

Ostrava opakuje soutěž na vodíkové autobusy

04.03 2023 08:51, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik Ostrava (DPO) vypsal dne 2. 3. 2023 opakovanou soutěž na dodání desíti vodíkových autobusů délky 12 m. První tendr nařídil zrušit předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), přičemž dopravce přikročil k ukončení veřejné zakázky ještě předtím, než došlo k vydání pravomocnému rozhodnutí ze strany ÚOHS.

První soutěž na dodání desíti autobusů standardní délky s předpokládanou hodnotou veřejné zakázky 185 mil. Kč bez DPH (tedy 18,5 mil. Kč za jeden vůz) byla vypsána dne 29. 4. 2021. V rámci technické kvalifikace nezbytné pro účast ve výběrovém řízení bylo nutné, aby nabízející subjekt měl zkušenosti s dodávkou alespoň jednoho vodíkové autobusu v posledních 5 letech, přičemž po připomínce jednoho z uchazečů byla tato doba prodloužena na 15 let. Tato zdánlivě logická a z pohledu časové lhůty na prokázání referencí na první pohled komfortní podmínka ale byla napadena společností SOR Libchavy, která se vývojem vodíkového autobusu i díky finanční podpoře Technologické agentury ČR zabývá a která se cítila být takto nastaveným kritériem diskriminována. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže nejprve protest SORu zamítl, ten se ale nevzdal a podal k předsedovi ÚOHS tzv. rozklad. Šéf Úřadu poté svým rozhodnutím ze dne 26. 4. 2021 (č. j. ÚOHS-04005/2022/500) vrátil věc k novému projednání, když uvedl, že stanovená podmínka byla diskriminační, neboť zadavatel nezohlednil realitu relevantního trhu a výjimečnost obstarávání vodíkových autobusů v našem prostředí.



V Ostravě se měl prezentovat autobus výrobce CaetanoBus z Portugalska, vůz ovšem nakonec na avizované zkoušky nedorazil. Výrobce, jenž nedávno uzavřel významný kontrakt na dodávku vodíkových autobusů pro Německé dráhy (DB), nebyl zanesen ani do tržních konzultací zadavatele. (foto: CaetanoBus)

Ostravský primátor Tomáš Macura (tehdy za hnutí ANO) následně na Twitteru reagoval poněkud podrážděně následujícím příspěvkem: *„ÚOHS nám zrušil tendr na vodíkové autobusy, protože jsme si dovolili dát do zadávacích podmínek požadavek, aby potenciální uchazeč již někdy nějaký vodíkový bus vyrobil. Dle úřadu jde o podmínku diskriminační. V téhle zemi se ‚skvěle' soutěží :-(.“* Jeho rozhořčení by snad šlo i pochopit, kdyby nebyl trh s vodíkovými autobusy skutečně tak malý, jak obsahově správně argumentoval SOR, a kdyby rozšíření referenčních podmínek na 15leté období mělo i jiný cíl než jen otevřít účast pro jednoho z dvorních dodavatelů ostravského DP, který sice vskutku vyrobil jeden vodíkový autobus, ten však trpěl poruchovostí a byl svým pojetím do značné míry experimentální.

Hovoříme zde o autobuse s obchodním jménem TriHyBus (Škoda 24 FC), který byl vyroben v roce 2009 na platformě modelu Iveco Citelis a u něhož dodnes není jasné, kolik dní vlastně na linkách neratovické MHD, kde měl sloužit, opravdu s cestujícími odjezdil (naše dotazy na toto téma adresované tehdejšímu provozovateli neratovické MHD, skupině Veolia, zůstaly v minulosti opakovaně nezodpovězeny). Při takovém náhledu na věc je pak naprosto irelevantní, zda nějaký dodavatel nevyrobil vůbec žádný vodíkový autobus, anebo vyrobil právě jeden jediný vůz, jenž nebyl určen pro sériovou produkci, v mezičase byl technicky překonán a jeho reálné vystoupení bylo vším možným, jen ne přehlídkou bezproblémové funkčnosti. Není divu, že SOR pociťoval jisté bezpráví.

V Evropě v té době byli schopni splnit nastavené podmínky jen čtyři výrobci vodíkových autobusů – Solaris Bus & Coach, Škoda Electric, Van Hool a CaetanoBus, z nichž poslední dva jmenovaní jsou

s českým trhem obeznámeni zhruba stejně, jako byl car Ivan IV. Hrozný s ideály humanismu. Fakticky tak zůstávali jen dva potenciální hráči – Solaris Bus & Coach a Škoda Electric –, a právě oni nabídku do 29. 7. 2021 podali. Pozastavení nad tím, jak „skvěle“ se v České republice soutěží, když bylo od počátku jaksi (byť pro nezasvěceného latentně) zařízeno, aby v žádném případě nedošlo k situaci, kdy bude „příliš mnoho hráčů na ledě“, vyvolává poněkud trpké pousmání nad nulovou pokorou vládnoucích struktur.

