



Helsinky tvrdě obvinily Škodu z pokusu o ovlivnění zakázky na tramvaje

22.10 2025 09:39, Libor Hinčica, Tramvaje

Nebývale tvrdé a přímé obvinění zaznělo včera (21. 10. 2025) na adresu společnosti Škoda Group, resp. její dceřiné společnosti Škoda Transtech. Helsinský DP (Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy) popsal, jak mělo docházet k pokusům o ovlivnění veřejné zakázky na dodávky až 183 tramvají, v níž byla jako vítěz označena společnost Stadler se svým novým modelem Stadler Tango NG Nordic.

Zpráva poskytnutá novinářům je zjevnou reakcí na odvolání Škodovky proti vyloučení z 6. 10. 2025, které plzeňský výrobce doplnil i tiskovou zprávou, jež vzhledem k dění na českém a slovenském trhu působí poněkud komicky. Ředitel Škody Group Petr Novotný v ní například uvedl: „*J sme pevně přesvědčeni, že každé výběrové řízení by mělo být skutečně konkurenční,*“ a v úvodu zprávy se firma, která zpravidla bojuje v tuzemských veřejných zakázkách na dodávky vozidel hromadné dopravy sama se sebou (případně se zadávací řízení s více účastníky ruší a nahrazují novými, kde už k podobnému šlendriánu nedochází), ohrazuje proti tomu, že v důsledku vyloučení Škodovky nedošlo k žádnému porovnání ani vyhodnocování nabídek (v Helsinkách zjevně nepreferují uzavírání smluv v rámci jednacích řízení bez uveřejnění ve lhůtě jednoho měsíce).

Škoda v tiskové zprávě uvádí, že za jejím vyloučením stojí trojice příčin: nespolehlivost Škodovky plynoucí ze zpoždění s dřívějšími dodávkami, nesplnění technických požadavků a neoprávněné ovlivňování výběrového řízení. Ve vztahu k poslednímu bodu Škodovka uvádí, že za neoprávněné ovlivňování považoval městský dopravce Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (dále jen s ohledem na složitost názvu pro tuzemského čtenáře uváděn jen jako PK Oy) mediální výroky zástupců Škody Transtech pronesené v době probíhajícího výběrového řízení. Sama Škoda ovšem uvádí, že jde o příklad. Dopravce byl v rámci svého následného prohlášení poněkud výřečnější, a i když výroky v médiích a pozvánky významných osobností do výrobního závodu zmínil, hlavní část kritiky se týká úplně jiného jednání firmy s okřídleným šípem ve znaku. Pojdme ale popořadě.



Vizualizace tramvaje Stadler Tango NG Nordic pro Helsinky. (zdroj: Stadler)

Hlavním motivem vyloučení zůstává problematika ryze technická – Škoda Transtech dle tvrzení zadavatele nesplnila 10 striktně daných požadavků. Celkově sice výběrové řízení zahrnovalo 1 570 bodů, zdaleka ne všechny ale byly povinné (některé byly pouze předmětem hodnocení, případně je měli dodavatelé okomentovat). Podle vyjádření PK Oy ovšem Škoda nesplnila oněch 10 požadavků, které byly obligatorně stanoveny, konkrétně měla chybovat mj. v oblasti prokázání bezpečnosti při nárazu, u brzdových systémů, přístupnosti prostoru pro invalidní vozíky, vnitřních rozměrů vozidla, výšky sedadel a nedostatečného testování hladiny hluku. PK Oy přitom zdůrazňuje, že během jednání Škoda nevznesla žádné námitky týkající se těchto povinných požadavků. Škoda ve své tiskové zprávě tvrdí, že se buď jedná o zjevné drobné chyby (překlepy), nebo o nejasnosti vyplývající ze zadávací dokumentace. Sama Škoda přitom v nedávné minulosti dokráčela k vítězství v Ostravě s tramvajemi Škoda 39T poté, co byl Stadler vyloučen při naprosto zjevné chybě v desetinné čárce (o kreativitě zadavatelů v trolejbusových zakázkách při hledání „chyb“ ani nemluvě).

Ve vztahu k nespolehlivosti Škodovky coby dodavatele firma uvádí, že jí nic takového nebylo v průběhu tendru vyčteno. Helsinky přitom namítají zejména zpožděním, které výrobce má, a to v rámci veřejné zakázky podepsané již v roce 2021 na dodání 23 vozů pro trať Kruunusillat. Škoda Group v tiskové zprávě zpoždění přiznává, avšak uvádí, že nesplňuje zákonem stanovená kritéria pro vyloučení, přičemž dodává, že je její dceřiná společnost Škoda Transtech v minulosti řádně napravila. Vzhledem k faktu, že firma (s největší pravděpodobností) nedisponuje strojem času, bylo tímto mimořádně kreativním obratem patrně myšleno, že uhradila smluvní penále. To ovšem není nápravou stavu, ale pokutou.

