

Podruhé protizákonně. ÚOHS opět zrušil soutěž na trolejbusy pro Zlín

23.10 2024 08:54, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dopravní společnost Zlín–Otrokovice, s. r. o. (dále jen DSZO) musela již podruhé zrušit veřejnou zakázku na nákup nových parciálních trolejbusů. První soutěž počítající s dodáním až 25 trolejbusů délek 12 a 18 m vypsal dopravce již 14. 8. 2023, její podmínky ale napadla společnost Cegelec a. s. (od května letošního roku figurující pod názvem Electric Components jako člen skupiny Škoda Group), přičemž Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) jí dal zapravdu. Zlínský dopravní podnik se sice proti rozhodnutí odvolal, ale aniž by čekal na rozhodnutí předsedy, soutěž sám v lednu 2024 zrušit a dne 21. 2. 2024 vypsal novou, do níž se mohly nabídky podávat do 22. 4. 2024.
V průběhu druhé soutěže byly její podmínky znovu napadeny, tentokrát nikoli Cegelecem, ale společností Bozankaya, která se pokouší vstoupit na český trh.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže i tentokrát poukázal na nezákonnost podmínek a prvoinstančně v polovině srpna rozhodl, že i opakovaný tendr by měl být zrušen. DSZO podala proti tomuto rozhodnutí tzv. rozklad, přičemž tentokrát již nechala proces doběhnout až do konce. Dne 10. 10. 2024 bylo odvolání ze strany předsedy ÚOHS smeteno ze stolu a dopravci nezbude než se pokoušet vypsat soutěž napotřetí. Průběh celého zadávacího řízení i následného odvolání představuje zřejmě nejbizarnější přehlídku „argumentů“, která kdy byla ze strany některého z českých městských dopravců v rámci řízení před ÚOHS použita, a tak si zaslouží bližší pozornost.

Bozankaya nenapadala pouze jeden konkrétní bod, ale hned deset podmínek – od nastavení kvalifikačních kritérií přes nejasné preferování technických řešení, jež je aktuálně nabízeno na trhu pouze Škodou Electric (a jejími partnery), až po smluvní ujednání. Jak je z rozhodnutí zřejmé, Úřad se zabýval v rámci šetření hned několika body současně, avšak pro zrušení mu nakonec postačovalo prokázání nezákonně nastavených podmínek hned v prvním namítaném bodě. S ohledem na tzv. pravidlo úspornosti se Úřad s vypořádáním dalších bodů nezabýval. Pokud tedy na nich bude DSZO

trvat i v dalších řízeních, může se stát, že se jimi bude muset ÚOHS zabývat znovu.



Čtyř trolejbusů SOR TNS 12 se Zlín nedočkal. Homologace trolejbusů pro Zlín byla závislá na dokončení zkoušek příbuzných vozů pro Jihlavu, neboť zlínský trolejbus musel být kvůli odlišnostem v menším rozsahu rovněž odzkoušen. Těsně před dokončením testů ale DSZO smlouvu vypověděla, aniž by dala šanci výrobci vozidla dodat. DP v Jihlavě i Praze své vozy do konce roku 2023 převzít zvládly. Podmínky uzavřené smlouvy mezi DSZO a společností SOR přitom umožňovaly vozidla převzít, a následně účtovat sankce, a to jak za nedodělky a poruchovost, tak případně vymáhat krácenou či ztracenou dotaci. Jinými slovy mohla DSZO získat čtyři trolejbusy i peníze. Místo toho se pokouší soudně získat jenom peníze a trolejbusů se sama zřekla. (foto: Libor Hinčica)

