



MH DEVELOPMENT s.r.o.
Sládkova 2988/27A
702 00 Ostrava
K rukám: Libor Hinčica, jednatel

V Praze, dne 18. listopadu 2024

Libor Hinčica

Věc: Výzva k opravě dalšího článku zveřejněného na webové stránce www.cs-dopravak.cz

Vážený pane Hinčico,

znovu se na Vás obracím jménem společností ze skupiny ŠKODA jako na držitele domény www.cs-dopravak.cz a současně jako na zástupce společnosti MH DEVELOPMENT s.r.o., provozovatele webové stránky „Československý dopravák“ (dále jen „Web“).

Zaznamenali jsme totiž, že na Webu byly uveřejněny další nepravdivé a zavádějící informace o společnostech ze skupiny ŠKODA a nadále tak pokračujete v poškozování skupiny ŠKODA v očích veřejnosti a obchodních partnerů. Tentokrát tak činíte prostřednictvím článku „Škoda předala ostravskému DP poslední tramvaje 39T“ uveřejněném na Webu dne 31.8.2024 (dále jen „Článek Tramvaje pro Ostravu“), ke kterému považujeme za nutné se vyjádřit a uvést na pravou míru tam uvedené informace, o kterých opět pravděpodobně nemáte potřebný přehled.

Zasíláme Vám proto příslušná vysvětlení a znovu Vás žádáme, abyste na základě nich informace v Článku Tramvaje pro Ostravu bez zbytečného odkladu opravil.

Způsob výběru dodavatele

V Článku Tramvaje pro Ostravu uvádíte, že díky způsobu výběru dodavatele se v rámci objednávky na až 40 tramvajů typu 39T pro Ostravu z roku 2018 z výběrového řízení „podařilo vyloučit“ všechny subjekty vyjma ŠKODY TRANSPORTATION. Veřejnou zakázku na dodávku až 25 velkokapacitních tramvajů pro Ostravu, která byla na začátku roku 2024 zrušena, zase dle Vašeho mínění měla provázet „bizarně nastavená hodnotící kritéria“ a spekulace o její transparentnosti. Konkrétně uvádíte:

- *„Nákup si zasloužil pozornost především díky způsobu výběru dodavatele, kdy se podařilo vyloučit všechny subjekty mající zájem o dodávku vozidel s výjimkou Škody Transportation. O vítězi měla rozhodovat elektronická aukce, která se osvědčila v ostravských podmínkách v minulosti, kdy se podařilo nakoupit tramvaje Stadler Tango NF2 Ostrava za částku cca 27,2 mil. Kč/ks. Aukce ale ztrácí ve chvíli, kdy v tendru zůstane jediný subjekt, smysl, přesto DP přikročil k uzavření soutěže, aniž by byl tehdy tlačen skutečnou potřebou nákup tramvajů uzavřít*

(například kvůli čerpání dotaci). S ohledem na to, že výsledná cenovka byla 48 950 000 Kč a Škoda nabídla tramvaj jen o 1,5 m delší (a stále dvoučlánkovou), než byla vozidla od Stadleru, vyvolal celý kontrakt poněkud diskuze o tom, jak se veřejné zakázky v Ostravě vlastně připravují.“

- „Další nákup (tentokrát opravdu) velkokapacitních tramvají od Škodovky, jehož uzavření se původně plánovalo už v loňském roce, se neuskutečnil, když DP počátkem letošního roku nakonec přece jen zrušil výběrové řízení, v němž Škoda zůstala opět jediným uchazečem, přičemž tendr od počátku provázely spekulace o jeho transparentnosti ve vztahu ke stanoveným podmínkám i bizarně nastaveným hodnotícím kritériím. Nicméně účast jediného subjektu nebyla důvodem ke zrušení soutěže. Ostrava pouze nenašla na další nákup tramvají financování.“

Tato tvrzení jsou silně zavádějící a Vámi učiněné závěry jsou nesprávné.

Hodnotící kritéria obou zakázek, jejichž transparentnost zpochybňujete v Článku Tramvaje pro Ostravu, odpovídají obvyklé praxi zadavatelů tramvajových zakázek v České republice a jsou zcela objektivní. Již z toho je zjevné, že nebyla nastavena nijak „bizarně“ či netransparentně.

Z dokumentace zveřejněné zadavatelem je pak zřejmé, že veřejné zakázky z roku 2018 se kromě ŠKODA TRANSPORTATION účastnili ještě tři další uchazeči. Ti však byli v průběhu zadávacího řízení vyloučeni, a to z důvodů, které jsou v písemné zprávě zadavatele ze dne 18.10.2018 jasně specifikovány:

- STADLER POLSKA SPÓLKA Z ORGANICZONA ODOWIEDZIALNOSCIA a Stadler Bussnang AG – dodavatel byl vyloučen z důvodu uvedení nepravdivých údajů v nabídce;
- CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FARROCARRILES, SA (CAF) – dodavatel byl vyloučen, jelikož jeho nabídka neodpovídala technickým podmínkám předmětné veřejné zakázky; a
- China Railway Signal & Communication Corporation Limited a INEKON GROUP, a.s. – dodavatel byl vyloučen, jelikož jeho nabídka byla učiněna v rozporu se zadávací dokumentací a tehdy platnou legislativou.

