



Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy

Dopravní podnik Ostrava a.s.

Martin Chovanec
Iveta Janečková

15.10.2024



Rozvoj bezemisní veřejné dopravy stanovuje

- **Nařízení EP a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva,**
- **Zákon č. 360/2022 Sb., Zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících,**
- **Národní akční plán čisté mobility (akt. 2024, MPO, MŽP a MD),**
- **Integrovaný plán mobility Ostrava, opatření *Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy,***
- **Strategie DPO 2024 - 2034**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



Rozvoj trakcí v DPO

TRAMVAJE

1901

AUTOBUSY NAFTA

1930

TROLEJBUSY

1952

E BUSY

2010

CNG BUSY

2015

E BUSY
OPPCHARGE

2018

H2
BUSY

PARC.TROLEJBUSY

2018

2024

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



Charakteristika tramvajové a trolejbusové trakce

Tramvaje

- **Závislá trakce**
- **Bezemisní**
- **Separovaný provoz**
- **Vysoká energetická efektivita**
- **Vysoká kapacita – vyšší efektivita na přepravenou osobu**
- **Vyšší náklady na infrastrukturu**

Trolejbusy

- **Závislá trakce**
- **Bezemisní**
- **Výhodná energetická efektivita**
- **Možnost využít vlastní zdroj energie – limitované zvýšení variability, snížení en. efektivity (parciální TB)**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



Charakteristika autobusové trakce

Autobusy se spalovacím motorem

- **Variabilita**
- **Dostatečný denní dojezd**
- **Emise**

Elektrobusy

- **Bezemisní**
- **Noční nabíjení – dříve nedostatečný dojezd**
- **Průběžné nabíjení – dostatečný dojezd, omezená variabilita**
- **Palivový článok (H₂) – dostatečný dojezd, variabilita, vyšší náklad, problematický zdroj**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



Podmínky a limity rozvoje bezemisní autobusové dopravy

Podmínky

- **Vyšší požadavky na kompatibilitu - standardizace**
- **Specifické provozní podmínky**
- **Optimalizace parametrů dle lokální situace**

Limity

- **Vyšší náklady - podpora pouze na investiční výdaje**
- **Vyšší požadavky na energetické distribuční soustavy**
- **Vysoká citlivost na výpadky**
- **Technologická unikátnost - dostupnost zdrojů**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy

Bezemisní autobusy v DPO

- **26ks EB OppCharge Solaris a Ekova**
 - 30 km na jedno nabití, max. 18 cyklů za den
 - á 1 nabíjecí rameno ve Svinově a Hranečniku, 3 nabíjecí ramena na ul.Valchařské
- **3ks EB-minibusů**
- **3ks EB-noční nabíjení**
- **28ks parciálních TB + NS**

- **2024 zrušení VZ 5+5 H2 busů + PS**
- **2026 pořízení 2ks H2 busů + PS**
- **2026-2028 pořízení 37ks EB + NS**
- **2027 pořízení 14 parciálních TB**



Dopravní podnik Ostrava a.s. je:

- **veřejný zadavatel ve smyslu ust. § 4 odst. 1 písm. e) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“);**
- **vykonává relevantní činnost související s poskytováním či provozováním sítí určených k poskytování služeb veřejnosti v oblasti železniční, tramvajové, trolejbusové, veřejné autobusové nebo lanové dopravy ve smyslu ust. § 153 odst. 1 písm. f) ZZVZ a považuje se tak ve smyslu ust. §151 odst. 1 ZZVZ za zadavatele tzv. sektorových zakázek (tam, kde zadávané zakázky jsou zadávány za účelem, resp. při výkonu relevantní činnosti, což je typicky drtivá většina zakázek zadávaných ze strany DPO).**



PROJEKT ROZVOJ VODÍKOVÉ MOBILITY V OSTRAVĚ

DPO v roce 2023 zahájil 3 zadávací řízení:

