Komentář: Praha vypsala soutěž na až 140 trolejbusů

26.10 2026 18:42, Libor Hinčica, Trolejbusy

Včerejší rozsáhlý komentář k pořízení trolejbusů Bozankaya SNG 12T jsme zakončovali slovy, že je otázkou, zda snaha, kterou výrobce vynaložil na to, aby vozidla nakonec přece jen předal pražskému DP, byla k ničemu, anebo mu poslouží alespoň k tomu – pokud by o to podobné dobrodružství ještě stál –, aby se mohl v budoucnu účastnit zadávacího řízení na další trolejbusy pro českou metropoli, protože předchozí pokus ze strany DP hl. m. Prahy o vypsání tendru na 180 trolejbusů byl nastaven ve všech myslitelných parametrech tak, aby byla participace tureckého dodavatele znemožněna. Pražský DP se tehdy natolik snažil pojistit proti Bozankaye, že šel až za hranu zákona, a tak mu Úřad pro ochranu hospodářské soutěže tendr zrušil. Dlouho se pak čekalo na nový, který byl shodou okolností vypsán právě dnes (26. 10. 2026). V jeho rámci poptává tentokrát pražský DP až 140 trolejbusů, z toho až 80 článkových a až 60 standardních.

Všechny české dopravní podniky nastavily po roce 2024 kritéria zadávacích řízení tak, aby byla reálná hospodářská soutěž vyloučena, protože s ohledem na situaci trhu, kterou se zevrubně zabýval i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, omezení jediného dalšího dodavatele na trhu, který se zde pokoušel pohybovat vedle Škody Electric, znamenalo, že se do „výběrového“ řízení přihlásil vždy už jen jeden uchazeč. Aktuálně probíhá obdobná předstíraná soutěž v režii Dopravního podniku města Brna, je však potěšující konstatovat, že alespoň Dopravní podnik hl. m. Prahy nakonec legislativní rámec zamezující od počátku participaci teoreticky existujíce konkurence nevyužil.

Aktuální podmínky zadávacího řízení tedy neznemožňují účast společnosti Bozankaya, byť je nutno říci, že z textace zadávacích podmínek je zřejmé, že si pražský DP ponechává dvířka na možné vyloučení v budoucnu. Zadavatel totiž striktně požaduje, aby výrobci uvedli místa, kde hodlají provádět montáž vybraných částí vozidla, konkrétně montáž elektrovýzbroje, montáž trakční baterie včetně chlazení, montáž sběračové soustavy a finální oživení vozu. Skutečnost, že finální montáž

probíhá v Turecku, by mohl zadavatel dodatečně využít (či možná spíše zneužít) při aplikaci § 168 zákona o zadávání veřejných zakázek a vyloučit Bozankayu s odůvodněním, že méně než 50 % vozidla pochází z EU, protože by mohl posuzovat nikoli reálnou míru evropských komponentů (ty tvoří zhruba 70 % vozidla), ale místo dokončení výrobku dle celního kodexu EU.

Je přitom zajímavé, že zadavatel vůbec nepožaduje uvést, kde bude vyráběna karoserie a postačujeme mu, že bude uveden její výrobce. Textace zadávací dokumentace tedy přímo předpokládá model kooperace, který využívá Škoda Electric, kdy je karoserie externí a finální montáž provádí výrobce elektrické výzbroje, zatímco Bozankaya (ale i třeba HESS) využívá přesně opačný model, kdy výzbroj pořizuje od Medcomu a sama je výrobcem kompletní mechanické části.

Ačkoli nelze předpovídat, zda budou mít Turci po zkušenostech s českou pohostinností ještě o participaci v soutěži zájem, hodí se pražskému DP přičíst k dobru, že se alespoň uvolil nastavit základní podmínku tak, aby byla jejich účast možná. A teoreticky nejen jejich, protože uvolnil i podmínky stran kvalifikace, kdy připouští pro splnění technické kvalifikace i dodání významného podílu na výrobě (celkem deseti) trolejbusů, tj. elektrických výzbrojí nebo karoserií pro montáž trolejbusů, byť to po konci Cegelecu (resp. jeho odprodání Škodě Electric) nemá vlastně žádnou váhu. Nenechme se však zmást přílišnou otevřeností. Proti této benevolentnosti stojí vysoce nastavená ekonomická kvalifikace, kdy zadavatel požaduje doložení obratu 800 mil. Kč za tři předcházející roky (za každý samostatně, nikoli úhrnem), na což by pouhý dodavatel elektrických výzbrojí mohl dosáhnout jen velmi obtížně.

Trolejbus Bozankaya SNG 12T ev. č. 515 během prvního nasazení do provozu s cestujícími na lince č. 52 v dubnu 2026. (foto: Libor Hinčica)

Další významnou a poněkud skrytou komplikací může být skutečnost, že pražský DP požaduje již ve fázi zadávacího řízení striktně uvést, kde budou probíhat zkoušky pro schválení typu v souladu

s českou legislativou, pokud typ trolejbusu není prozatím schválen. V případě Bozankaye by to znamenalo přinejmenším schválení kloubového vozidla (a zřejmě i tzv. odchylek vozidla standardní délky, s ohledem na odlišnosti specifikace), u případných dalších výrobců by musel být proveden plný rozsah zkoušek u obou variant. U nyní finišující dodávky 30 trolejbusů pro linky čísel 51, 52 a 53 se přitom tohoto procesu (tj. propůjčení zkušební dráhy) zhostil sám pražský DP, tj. poskytl svou infrastrukturu, nyní explicitně toto dodavatelům nenabízí, naopak se spíše jeví, že je tato možnost vyloučena (těžko si představit, že by mohl zadavatel komunikovat s jedním z dodavatelů v průběhu soutěže na téma související se samotnou soutěží). Vzhledem k popularitě Bozankaye na českém trhu ani nelze očekávat, že by některý z českých DP poskytl svou dráhu pro provedení zkoušek, nemluvě o smluvním zajištění takového vztahu v krátké době.

Dopravní podnik hl. m. Prahy poskytl na odevzdání nabídek nejkratší možnou lhůtu – veškerá dokumentace (a není jí právě málo) musí být připravena nejpozději do 27. 11. 2026 (tedy za měsíc). Je přitom nutné zajistit řadu dokumentů i od českých úřadů, které samy o sobě mají na vydání příslušných potvrzení lhůtu stejně dlouhou, a to by musel dodavatel podat žádosti ještě dnes.

Pokud bychom si měli pomoci již v minulosti užitým sportovním příměrem, tak aktuální pražská soutěž nepředstavuje kontumační výhru pro jediného dodavatele, protože by jiný nemohl k zápasu ani nastoupit, tedy nejde o tolik oblíbenou formu zápasů v režii českých dopravních podniků z posledních let. Současně ale skrývá řadu úskalí, která nejsou na první pohled tolik zřejmá a u nichž je otázka, zda je vůbec reálné je ze strany nečeského subjektu splnit. Jinými slovy – zápas začal, do balónu se ještě nekoplo, ale na tabuli už svítí nepříznivý stav 5:0. Hosté pak mají velkoryse poskytnutých 30 dnů na to, aby se pokusili to nějak ukopat. Autor je upřímně rád, že u toho už tentokrát nebude muset nijak asistovat.

Url: Komentář: Praha vypsala soutěž na až 140 trolejbusů