Klíčová část, která rozproudila finská média, se ale týká onoho ovlivňování veřejné zakázky. Jde přitom současně o ukázkou naprosto odlišné mentality veřejných zadavatelů ve finských a českých

reáliích. Předseda představenstva PK Oy Eetu Kinnunen uvedl, že Škoda Transtech pozvala generálního ředitele PK Oy Juha Hakavuoriho na akci, která se ale měla ukázat jako pokus o ovlivňování. *„Tón diskuze byl takový, že pokud tato nová zakázka nebude směřovat na Škodu Transtech, pak nebudou moci být tramvaje pro linku Kruunusillat dodány v dohodnutém harmonogramu,”* upřesnil Eetu Kinnunen. V zásadě platí, že uchazeč a potenciální dodavatelé se nesmějí scházet a komunikovat během probíhajícího výběrového řízení mimo dohodnuté komunikační kanály (zpravidla elektronický portál) a časy (při osobních jednáních v rámci jednacího řízení s uveřejněním). Pro Helsinky ovšem byla situace složitá, protože PK Oy má se Škodou Transtech podepsané smlouvy z minulosti, takže s dodavatelem komunikovat musí, avšak pouze a jedině o těchto zakázkách.



Ještě jeden pohled na novou tramvaj pro finskou metropoli. (zdroj: Stadler)

Právě to se ale nemělo finské odnoži Škodovky podle Kinnunena podařit dodržet: *„Museli jsme být schopni řešit i probíhající obchodní záležitosti během soutěžního řízení, ale Škoda Transtech se rozhodla posunout diskusi do nepříjemné roviny.”* V České republice je přitom naprosto běžné, že se v rámci tzv. odborných skupin Sdružení DP ČR scházejí během probíhajících výběrových řízení zástupci dodavatelů (Škodovky nevyjímaje) se zástupci výběrových komisí či ředitelů DP, přičemž samotné Sdružení DP ČR je navíc ze strany těchto výrobců z velké části financováno. Důsledky takových setkání se ovšem v různých zemích diametrálně odlišují.

Zatímco někde se z oficiálních jednání v hodnotě desítek milionů korun nepořizují ani zápisy (např. v DP hl. m. Prahy), ve Finsku ředitel PK Oy Juha Hakavuori zareagoval na pouhou diskusi tím, že o průběhu jednání zevrubně informoval představenstvo společnosti. To ihned nechalo ředitele vyškrtnout z výběrové komise. K tomuto kroku PK Oy přikročila se zájmem ochránit samotného generálního ředitele, aby nemohl být podezřelý z toho, že by jeho rozhodování bylo v rámci tendru

proběhlou diskuzí ovlivněno.

Kromě tohoto oficiálního vyjádření PK Oy přinesly noviny *Helsingin Sanomat* ještě další zprávu týkající se ovlivňování předmětné veřejné zakázky. Podle jejich informací mělo dojít v rámci organizace *Helsingin seudun liikenne* (dále jen HSL), kterou by šlo připodobnit například k pražskému ROPIDu, dokonce rovnou k propuštění jednoho ze zaměstnanců, který měl vyvíjet „*nepřiměřený tlak ve prospěch společnosti Škoda Transtech*“. HSL tuto informaci odmítla blíže komentovat s tím, že se nemůže vyjadřovat k jednání jednotlivých osob.

Připomeňme, že Škodovka získala Transtech v roce 2015 a s ním i unikátní know-how podvozků tramvají, které se jí podařilo úspěšně nasadit v dalších projektech. Po žních s dodávkami vozů pro Helsinky a Tampere ale firma poněkud přibrzdila. V současné době podle veřejných údajů realizuje jen dodávky 23 tramvají pro zmíněnou linku Kruunusillat v Helsinkách, 9 lůžkových vozů a 8 vozů pro přepravu automobilů pro finské dráhy VR (i tato zakázka je přitom zpožděná, k čemuž VR vydala nedávno tiskovou zprávu) a 7 tramvají pro Tampere (a k nim navíc nových článků pro stávající flotilu). Za horizont roku 2027 firma zřejmě nemá zakázkovou naplněnost zajištěnou.

Url: [Helsinky tvrdě obvinily Škodu z pokusu o ovlivnění zakázky na tramvaje](#)