

Škoda se odvolala v helsinském tendru na tramvaje

07.04 2026 20:32, Libor Hinčica, Tramvaje

Společnost Škoda Transtech Oy, součást skupiny Škoda Group, se po zamítnutí jejího protestu finským tržním soudem obrátila na soud vyšší instance se svým odvoláním. Přestože už finský tržní soud (obdoba českého Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže) některé z důvodů vyloučení nepřipustil, jako celek rozhodnutí o vyloučení Škodovky nezrušil a přiklonil se k argumentaci o technických nedostatcích nabídky. S ohledem na zveřejnění průběhu řízení lze nyní ilustrovat, v čem byly spatřovány hlavní problémy a jak mezi sebou Škoda Transtech a zadavatel bojovali. Současně se lze dočíst i zajímavé a obvykle nezveřejňované údaje o výši penále, které musela dříve Škoda platit za pozdní dodávky.

Připomeňme, že společnost – s pro našince nepříliš poetickým jménem – *Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy*, jež lze přeložit jako *Městská doprava v metropolitní oblasti Helsinek s.r.o.*, vypsala výběrové řízení na dodávku až 183 nových tramvají už dne 27. 11. 2023 s tím, že soutěž měla probíhat formou dialogu s dodavateli (tzv. jednací řízení). V závěrečných vyjednáváních zůstala pouze dvojice dodavatelů – Škoda Transtech a Stadler Polska, přičemž představenstvo helsinské společnosti určilo jako vítěze dne 6. 10. 2025 polskou odnož švýcarského producenta, když současně finskou „dceru“ Škodovky vyloučilo pro nesplnění podmínek. Škoda se rozhodla proti tomuto vyloučení bojovat a obrátila se na tržní soud.

První řízení ale nedošlo žádného rozuzlení, protože sám zadavatel uznal některé z argumentů a rozhodnutí o výběru dodavatele dne 18. 11. 2025 zrušil. Tentýž den ale poslal rozhodnutí nové – upravené v rámci administrativních nedostatků, ovšem se stejným výsledkem – vítězem byl nadále Stadler Polska, zatímco Škoda Transtech byla vyloučena. Ta se tak na tržní soud obrátila podruhé.



Tramvaje Škoda ForCity Artic X54 byly vyráběny již za aktivní participace Škody, která koupila finský Transtech. První dodávka byla určena pro linku Helsinky – Espoo, z níž pochází i tento snímek. (foto: Libor Hinčica)

Vedle zrušení rozhodnutí se firma domáhala také zaplacení vynaložených nákladů řízení (přes 72 000 €; zhruba 1,75 mil. Kč), zaplacení pokuty za neúčinnost (trest pro zadavatele za porušení pravidel vyměřovaný soudem), ale také tzv. kompenzačního poplatku, jež je finanční náhradou pro neúspěšného dodavatele za ušlou příležitost a zpravidla dosahuje hodnoty okolo 10 % celé veřejné zakázky. Ta přitom měla hodnotu okolo 160 mil. € (zhruba 3,92 mld. Kč).

Helsinky vyloučily Škodu Transtech v rámci dvou hlavních okruhů problémů. Jedny byly tzv. diskreční důvody, kdy zadavatel může přistoupit k vyloučení uchazeče po zvážení sekundárních okolností vstupujících do zadávacího řízení. Zadavatel v takovém případě nemá přímou povinnost vylučovat uloženou zákonem, může to ale v odůvodněných případech provést. Musí si být ale vědom toho – a je to s ohledem na závažnost takového kroku pochopitelné –, že důkazní břemeno leží celé u něj.

Další část se pak týkala problematiky technických nedostatků. Škoda zde poukazovala na to, že zadavatel měl dle jejího názoru výrazným způsobem změnit kritéria srovnání a stanovené požadavky v rámci konečné výzvy k podávání nabídek, což mělo významně ovlivnit koncept nabídky. Škoda se snažila dosáhnout prodloužení lhůty na podání finálního návrhu vozidla, avšak zadavatel tento postup zamítl. V rámci jednání před soudem navíc uvedl, že nesouhlasí s tvrzením, že by finální podmínky měly být zásadním překvapením pro dodavatele a že komunikace probíhala s účastníky prakticky na denní bázi, aby měli všechny informace k dispozici. Helsinky naopak naznačily, že se Škoda v průběhu zadávacího řízení snažila přesvědčit zadavatele, aby zvýhodnil její řešení v rámci finálního hodnocení (což je ale princip jednacího řízení).