I DP Ostrava v písemné zprávě zadavatele formálně uvedl, že se závěry předsedy ÚOHS neztotožňuje a v odůvodnění zrušení, k němuž došlo dne 9. 5. 2022, konstatoval: *„Zadavatel je toho názoru, že v následujících měsících nelze očekávat vydání pravomocného rozhodnutí ÚOHS v předmětné věci, což by vedlo k dalšímu časovému prodlení při zajištění požadovaného plnění.“* Zároveň však dodával: *„Navíc s ohledem na závazný názor předsedy ÚOHS je zde i vysoké potencionální riziko zrušení zadávacího řízení, pokud by se zadavatel nedomáhal právní ochrany u soudů České republiky, popř. pokud by ani soudy České republiky nepotvrdily správnost postupu zadavatele,“* přičemž z poslední věty přece jen vyplývá, že si zadavatel byl vědomý rizika, že by i jeho případná obrana u soudu mohla skončit v jeho neprospěch, čímž by už pochybnosti o transparentnosti veřejné zakázky nepřekryla ani hvězdokupa plačtivých příspěvků na sociálních sítích.



Na druhé straně skupina Škoda byla pro jistotu v rámci tržních konzultací oslovena hned třikrát. Už prvního tendru se mohla účastnit díky nastavené podmínce na doložení reference jediného vodíkového autobusu v uplynulých 15 letech, což bylo možné splnit s vozem s obchodním jménem TriHyBus. Ten byl nicméně pouze experimentálním projektem. (foto: Libor Hinčica)

Už v květnu 2022 bylo konstatováno, že namísto zrušené soutěže bude vypsána soutěž nová. K tomu došlo až takřka po roce. Mezitím oslovil DPO v rámci tržních konzultací sedm společností, z nichž podobně jako v případě probíhající soutěže na dodávku trolejbusů tři byly součástí skupiny Škoda (Škoda Ekova, Škoda Electric a Ganz-Skoda Electric Ltd.). Dalšími oslovenými byly firmy Solaris Bus

& Coach, SOR Libchavy, Iveco Czech Republic a Tram for Envi. Dvojice zmíněných existujících výrobců vodíkových autobusů ze západní Evropy (Van Hool a CaetanoBus) mezi oslovenými subjekty nebyla.

Hlavní problematické kritérium – kritizované referenční požadavky – byly změněny tak, že pro poskytnutí kvalifikace postačuje za 15leté období nejen dodání vodíkového autobusu, ale i elektrobusu, čímž se okruh značně rozšířil a umožnil i participaci dříve nespokojeného SORu, byť je pochopitelně otázka, zda se nakonec bude soutěže v současných tržních podmínkách vůbec účastnit. Hodnoticími kritérii jsou nabídková cena vozidel (85 %), vybrané technické parametry (10 %) a výhodnost servisních podmínek (5 %). V rámci technických parametrů je hodnocena celková obsaditelnost, počet míst dostupných z úrovně nízké podlahy, šířka jednoho křídla předních dveří, rozměr pneumatik, počet sklopných sedadel z počtu nízkopodlažních sedadel a umístění plošiny pro vozíčkáře. Kritéria byla zjevně převzata z tendru na dodávku článkových trolejbusů, kde může negativní hodnocení umístění plošiny pro vozíčkáře i u třetích dveří dávat nějaký smysl, nicméně ve vztahu k 12m autobusu jde o hodnoticí kritérium naprosto nepochopitelné, protože plošinu pro vozíčkáře zde vzhledem ke konstrukci soudobých autobusů umístit ani nelze.

Odhadovaná hodnota zakázky zůstala ponechána na úrovni 185 mil. Kč. Na podání nabídek mají účastníci jen jeden měsíc, do 4. 4. 2023. Smlouva je pojata jako rámcová, přičemž první objednávka by měla zahrnovat 5 autobusů, jež mají být dodány nejpozději do 450 dnů od vystavení objednávky, zbylých 5 vozů si může DPO přikoupit s tím, že jejich dodání nenastane dříve než ve druhém čtvrtletí roku 2025.

Mimoto byla dne 27. 2. 2023 vypsána ještě jedna veřejná zakázka s odhadovanou hodnotou 146,7 mil. Kč, která se zabývá výstavbou plnicí stanice na vodík (i tato zakázka je opakovaná – předchozí byla zrušena v souvislosti s krachem tendru na vozidla). Tendr je rozdělen na dvě části – stavební (66,7 mil. Kč) a technologickou (80 mil. Kč). Stanice má vzniknout v prostoru současných garáží Hranečník na Slezské Ostravě, kdy se počítá se záborem plochy, jež dnes slouží částečně jako odstav pro autobusy a částečně jako parkoviště pro osobní automobily zaměstnanců DPO.

Jak stavba plnicí stanice, tak nákup vodíkových autobusů, se pochopitelně nemají odehrát bez podpory Evropské unie, která uhradí většinu počátečních nákladů. Zajímavé bude následně sledovat, jak se město a dopravce vypořádají se zvýšenými náklady na provoz vodíkových autobusů, jež jsou dle dosavadních zkušeností zhruba 3x až 5x vyšší než v případě autobusů dieselových/plynových a které už žádná dotace pokrývat nebude. Nejasný zůstává prozatím i způsob, jakým se bude získávat vodík pro plnění vozidel.

Url: Ostrava opakuje soutěž na vodíkové autobusy