

Nové tramvaje v Košicích nebudou. Soutěž byla zrušena

06.08 2022 20:45, Libor Hinčica, Tramvaje

Výběrové řízení na dodání až 30 obousměrných velkokapacitních tramvají pro Dopravný podnik mesta Košice (DPMK) skončilo bez vítěze. Tendr se táhnul tak dlouho, že ani jeden z potenciálních dodavatelů nebyl již schopen splnit smluvně daný termín dodávky ve vztahu k čerpání evropských dotací.

Výběrové řízení počítalo s možností dodání až 30 obousměrných tramvají, které měly ve vozovém parku nahradit dosluhující vozy KT8D5 (potažmo KT8D5R.N2). Vypsáno bylo 21. 2. 2021 s tím, že po prodloužení lhůty na podání nabídek bylo možné zaslat nabídky do 3. 5. 2021. Do té doby tak učinila dvojice uchazečů. Škoda Transportation se přihlásila s modelem Škoda ForCity Smart. Soudě dle později publikovaných vizualizací mělo jít o vozidlo, které svou konfigurací mělo de facto odpovídat provedení modelu 45T pro Brno, který v moravské metropoli nabídla za částku okolo 59 mil. Kč/vůz. Do Košic, kde se počítalo s větším minimálním odběrem (10 vozidel), se však plzeňský výrobce přihlásil s nabídkou ve výši 82,470 mil. € (za celou zakázku), což představovalo sumu bezmála 69 mil. Kč za jedno vozidlo. To bylo více, než plánoval košický DP za nákup tramvají vynaložit. Sám totiž – na základě tržních konzultací – stanovil max. cenu na 75 mil. €, tedy přibližně 62,5 mil. Kč. Škoda ovšem nebyla jediným účastníkem výběrového řízení. Proti ní se postavil polský výrobce PESA Bydgoszcz, který nabídl svůj model Pesa Twist v inovovaném provedení (se zvýšeným počtem sedadel přístupných přímo z úrovně nízké podlahy, s nímž později polský producent uspěl ve Wrocławi).

PESA nabídla celou zakázku za 64,5 mil. €, což znamenalo zhruba 54 mil. Kč za vozidlo. S touto cenou a s ohledem na splnění dalších kritérií byla vyhlášena v červenci 2021 vítězem. Následně se ale rozeběhlo kolečko odvolacích procedur. Neúspěšný uchazeč (tj. Škoda Transportation) napadl údajné nesplnění technických kritérií, nepřiměřeně nízkou nabídkovou cenu či cenu za údržbu

vozidel. O sporu musel rozhodovat Úrad pre verejné obstaravanie (ÚVO), jenž funguje jako obdoba českého Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Ten vyhodnotil, že DPMK pochybil a nechal jej proces výběru dodavatele zopakovat. I opakovaně však byla po doplnění požadovaných vysvětlení k nabídce vybrána PESA. Škoda však proces opět napadla, tentokrát už jen s ohledem na údajné nesplnění technických kritérií. DPMK v zájmu urychlení procesu výběru dodavatel přistoupil k možnosti vlastní opravy ještě před tím, než bylo další rozhodnutí ÚVO přijato. A i napotřetí vybrala komise nabídku polského účastníka. Jenomže nechybělo ani třetí odvolání.

V této chvíli se ovšem začala dosavadní shoda v rámci výběrové komise poněkud drolit, když si najednou začali všímat někteří členi komise údajných nesrovnalostí v nabídce Pesy a ve vysvětlujících podkladech vyžádaných DPMK. Ty z logiky věci musely vyvracet případné pochybnosti z hlediska zpracování nabídky, a tak zacházely do větších podrobností než dokumentace odevzdaná v rámci výběrového řízení. Právě toho se ale umě využilo proti producentovi z Bydgoszcze. Někteří členi komise si totiž po přiblížení dokumentů PDF o 150 až 400 % (jak vyplývá z jejich sdělení pro ÚVO, jež bylo následně zveřejněno) a porovnání původně odevzdaných dokumentů a doplněných dokumentů všimli některých nesrovnalostí, které pečlivě dokázali vyhodnotit jako rozdíl mezi odevzdanou nabídkou a nově prezentovanými doklady (a to s přesností na desítky milimetrů), a tak s výběrem Pesy jako vítězného uchazeče nesouhlasili, což sdělili právě Úradu pre verejné obstaravanie, u nějž projekt po dalším odvolání Škodovky zase skončil. Na základě požadavku plzeňského producenta byl jmenován znalec, který měl spor rozsoudit. O jmenování znalce přitom Škodovka usilovala už od svého prvního odvolání, nicméně ÚVO se zpočátku smiřoval s vlastní korekcí ze strany DPMK. Tentokrát už znalec jmenován byl a stejně jako v případě bratislavského výběrového řízení, kde měla původně Pesa uspět v obou výběrových řízeních na dodání nových jedno- i obousměrných tramvají (než zakázka skončila opět u Škody Transportation), rozhodl v duchu, že Pesa svou nabídku údajně výrazně změnila a měla by být vyloučena.