Podmínky stanovené zlínsko-otrokovickou Dopravní společností byly nejprve napadnuty v rámci tzv. námitek. Ty ale DSZO odmítla, a tak následovalo podání protestu na ÚOHS. V mezičase ovšem stihl dopravce udělat ještě jeden krok, který se v pozdějších fázích řízení před Úřadem snažil zneužít ve svůj prospěch. Teprve po podání námitek vložil do podmínek zadávacího řízení paragraf, který (nutno říci, že dle výkladu DSZO) neumožňuje účast společnostem z vybraných států – včetně Turecka, kde má Bozankaya své sídlo – v zadávacím řízení. Taková zásadní změna v zadávacím řízení zužující významně okruh potenciálních uchazečů musí být ze zákona provedena tak, že bude stanovena nová lhůta na podání nabídek (tzv. „o celou lhůtu“, tj. jako by řízení začalo nanovo). DSZO ovšem takto nepostupovala a zjevně šikanózní požadavek vpašovala do zadávacích podmínek formou vysvětlení zadávací dokumentace, což je institut, který k tak zásadním úkonům vůbec není určen. Později se pak DSZO domáhala zrušení řízení před ÚOHS právě s odůvodněním, že společnosti Bozankaya nemůže vzniknout újma, když (podle výkladu DSZO) nevyhovuje podmínce vymezené v zadávacím řízení, kterou tam dodatečně protlačila. Dopravce ovšem v očích ÚOHS docílil spíše opačného efektu, protože Úřad vyhodnotil tento krok jako snahu DSZO hospodářskou soutěž zúžit a pojistit se proti tomu, aby se společnost Bozankaya mohla tendru účastnit.

Obecně platilo, že DSZO se v rámci snahy řízení před Úřadem primárně domáhala toho, aby došlo k jeho zrušení, nikoli ale proto, že by poskytla tak neprůstřelnou argumentaci, ale s odkazem na údajná procesní pochybení či nedostatky. Vedle zmíněného tvrzení o tom, že Bozankaye přece nemůže vzniknout žádná újma, když se ji předtím DSZO tak neuměle pokusila předem vyloučit z okruhu potenciálních dodavatelů, šlo především o napadání platnosti plné moci poskytnuté Bozankayou právní kanceláři. I tento umělý konstrukt ale Úřad smetl.

Jádrem sporu se nakonec stala zadávací podmínka na technickou kvalifikaci, kde DSZO požadovala kvalifikaci samostatně pro článkové i standardní trolejbusy. Úřad přitom postupoval velice chytře, když vyzval samotného dopravce, aby sám identifikoval subjekty, které jsou podle něj schopny takové podmínce vyhovět. Podle tvrzení Bozankaye mohli uvedenou podmínku splnit teoreticky jen výrobci Škoda Electric, SOR Libchavy a Solaris Bus & Coach (potažmo Solaris Czech), kteří však spolu na českém trhu od roku 2022 exkluzivně spolupracují a vzájemně proti sobě nesoutěží. To následně v rámci provedeného šetření prokázal i Úřad. Další výrobci, které DSZO v prvním kole identifikovala (HESS a Tram for Envi), uvedené podmínky nesplňovali. Dopravce pak učinil estrádní kousek, když se pokusil rozšířit okruh potenciálních uchazečů vyjmenováním 24 dodavatelů z celého světa, kteří by byli údajně jím nastavené podmínky splnit.



Ve vozovém parku DSZO dosud přežívají poslední zástupci modelu Citybus. Na snímku vidíme poslední dva pravidelně nasazované vozy ev. č. 652 a 659 z let 2000 a 2004. Nezvyklé lakování vozu ev. č. 652 je dáno jenom částečnou úpravou laku z původního působiště vozu, jímž bylo Brno. (foto: Libor Hinčica)

Jak ale dokázal následný rozbor protistrany, z uvedeného seznamu 24 producentů bylo pět výrobců pouze zhotoviteli elektrických výzbrojí, nikoli vozidel, z nichž někteří ani nevyráběli zařízení pro trolejbusy. Dva byli zástupci běloruských značek, které nesmějí do EU dodávat v důsledku protiruských sankcí, tři reprezentovali ukrajinské značky, z nichž dvě trolejbusy momentálně

nevyrábějí kvůli válečné výrobě a jedna nikdy nenabízela článkové trolejbusy. Seznam měl zahrnovat také tři společnosti ze Severní a Jižní Ameriky, které nikdy do Evropy žádné trolejbusy nedodaly (jejich vozidla by ani nesplňovala podmínky evropských norem). Nechyběl pochopitelně trojlístek výše zmíněného triumvirátu Škoda Electric + SOR + Solaris Bus & Coach a – snad pro navození dojmu větší velikosti trhu – ani společnost GANZ-Škoda, která je 100% vlastněná Škodou Electric. Zajímavá byla i snaha přesvědčit Úřad o možnosti dodávek trolejbusů ze strany tří společností, které nikdy žádný trolejbusy nevyrobily, anebo tuto produkci již před lety opustily, případně jmenování (taktéž) tří firem, které už vyhlásily bankrot.

