

Ostrava zrušila výběrové řízení na deset trolejbusů

30.09 2024 09:49, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní podnik Ostrava (DPO) zrušil táhnoucí se výběrového řízení na dodání deseti nových parciálních trolejbusů o délce cca 12 m. Tendru se zúčastnila dvojice subjektů – Škoda Electric a společnost Bozankaya, která podala lepší nabídku, a měla tudíž soutěž vyhrát. Stejně jako dříve v Teplicích či později v Jihlavě ale došlo také tentokrát ke zrušení výběrového řízení s odkazem na zákonné ustanovení, jež podobný postup umožňuje.

Dopravní podnik Ostrava vypsal výběrové řízení na dodání deseti vozů dne 30. 10. 2023 s tím, že nabídky bylo možné podávat do 8. 1. 2024. V dokumentaci k soutěži dopravce uvedl, že uskutečnil tzv. tržní konzultace, nikoli však otevřené, ale formou oslovení několika vybraných dodavatelů. Konkrétně oslovil společnosti Solaris CZECH, Iveco Czech Republic, Škoda Electric, SOR Libchavy a Tram for Envi. V případě uvedené pětice ovšem platí, že společnost Iveco segment výroby trolejbusů již opustila, firma Tram for Envi měla za cíl importovat na evropský trh ukrajinské trolejbusy Bogdan, přičemž po vypuknutí války na Ukrajině horkotěžko dotáhla do konce jediný získaný kontrakt pro Jihlavu, kde navíc muselo dojít ke změně dodavatele karoserie, načež se z trhu trolejbusů stáhla. Firmy SOR Libchavy, Solaris CZECH (potažmo Solaris Bus & Coach) a Škoda Electric vzájemně na českém trhu v posledních dvou letech (opět) exkluzivně spolupracují, takže jde v našem prostředí o jakousi strojírenskou obdobu trojjediného Boha, kdy ptát se všech je totéž, jako ptát se jednoho. Obdobné tržní konzultace jsou tedy jen nedůstojnou fraškou, což ostatně ukázaly i odpovědi, které dorazily od výrobců Solaris CZECH a Škody Electric, kteří později měli podle informací autora nabídnout společné plnění (model Škoda 26 Tr).

Výběrové řízení zaujalo svou nezvykle vysokou odhadovanou hodnotou zakázky, v níž se počítalo s částkou 175 mil. Kč na celou dodávku, tedy 17,5 mil. Kč na jeden vůz bez DPH. Taková cena naprosto nekorespondovala s reálnou hodnotou 12m parciálních trolejbusů na trhu v posledních

letech (kdy byly vykazovány pokusy o nastolení tržního prostředí), a to ani s cenami, za které nakupoval v nedávné minulosti sám DP Ostrava. Ten v červenci 2023 podepsal smlouvu na šest článkových 18m trolejbusů v hodnotě 16,325 mil. Kč, což byla – vzhledem k předmětu plnění (trolejbusy byly poptány bez trakčních baterií) – i tak neúměrná cena, nicméně prostředky měly putovat směrem do Plzně, takže se nad ní nikdo příliš nepozastavoval. Pro naše porovnání je důležité, že se jednalo o trolejbusy kloubové, které jsou obecně o cca 30–40 % dražší než výchozí 12m verze. V témže roce proběhla do Ostravy (a byla fakturována) také poslední dodávka o rok dříve objednaných trolejbusů typu Škoda 36 Tr s tureckou karoserií Temsa Skoda, kde jednotková cena činila 11 230 000 Kč. Odhadovaná hodnota zakázky ve výši 17,5 mil. Kč na vůz tedy představovala nárůst o takřka 56 %!



Bozankaya letos představila oficiálně novou řadu SNG, a to v podobě elektrobusu i trolejbusu. Na vozy v obou provedeních již měla obdržet zakázky. (foto: Bozankaya)

Podíváme-li se na ceny trolejbusů v ČR před vypsáním výběrového řízení v Ostravě, zjistíme, že s nabídkovou cenou nad 16 mil. Kč se podařilo prodat 12m parciální trolejbusy pouze v jednom českém městě, a sice v Plzni, která si dne 30. 12. 2022 objednala vozy Škoda 26 Tr s jednotkovou cenou 16,1 mil. Kč/vůz. Šlo o smutný cenový rekord, který ovšem nebyl nikterak překvapivý, protože nabídka byla v Plzni podle očekávání pouze jediná. Zadavatel – Plzeňské městské dopravní podniky – sice mohl teoreticky označit cenu za příliš vysokou a výběrové řízení zrušit, jenomže v Plzni se soutěže s jedním účastníkem ruší pouze tehdy, pokud je tímto účastníkem subjekt stojící mimo skupinu Škoda Group, jak ukázalo výběrové řízení na dodávku velkokapacitních tramvají před pár lety. To v tomto případě neplatilo.

