

Podepsáno. Praha může koupit trolejbusy od Bozankaye

17.01 2025 13:39, Libor Hinčica, Trolejbusy

Více než dva roky uplynuly od doby, kdy byly odevzdány nabídky do výběrového řízení na dodávku až 70 parciálních trolejbusů standardní délky, které v říjnu 2022 vypsal Dopravní podnik hl. m. Prahy. Vítězem byla od té doby celkem třikrát vyhlášena turecká společnost Bozankaya, která nabídla svůj nový model SNG 12T. Dvakrát se pak případem zabýval Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který v jednom případě potvrdil správný postup zadavatele, v tom druhém zastavil řízení poté, co neúspěšný uchazeč – Škoda Electric – nakonec sám stáhl svůj protest.

Aktivity společnosti Bozankaya na českém trhu byly svého času velice úzce provázány s někdejším Cegelecem (dnes na trhu vystupujícím pod jménem Electric Components a patřícím do skupiny Škoda Group), který se s ohledem na velmi omezený počet výrobců trolejbusů na trhu snažil nalézt partnera pro své aktivity nejen na českém trhu poté, co došlo k opětovnému prohloubení vazeb mezi SORem Libchavy a Škodou Electric.

Jednání ze strany Cegelecu probíhala během podzimu 2022 s celou řadou společností pohybujících se na evropském trhu s cílem okopírovat obchodní model, jež používala právě Škodovka, tj. s možností, kdy by Cegelec mohl vystupovat jako finální zhotovitel trolejbusů a kupoval by karoserie, do nichž by zajišťoval montáž výzbrojí ve vlastních prostorech (zkušebně si možnost takové montáže otestoval na vozech SOR TNS 18 pro Prahu). Hotový výrobek by pak nesl značku Cegelecu, resp. jinou obchodní značku, jejíž použití bylo pro daný účel předjednáno.

Reálných obrysů ale nabyla pouze kooperace s firmou Bozankaya, jež dříve dodala tříčlánkové trolejbusy pro provoz ve městě Malatya a později také 18m vozy pro provoz ve městě Şanlıurfa. Ačkoli šlo v obou případech o dodávky vozidel pro turecké zákazníky, byla jejich konstrukce i typové schválení provedeno v souladu s evropskými normami, což vycházelo ze skutečnosti, že se v Turecku

od roku 1992 (od zrušení provozu v İzmiru) žádný trolejbusový provoz nenacházel, a tak bylo nejlogičtější převzít pravidla a zkušenosti z evropské legislativy, konkrétně – s ohledem na kooperující konzultanty i národnost vlastníka Bozankaye – především z té německé.



Řadu SNG představila Bozankaya v loňském roce na veletrhu v Istanbulu, kam byl ovšem dovezen pouze první vyrobený elektrobus. Trolejbus si na oficiální představení musí počkat. Na snímku pózuje autobus před výrobním závodem společnosti. (foto: Bozankaya)

V době, kdy Praha vypsala výběrové řízení na dodávku až 70 nových trolejbusů, měla Bozankaya ve výrobě prototyp prvního trolejbusu své nové generace s typovým označením SNG 12T (dříve též značený SNG T12). Ten měl být podle původních úvah vybavený elektrickou výzbrojí polského Medcomu, s nímž již dříve Bozankaya spolupracovala. Cegelec nabídl, že pro projekt trolejbusu připraví vlastní zařízení s tím, že toto řešení bude nabízeno v těch veřejných zakázkách, na nichž budou obě společnosti participovat, přičemž nosnou částí této kooperace mělo být využívání know-how Cegelecu na vybraných teritoriích. S ohledem na to, že prototyp trolejbusu se již nacházel ve stádiu montáže a byly pro něj objednány všechny klíčové komponenty, byla nabídka pražského dodavatele akceptována pouze s tou výhradou, že se na vozidle nebudou odehrávat žádné změny, a to včetně například posunu pozic upevňovacích bodů. Tak se zrodil trakční kontejner s typovým označením Integra 5150.Al, který se oproti těm, jež byly užity například na trolejbusech pro Prahu či Jihlavu odlišoval i upravenými (většími) vnějšími rozměry a výkonovými parametry.

Nabídka do pražského tendru byla odeslána dne 13. 12. 2022 a záhy se ukázala být vítěznou, neboť pražský DP využil možnosti položení doplňujících dotazů, vysvětlení či ověření, včetně žádostí o předložení časového harmonogramu zkoušek a dodávek atp., což zpravidla indikuje pořadí účastníků. K vyhlášení vítěze nicméně došlo až 27. 4. 2023, proti čemuž ovšem protestoval druhý uchazeč, jímž byla společnost Škoda Electric, jež měla nabízet model 32 Tr (tedy s karoserií SORu).