- 1. Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa - opakované zadání**
- 2. Dodávka až 10 ks nových jednočlánekových autobusů na vodíkový pohon (H₂) – opakovaná VZ**
- 3. Pravidelné dodávky vodíku pro vodíkovou plnicí stanici**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



1. ROZVOZ VODÍKOVÉ MOBILITY V OSTRAVĚ, 1. etapa – opakované zadání

Předmět veřejné zakázky:

Předmětem veřejné zakázky byla výstavba tlakové vodíkové plnicí stanice na pozemcích DPO, včetně zajištění dodávky a instalace technologie potřebné pro realizaci 1. etapy projektu rozvoje vodíkové mobility (a následný servis), to vše s cílem zajistit možnost doplňování pohonných hmot pro vozidla na vodíkový pohon v majetku DPO a třetích osob.

Forma výběrového řízení:

DPO vypsal tuto veřejnou zakázku dle § 56 ZZVZ v otevřeném řízení. V souladu s § 35 a § 101 ZZVZ rozdělil veřejnou zakázku na dvě samostatné části (Část 1 – Stavební část; Část 2 – Technologická část), kde dodavatel přitom mohl předložit nabídku pro libovolný počet částí veřejné zakázky.

Předpokládaná hodnota VZ: cca 146,7 mil. Kč bez DPH (pro první část cca 66,7 mil. Kč bez DPH; pro druhou část cca 80,0 mil. Kč bez DPH).

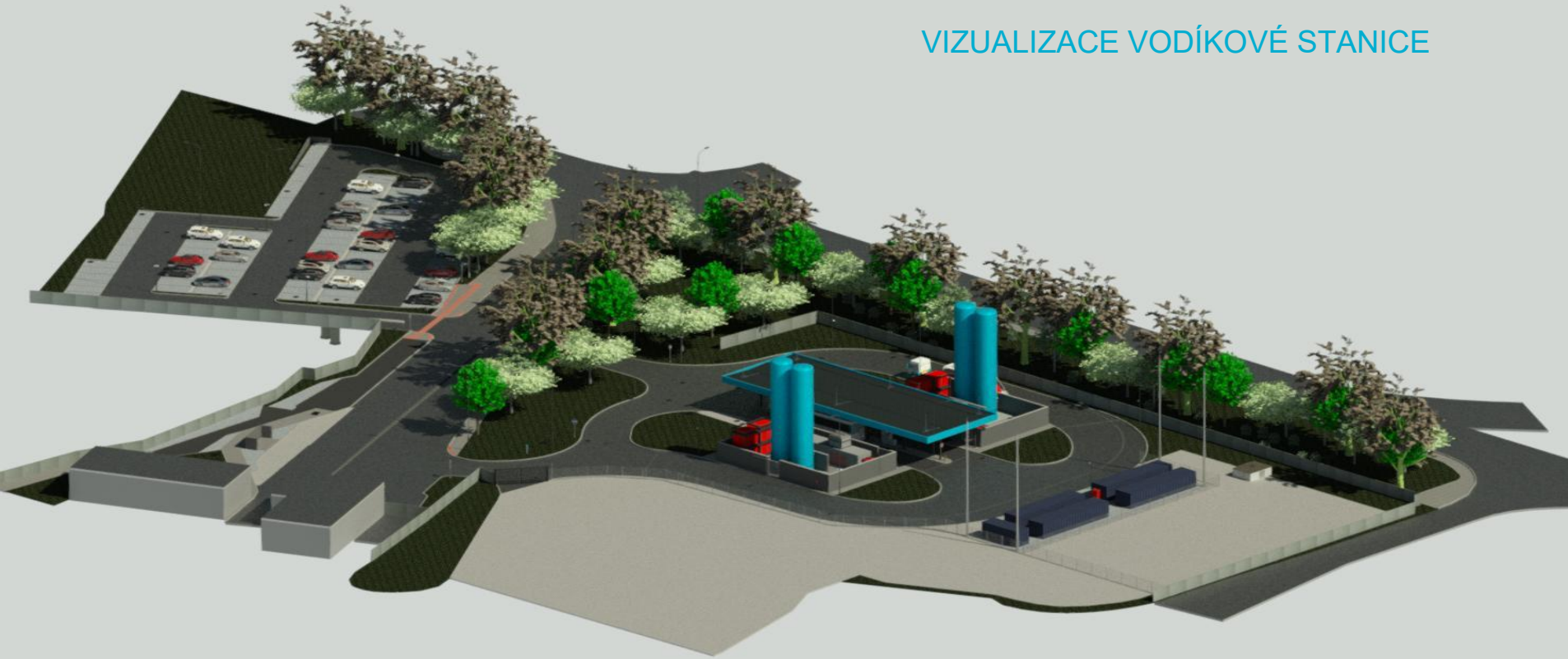
DPO před zahájením ZŘ vedl předběžné tržní konzultace (dále jen „PTK“).