Druhým účastníkem tendru, jenž byl hned třikrát prohlášen za vítěze, byla PESA Bydgoszcz. (zdroj: PESA Bygoszcz)

Proti takovému tvrzení ale polský výrobce ostře vystupoval a domníval se, že znalec byl proti ní

zaujatý. V rámci odvolání proto výrobce žádal, aby byl jmenován znalec opravdu nezávislý, ideálně ze zahraničí, který by mohl celou věc posoudit. S tím ovšem u ÚVO Pesa narazila. Odvolací komise se (stejně jako v případě Bratislavy) spokojila s původním posudkem. V něm například bylo prokázáno, že Pesa nemohla splnit deklarovanou šířku uličky, protože ve své nabídce uvedla rozměr mezery připadající na prostor mezi sedačkami, avšak započítala jej pouze jednou. Při jeho dvojnásobném započtení pak nemohla hodnota min. šíře uličky vycházet. Pesa sice ve svém odvolání poukázala na to, že šlo o rozměr celkový pro sedadla po obou stranách uličky a že nikde ve své nabídce neuváděla, že by mělo jít o parametr platící pouze pro (například) pravou stranu bočnice (a tudíž, že by měl být započítán dvakrát), nicméně se svou obhajobou na Slovensku zkrátka neuspěla.

DPMK na základě rozhodnutí ÚVO podepřeného oním znaleckým posudkem v březnu rozhodl, že má být PESA vyloučena a za vítěze označil Škodu Transportation. Jenomže tentokrát jednal zadavatel rychleji, než přikazuje zákon. Firmu (tehdy ještě stále) s okřídleným šípem ve znaku zvolil jako budoucího dodavatele vozidel ještě předtím, než uplynuly zákonné lhůty na odvolání ze strany Pesy. Ta se skutečně odvolala, a i když neuspěla se svými tvrzeními ohledně technického řešení (přestože jej prokazatelně již vyrábí pro zmíněnou Wrocław), bylo jí dáno zapravdu alespoň v tom směru, že DPMK si s výběrem Škody opravdu pospíšil, takže musel být výsledek výběrového řízení opět zrušen a znovu vyhlášen. Mezitím již prosakovaly informace o tom, že se projekt patrně nepodaří vůbec realizovat, protože by ani jeden z výrobců nebyl schopen zakázku stihnout, a tedy že bude nutné již přiklepnuté finanční prostředky vrátit. Podle vyjádření Jana Švehly, vedoucího komunikace Škody Transportation, z 6. 4. 2022 byl viník jasný: *„Hlavním důvodem prodlužování celého výběrového řízení na tramvaje do Košic byly obstrukce dalšího účastníka tendru, a z toho vyplývající přezkumná řízení.“* Hodí se však dodat, že Pesa, jež byla opakovaně až do konce roku 2021 vyhlašovaná jako vítěz, žádná přezkumná řízení z pozice vítěze neiniciovala a do procesu vstoupila aktivně až poté, co se bránila proti závěrům tzv. znalce.

Poslední rozhodnutí ÚVO týkající se výběrového řízení na nové tramvaje znamenalo, že se bude muset proces výběru dodavatele formálně zopakovat. Na pořadí se ale tentokrát již nic neměnilo. Pesa zůstala v poli poražených, Škodovka byla prohlášena za vítěze. Podpis budoucí smlouvy měl ale dvě nutné podmínky – vítěz se musel zavázat, že stihne dodávku deseti vozů do konce roku 2023 (nejpozději do 31. 12. 2023), což bylo s ohledem na to, že opakované rozhodnutí bylo učiněno až v červnu 2022 obtížně splnitelné. Druhou nutnou podmínkou bylo, že Škoda své tramvaje zlevní, a to o rozdílovou částku 6 470 000 € (cca 161,75 mil. Kč; cca 5,4 mil. Kč na vozidlo), o kterou Škoda Transportation přestřelila původní rozpočet. Ani jedna z uvedených podmínek ale nebyla splněna a dne 25. 7. 2022 oznámil DPMK zrušení soutěže, načež došlo dne 5. 8. 2022 ke zveřejnění příslušného prohlášení na svém profilu na ÚVO. Tím byl projekt definitivně ukončen. Bez vítěze.

Url: Nové tramvaje v Košicích nebudou. Soutěž byla zrušena