Tramvají Artic MLRNV3 bylo dodáno do Helsinek celkem 70, nebudeme-li počítat dva prototypy, které byly prodány do Schöneiche a nahrazeny vozy v sériové verzi. (foto: Libor Hinčica)

Samotný tržní soud dal v tomto okruhu námitek zapravdu zadavateli, když konstatoval, že zadavatel hned na úvod jednacího řízení uvedl, jaké bude rozpětí jednotlivých hodnoticích kritérií a rámcově i části, u nichž předpokládá hodnocení. Zadavatel ani v jednom případě neměl vybočit ze zákonných rámců, když finální rozložení vah odpovídalo původně stanovenému rozpětí a z 56 kvalitativních požadavků mělo být v průběhu soutěže změněno a upřesněno pouze 16.

Argumentace údajným profesním pochybením zadavatele v průběhu soutěže představuje klasický balast, kterým jsou námitky k odvolacím úřadům zatěžovány, po podání nabídek ale mají jen minimální šanci na úspěch (protestovat se má v takových případech předem, a ne až podle toho „jak to dopadne“), čehož si musela být patrně vědoma i Škodovka. Komentář tržního soudu tak v dané věci nikterak nevybočuje z obdobných případů.

Pojďme se však pokusit shrnout, jakým způsobem obě strany argumentovaly v jednotlivých klíčových bodech. Nejprve se zaměřme na tzv. diskreční důvody k vyloučení, kde zadavatel vyčítal Škodovce nedostatky při plnění předchozích kontraktů a pokusy o ovlivňování veřejné zakázky.

Nedostatky při plnění předchozích veřejných zakázek

Podle tvrzení Škodovky nebyla zpoždění v předchozích veřejných zakázkách významná a nejednalo se ani o opakované nedostatky v plnění, přičemž firma argumentovala i tím, že u obdobných veřejných zakázek jsou zpoždění poměrně běžná.

Helsinky oproti tomu uvedly, že podepsaly dne 23. 12. 2016 smlouvu se společností Transtech Oy (dnes Škoda Transtech Oy) na dodání celkem 29 tramvají Artic X54, a následně během let 2018 a

2021 uzavřely čtyři dodatky a změny uvedené smlouvy (poslední z nich dne 15. 12. 2021), kdy součástí těchto dodatků byly mj. dohody o harmonogramech dodávek. Prvních 16 tramvají (ev. č. 601–616) se nakonec mělo i tak zpozdit o celkem 179 dnů, na čemž se Škodovka s odběratelem shodla v protokolu uzavřeném dne 21. 12. 2023. Namísto peněžního plnění se Škoda zavázala dodat náhradní díly na vozidla v celkové výši přibližně 600 000 € (14,7 mil. Kč). Uvedený protokol poté zahrnoval také nový harmonogram dodávek zbylých 13 vozů (ev. č. 617–629), avšak ani ten se nepodařilo splnit, takže v srpnu 2025 následovalo vyčíslení zpoždění za prodlení v souhrnné délce 252 dnů (k 22. 8. 2025), za které již Helsinky požadovaly peněžní plnění v celkové výši 935 000 € (zhruba 22,9 mil. Kč).



Pohled zezadu na vůz Škoda ForCity Artic MLNRV3 ev. č. 411 v Helsinkách u přístavu. (foto: Libor Hinčica)

Dne 4. 2. 2021 byla podepsána se Škodou Transtech Oy smlouva na dodání dalších 23 tramvají Artic X54, na kterou v září 2024 navázal dodatek, který opět upravoval i harmonogram dodávek. V případě této série mělo dojít ke zpoždění předávek u tří vozů ev. č. 634 až 636 o celkem 47 dnů, za což by mělo městu náležet penále ve výši 159 000 € (přibližně 3,9 mil. Kč), které ale nemělo být v době projednávání námitek Škodovky v helsinském tendru ještě fakturováno. Vzhledem k těmto zpožděním a uplatněným pokutám Helsinky došly k závěru, že došlo k naplnění podmínek příslušného paragrafu, který umožňuje vyloučit uchazeče z předmětného zadávacího řízení pro nespolehlivost prokázanou v předešlých veřejných zakázkách. Soud se ale s touto argumentací neztotožnil.