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



1. ROZVOZ VODÍKOVÉ MOBILITY V OSTRAVĚ, 1. etapa – opakované zadání

VIZUALIZACE VODÍKOVÉ STANICE



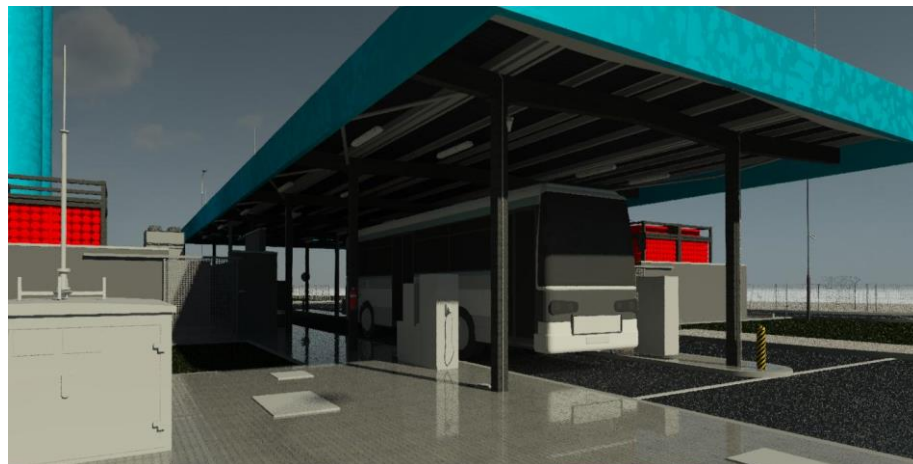
Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



1. ROZVOJ VODÍKOVÉ MOBILITY V OSTRAVĚ, 1. etapa – opakované zadání



VIZUALIZACE VODÍKOVÉ STANICE



Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



1. ROZVOZ VODÍKOVÉ MOBILITY V OSTRAVĚ, 1. etapa

– opakované zadání

Financování předmětu veřejné zakázky:

DPO předpokládal spolufinancování předmětu veřejné zakázky z dotace poskytnuté Ministerstvem dopravy ČR, z Operačního programu Doprava.

Průběh zadávacího řízení:

Ve lhůtě pro podání nabídek obdržel DPO pro část 1 – 4 nabídky, pro část 2 – 2 nabídky.

DPO po vyhodnocení podaných nabídek pro obě části VZ rozhodl dle ust. § 127 odst. 2 písm. d) ZZVZ, zrušit zadávací řízení s odůvodněním, že se v průběhu zadávacího řízení vyskytly ekonomické důvody hodné zvláštního zřetele, pro které nelze po zadavateli požadovat, aby v zadávacím řízení pokračoval (excesivní nabídkové ceny pro obě části VZ).



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Předmět veřejné zakázky:

Předmětem sektorové veřejné zakázky byla dodávka až 10 ks nových jednočlánekových autobusů na vodíkový pohon (H₂).