V Ostravě z tzv. závěrečné zprávy zadavatele (tj. DP Ostrava) vyplývá, že společnost Škoda Electric nabídla jeden parciální 12m trolejbus za částku 16 662 184,55 Kč (tedy za částku vyšší, než byla cena kloubových trolejbusů, byť bez baterií), zatímco společnost Bozankaya hodlala nabídnout trolejbusy za sumu 13 480 800,50 Kč. V případě obou částek jde o hodnotu včetně nákladů na předepsanou údržbu po dobu 5 let.

Přestože se cena společnosti Bozankaya pohybovala jen mírně nad českým průměrem v posledních letech, Dopravní podnik Ostrava vyzval výrobce k vysvětlení jeho ceny, kterou označil za mimořádně nízkou (ve smyslu příslušného zákonného ustanovení). V této výzvě dopravce v podstatě bezostyšně lhal, když uvedl, že stanovená cena *„neodpovídá cenovému rozpětí stejného či obdobného plnění na relevantním trhu, ze kterého zadavatel vycházel pro účely stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky,“* a zašel ještě dál, když text doplnil konstatováním, že: *„komise má důvodné pochyby, zda je plnění za nabídkovou cenu, resp. za jednotkové ceny vůbec realizovatelné.“* Obojí turecký výrobce v podstatě bez obtíží vyvrátil, ostatně trolejbusy Škoda 36 Tr zařazené v říjnu 2023 (tři měsíce před podáním nabídky) byly dodány za cenu o cca 15 % nižší, než jakou nabídla Bozankaya. Společnost Škoda Electric navíc dne 2. 2. 2024 (tj. takřka měsíc po podání nabídky do Ostravy) podepsala smlouvu na dodání dalších 20 trolejbusů Škoda 32 Tr pro DPMB za sumu 11,8 mil. Kč, tedy opět pod nabídkou Bozankaye.



Poslední dodávka trolejbusů Škoda 36 Tr s karoserií od turecké Temsy Skoda zahrnovala dodání 18 parciálních vozů o délce 12 m. (foto: Libor Hinčica)

Nebylo to tedy tak, že by nabídková cena byla nepřiměřeně nízká. Naopak DP Ostrava nastavil z neznámých důvodů odhadovanou hodnotu zakázky od počátku neúměrně vysokou, čemuž šel plzeňský producent více než ochotně naproti. Dopravce by dokonce mohl vykázat, že učinil nákup výhodněji, neboť oproti odhadované hodnotě zakázky byla přece jen nabídková cena Škodovky o cca

5 % nižší, což se pro nejrůznější audity a poskytovatele dotace vždy hodí.

Přestože k odeslání odpovědi ostravskému DP ze strany společnosti Bozankaya došlo již 23. 2. 2024, dopravce z pomezí Moravy a Slezska s vyhodnocováním tendru nijak nespěchal. Obdobně postupoval ostatně i v dalším souběžně vedeném výběrovém řízení na rekonstrukci tramvají VarioLFR.E a VarioLFR.S (doplnění klimatizačních jednotek), které bylo rovněž nedávno zrušeno a které si zaslouží samostatný příspěvek. Důležité je, že společným jmenovatelem obou soutěží byla přítomnost společnosti Cegelec a. s. (dnes Electric Components). V té trolejbusové konkrétně figurovala coby dodavatel elektrické části.

Zdálo se, že nejen ostravský DP zvolil strategii vyčkávání, jak dopadne avizovaný prodej této společnosti Škodě Electric. Oficiálně sice byla připravovaná akvizice utajovanou akcí, stala se však mezi českými DP zjevně veřejným tajemstvím. To nejlépe ilustruje skutečnost, že to byl právě ředitel ostravského DP Daniel Morys, který tehdejšímu řediteli společnosti Cegelec Miroslavu Opovi na podzim 2023 sdělil (na jednání týkajícího se jiného projektu), že *„vás stejně brzy koupí Škodovka.“* Do té doby francouzský management českému vedení Cegelecu oficiálně jméno potenciálního kupujícího nesdělil, třebaže nebylo těžké si to z některých indicií domyslet. Ředitel ostravského DP byl tedy již tehdy o plánech Škody výborně informován. K prodeji Cegelecu Škodovce skutečně v květnu 2024 došlo, nicméně Bozankaya s obdobným scénářem zjevně počítala. Dopravní podnik Ostrava tak neměl možnost dodavatele vyloučit ani poté, co měla Bozankaya ztratit svého poddodavatele elektrické části, k čemuž se podle všeho upínali i někteří další čeští provozovatelé.