Dopravní podnik hl. m. Prahy z opatrnosti přistoupil dne 31. 5. 2023 k rozhodnutí o zrušení výběru dodavatele a požádal Bozankayu o další vysvětlení a doplnění. Jakmile se turecký dodavatel vypořádal i s těmito připomínkami, byl za vítěze po delší době (až 30. 10. 2023) prohlášen podruhé, což opět přineslo vlnu námitek z Plzně, která tentokrát byla pražským DP již odmítnuta, takže neúspěšnému soutěžiteli zbývala už jen možnost protestu u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). U něj Škoda Electric napadala nejen údajnou příliš nízkou nabídkovou cenu (jež byla ve skutečnosti v té době nad průměrem v ČR), ale také nespolehlivost Cegelecu v roli kvalifikovaného poddodavatele s ohledem na problémy, do kterých se společnost dostala v době zhroucení dodavatelských řetězců. ÚOHS ovšem prvoinstančně i druhoinstančně protest Škody Electric odmítl. Počínaje 10. dubnem 2024 se tak pražskému DP otevřela cesta k podpisu smlouvy.

Dopravní podnik hl. m. Prahy si sice takřka bezprostředně poté vyžádal vybrané podklady k přípravě finální verze smluv, přesto v nadcházejících týdnech k podpisu nedošlo. Roli v tom patrně sehrál fakt, že se navzdory ujednáním o mlčenlivosti začalo za veřejnou informaci považovat, že Cegelec, který měl dodávat elektrickou výzbroj, bude brzy prodán společnosti Škoda Electric. O tomto „nebezpečí“ věděla i Bozankaya, které sloužilo ke cti, že hodlala všechny smluvní závazky se Cegelecem bezvýhradně dodržet.



První úspěch s trolejbusy řady SNG sice sklidila Bozankaya v Praze, jenomže na to, aby s ní mohla být podepsána smlouva, musela být vyhlášena vítězem třikrát. To Temešvár zvládl vítěze na první pokus, a tak by první vozy měly zamířit nakonec právě do Rumunska. První vizualizace ukázala trolejbus v jednoduchém zbarvení se žlutým pruhem ve spodní části karoserie, finální řešení (byť stále žluté) však bude odlišné. (vizualizace: Bozankaya)

Ze spisu, s nímž se měla možnost naše redakce seznámit, vyplývá, že již 18. dubna 2024 – tedy jen krátce po finálním rozhodnutí ÚOHS a téměř měsíc před převodem akcií Cegelecu – mělo dojít k pokusu ovlivnit veřejnou zakázku skrze nastrčenou společnost pohybující se kolem připravované akvizice firmy, a to zaúkolováním Cegelecu, aby pod záminkou údajného navýšení nákladů od doby

podání nabídky odmítl společnosti Bozankaya dodávku elektrické výzbroje pro pražský projekt, přičemž mělo být požadováno, aby adresátem této informace byl vedle samotné turecké společnosti také pražský DP, čímž mělo dojít ke znemožnění dodávky z důvodu ztráty kvalifikace (viz dále). Jelikož takové počínání mělo být z pohledu tehdejšího vedení Cegelecu snahou o pletichu ve veřejné zakázce (sama společnost v době, kdy byla vlastněná Vinci Energies, o ničem podobném neměla uvažovat), bylo odeslání tohoto dokumentu odmítnuto.

Přesto k jeho odeslání nakonec došlo. Převod akcií Cegelecu na Škodu Electric (a tím i přejmenování firmy) se odehrál po poledni dne 14. 5. 2024. Hned následující den – 15. 5. 2024 – informovalo nové vedení (nyní již) Electric Components (tvořené téže členy představenstva jako má Škoda Electric) pražský DP, že se dobrovolně zříká své role poddodavatele elektrické výzbroje. To by nemusel být z pohledu realizace veřejné zakázky až takový problém, nicméně Cegelec (Electric Components) v tendru pražského DP nefiguroval jen jako klasický poddodavatel, ale jako tzv. kvalifikovaný poddodavatel, tj. subjekt, kterým je prokazována část kvalifikačních požadavků. Nesplnění těchto požadavků je základním předpokladem k vyloučení z veřejné zakázky, a to i tehdy, pokud dojde ke ztrátě této kvalifikace dodatečně. Dopis byl ukončen větou: *„Prosím považujte tímto naši participaci na daném projektu (veřejné zakázce) za ukončenou.“*



Do světa trolejbusů vstoupila Bozankaya v roce 2014, a to rovnou v té nejtěžší formě v podobě tříčlánkových vozů, které dodala do tureckého města Malatya, prvního novodobého trolejbusového provozu v Turecku. Po sérii vozů s elektrickou výzbrojí Kiepe Electric následovala druhá objednávka parciálních trolejbusů s výzbrojí od Medcomu. Tou budou osazeny i trolejbusy pro Prahu. (foto: Libor Hinčica)

