

Praha opět poptává opravu historických tramvají T3 a T4

16.09 2024 18:11, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy vypsal opět výběrové řízení na opravu šesti historických tramvají typů T3 a T4. Původní soutěž byla v dubnu 2024 zrušena s odůvodněním, že si to takto zadavatel zkrátka vyhradil v zadávacích podmínkách (aplikace § 170 Zákona o zadávání veřejných zakázek).

Veřejná zakázka zahrnovala už v prvním kole celkovou opravu až šesti historických tramvají, konkrétně vozů T3 ev. č. 6312, 6892, 6921, T3SUCS ev. č. 7122 a 7188 a jediné pražské tramvaje typu T4 (ev. č. 5500; prototyp). V loňské soutěži se měly nabídky odevzdávat do 28. 12. 2023, přičemž v termínu tak učinili dva zájemci – Cegelec a. s. a Škoda Ekova a. s. První jmenovaná společnost hodlala realizovat zakázku za cenu 52 187 000 Kč bez DPH, druhá nabídka byla takřka o 30 % vyšší, konkrétně na 66 895 450 Kč bez DPH. Aniž by došlo k vyloučení některého z uchazečů či doručení žádostí o vysvětlení předložených nabídek, rozhodl se DP, resp. jeho jednotka Historická vozidla, která měla tuto zakázku na starosti, že dojde ke zrušení soutěže s odkazem na v úvodu citovaných paragraf.

Ten dává tzv. sektorovým zadavatelům, mezi něž se řadí i pražský DP, v podstatě volné ruce v možnosti zrušit zadávací řízení i tehdy, pokud k tomu nebyly dány taxativně vymezené zákonné důvody (upravené v § 127 téže zákona). Paragraf 170 tak umožňuje zadavatelům zrušit výběrové řízení v podstatě kdykoli bez toho, že by jim za to hrozil jakýkoli postih, přičemž nejčastěji se objevují jako důvod vágní formulace o předpokládaných změnách financování, nutnosti úpravy zadávací dokumentace, o nichž (údajně) zadavatelé nevěděli předem atp. Prokázat postranní úmysly zadavatelů je v takových případech prakticky nemožné. V případě původního tendru na opravu historických tramvají se přitom v kuloárech poměrně hlasitě hovořilo o tom, že skutečným důvodem pro zrušení byl fakt, že by soutěž (vzhledem k tomu, že jediným hodnoticím kritériem byla cena) vyhrál tzv. „nesprávný uchazeč“, avšak zákonné důvody pro jeho vyloučení nalezeny nebyly.

Po pár měsících se rozhodl DP soutěž zopakovat, a to se stejným počtem vozidel identických evidenčních čísel. Jinými slovy se předmět veřejné zakázky nezměnil, upraveny nicméně byly některé podmínky, zejména v technické kvalifikaci, kde je nově požadováno, aby předložené reference zahrnovaly v posledních 5 letech alespoň tři opravy tramvají typů T3, K2 nebo T4, tedy nikoli jen obecně opravy jakýchkoli tramvají (Cegelec například prokazoval reference opravami tramvají GT6M pro Zwickau), přičemž navíc musela být hodnota každé z těchto zakázek vyšší než 5 mil. Kč (bez DPH).

S ohledem na toto vymezení by mohly být reálně schopné splnit tyto podmínky všechny české dopravní podniky provozující tramvaje a vlastnící dílny, zdaleka ne všechny ale externí kapacity nabízejí, navíc na takto specifický předmět činnosti. S účastí Cegelecu již počítat nelze, neboť firma byla v mezičase pohlcena Škodovkou a na trhu od května figuruje pod názvem Electric Components, reálně tak není potřeba se konkurence obávat, pakliže si některý ze spřátelených podniků nebude chtít střihnout čestnou roli druhého účastníka, aby byl alespoň vytvářen dojem lítého boje.

Nabídky se mohou podávat do 10. 10. 2024. Uvidíme, jak se s veřejnými prostředky nakonec naloží.

Url: Praha opět poptává opravu historických tramvají T3 a T4