

Tram for Envi a Bogdan dodají trolejbusy do Jihlavy

23.04 2021 22:11, Libor Hinčica, Trolejbusy

Sdružení společností Tram for Envi a Bogdan Motors dodají šest nových parciálních trolejbusů do Jihlavy. Nedávné rozhodnutí předsedy ÚOHS o zrušení předběžného opatření, které zabraňovalo dopravci uzavřít smlouvu s vybraným uchazečem, rozvázalo Dopravnímu podniku města Jihlavy ruce, takže mohl po více než roce od podání nabídek do soutěže podepsat smlouvu. Ta byla dne 23. 4. 2021 zveřejněna i v registru smluv, čímž nabyla právní účinnosti.

Jihlavské výběrové řízení je prvním v ČR od roku 2007, v němž vyhrál jiný uchazeč než Škoda Electric. Poslední trolejbusy od Solarisu s výzbrojí Cegelecu si tehdy objednal ostravský DP, který zařadil dvojici trolejbusů Trollino 12 AC o rok později. Následně se sice podařilo ještě zařadit další tři trolejbusy SOR (každý v jiném provedení a rovněž s výzbrojí Cegelecu), avšak tato vozidla byla zakoupena jako prototypy na základě nabídky výrobců bez procesu klasického výběrového řízení za značně sníženou cenu. V režii společnosti Cegelec a později rovněž SOR Libchavy sice existovaly snahy o opětovný průnik na český trh, ať už ale budeme hovořit o trolejbusech City Smile 12T z AMZ Kutno, SOR TNB 12 „Acumario“, anebo třeba o Electronu 12T od ostravské Ekovy Electric, nebyla žádná z těchto snah korunována úspěchem, byť třeba SOR Libchavy byl úspěchu v roce 2017 velmi blízko v Pardubicích a v loňském roce v Brně.

Také Bogdan, jenž je jedním z největších výrobců trolejbusů na světě, se snažil o průnik na český trh. S pražským Cegelecem postavil v roce 2010 prototyp vozu T701.15, jenž byl až do května 2011 zkoušen v Dopravním podniku Ostrava, kde mj. absolvoval úspěšně kompletní homologační proces. Obrovská investice do schvalovacího procesu ale vyšla ve vztahu k tuzemskému trhu naprázdno.



Pohled do standardního provedení interiéru vozu Bogdan T701 (zde ve verzi pro Lutsk). Verze pro Českou republiku bude odlišná. (foto: Bogdan Motors)

Nový atak na český trh přišel v roce 2019, a to již při zapojení společnosti Tram for Envi, jež se dlouhodobě soustředí na obchodní aktivity (zejména) ve východní a jihovýchodní Evropě a která se v minulosti spolupodílela na projektech modernizací tramvají a trolejbusů či stavbě zcela nových drážních vozidel. Ostravská firma Tram for Envi uzavřela partnerství s Bogdanem ve formě konsorcia, v němž má český subjekt vedoucí úlohu. Partnerem Tram for Envi pro EU se pak stala opět i pražská firma Cegelec, která znovu začala aktivně usilovat o pozice na trolejbusové mapě v oblasti dodávek elektrických výzbrojí.

První úspěch se měl dostavit již v roce 2019 v ostravském výběrovém řízení, nicméně DPO česko-ukrajinské konsorcium vyloučil a když poté předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) rozhodl, že se tak stalo v rozporu se zákonem, nechal dopravce soutěž krátce před finálním verdiktem úřadu zrušit. Otázkou pak zůstává, jak měly dopadnout loňské soutěže na nové trolejbusy pro DP města Brna, v nichž se konsorcium Tram for Envi s Bogdanem také angažovalo. V létě 2020 byly odevzdány nabídky do dvojice soutěží na parciální i klasické trolejbusy, nicméně DPMB trpící údajně nedostatkem trolejbusů vítěze dlouhé měsíce prostě nevyhlásil. V dubnu 2021 pak obě soutěže zrušil s tím, že mu v únoru 2021 zrušil ÚOHS jiné výběrové řízení a jelikož se i v soutěžích z léta 2020 nacházely stejné „kritické“ body, šlo předpokládat, že budou napadeny i tyto soutěže, takže by je musel DPMB nejspíše stejně zrušit. S tímto postupem ostře kontrastovalo výběrové řízení na kloubové trolejbusy (se stejnými kritérii), kde si naopak DPMB s uzavřením soutěže s vítěznou Škodou Electric na počátku roku 2021 nebývale pospíšil.