Podle jeho zjištění sice není sporu o tom, že zpoždění skutečně vznikla, dal ovšem zapravdu Škodovce, že v procentuálním vyjádření nebyla celková výše udělených pokut (zhruba 1,7 mil. €) zvláště významná (tvořily necelé 1 % celkové hodnoty obou zakázek) a v oblasti dodávek vozidel veřejné dopravy nejsou obdobná zpoždění nikterak neobvyklá. Klíčovým pro zamítavé rozhodnutí byl

ale liknavý přístup zadavatele v předkládání důkazů. Vyloučení za dřívější pochybení je totiž možné provést pouze při takovém pochybení dodavatele, jež není starší tří let. Smlouvy se Škodou Transtech ale byly uzavřeny dříve a později datované protokoly, kterými Helsinky šermovaly ve svém vyjádření, tržnímu soudu nepředložily. Soud tedy nemohl jinak než označit vyloučení z uvedeného důvodu za protizákonné.

Pokusy o ovlivňování veřejné zakázky

Helsinky vyloučily Škodu Transtech Oy ještě v rámci podstatně závažnějšího prohřešku, a sice v důsledku údajného pokusu ovlivnit veřejnou zakázku, což v českém prostředí, kde scházení veřejných zadavatelů se spřátelenými dodavateli v rámci rádoby profesních sdružení v průběhu probíhajících zadávacích řízení nepřijde prakticky nikomu zvláštní, poněkud rezonovalo.

Podle vyjádření Helsinek mělo dojít k prvnímu pokusu dne 3. 10. 2024 během pracovního obědu mezi vedoucím oddělení zadávání veřejných zakázek HSL (*Helsingin seudun liikenne;* koordinátor lokálního integrovaného systému) a vedoucím oddělení kolejových vozidel Škoda Transtech. Během tohoto setkání měly být předány podrobné pokyny, jak by měla být výzva k podání nabídky upravena tak, aby byli vyloučeni všichni ostatní uchazeči a jediným subjektem, který bude následně schopen podmínky splnit, by byla Škodovka.



Škoda Transtech Oy dodala do Helsinek celkem 115 vozů, z toho 70 v jednosměrném provedení Artic MLNRV3 a 45 v obusměrném provedení Artic X54. Na snímku vidíme jeden z původních Articů před helsinským hlavním nádražím. (foto: Libor Hinčica)

Vedoucí oddělení zadávání veřejných zakázek HSL o tomto setkání informoval dne 23. 10. 2024 manažera na straně zadavatele (*Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy*), načež bylo rozhodnuto vyloučit předmětnou osobu z procesu rozhodování o zakázce, aby tak bylo zabráněno nevhodnému ovlivňování rozhodovacího procesu.

Dne 1. 7. 2025 se poté konala další schůzka, jíž se účastnil generální ředitel *Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy* a dvojice vrcholových manažerů Škodovky – Juha Vierros coby šéf Škody

Transtech Oy a Petr Novotný šéfující celé Škodě Group. Záminkou pro jednání byly stávající kontrakty Škodovky, diskuze se ale měla stočit k probíhajícímu tendru. Také tentokrát byl případ nahlášen a jelikož komise vyhodnotila jednání Škodovky jako nátlakové, byl i sám generální ředitel odvolán z výběrové komise.

Mimoto Helsinky vnímaly nátlak i podprahově skrze články v médiích, konkrétně zmínkou o tom, že výběr Škodovky coby dodavatele tramvají by měl pozitivní dopad na zaměstnanost (publikováno 5. 9. 2025 v časopise *Tekniikka & Talous*), nebo tvrzením, že se výrobní závod Škodovky bude podílet na výrobě vozidel (publikováno dne 25. 10. 2024 na webových stránkách *Yle*).

Na oba publikované texty reagovalo oddělení veřejných zakázek zadavatele žádostmi o stažení vybraných pasáží či přepracování textu. To je vskutku nevídaný postoj veřejného zadavatele, vzpomeneme-li si na různé difamační kampaně v médiích při dodávkách vozidel zahraničních dodavatelů do ČR a servilní vyjádření zástupců českých DP, kteří děkují dodavatelům za to, že se jim přihlásili s přemrštěnou cenovkou do soutěže s jediným účastníkem. Právě tento propastný rozdíl v chování zadavatelů v oblasti zadávání veřejných zakázek je názornou ukázkou toho, že zatímco železná opona byla stržena, ta sametová definující tuzemskou mentalitu i po 37 letech pořád visí.