Forma výběrového řízení:

DPO vypsali tuto veřejnou zakázku v souladu s ust. § 151 ZZVZ jako sektorovou zakázku. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky byla stanovena na cca 185 mil. Kč bez DPH. DPO vypsali výběrové řízení formou „otevřeného řízení“ ve smyslu ust. § 56 ZZVZ.

Financování předmětu veřejné zakázky:

DPO zahájil tuto VZ s předpokladem, že bude spolufinancována Evropskou unií – Evropským fondem pro regionální rozvoj v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

DPO před zahájením ZŘ vedl PTK.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

ROZHODNUTÍ ÚOHS – „PŘI NASTAVENÍ TECHNICKÉ KVALIFIKACE JE TŘEBA ZOHLEDNIT SPECIFIKA ROZVÍJEJÍCÍCH SE TRHŮ“:

DPO opakovaně poptával 10 ks autobusů na vodíkový pohon, přičemž zohlednil rozhodnutí předsedy ÚOHS k předcházející VZ na vodíkové autobusy, kdy v rámci technické kvalifikace dle § 79 odst. 2 písm. b) ZZVZ požadoval doložit, že „.....dodavatel realizoval 1 významnou zakázku, jejímž předmětem bylo dodání nejméně 1 ks nového jednočlánkového autobusu s pohonem na vodík pro provoz s cestujícími v nízkopodlažní úpravě k provozu na pozemních komunikacích jako vozidlo MHD...“

Stěžovatel (navrhovatel) v předcházející VZ namítal, že se jedná o novou technologii, tedy že vodíkové autobusy byly dosud v rámci ČR poptávány v minimálním množství, proto i požadavek na jedinou referenci je mimo možnosti trhu a je diskriminační. S touto argumentací pak spojoval i tvrzení, že u vodíkového autobusu se nejedná o natolik odlišnou technologii např. od elektrobuse, a tedy že kvalifikovaným dodavatelem je i takový výrobce, který sice žádný vodíkový autobus nevyrobil, ale má zkušenost např. právě s elektrobuse.



Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Argumentace DPO před ÚOHS

DPO

- ✓ **zohlednil aktuální situaci na trhu (v rámci Evropské unie), neboť požadoval pouze dodání 1 vodíkového autobusu (1/10 maximálního rozsahu předmětu veřejné zakázky) za období 15 let;**
- ✓ **provedl vlastní „průzkum trhu“ potencionálních dodavatelů na relevantním trhu;**
- ✓ **provedl předběžnou tržní konzultaci ve smyslu ustanovení § 33 ZZVZ;**
- ✓ **v rámci důkazního břemene před ÚOHS oslovil dodavatele na relevantním trhu s výsledkem, že kvalifikaci v dané době splňovalo minimálně 8 - 9 dodavatelů, přičemž 5 - 6 dodavatelů nabízelo i zadavatelem poptávané vodíkové autobusy, tedy minimálně 5 - 6 dodavatelů na relevantním trhu se mohlo bez dalšího účastnit veřejné zakázky;**
- ✓ **předmětem veřejné zakázky není výzkum a vývoj vodíkového autobusu, nýbrž již samotná dodávka vodíkových autobusů.**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Relevantní rozhodovací praxe ÚOHS:

„Každý kvalifikační požadavek přitom znamená určité omezení hospodářské soutěže. Takové omezení hospodářské soutěže je pak přípustné jen tehdy, když je přiměřené ve vztahu k oprávněným potřebám zadavatele zajistit si dodavatele, který bude schopen veřejnou zakázku řádně realizovat a když nevede k fatálnímu omezení trhu.“

Rozhodnutí úřadu ze dne 28.6.2019, č.j. ÚOHS-S0167/2019/VZ-18195/2019/523/DFi

„K požadavkům na seznam významných služeb Úřad uvedl, že účelem a smyslem stanovení kritérií technické kvalifikace je zajistit, aby veřejnou zakázku mohl získat a následně plnit pouze takový dodavatel, který disponuje dostatečnými znalostmi, zkušenostmi, schopnostmi, odborností a rovněž personálními a materiálními zdroji pro plnění veřejné zakázky v zadavatelem požadované kvalitě, rozsahu a časovém horizontu (resp. kritéria technické kvalifikace nemají být nastavena tak, aby byla snadno doložitelná každým dodavatelem, neboť potom by zcela postrádala svůj smysl, kterým je získat pro plnění veřejné zakázky pouze takového dodavatele, který ji bude schopen plnit.“