Trolejbus výrobce Bogdan již v České republice úspěšně provozován byl. Na snímku je však už po odstavení v roce 2012 v areálu Ekovy Electric ve společnosti vozu Solaris Trollino 18 AC pro Salzburg a historické tramvaje Tatra T2 ostravského DP. (foto: Libor Hinčica)

Velká bitva o nové trolejbusy se odehrávala také v Jihlavě. Zde byly podány 5. 3. 2020 nabídky na dodávku 6 trolejbusů jak zmiňovaným konsorciem, tak Škodou Electric. Současně však poslala krátce před uplynutím lhůty do tendru námitky i společnost Bammer Trade. Ta zajišťuje v Plzni údržbu vozidel pro Plzeňské městské dopravní podniky. Sama o sobě není na firmy ze skupiny Škoda majetkově napojena, má však stejného mateřského vlastníka (PPF IndustryCo B.V.), sídlí na identické adrese (nám. Emila Škody 2922/1) a jeden z jejích členů dozorčí rady je současně předsedou dozorčí rady Škody Electric, tedy druhého účastníka jihlavského výběrového řízení. Jelikož DPMJ námitky odmítl, podal Bammer Trade protest na ÚOHS proti podmínkám soutěže. ÚOHS dal nejprve plzeňské firmě zapravdu, nicméně DPMJ se proti verdiktu odvolal a u předsedy se svým rozkladem uspěl. Ačkoli Bammer Trade protestoval dále, podařilo se na počátku roku 2021 konečně dovézt řízení ke konci a všechny protesty smést ze stolu. Tím ale dění ještě neskončilo.

Po vyhlášení výsledků výběrového řízení v Jihlavě, kdy se ukázalo, že by trolejbusy mělo do Jihlavy dodat konsorcium Tram for Envi a Bogdan, napadla soutěž i přímo Škoda Electric, která si stěžovala především na údajně nepřiměřeně nízkou nabídkovou cenu. U Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ale nemohla běžet dvě řízení najednou k jedné soutěži, a tak bylo řízení mezi DPMJ a Škodou Electric nejprve přerušeno. Teprve po vyčerpání všech možností ze strany firmy Bammer Trade a finálním verdiktu o odmítnutí právní interpretace této firmy ze skupiny PPF mohlo být znovu otevřeno řízení s další firmou ze skupiny PPF (tedy Škodou Electric), takže se zdálo, že by mohlo zdánlivě nekonečné kolečko pokračovat. Obzvlášť v situaci, kdy ÚOHS vydal předběžné opatření, kterým zabraňoval DPMJ uzavřít smlouvu s vítězným uchazečem, který se přitom během podzimu 2020 stal už jen jediným účastníkem tendru, protože DPMJ dodatečně Škodu Electric vyloučil a ta se

proti tomuto vyloučení již na ÚOHS neobracela.



Trolejbusy Bogdan s českou elektrickou výzbrojí od Cegelecu lze nalézt také na Krymském poloostrově. Zde jsou trolejbusy nasazovány jak v městských provozech, tak na nejdelší trolejbusové trati na světě mezi Simferopolem a Jaltou. Při cestě musí trolejbusy zvládat překonání výrazného převýšení. Zatímco Jalta leží ve výšce 40 m nad mořem, Angarský průsmyk Krymské hory je ve výšce 752 m nad mořem. (foto: Libor Hinčica)

ÚOHS nicméně svým prvoinstančním vyjádřením v řízení se Škodou Electric dal jednoznačně zapravdu argumentaci DPMJ. Škoda Electric měla možnost podat proti tomuto rozhodnutí rozklad, a tím proces dále natáhnout, což 21. 4. 2021 také učinila. Jenomže jako bojovník vystupoval i jihlavský DP, který rovněž podal již dříve rozklad, a to proti onomu předběžnému opatření, které bylo fakticky jedinou legislativní překážkou k podpisu smlouvy. Předseda ÚOHS se postavil na stranu DPMJ a předběžné opatření vlastního úřadu zrušil. DPMJ tak mohl smlouvu s vítězným uchazečem konečně podepsat, což se dne 23. 4. 2021 skutečně stalo. Řízení u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže vyvolané rozkladem Škody Electric by tak mělo být zastaveno, protože podepsaná a v registru smluv zveřejněná smlouva je již platná a účinná.

Konsorciu firem Tram for Envi a Bogdan se ve spolupráci se Cegelecem podařil po dlouhých dvou letech bojů opravdu nezvyklý kousek, když po 13 letech od dodání posledního nového trolejbusu do ČR nevyrobeného v plzeňských Doudlevcích uspělo na českém trhu. Na dodání parciálních trolejbusů do Jihlavy typu Bogdan T70120 má konsorcium 14 měsíců. Většina komponentů nových vozidel má pocházet z ČR či zemí EU.

Připomeňme, že vstup konsorcia na trh má významný sekundární efekt, neboť přinesl výrazné snížení cen nových trolejbusů. Jihlava má za jeden vůz zaplatit 11,9 mil. Kč, což je cena, za kterou se prodávaly dříve pouze sólo trolejbusy bez baterií. Ceny nových trolejbusů tak na českém trhu klesly

během dvou let o zhruba 10–20 %, což se pozitivně projeví také na celkové ekonomice provozu trolejbusů.

Autor článku je zaměstnancem společnosti Cegelec a. s.

Url: Tram for Envi a Bogdan dodají trolejbusy do Jihlavy