Dále je třeba zdůraznit, že žádný z vyloučených dodavatelů nepodal návrh na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to ani proti zadávacím podmínkám, ani proti svému vyloučení. Je tak zjevné, že nikdo z dodavatelů nevnímal své vyloučení, ani zadávací řízení jako netransparentní či protiprávní. Zadávací řízení tedy zjevně bylo vedeno objektivně, a Vaše poznámky jsou proto značně zavádějící.

Z výše uvedených důvodů Vás vyzýváme k (i) odstranění poznámek o tom, že výběrové řízení z roku 2018 si „zasloužilo pozornost především díky způsobu výběru dodavatele“, kdy se „podařilo vyloučit“ všechny subjekty s výjimkou ŠKODY TRANSPORTATION a (ii) odstranění

výroků, že výběrové řízení z roku 2024 provázely „spekulace o jeho transparentnosti“ a „bizarně nastavená hodnotící kritéria“.

Srovnání cen tramvají ŠKODA a Stadler

V Článku Tramvaje pro Ostravu se dále pokoušíte porovnat ceny tramvají Stadler Tango NG2 Ostrava z veřejné zakázky z roku 2016 a tramvají ŠKODA z veřejné zakázky z roku 2018. Konkrétně uvádíte:

- *„O vítězi měla rozhodovat elektronická aukce, která se osvědčila v ostravských podmínkách v minulosti, kdy se podařilo nakoupit tramvaje **Stadler Tango NF2 Ostrava za částku cca 27,2 mil. Kč/ks.** Aukce ale ztrácí ve chvíli, kdy v tendru zůstane jediný subjekt, smysl, přesto DP přikročil k uzavření soutěže, aniž by byl tehdy tlačen skutečnou potřebou nákup tramvají uzavřít (například kvůli čerpání dotací). **S ohledem na to, že výsledná cenovka byla 48 950 000 Kč a Škoda nabídla tramvaj jen o 1,5 m delší (a stále dvoučlánkovou), než byla vozidla od Stadleru, vyvolal celý kontrakt poněkud diskuze o tom, jak se veřejné zakázky v Ostravě vlastně připravují.**“*

Uvedené zakázky a vysoutěžené tramvaje jsou však zcela nesrovnatelné a pokus o jejich cenové porovnání obsažený v Článku Tramvaje pro Ostravu je proto zavádějící.

V rámci veřejné zakázky na tramvaje pro Ostravu z roku 2018 byla zadavatelem oproti předchozí veřejné zakázce požadována vyšší minimální kapacita tramvaje, alespoň 200 cestujících. Oproti ostatním dodavatelům, kteří v rámci veřejné zakázky představili svá technická řešení, jejichž podstatou byly tříčlánkové tramvaje, ŠKODA přišla s inovativním řešením v podobě moderní a pro cestující komfortní dvoučlánkové prodloužené tramvaje, která splnila veškerá technická kritéria zadavatele.

Tramvaje ŠKODA mají oproti zmiňovaným tramvajím Stadler nejenom větší kapacitu, ale jsou i delší o 1,5 metru, mají navíc dvojité dveře, mají nižší výšku podest v úrovni podvozků a sezení nad podvozkem, což prakticky znamená vyšší míru komfortu a více místa v tramvaji. Všechny tyto parametry vedou logicky k vyšší ceně ve srovnání s tramvajemi Stadler. V roce 2018 byla navíc oproti roku 2016 vyšší cenová hladina, což se na ceně tramvají pochopitelně také podepsalo. O tom však Článek Tramvaje pro Ostravu nerefereje. Stejně tak článek nerefereje o skutečnosti, že Stadler měl s dodáním tramvají za vysoutěženou cenu značné problémy.

Tramvajové zakázky tedy byly vypsané v jiné době a tramvaje ŠKODA vysoutěžené v roce 2018 se od tramvají Stadler z roku 2016 významně liší, a to jak vyšší kapacitou a větší velikostí, tak i vyšší mírou komfortu pro cestující. Porovnávat kusové cenovky zcela odlišných tramvají vysoutěžených v různých letech je tedy opět naprosto zavádějící.

Žádáme Vás proto, abyste zavádějící srovnání odstranil.