Pokud by pražský DP, který v té době již měsíc připomínal Františka Ringo Čecha (tj. *držel tužku, ale nepodepsal*) došel k závěru, že ke ztrátě kvalifikace došlo, musel by Bozankayu vyloučit, čímž by se k vítězství i přes prohrané řízení u ÚOHS dobelhala tak jako tak Škoda Electric. O tom, že šlo o nalajnovaný scénář, neměl zjevně iluze ani sám DPP, což lapidárně shrnul v pozdějších odpovědích na další námitky Škody Electric (bude o nich ještě řeč), když napsal: *„Nelze připustit, aby si účastník zadávacího řízení mohl vynutit vyloučení jiného účastníka zadávacího řízení tím, že koupí akcie*

poddodavatele tohoto účastníka zadávacího řízení a tento poddodavatel den po nabytí akcií bez uvedení zákonných důvodů prohlásí svoji participaci na veřejné zakázce za ukončenou.“

Pokud by však byla kvalifikace skutečně ztracena, musel by DPP skákat přesně tak, jak se mu snažili pískat, protože zákonné mantinely by mu jiné počínání ani neumožnily, ačkoli na samotné prohlášení poddodavatele nemusel zadavatel brát větší zřetel (přestože šlo, jak jsme si vysvětlili, o tzv. kvalifikovaného poddodavatele, přímým účastníkem soutěže nikdy nebyl, což omezovalo i jeho možnosti komunikace a vydávání závazných prohlášení ve vztahu k předmětné veřejné zakázce).

V dané záležitosti ale zjevně došlo k podcenění soupeře. Bozankaya totiž hned 16. 5. 2024 podala žádost o povolení změny kvalifikovaného poddodavatele a k ní všechny relevantní dokumenty prokazující kvalifikaci nového subjektu. Tím byla nově uvedena polská společnost Medcom. Po dalších doplňujících dotazech nakonec pražský DP přistoupil dne 20. 9. 2024 ke zrušení původního výběru dodavatele a k oznámení nového výběru, přičemž vítězem zůstala i napotřetí Bozankaya. K tomuto postupu přistoupil DPP s ohledem na změnu kvalifikačních dokumentů v technické části kvalifikace, jejichž seznam je součástí příloh o výběru dodavatele. Opatrný přístup ovšem otevřel opětovně cestu k možnosti napadnout rozhodnutí nejprve formou námitek (z jejichž pozdějšího odmítnutí jsme výše citovali) a poté u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.



Pohled do interiéru tříčlánkového trolejbusu v Malatyi ve stavu po třech letech intenzivního provozu na univerzitní lince. Trolejbusy při cestě z univerzity běžně projíždějí nácestné zastávky směrem do města, neboť jsou tak přeplněné, že nejsou s to pobrat další cestující. Totéž platí v opačném směru při návazu studentů do kampusu. (foto: Libor Hinčica)

Škoda Electric napadala hned několik bodů. Zřejmě nejzajímavější bylo tvrzení, že nelze v daném případě přistoupit na změnu kvalifikovaného poddodavatele, ačkoli v předchozím řízení u ÚOHS v rámci téže veřejné zakázky přesně tento postup s odkazem na údajnou nespolehlivost Cegelecu

sama navrhovala. Mimoto byla utvářena iluze, že změnou elektrické výzbroje má dojít ke změně zhruba poloviny vozidla (argumentováno bylo i náhradou komponent, k jejichž výměně vůbec dojít nemělo), čímž mělo dojít k tzv. materiální změně nabídky, která je zákonem nepřípustná. V roce 2023 přitom mj. došlo ke změně elektrické výzbroje Cegelecu za elektrickou výzbroj Škody Electric v zakázce na dodávku 11 parciálních trolejbusů SOR TNS 12 pro Dopravný podnik Bratislava, kde se přes skutečně značné množství změn komponentů o materiální změnu rovněž nejednalo. Děla-li se tedy v minulosti výměna v opačném gardu (tj. ve prospěch stěžovatele), zjevně problém nepředstavovala. Další protest se mj. týkal údajného nereálného termínu plnění dodávky s odkazem na to, že společnost Medcom bude muset výzbroj nejprve vyvinout a dodat ji. Ve skutečnosti však zkoušky s elektrickou výzbrojí Medcomu byly mnohem dále, než ty s dříve dodanou elektrickou výzbrojí od Cegelecu (Electric Components).