Z 24 uvedených společností tak zůstala jediná, která teoreticky přicházela v úvahu jako konkurent pro přátele okřídleného šípu, a sice švýcarský HESS. Ani ten by ale nebyl schopen doložit referenci na dodání 12m vozů. Jinými slovy tedy DSZO předložila seznam, kterým prokázala jednak absolutní neznalost trhu (což dost vypovídá o kvalitě na špici místního managementu), ale zejména tím dala nechtěně zapravdu společnosti Bozankaya.

Nebyla to ovšem jediná střela do vlastní nohy, která se zlínsko-otrokovické Dopravní společnosti povedla. V zoufalé snaze prokázat transparentnost podmínek si hodlala vypomoci výběrovým řízením v maďarské Budapešti, kam měli podat nabídky čtyři výrobci. Právě tato účast měla dokazovat, jak je trh s trolejbusy vlastně veliký. Pomineme-li skutečnost, že v Budapešti vůbec nešlo o podání nabídek, ale pouze o doložení dokumentů pro účast v zadávacím řízení, je klíčové, že Budapešť – vědomá si aktuální situace na trhu – nastavila kvalifikační podmínky tak, že kromě prokázání referencí prostřednictvím trolejbusů umožnila i předložení dodávek elektrobusů, a to jakékoli délky, a navíc za období posledních 6 let. Úřad se tedy z podnětu DSZO zabýval i maďarským tendrem, aby následně mohl vlastní argument DSZO použít proti ní a prokázat, že dokonce i Orbánovo Maďarsko má větší smysl pro nastavení férových podmínek veřejných zakázek než dopravce z města na říčce Dřevnici.

Jedním z bodů, který sice nakonec nebyl dále zkoumán, ale stojí jistě za pozornost, byla podmínka, jež se začala objevovat ve vybraných výběrových řízeních v posledním roce, která má znemožňovat předat dopravci vozidlo, které bylo dříve zkoušeno v rámci homologačního procesu dle české legislativy. DSZO na svou obranu uváděla, že poptává nové trolejbusy, nikoli ojeté, a že pokud by dodání takových trolejbusů připustila, jednalo by se o diskriminaci vůči jiným dodavatelům. Háček je v tom, že v takovém případě by z diskriminace jiných dodavatelů obvinila DSZO jen sebe sama, protože způsobem, který nyní prohlašovala za nepřípustný, sama odebrala v nedávné minulosti trolejbus Škoda 35 Tr. Ostatně s výjimkou typů Škoda 36 Tr a Ekova Electron 12T byly u zákazníků schvalovány v posledním čtvrtstoletí všechny typy trolejbusů v ČR a všichni provozovatelé to takto vždy akceptovali. Běžná praxe začíná vadit až nyní, když se na trh snaží dostat nový subjekt, jemuž je zjevně zapotřebí vstup co nejvíce znepříjemnit, resp. mu zkrátka zabránit.



DSZO v rámci soutěže neumožnila dodání vozidel, která by předtím byla odzkoušena v rámci homologačního procesu v ČR, tedy dle praxe, která je v ČR běžná. Dopravce argumentoval tím, že by tak mohl diskriminovat jiné dodavatele. Pokud by to tak bylo, udal by z diskriminace vlastně sám sebe, protože u trolejbusu Škoda 35 Tr (na snímku) mu podobný postup nevadil. Nemluvě o tom, že v případě dodávky vozidla na snímku bylo zpoždění větší, než v případě zrušené zakázky na čtyři trolejbusy od SORu. (foto: Vojtěch Povolný)