Nešlo tedy spoléhat na to, že se turecký dodavatel z férově vyhrané soutěže dobrovolně odporoučí. Třebaže o dalším průběhu tendru již autor informace nemá, je zřejmé, že DPO nenašel po chabém pokusu s indikací mimořádně nízké nabídkové ceny zákonné důvody k tomu, aby mohl účastníka vyloučit a věnovat přes 166 mil. Kč druhému v pořadí. Počátkem září 2024 tak představenstvo DPO (tvořené Danielem Morysem, Romanem Šulou, Martinem Chovancem a Alešem Hladkým) rozhodlo o zrušení výběrového řízení s následujícím odůvodněním: *„V průběhu zadávacího řízení se vyskytly na straně zadavatele důvody, které ovlivnily potřebu zadavatele na požadované plnění, kdy tato skutečnost má pak vliv na předmět veřejné zakázky i jeho samotný rozsah. Zadavatel si v čl. 18. odst. viii) zadávací dokumentace v souladu s ustanovením § 170 zákona vyhradil právo zadávací řízení zrušit i bez naplnění důvodů podle ustanovení § 127 zákona. Zadavatel tedy došel k závěru, že jsou naplněny zadávací dokumentací stanovené podmínky pro zrušení zadávacího řízení, kdy využil tohoto vyhrazeného práva a rozhodl o zrušení zadávacího řízení.“*

Z uvedeného zdůvodnění tedy nelze dopátrat, co mělo být oněmi důvody na straně zadavatele, pro které se rozhodl výběrové řízení zrušit. Podobně jako dříve v případě DP města Jihlavy, který svou soutěž, v níž nejlepší nabídku rovněž podala Bozankaya, zrušil s odkazem na identický paragraf, lze pochybovat o skutečných motivech, které k onomu rozhodnutí vedly.



Prototyp trolejbusu Bozankaya SNG 12T určený pro předváděcí, homologační a testovací účely zachycený během zkoušek v Ankaře. (foto: Bozankaya)

Je nezpochybnitelné, že zákon o veřejných zakázkách musí zahrnovat instrumenty, které umožňují výběrové řízení v odůvodněných případech anulovat, nemělo by ale docházet ke zneužívání zákona k dosažení opačných cílů, než k nimž byly stvořeny. Ostatně vzpomeňme na některé z těch, kteří se v 50. letech houpali na konci smyčky konopného lana na nádvoří pankrácké věznice. Mnozí z nich byli poslání na šibenici na základě zákona č. 50/1923 na ochranu republiky, přičemž demokratický parlament první republiky lze jen obtížně podezírat z toho, že by jeho paragrafy sestavoval pro případ boje s třídním nepřítelem. Podsouvá se tedy otázka, k jakému účelu české dopravní podniky využívají § 170 zákona o zadávání veřejných zakázek, tedy zda jej jen neohýbají za účelem svěření zakázky tzv. jedinému správnému dodavateli, který si pak může diktovat v podstatě jakékoli ceny, čemuž jdou DP až radostně v ústrety. To vyvolává ve vztahu ke správě veřejných financí ještě závažnější otázky (především o tom, kde pak tyto očividně navíc a zbytečně utracené prostředky končí). Cožpak opravdu nikomu nepřijde zvláštní, že DP Ostrava hodlal nakoupit bez mrknutí oka meziročně trolejbusy identické konfigurace o takřka 50 % dráž (při porovnání kupní ceny modelu Škody 36 Tr v říjnu 2023 a nabídkové ceny Škodovky v lednu 2024)? Nemluvě o tom, že některé jiné DP již své předražené smlouvy podepsaly.

Zdá se, že nás nyní v ČR čeká období, kdy se budou snažit dopravci vypisovat výběrová řízení tak, aby se jich mohl účastnit už jen jeden účastník (někteří na tomto poli již ostatně začali vyvíjet první nesmělé krůčky). Drobným kazem této strategie může být, že se zde pořád zachází s veřejnými prostředky, a to nejen jednotlivých měst, ale i Evropské unie, jež je na nakládání se svými penězi poněkud háklivá (zřejmě více než Statutární město Ostrava a jeho občané). Právě na evropských dotacích jsou ale české městské dopravní podniky dnes závislé více než zpěvačka Whitney Houston na bílém prášku v dobách své největší slávy…

Url: Ostrava zrušila výběrové řízení na deset trolejbusů