Rozhodnutí úřadu ze dne 28.6.2019, č.j. ÚOHS-S0167/2019/VZ-18195/2019/523/DFi

„Dle názoru Úřadu je tedy zcela na obchodní, popř. podnikatelské strategii toho kterého subjektu, jakým způsobem bude na relevantním trhu postupovat a na kolik bude konkurenceschopný. (...).“

Rozhodnutí úřadu ze dne 14.12.2017, č.j. ÚOHS-R0166/2017/VZ-36553/2017/323/EBr

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Rozhodnutí ÚOHS – I. instance:

ÚOHS

- ✓ podrobně se zabýval situací na trhu s vodíkovými autobusy - dospěl k závěru, že na evropském trhu působí sice relativně malý počet dodavatelů, neboť se jedná o trh s nízkou poptávkou, avšak současně vodíkové autobusy představují reálně existující obchodovatelný produkt, který nelze vnímat jako zcela unikátní technologické novum;
- ✓ referenční zkušenost zjevně nebyla nepřiměřená vymezenému předmětu plnění VZ;
- ✓ poukázal, že podmínky technické kvalifikace může splnit 6 oslovených dodavatelů, kteří se tak mohli účastnit zadávacího řízení na VZ, což lze s ohledem na potřebu zajistit kvalitního dodavatele pro plnění veřejné zakázky považovat za dostatečnou hospodářskou soutěž;
- ✓ vůči dodavatelům na evropském trhu požadavek na referenční zkušenost nebyl diskriminační, neboť na takto vymezeném trhu existuje přiměřený počet dodavatelů způsobilých uvedenou podmínku technické kvalifikace splnit.

ZÁVĚR: ÚOHS požadavek na referenční zkušenost na dodávku vodíkových autobusů neshledal ani excesivním, ani diskriminačním.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Výsledek rozhodnutí předsedy ÚOHS:

Předseda ÚOHS rozhodnutí zrušil, neboť jako důvodný posoudil argument stěžovatele (navrhovatele), že ÚOHS nedostatečně zohlednil specifika trhu s vodíkovými autobusy, zejména skutečnost, že se jedná o rozvíjející se trh, na kterém s ohledem na nízkou poptávku disponuje požadovanou referenční zkušeností jen velmi omezený okruh dodavatelů.

DPO tedy v kontextu výše uvedeného upravil zadávací podmínky k VZ na dodávku až 10 ks autobusů na vodíkový pohon (H₂) – opakovaná VZ, kdy nově požadoval, aby dodavatel realizoval alespoň 1 významnou zakázku, jejímž předmětem bylo dodání nejméně 1 ks nového elektrobusu nebo autobusu s pohonem na vodík.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



2. DODÁVKA AŽ 10 KS NOVÝCH JEDNOČLÁNKOVÝCH AUTOBUSŮ NA VODÍKOVÝ POHON (H₂) – opakovaná VZ

Průběh zadávacího řízení:

DPO ve lhůtě pro podání nabídek obdržel 3 nabídky.