Přes vtipné okamžiky vyvolané nemístnou, naivní a místy neodbornou argumentací DSZO je nutno říci, že celkově je čtení rozhodnutí ÚOHS poněkud smutnou literaturou. Na 65 stranách textu prvoinstančního rozhodnutí je kromě samotného průběhu řízení popisováno podrobně i zjišťovací řízení Úřadu. Bozankaya v rámci řešení případu odkazovala na dřívější rozhodnutí Úřadu z roku 2021, což DSZO považovala za nepřístojné, neboť od uvedené doby přece jen uplynuly již tři roky. Úřad toto volání zadavatele vyslyšel a zabýval se podmínkami na českém trhu v letech 2021 až 2024, načež dal zadavateli zapravdu, ovšem jen v té části, že se situace změnila, neboť zatímco do roku 2022 bylo možné pozorovat snížení cen, větší zástup potenciálních dodavatelů, a dokonce i podpis smluv s výrobci sídlícími mimo Plzeňský kraj, je naopak od roku 2022 možné vidět, že v ČR se nadále účastní soutěží už jen Škoda Electric, a to buďto ve spojení se Solarisem či se SORem, anebo právě Bozankaya, přičemž smlouvy už se podepisují jen se Škodou Electric.

Úřad si přitom všiml i jednoho z vyjádření od oslovených společností (Medcom Sp. z o.o.), která vyjádřila *„přesvědčení, že je trh v České republice ovládán jedním silným subjektem, kterému zadavatelé ve snaze zajistit jeho úspěch v zadávacích řízení pomáhají uvedeného nejrůznějšími způsoby docílit, ať už zrušením zadávacích řízení či vyloučením ostatních účastníků zadávacího řízení.“* Iluze o aktuálním dění v prostranství mezi Aší a Jablunkovem má tedy zjevně málokdo, Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nevyjímaje, když nakonec uvedl, že je dominující působení

dodavatele Škoda Electric je zcela evidentní, k čemuž dodal: *„Úřad poznamenává, že tuto* (dominantní*) pozici si dodavatel ŠKODA ELECTRIC a.s. v poslední době rovněž upevnil koupí dodavatele Cegelec a.s. působícího rovněž na trhu parciálních vozidel* (*jako dodavatel elektrovýzbroje).*"

Samotný závěr ÚOHS byl již vskutku tristní: *„Výše popsané okolnosti daného případu však nasvědčují snaze zadavatele spíše o omezení přístupu k dané veřejné zakázce (resp. absenci snahy o její rozšiřování) než o jeho podpoře hospodářské soutěže.*" Jinak řečeno, DSZO se pokusila použít ustanovení zákona o veřejných zakázkách tak, aby byla soutěž co nejvíce omezena a aby ji mohl vyhrát jen jeden jediný dodavatel. S tím se následně ztotožnil v rozhodnutí i předseda ÚOHS, který navíc naznačil, že i pokud by byla vložena do výběrového řízení podmínka stran neumožnění přístupu dodavatelů z vybraných států transparentně (tedy již například na samotném počátku výběrového řízení), bylo by otázkou, zda je vůbec v daném případě zákonná, pakliže se na trhu pohybuje vedle Škody Electric jen jediný subjekt.

Nicméně výběrová řízení v podání DSZO budila vždy poněkud otázky. Přestože se v nákupu vozidel veřejné dopravy točí sumy ve výši stovek miliónů korun a od roku 2010 bylo vypsáno ze strany DSZO dvanáct (později uzavřených) výběrových řízení na dodávku nových prostředků MHD (trolejbusů, autobusů a elektrobusu), účastnil se až na jednu výjimku každé z těchto soutěží vždy jen jeden jediný uchazeč, ke kterému pak veřejné prostředky putovaly, jinými slovy zde žádná skutečná hospodářská soutěž neprobíhala. Ostatně nyní zrušená soutěž nebyla v tomto schématu výjimkou, protože nabídka přišla přesně podle očekávání jediná od Škody Electric. Pokud někdo nadále žije v přesvědčení, že lze takto s veřejnými prostředky nakládat i do budoucna a že si může libovolně žonglovat se zákonem, aby jej zneužíval k opačným cílům, než ke kterým byl stvořen, musí se současně smířit s tím, že bude nejspíše zapotřebí vykoupit náhradní díly na vozy typové řady Agora/Citybus.

Url: Podruhé protizákonně. ÚOHS opět zrušil soutěž na trolejbusy pro Zlín