kritérií necítí dostatečně oprávněn (tedy vyjma zcela zjevných excesů), neboť se snaží posuzovat soutěže jen čistě dle paragrafů Zákona o zadávání veřejných zakázek a do myšlenkových pochodů zadavatelů a jejich preferencí v oblasti hodnoticích kritérií nevstupovat.

Nutno říct, že v tomto postoji je ÚOHS konzistentní a tuto strategii a postup razí dlouhodobě, nelze tedy vnímat jeho rozhodnutí izolovaně jen ve vztahu k trolejbusům. Tuto poznámku zde autor vtěluje především proto, že po zveřejnění rozhodnutí předsedy ve věci DSZO zaznamenal na sociálních sítích místy útočné projevy nespokojenosti části zájmové veřejnosti vůči předsedovi ÚOHS či Úřadu samotnému, kterým připadalo rozhodnutí tváří tvář postupu zvolenému ze strany DSZO absurdní. K těmto útokům se autor v žádném případě nechce připojovat, neboť by tím sestoupil na úroveň subjektů, které se nezdráhaly Úřad obviňovat z tahání peněz (a takto nízko se nechtěl nikdy pohybovat). Stále žijeme (a doufejme, že tomu tak bude i po právě proběhlých volbách) v právním státě, kde mají lidé a společnosti možnost se dovolávat svých práv (ostatně dvakrát se tak ve Zlíně stalo úspěšně), avšak stejně tak jako mají právo se bránit, je nutné přijmout a akceptovat i výsledek rozhodnutí odvolacích orgánů, třebaže mohou být v rozporu s jejich názorem. Dospěl-li Úřad k rozhodnutí, že zlínská soutěž (a následné Jednací řízení bez uveřejnění) proběhly čistě dle litery

zákona a že se necítí Úřad oprávněn vstupovat do oblasti hodnoticích kritérií, je nutno takový verdikt přijmout. Havlovská polemika, zda dodržení litery zákona současně znamená naplnění smyslu tohoto zákona, tvoří samostatnou, žel pouze akademickou diskuzi, které se chce – soudě dle rozhodnutí – vyhnout za každou cenu i sám ÚOHS.

Zabývat se blíže procesem samotného průběhu zakázky nemá z pohledu autora příliš smysl. Řešit, proč zadavatel prodloužil lhůtu na podání nabídek přesně o takovou dobu, aby s dvoudenním předstihem věděl, zda došlo či nedošlo k podání návrhu Úřadu či nikoli, a proč nakonec jediný dodavatel nabídku nepodal (čímž si zároveň otevřel cestu k přímému zadání), aby byl vzápětí schopen v kratičké lhůtě podepsat smlouvu na identický předmět plnění, není v našich možnostech a ani v možnostech Úřadu. Nelze doložit, resp. autor takovým materiálem pro potřeby zpracování tohoto článku nedisponuje, že by byla učiněna dohoda mezi zadavatelem a dodavatelem o tom, že nabídka nemá být v řádném termínu podána, aby tak byla umetena cestička k přímému zadání.

Bozankaya v textu svého návrhu tuto otázku z podezření na koordinaci aktivit zadavatele a nejmenovaného dodavatele nastínila, ale objektivně vzato, ÚOHS není subjektem, který by měl tyto aktivity rozkrývat. Jeho způsob vyšetřování je taxativně daný zákonem a je ve svém provedení poněkud naivní: Úřad se dotáže dotčených subjektů, zda se vzájemně nedohodly, což tyto odmítnou (těžko si představit, že by napsaly něco jiného), načež Úřad dojde k závěru, že k mimosoutěžní dohodě nedošlo, protože mu to takto bylo dotčenými subjekty sděleno.

Nedávno se ve vztahu k trolejbusům zabýval ÚOHS možnou koordinací (tentokrát pouze) zadavatelů ve vztahu k trolejbusům i v případě zakázky pro Dopravní podnik města Jihlavy. Ten ve svém odmítnutí námitek napsal, že společnost Bozankaya převzala námitkovou argumentaci z námitek ve věci zakázky pro Dopravní podnik hl. m. Prahy. Zadavatelé jsou ale povinni obsah námitek v průběhu zadávacího řízení uchovávat, takže neexistuje legální cesta, jak by se jihlavský DP mohl k těm pražským dostat a znát jejich obsah. Na ÚOHS se danou problematikou zabývala hned dvojice odborů, z nichž každé došlo k jinému závěru. Odbor veřejných zakázek se zeptal DPMJ i DP hl. m. Prahy na jejich postoj k dané záležitosti, přičemž oba subjekty pochopitelně sdílení námitek odmítly. Odbor veřejných zakázek tedy vyhodnotil podnět jako nedůvodný. Oproti tomu odbor kartelů došel k závěru, že zřejmě ke sdílení informací a předání námitkové argumentace došlo, ovšem nebylo možné říci, zda tím došlo k porušení obchodního tajemství, a tedy k jednání, které by jej vyburcovalo k nějaké aktivitě, a tak i on odložil věc *ad acta*.



