



## Bez překvapení. K dodávce 85 tramvají pro Bělehrad má nakročeno Bozankaya

21.04 2026 19:54, Libor Hinčica, Tramvaje

Bělehradské výběrové řízení na dodání 85 nových středněkapacitních tramvají, jež by měly nahradit většinu československých vozů Tatra KT4YU, mělo podle očekávání jediného účastníka – tureckou společnost Bozankaya Rayli Sistemler. Proti podmínkám tendru byla vznesena řada připomínek, všechny ale byly odvolacím orgánem odmítnuty.

Připomeňme, že srbská metropole vypsala soutěž na dodání 85 nových tramvají dne 31. 12. 2025, přičemž rozpočet byl stanoven na 22,06 miliardy dinárů, resp. 188 miliónů eur (cca 4,6 mld. Kč). Jako hodnoticí kritéria byly nastaveny cena (75 %), doba dodání (20 %; přičemž maximum bodů bylo možné získat za předání prvního vozu za pouhých 9 měsíců) a celková obsaditelnost (5 %). Nabídky bylo možné podávat do 4. 2. 2026, později došlo k prodloužení do 12. 2. 2026.

Průběh zadávacího řízení byl od počátku pod ostrou palbou kritiky, která zpochybňovala jeho férovost. Média uváděla, že podněty měly přijít od čtyř evropských dodavatelů s tím, že celkem mělo jít o více než 50 připomínek, které souhrnně měly zabrat 130 stran. Z rozhodnutí odvolacího orgánu ovšem vyplývá, že projednávaných bodů nebylo rozhodně několik desítek (napříč dodavateli se navíc některé opakovaly) a že se všechna rozhodnutí zahrnující protest, kontraargumentaci i stanovisko odvolacího orgánu vtěsnala do pouhých 62 stran.

Protestujícími subjekty měli být konkrétně tito výrobci: Končar z Chorvatska, Pesa z Polska, Astra Vagoane Călători z Rumunska a Škoda Transportation z České republiky. Zajímavostí přitom je, že producenti Astra a Škoda spolu měli na předmětné zakázce spolupracovat, protože námitky podali společně.

Republiková komise pro ochranu práv v zadávacích řízeních veřejných zakázek (*Republička komisija*

za zaštitu prava u postupcima javnih nabavki), což je obdoba českého Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, se protesty zabývala, všechny je ale dne 16. 3. 2026 odmítla, což otevřelo cestu k dokončení tendru.

Končar se vymazoval především proti krátké lhůtě na přípravu nabídky a proti specifickým normám, jež byly v tendru vyžadovány od uchazečů. Obojí bylo zamítnuto s tím, že zadavatelé mají na stanovení norem právo a lhůta splnila zákonné požadavky.



Současná flotila tramvají trpí dlouhodobě podfinancovanou údržbou. Je otázkou, zda se s příchodem nových vozů v tomto ohledu něco změní... (foto: Libor Hinčica)

Pesa se obrátila na Republikovou komisi kvůli příliš krátce stanovené lhůtě dodání prvního vozidla (max. 13 měsíců) i celé dodávky (max. 36 měsíců) a kvůli požadavku na sklon podlahy u vstupů, jenž byl striktně stanoven na 8 %, zatímco Pesa se snažila argumentovat tím, že obvyklý je sklon větší (a sama navrhovala 16 %). Protestem Pesy se ale Republiková komise vůbec nezabývala, protože firma si ve složitém spletní srbské legislativy nepohlídala všechny zákonné podmínky a kvůli administrativní chybě (nedoložení plné moci právníka) byly její námítky smeteny ze stolu bez projednání. Zajímavostí přitom je, že obdobně si nezvládla Pesa zákonné požadavky pohlídat ani v tendru na dodávku tramvají o délce cca 30 m v roce 2024 (i tehdy byl její protest odmítnut, aniž by byl projednán).

Nejpodrobněji a v kontextu ostatních podání nejprecizněji připravil své podněty tandem Škoda Transportation a Astra Vagoane Călători. Také tentokrát přišlo na přetřes načasování veřejné zakázky, příliš krátce stanovená lhůta na dodání vozidel, již Pesou řešená problematika sklonů podlahy a další technické parametry. Škoda s Astrou vyvinuly velkou snahu, aby uvolnily podmínky odlišnému technickému řešení, konkrétně poukazovaly na vhodnost dvoučlankových vozů s otočnými podvozky namísto požadovaných tříčlankových. Je však vhodné říci, že většina potenciálu k protestu,

které zadávací podmínky nabízely, nebyla zvoleným způsobem argumentace využita, navíc byla tato argumentace místy naprosto nepřiléhavá, což mohlo celkové vyznění protestu spíše snižovat.

Škoda a Astra mj. směřovaly kritiku na to, že podmínky nahrávají řešení nabízenému Bozankayou, čímž se obrátily role ze soutěže z jara 2025. Tehdy se Bělehrad pokoušel soutěžit celkem 100 středněkapacitních tramvají a i tehdy média řešila, že je tendr ušitý na míru, nikoli ale na řešení od Bozankaye, ale právě na řešení od Astry. Zakázka byla tehdy po protestech dalších dodavatelů zrušena bez toho, že by bylo zřejmé, zda Astra skutečně nabídku podala a zda tak už tehdy činila v kooperaci se Škodovkou, kterou srbský trh dlouhodobě přitahuje.

Všechny argumenty Škodovky a Astry byly v letošní soutěži na 85 vozů odmítnuty, což umožnilo dokončit zadávací řízení. Jeho účastníci pak byli oznámeni dne 20. 4. 2026 a podle očekávání nebyl jejich výčet právě dlouhý - nabídku podala jen Bozankaya, která tramvaje nacenila na 187 424 500 €, což bylo těsně pod stanoveným rozpočtem. Jeden vůz tak vychází na 2 204 994 €, což je přibližně 53,56 mil. Kč.

Pokud Bozankaya skutečně k vítězství dokráčí, bude to pro ni znamenat dosud největší jednorázovou objednávku na tramvaje v její historii.

Url: [Bez překvapení. K dodávce 85 tramvají pro Bělehrad má nakročeno Bozankaya](#)