Termíny dodání jednotlivých tramvají

Předmětem Článku Tramvaje pro Ostravu je i harmonogram dodání tramvají ŠKODA a jejich uvedení do provozu v rámci veřejné zakázky pro Ostravu z roku 2018. Konkrétně uvádíte, že:

- „Termín dodání třicítky tramvají byl rozdělen tak, že prvních 10 vozů mělo být předáno od 24 do 36 měsíců od podpisu smlouvy, tedy do září 2021, následoval mělo dalších 20 vozů do 48 měsíců od podpisu smlouvy (tj. od září 2021 do září 2022). Započteme-li dobu nutnou na realizaci zkušebního provozu (cca 5 měsíců), zjistíme, že první vůz měl být fyzicky dodán pro zahájení zkoušek do Ostravy přibližně v polovině dubna 2020. V té době ale tramvaj zjevně vůbec neexistovala.“
- „U tramvají z opcí využitých v říjnu 2020 a v červnu 2021 k podobné úpravě smlouvy již dojít nemohlo, a tak zde platil nadále termín dodání do září 2022. Ve skutečnosti byly tramvaje ev. č. 1761 až 1765 uváděny do provozu mezi prosincem 2022 a březnem 2023.“

Informace o datu dodání tramvají ŠKODA a o jejich uvedení do provozu obsažené v Článku Tramvaje pro Ostravu jsou nepravdivé.

Především je nutné vyjasnit, že v souladu s kupní smlouvou mělo dojít k předání prvních deseti tramvají Dopravnímu podniku Ostrava dne 2.10.2021, nikoliv v „polovině dubna 2020“, jak nesprávně dovozujete. Mýlíte se i ohledně délky trvání zkušebního provozu. Ten u první tramvaje, tedy tramvaje č. 1751, trval zhruba 3,5 měsíce, nikoliv „cca 5 měsíců“, jak nesprávně uvádíte.

Z důvodu vyšší moci zapříčiněné globální pandemií onemocnění COVID-19 skutečně došlo, stejně jako u jiných výrobců, ke zpoždění dodávek prvních deseti tramvají, za což byla v souladu s dodatkem č. 3 kupní smlouvy vůči společnosti ŠKODA TRANSPORTATION ze strany Dopravního podniku Ostrava uplatněna smluvní pokuta. Konkrétní dopady pandemie ŠKODA TRANSPORTATION doložila též posouzením vypracovaným společností PricewaterhouseCoopers Česká republika. Důsledkem pandemie však bylo zpoždění dodávek tramvají v řádu několika měsíců, nikoliv v řádu let, jak se snažíte naznačit.

Dále se ohrazujeme proti Vašemu zavádějícímu náznaku, že u tramvají č. 1761 až 1765 došlo k jakémukoliv zpoždění při jejich dodání. Tyto tramvaje měly být dle kupní smlouvy Dopravnímu podniku Ostrava předány nejpozději dne 2.10.2022. Ve skutečnosti však byly dodány mnohem dříve, a to dokonce v předstihu několika měsíců:

- tramvaje č. 1761 a 1762 byly předány již dne 30.6.2022;
- tramvaj č. 1763 byla předána dne 27.7.2022; a
- tramvaje č. 1764 a 1765 byly předány dne 31.8.2022.

K žádnému prodlení při dodávce tramvají č. 1761 až 1765 tedy nedošlo, naopak byly Dopravnímu podniku Ostrava s výraznou časovou rezervou dodány před smluvním termínem.

Lze uzavřít, že ve vztahu k harmonogramu předání tramvají Článek Tramvaje pro Ostravu uvádí nepravdivé informace a žádáme Vás proto, abyste opravil nebo odstranil nepravdivé informace, že (i) smluvní předání prvních deseti tramvají mělo nastat v „polovině dubna 2020“, (ii) doba nutná na realizaci zkušebního provozu je „cca 5 měsíců“ a (iii) tramvaje č. 1761 až 1765 byly uvedeny do provozu se zpožděním.

Náklady na zkušební provoz

V Článku Tramvaje pro Ostravu se dále pokoušíte srovnat, jakým způsobem byly v Ostravě hrazeny náklady za zkušební provoz v případě tramvají od společnosti Stadler a v případě tramvají ŠKODA. Konkrétně uvádíte:

- *„Zatímco v případě firmy Stadler byly účtovány náklady na upravení trati pro vykonání zkušebního provozu bez cestujících (300 000 Kč) za účelem ověření max. rychlosti 80 km/h (v té době ještě žádný traťový úsek umožňující jízdu takovou rychlostí v Ostravě neexistoval) a vyčísleny byly v rámci zkušebního provozu i vybrané náklady na školení (280 Kč/hod.), údržbové práce (580 Kč/hod. + spotřebovaný materiál) a penále (byť symbolické ve výši 100 Kč/den) za odstavení vozidla ve vozovně, v případě Škody Transportation šly veškeré náklady (včetně materiálu na údržbu) k tíži DP Ostrava.“*

Toto tvrzení je však zcela mylné, neboť úhrada nákladů za zkušební provoz proběhla naprosto odlišně.