Trolejbusy s karoserií libchavského SORu jsou již ve Zlíně provozovány, prozatím jen ve starší verzi Škoda 30 Tr s karoserií řady NB. (foto: Libor Hinčica)

Jediným, kdo může do dané oblasti alespoň s nějakou mírou účinnosti vstoupit, je policie, která alespoň nějakou činnost vyvinula v oblasti Dozimetru v Praze a v minulosti v rámci kauzy Dědic v Ostravě. Sám autor měl v minulosti možnost spolupracovat s Útvarem pro odhalování korupce a finanční kriminality (v mezichase začleněným do Národní centrály proti organizovanému zločinu), čímž se mohl seznámit se způsobem práce vyšetřujících orgánů, množstvím sesbíraných materiálů, interpretací sesbíraných dat a možnostmi vyšetřovatelů. S naprosto klidným svědomím může prohlásit, že trh vozidel veřejné dopravy je český klondajk. Běžný smrtelník nemá absolutně tušení, jak propracované jsou způsoby zadávání veřejných zakázek, od náhradních dílů, až po vozidla. Problémem je, že na menší věci (třebaže jejich hodnota jde do miliónů) nelze plýtvat kapacitou dohledových orgánů a ty větší jsou velmi důmyslně koordinovány, a tudíž jejich rozkývání trvá delší dobu a výsledek je nejasný. I když se vám podaří nalézt tok prostředků s koncem až u nemovitostí na chorvatském pobřeží nedaleko Zadaru, je v řetězci tolik mezičlánků, že jejich provázání s konkrétní veřejnou zakázkou se pohybuje nakonec jen v rovině spekulací.

Ačkoli je autor ve výsledku rád, že se Zlín dočká alespoň nějakých trolejbusů (ostatně měl možnost se v rámci svého dřívějšího působení potkat se i zde s lidmi na svém místě – „srdcaři“, kteří bohužel museli snahou o narovnání trhu vzhledem ke svému pracovnímu zařazení poměrně trpět), přece jen má pro tento druh dopravního prostředku slabost, nelze bohužel odhlédnout od toho, že proměna trhu, který už v důsledku jednání DP žádným trhem není, vyšroubovala ceny vozidel do neuvěřitelných výšin. Před třemi lety byl autor pozván do Berlína na konferenci VDV o veřejné dopravě, kde hovořil o budoucnosti trolejbusů, přičemž již tehdy poukazoval na to, že pokud má mít trolejbus nějaký smysl, je nutné držet jeho ceny při zemi, neboť neexistuje jediný důvod, proč by měl být trolejbus (coby vozidlo) dražší než elektrobus. Jedině s nízkou cenou trolejbusu totiž lze tento

dopravní prostředek obhájit ve vztahu k nákladům na infrastrukturu a další související náklady. Současná praxe je bohužel pro trolejbusy (a to nejen u nás) jiná, jak se ukázalo na setkání mezinárodní organizace *Trolley:Motion* v Gdyni ve druhé polovině září, na níž byl autor rovněž jedním z participantů.

Monopoly v jednotlivých zemích (dané zmíněnými dohodami) vedou k tomu, že i tam, kde mají dopravci zájem trolejbusovou dopravu rozšiřovat, narážejí nyní na ekonomickou realitu, kdy z kalkulací vychází trolejbusy draž (částečně to nyní, tam kde je to možné, „zachraňují“ Číňané). V průběhu boje o trolejbusový trh se poněkud pozapomnělo na to, kam se posunul vývoj trakčních baterií, jejich cena a životnost, a z toho vyplývající cena elektrobusů, které se na rozdíl od trolejbusů posouvají i kvalitativně (české DP kupříkladu v zadávacích podmínkách dlouhodobě požadují striktně vybraná technická řešení, které sice nabízí jeden nejmenovaný dodavatel, avšak v zásadě jde o řešení zastaralá a trolejbus jen dále prodražující). I díky cenové válce v Číně jsou nyní ceny elektrobusů nízké - v rámci ČR činí rozdíl již okolo 50 % (opět s přihlédnutím k soutěžím, které nemají předem daného vítěze a mají více než jednoho účastníka), přičemž jejich dojezd se za uplynulých deset let násobně zvětšil a délka životnosti baterií je o poznání větší. Veškeré výhody, které jsou trolejbusům a trolejbusové dopravě připisovány, jsou v důsledku abnormálně vysokých cen vozidel a vylepšení elektrobusů devalvovány, takže autoři studií, snažících se o prosazení trolejbusů, ohýbají data a zanášejí do nich nejrůznější proměnné, kterými se snaží poukázat na to, že (parciální) trolejbus je ve výsledku správná volba a že se v dlouhodobém horizontu vyplatí. Pravda se jeví - poprvé v dějinách - bohužel opačně.

S ohledem na to, že publikováním aktuálně dostupných a reálných srovnávacích dat od kolegů ze zahraničí se zanesením českých cenových hladin by mohlo dojít k definitivnímu zastavení rozvoje trolejbusů u nás, a to jen proto, že trolejbusy staly prostředkem bezbřehého, tolerovaného a zjevně v našich podmínkách všemi chtěného vysávání veřejných prostředků, rozhodl se autor, že článek na toto téma prozatím zveřejňovat nebude a bude věřit, že se nakonec nalezne cesta, jak vrátit trh do reálných cen.

Url: [Komentář: Zlínská smlouva platí](#)