Tato VZ byla provozně provázána s veřejnou zakázkou vedenou pod názvem „*Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa - opakované zadání*“. S ohledem na zrušení stavební zakázky z důvodu ekonomických, zadavatel musel přistoupit i ke zrušení této veřejné zakázky. Na straně zadavatele se tak vyskytly důvody zvláštního zřetele hodné, kdy absencí tlakové vodíkové plnicí stanice nemělo plnění této veřejné zakázky reálný a ekonomický význam a nešlo tak ani po zadavateli požadovat, aby v zadávacím řízení na tuto veřejnou zakázku pokračoval.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



3. PRAVIDELNÉ DODÁVKY VODÍKU PRO VPS

Účelem zadávacího řízení bylo zavedení dynamického nákupního systému (dále také jako „DNS“), ve kterém měl DPO zadávat veřejné zakázky na dodávky, jejichž předmětem plnění mělo být zajištění pravidelných dodávek technického plynu, konkrétně vodíku (H₂) pro vodíkovou plnicí stanici (dále jen „VPS“). VPS měla být užívána jak veřejností, tak uvažovanou flotilou 30 autobusů na vodíkový pohon, provozovaných jak DPO, tak i smluvním dopravcem v rámci Severomoravského kraje.

Zavedení DNS bylo vázáno na existenci VPS, která, jak již bylo uvedeno, nebyla realizována.

S ohledem na zrušení stavební zakázky, jakož i zakázky na dodávky autobusů, DPO musel přistoupit i ke zrušení této veřejné zakázky.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



NOVÉ POVINNOSTI PŘI ZADÁVÁNÍ VZ NA BEZEMISNÍ MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Dne 6. 6. 2024 bylo v Úředním věstníku EU uveřejněno Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610 ze dne 14. května 2024, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (dále jen „nařízení“).

V tomto nařízení je v novém čl. 3e stanovena povinnost pro veřejné zadavatele a zadavatele sektorových veřejných zakázek (dále jen „zadavatelé“) při zadávání (nadlimitních) veřejných zakázek

- na dodávky, jejichž předmětem je nákup, leasing, pronájem nebo splátkový prodej nových městských autobusů s nulovými emisemi a
 - veřejných zakázek na veřejné služby, jejichž hlavním předmětem je používání takovýchto městských autobusů (dále jen „předmětné zakázky“)
- vycházet z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



NOVÉ POVINNOSTI PŘI ZADÁVÁNÍ VZ NA BEZEMISNÍ MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Zadavatelé musí u předmětných veřejných zakázek zahrnout do technických podmínek nebo stanovit jako kritérium kvality v rámci hodnocení nabídek alespoň 2 z následujících kritérií:

- a) podíl výrobků z nabídek s původem ze třetích zemí určený v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013. Toto kritérium se vztahuje pouze na výrobky z nabídek pocházejících ze zemí, které nejsou členy Dohody o vládních zakázkách a které s Uní neuzavřely dohodu o volném obchodu, včetně pravidel pro zadávání veřejných zakázek;**
- b) stávající a odhadovaná dostupnost náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;**
- c) závazek předkladatele nabídky, že případné změny v jeho dodavatelském řetězci během plnění zakázky neovlivní negativně plnění dané zakázky;**
- d) osvědčení nebo dokumentace prokazující, že organizace dodavatelského řetězce předkladatele nabídky umožňuje tomuto předkladateli nabídky dodržet požadavek na bezpečnost dodávek;**
- e) environmentální udržitelnost nad rámec minimálních požadavků stanovených v platných právních aktech Unie.**

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



NOVÉ POVINNOSTI PŘI ZADÁVÁNÍ VZ NA BEZEMISNÍ MĚSTSKÉ AUTOBUSY

Platí tedy, že jako technická podmínka či jako kritérium kvality v rámci hodnocení nabídek u předmětných veřejných zakázek musí být uplatněno alespoň jedno kritérium týkající se přínosu nabídky k bezpečnosti dodávek (tedy některé z kritérií a) až d)).

Nad rámec výše uvedeného zadavatelé mohou používat v předmětných veřejných zakázkách i jiná kritéria.

Jestliže se jako jedno z kritérií kvality použije přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, přidělí se mu v rámci hodnocení váha 15 až 40 %.

Nařízení se použije ode dne 1. července 2024. Od tohoto data tedy musí zadavatelé v zadávacích dokumentacích předmětných veřejných zakázek uplatňovat výše uvedená pravidla.

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy



Děkuji za pozornost

Rozvoj vodíkové a další bezemisní dopravy