Ve skutečnosti ŠKODA TRANSPORTATION za zkušební provoz Dopravnímu podniku Ostrava celkem uhradila více než 1 mil. Kč, tedy více než trojnásobek oproti Vámi uvedené částce údajně účtované společnosti Stadler. Vámi uvedená informace je tedy nepravdivá.

Žádáme Vás proto, abyste odstranil nepravdivou informaci, že veškeré náklady na zkušební provoz tramvají ŠKODA šly k tíži Dopravního podniku Ostrava.

Vícepráce ve vztahu k odkládacím prostorům

V Článku Tramvaje pro Ostravu dále kritizujete údajně nevhodné řešení odkládacích prostorů na stanovišti řidiče:

- *„Některé z uvedených víceprací, které DPO akceptoval, přitom působí vskutku zajímavě. Zadávací specifikace například udávala, že stanoviště řidiče musí disponovat definovanými odkládacími prostory pro osobní věci obsluhy vozidla (stolek, odkládací prostor na batoh). Při zkušebním provozu se ale ukázalo, že výrobcem zvolené řešení je poněkud nepraktické, protože tramvaje mají tu neblahou vlastnost, že se pohybují, což vlivem působení sil může v případě nezajištění odkládacích ploch působit pád uložených předmětů. To se ukázalo hned*

na prototypu, a tak došlo k logickému doplnění podložek a zábran proti pádu, neboť řešení z výroby bylo zjevně pro účel, kterému mělo sloužit, nevhodné. DP uvedená vylepšení akceptoval jako vícepráce a jen za úpravy odkládacích ploch na 38 tramvajích akceptoval souhrnnou částku 211 888 Kč.“

Ve skutečnosti však dezinterpretujete příslušnou zadávací technickou specifikaci k odkládacímu prostoru a v Článku Tramvaje pro Ostravu uvedená kritika je tak nepodložená a manipulativní.

Odkládací stolek na místě řidiče navzdory Vaší dezinterpretaci vůbec nebyl součástí technické specifikace připravené zadavatelem veřejné zakázky. Ta obsahovala pouze následující zadání:

„Na stanovišti řidiče umístit uzamykatelnou skříňku pro osobní věci řidiče, háčky na zavěšení kabátu a příslušenství vozu, tak aby nebránila v bezpečnosti provozu vozidla.“

Odkládací prostory nad rámec zadání vyprojektovala ŠKODA TRANSPORTATION, a to v rámci návrhu technických podmínek, které zadavatel následně odsouhlasil:

„Odkládací prostor je na horní, ohraničené ploše levé zadní a levé přední části stolku řidiče a v levé skříni u zástěny je uzamykatelný odkládací prostor. U zástěny řidiče je na levém sloupku umístěný háček pro pověšení oblečení.“

Odkládací prostory pak byly plně v souladu s těmito odsouhlasenými podmínkami vyrobeny a dodány. Požadavek na úpravu odkládacích prostorů byl ze strany zadavatele vznesen až po dodání prototypového vozidla při zkušebním provozu. Vzhledem k tomu, že tento požadavek byl vznesen nad rámec sjednaných technických podmínek výše, byl logicky proveden jako vícepráce, a to na základě dodatku č. 5 ke smlouvě. Vaše tvrzení jsou tedy opět nepravdivá.

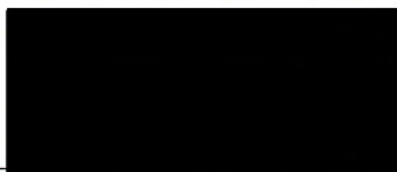
Žádáme Vás proto, abyste nepravdivou informaci o tom, že odkládací stolek byl součástí zadávací specifikace, z Webu odstranil.

Závěr

Skupina ŠKODA je přesvědčena, že na základě výše uvedených vysvětlení i v tomto případě uznáte, že vytýkané informace obsažené v Článku Tramvaje pro Ostravu jsou nepravdivé a zavádějící a že s ohledem na to jej požadovaným způsobem neprodleně opravíte. Současně si Vás znovu dovoluujeme důrazně požádat, abyste se v budoucnu podobných faktických přešlapů zdržel a abyste současně zanechal také osočování společností ze skupiny ŠKODA ze smyšleného nekalého či jinak protiprávního jednání.

Skupina ŠKODA stále věří, že nebude nutné činit v této věci právní kroky.

S pozdravem



Mgr. Bc. Jan Kadrnožka, advokát
i.s. Mgr. Vladimíra Uhde, advokáta
BBH, advokátní kancelář, s.r.o.