

Ústí musí zrušit soutěž na až 33 nových trolejbusů

11.11 2021 19:45, Matěj Stach, Trolejbusy

Dopravní podnik města Ústí nad Labem neuspěl se svým rozkladem proti srpnovému rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), které nařizovalo dopravci, aby zrušil soutěž na dodání až 33 kloubových trolejbusů vypsanou v únoru 2021. Úřad tak vyhověl stěžovatelům, kterými byly nezávisle na sobě hned dva subjekty – pražský Cegelec a libchavský SOR.

Oba výrobci shodně napadali podmínky výběrového řízení, které budilo svou „otevřeností“ velké diskuze. Dopravce například požadoval, aby byl ve městě předveden vzorek trolejbusu, který měl prokázat splnění podmínek výběrového řízení, přičemž bylo zřejmé, že takový typ trolejbusu dodala do města v posledním tendru Škoda Electric a nikdo další by nebyl schopen takový požadavek splnit. Dopravce sice poté v rámci argumentace u ÚOHS oponoval tím, že by šlo jako vzorek předvést i například jiný schválený trolejbus v ČR – trolejbus Ekova Electron 12T –, jaký by ale měla smysl prezentace sólo trolejbusu v rámci tendru na článkové trolejbusy, už zadavatel obstojně vysvětlit nedokázal, navíc umně opomenul (v průběhu řízení správně zjištěný) fakt, že výrobce trolejbusu Electron 12T koupila v mezičase skupina Škoda, která by tak mohla při předvádění vzorků konkurovat jen sama sobě.

Hodnoticí kritéria ústeckého tendru pak neúměrně zvýhodňovala kratší termín dodání, přičemž ten prakticky nebyl schopen splnit nikdo, kdo ještě neměl schválený typ trolejbusu na českém trhu (což byla v dané konfiguraci opět jen plzeňská Škodovka). Další klíčová námitka pak směřovala i k požadované výši obratu v tendru v rámci prokazování ekonomické kvalifikace.

Jelikož DP nevyhověl námitkám ani jednoho z potenciálních dalších uchazečů, skončil celý spor u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, což zablokovalo dopravci možnost uzavřít výběrové řízení, do nějž nepřekvapivě přišla pouze jedna nabídka na typ Škoda 27 Tr (tedy s karoserií Solarisu).

Nutno dodat, že dané řízení nebylo jen o dodávce trolejbusů pro Ústí nad Labem, ale je naprosto přelomové ve vztahu k celému trolejbusovému trhu. Ten od druhé poloviny roku 2019 zažívá turbulence, kdy se na trh pokoušejí vstoupit nové subjekty, jež narušují dosavadní monopolní postavení. Dopravci jsou buďto nestrannými pozorovateli, kteří jsou do souboje zataženi nechtěně, anebo se aktivně na dění podílejí vypisováním podmínek, jež nelze vykládat jinak než jako snahu o omezení hospodářské soutěže, takže se pak nemohou příliš podivovat nad výsledky. ÚOHS přitom musí řešit nejen to, jestli výběrová řízení neomezují hospodářskou soutěž, ale i bizarní protesty směřující proti tomu, že někteří dopravci – jako například pražský DP – udělali výběrové řízení údajně až příliš otevřené. Na druhé straně tam, kde se výběrová řízení podaří uzavřít, jsou provozovatelé hlavní vítězové trolejbusové války – ceny nových trolejbusů totiž „zázračně“ poklesly až o čtvrtinu.

Srpnové rozhodnutí ve vztahu k Ústí nad Labem, jež nařizovalo soutěž zrušit, mělo přes 100 stran, rozhodnutí o rozkladu je z pochopitelných důvodů už rozsahově chudší a jen potvrzuje předešlá zjištění Úřadu. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže přistoupil v rámci svého bádání po tržním prostředí v trolejbusové branži k problematice velmi zodpovědně a oslovil prakticky všechny výrobce, kteří se na trhu v EU pohybují (tedy včetně švýcarského HESSu a belgického Van Hoolu). Úřad na základě získaných údajů použil formulaci, že trolejbusový trh u nás je prakticky nový, případně rozvíjející se, což je nutné zohledňovat ve zvýšené míře ze strany zadavatelů (tedy všech DP, nejen DP města Ústí nad Labem). Dopravci by například měli přihlížet k faktu, že na trhu se pohybují subjekty, které jsou vzájemně konkurenty i partnery (typicky z minulosti Škoda a SOR či Cegelec a Solaris), takže je v rámci zájmu otevřené hospodářské soutěže připouštět i samostatné reference na dodávky elektrických výzbrojí a karoserií. Ze stolu byla pochopitelně zcela smetena i smyšlenka o nezbytné prezentaci vzorku, neboť ÚOHS správně zjistil, že jej vlastně nikdo nemá k dispozici, a překvapivé je i zjištění směřované k výši obratu, kdy by měla být rovněž podle názoru ÚOHS zjišťována situace na relevantním trhu.

Omezit uměle hospodářskou soutěž do doby, než se na trhu etablují nové subjekty, tak bude v nadcházejícím období pro dopravce velmi obtížné, byť někteří sveřepě zkoušejí různé kličky dál. Roli trolejbusové dopravy však může navrácení cen do reality posílit. Trolejbusy se totiž s poklesem cen staly tím, čím měly být již dávno – nejlevnějším elektrobusem na trhu.

Url: Ústí musí zrušit soutěž na až 33 nových trolejbusů