Jak jsme si prozradili v úvodu, řešení trakčního kontejneru Integra 5150.Al se muselo přizpůsobovat tomu, jež se už před Cegelecem zavázali dodat Poláci. Na prototypový trolejbus byla opravdu nejprve nainstalována elektrická výzbroj Cegelecu, jenomže proces výběru dodavatele v Praze se značně natahoval a v dalších městech za mysteriózních okolností rušil, a tak se Cegelec prioritně soustředil na dokončení zpožděných dodávek pro Prahu, Jihlavu a Zlín. Bozankaya, aby nebyla blokována v homologačních testech, proto nechala zařízení vyměnit za to, jež bylo dodáno Medcomem a zahájila zkoušky s touto výzbrojí. K prohození zpět mělo dojít poté, co bude oznámeno (a podpisem stvrzeno) vítězství Bozankaye v jakémkoli z českých výběrových řízení. Ve skutečnosti se ale výzbroj z Prahy na trolejbus z výše uvedených důvodů už nikdy nevrátila a veškeré dosud provedené zkoušky probíhaly se zařízením od Medcomu.



Článkové trolejbusy druhé generace o délce 18 m byly dodány do druhého tureckého trolejbusového

provozu ve městě Şanlıurfa. Všechny jsou koncipovány jako tzv. parciální, tedy s trakční baterií (foto: Vít Hinčica)

Jelikož DPP námitky Škody Electric odmítl, dospěla celá věc opět k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Řízení zde dokráčelo jen do stádia, kdy se jednotliví účastníci vyjádřili k replikám podaného protestu. Škoda Electric následně – dne 27. 11. 2024 – svůj protest ještě před vydáním prvoinstančního rozhodnutí sama stáhla. Z kauce ve výši 10 mil. Kč tak patrně ztratila jen 35 % (v prvním řízení o ni přišla v celé výši). ÚOHS bezprostředně poté rozhodl o zastavení řízení, přičemž v souladu se zákonem byla stanovena ještě 14denní lhůta na podání protestu proti tomuto rozhodnutí. Ta uplynula dne 18. 12. 2024, načež pražský DP vyzval Bozankayu k podpisu smluvní dokumentace. Podepsána byla prozatím rámcová smlouva na dodání až 70 ks trolejbusů, o konkrétním počtu vozidel v rámci první objednávky by měla proběhnout jednání. Smlouva stanoví minimální počet na 15 ks, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

Dne 9. 1. 2025 byla rámcová smlouva podepsána i ze strany DPP, načež by mělo dojít ke zveřejnění v registru smluv, čímž se stane i právně účinnou. Ačkoli s ohledem na stávající tempo stavby trolejbusových tratí v Praze nelze předpokládat, že dojde k odebrání celého počtu 70 vozidel, jde pro Bozankayu o významnou referenční zakázku. V současné době již byly zahájeny přípravné práce na odeslání prototypu do Prahy za účelem realizace zkoušek dle požadavků české legislativy. Dodání vozidel by pak mělo proběhnout do 12 měsíců od podpisu konkrétní prováděcí smlouvy, nicméně k objednávce prozatím nedošlo. Cena jednoho trolejbusu sjednaná ve smlouvě činí 12 872 720 Kč bez DPH, avšak bezpochyby dojde k jejímu nárůstu v souvislosti s uplatněním inflační doložky sjednané ve smlouvě, neboť přece jen se jedná o cenu více než dva roky starou.

Závěrečné vyjádření autora článku:

Autor článku by rád v rámci transparentnosti vůči čtenářům uvedl, že v listopadu 2024 přijal nabídku společnosti Bozankaya na pozici obchodního zástupce pro evropský trh. Sjednaná pracovní smlouva mu podobně jako v dřívějším zaměstnání zajišťuje úplnou autorskou svobodu a nevměšování vedení společnosti do obsahu článků publikovaných na webu Československého Dopraváka či v jiných médiích (případně do autorem vedených přednášek a obdobných činností), s výjimkou obchodních tajemství společnosti Bozankaya (tj. především cenová ujednání, cenotvorba atp.). Všechny články, které budou v budoucnu pojednávat o aktivitách společnosti Bozankaya, budou proto vždy na konci textu doplněny informací o tom, že autor textu je zaměstnancem předmětné společnosti. Přestože se autor dlouhodobě snaží pojednávat o neduzích (nejen) českého trhu maximálně otevřeně a v souvislostech, s důrazem na faktografickou stránku věci, je zřejmé, že se nemůže v rámci psaní vyhnout autorskému soudu, projevu názoru a kritickému hodnocení popisovaných událostí, což může být přes veškerou snahu zatíženo subjektivním vnímáním skutečností pouze z jedné strany „barikády". Jeho aktuální pracovní zařazení bude pak bezpochyby vždy vítanou záminkou pro zpochybňování uvedených údajů a nejrůznější invektivy. Doporučujeme proto čtenářům, aby se pokoušeli dohledávat i další informační zdroje a komparovat fakta v nich uvedené s našimi příspěvky.

Url: [Podepsáno. Praha může koupit trolejbusy od Bozankaye]