

Úřad evropského veřejného žalobce zajímají trolejbusy ve Vrace

29.12 2025 19:00, Matěj Stach, Trolejbusy

Předběžným projednáním obžaloby na půdě okresního soudu v Sofii pokračuje na konci roku 2025 kauza nákupu devíti nových trolejbusů ve Vrace ležící na severozápadě Bulharské republiky. Úřad evropského veřejného žalobce (dále *EPPO*) letos v únoru obvinil manažera a majitele společnosti Avto Engineering Holding Group z téměř dvojnásobného předražení dodaných běloruských vozidel BKM 32100D «Olgerd», za jejichž výrobce byl navíc označován polský prostředník. Trolejbusový provoz ve městě mezitím chřadne, a to patrně i kvůli nedostatku náhradních dílů.

Systém elektrické dopravy ve Vrace byl od počátku 90. let postaven na sovětských trolejbusech ZiU-682, doplněných o čtveřici Ikarusů 280.92. Jejich náhradu začal dopravní podnik *Trolejbusová doprava – Vraca* řešit na sklonku roku 2018, kdy oznámil záměr zakoupit ojetá vozidla v počtu šesti kusů jako rozšíření flotily (mělo se jednat o vozy z Pardubic). K nim se mělo podle studie z roku 2019 přidat ještě 15 nových, tzv. parciálních trolejbusů, které měly v poměru 1:1 posloužit jako náhrada původních sovětských strojů.

Tento plán byl ovšem za doprovodu diskuse o uzavření celého provozu přehodnocen a omezen na 9 vozidel, jejichž soutěžení započalo v červenci 2019. Výběrové řízení však bylo obratem zrušeno, aby došlo v prosinci téhož roku k vyhlášení nového tendru, v němž se s pozdějším vítězem utkala společnost Excelor Holding Group nabízející trolejbusy YoungMan čínské provenience, která byla vyloučena pro nesplnění podmínek. Smlouva v hodnotě 4,7 mil. eur (asi 118 mil. Kč) bez DPH byla se zbývajícím uchazečem Avto Engineering Holding Group podnikatele Juliana Dimova podepsána v srpnu 2020. Firma ve výběrovém řízení nabídla běloruské trolejbusy BKM 32100D «Olgerd», u kterých však měla deklarovat polský původ. Jako zprostředkovatel posloužila krakovská společnost

Energis, Metropolis – MP, jež po realizaci zakázky vstoupila do likvidace.



Záběr na zadní partie vozu BP 0004 T odpočívajícího pod trolejovou pavučinou na konečné Dŭbnika, Blok 26, kde se setkávají linky 1 a 2. Trať pokračující přímo dozadu vede ke studenskému komplexu, kam trolejbusy od roku 2018 nejezdí kvůli poklesu přepravní poptávky.

Podezření z umělého předražení dodávaných vozidel byla skloňována už při uzavírání kontraktu, bulharské orgány však prošetřování zastavily pro nedostatek důkazů. Do věci se ale následně na základě oznámení třetí strany vložila prostřednictvím *EPPO* Evropská unie, která projekt podpořila z Fondu soudržnosti v rámci opatření na snížení znečištění ovzduší. Ta dodavatele viní vedle téměř dvojnásobného předražení vozidel oproti jejich nákupní ceně také z úmyslného lhaní v otázce původu trolejbusů, které měly být *„výhradně za účelem získání zakázky“* označeny za polské. *EPPO* shromáždilo důkazy o tom, že byla vozidla vyrobena běloruským státním podnikem Belkomunmaš, který se aktuálně s ohledem na válku na Ukrajině nachází na unijním sankčním seznamu. Pro úplnost však dodejme, že v době pořizování trolejbusů do Vraci tato omezení neplatila.

Po necelém roce se případ na začátku prosince 2025 posunul do stádia předběžného projednání obžaloby u okresního soudu v Sofii. Další vývoj kauzy je nyní těžké předjímat, bude ale bezesporu zajímavé jej sledovat.

Závěrem se od aktuálního dění přesuňme k jinak obecně skomírajícímu trolejbusovému systému. Původní flotila vozidel ZiU-682 čítala na konci okolo již zmíněných 15 zástupců, jejichž náhradou se stalo pouze devět dvouzdrojových trolejbusů BKM 32100D «Olgerd» (BP 0001 T až BP 0009 T). Ty se ve Vrace mimochodem prosadily jako vůbec v prvním provozu na světě. Vedle nich bylo na městské linky zakoupeno 13 elektrobusů Golden Dragon, které podobně jako do Chaskova nebo Varny dodala rovněž společnost Avto Engineering Holding Group.



Elektrobus Golden Dragon XML6125CLE zvěčněný při vypravení na linku č. 3 na konečné Medkovec, kam dříve jezdila posilová trolejbusová linka 1A. (foto: Matěj Stach)

Hubenější vozový park a zřejmě také nedostatek náhradních dílů se odráží na rozsahu trolejbusového provozu, který po roce 2020 dlouhodobě stál na vnitroměstských linkách 1, 1A (zkrácená špičková posila) a 2 (provoz ke studentskému komplexu situovaném za městem na severu utichl už v roce 2018). Mezi srpnem 2023 a květnem 2024 prošla část sítě rekonstrukcí (v rozporuplném rozsahu, kdy došlo pouze k výměně nejopotřebovanějších součástí infrastruktury), během níž byl provoz trolejbusů zcela zastaven a nahrazen elektrobusy. Vznešenější forma elektrické dopravy se do ulic vrátila, ke konci roku 2025 každopádně obsluhuje pouze linky č. 1 a 2, které jezdí během pracovních dnů celodenně po 30 minutách. Vypravenost činí 4–5 vozidel, z nichž u posledního není jisté, zda se nejedná o pořadí přejíždějící z jiné linky, neboť se v době autorovy návštěvy jednalo o elektrobus. Opomenutá posilová linka 1A zcela zanikla.

Url: Úřad evropského veřejného žalobce zajímají trolejbusy ve Vrace