Nákup nových tramvají by měl umožnit vyřadit z provozu nejstarší tramvaje Valmet MLNRV1 a MLNRV2 z let 1973 až 1987, kterých je stále ve městě celkem 49. (foto: Libor Hinčica)

Škoda Transtech s uvedeným výkladem událostí ze strany zadavatele nesouhlasila. Nepopřela sice, že se schůzky odehrály, ale uvedla, že: *„Subjektivní zkušenosti a interpretace nemohou být považovány za dostatečné pro uplatnění kritéria vyloučení.“* Velmi dobře si totiž byla vědoma toho, že důkazní břemeno leží v takových nařčeních na zadavateli. Sama pak poskytla vlastní verzi událostí, v níž jakékoli pokusy o ovlivňování odmítla.

Soud se i v tomto případě postavil na stranu Škodovky, a to právě proto, že zadavatel nepředložil

dostatečné důkazy. V případě zmíněných článků, které byly nadto dodatečně upraveny, poté neshledal přímý pokus o ovlivnění tendru, který by byl dostatečným pro možnost vyloučení dle § 81, odst. 11 zákona o zadávání veřejných zakázek.

Škoda Transtech Oy v tiskové zprávě vydané po rozhodnutí tržního soudu zveřejnila citaci, že: *„Soud zamítl diskreční důvody pro vyloučení, na které se odvolávala společnost Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy a jejichž cílem bylo obvinit společnost Škoda Transtech a poškodit její pověst,“* což poněkud budí dojem, že soud se postavil za výklad Škodovky. Hodí se však říci, že soud se v rozhodnutí nepřiklonil ani k jedné verzi příběhu o (ne)ovlivňování (šlo zkrátka o tvrzení proti tvrzení), nemohl ale při zachování presumpce neviny rozhodnout v neprospěch Škody pro absenci důkazů na straně zadavatele, který jimi na druhé straně nemohl objektivně disponovat.

Technické nedostatky nabídky

Po zamítnutí diskrečních důvodů k vyloučení zbývalo tržnímu soudu vypořádat se s problematikou technických nedostatků, které Helsinky nabídce Škody Transtech vyčítaly. Škoda navíc napadala i skutečnost, že zadavatel měl zvýhodnit Stadler tím, že mu umožnil učinit podstatnou změnu v nabídce. Tato změna přitom měla spočívat v administrativním nedostatku, kdy žádost o účast podal subjekt *Stadler Rail AG*, zatímco uchazečem byla firma *Stadler Polska sp. z o. o.* Tento protest byl soudem zamítnut.

Technické nedostatky, na nichž byla Škoda Transtech Oy vyloučena, se měly týkat konkrétně následujících bodů zadávacího řízení:

- Příloha PA.2.1 – Provoz tramvají – bod 2.1.4.8.a;
- Příloha OA.2.2 – Salón cestujících – body 2.2.3.b, 2.2.3.d, 2.2.3.g, 2.2.2.r, 2.2.3.a, 2.2.3.k;
- Příloha PA.2.3 – Konstrukce tramvaje – bod 2.3.1.8.i.;
- Příloha SA.2 – Výzva k podání nabídek – bod SA.2.11.3.b.

Celkem se tedy jednalo o 9 bodů, které se pokusíme stručně blíže rozebrat.



Ještě jeden pohled na tramvaj Škoda ForCity Artic X54 z linky Helsinky – Espoo. Zpoždění dodávek těchto vozidel se Helsinky pokusily využít jako důvod pro vyloučení z tendru. Soud jim ale tuto argumentaci neuznal. (foto: Libor Hinčica)

Problematika antikolizního systému (Provoz tramvají – bod 2.1.4.8.a)

Uvedený bod zadávací dokumentace stanovoval, že: *„Tramvaj musí mít senzory detekující osoby a další blízké objekty před a v blízkosti předních rohů tramvaje a poskytující řidiči zvukový a vizuální signál, když je detekován objekt při stání vozidla a při nízkých rychlostech.“* Uchazeč měl povinnost popsat funkčnost systému a vyplnit část s názvem *„Referenční dokument“*, která byla fakticky technickým popisem nabízeného antikolizního zařízení. Podle názoru zadavatele Škoda poskytla takový popis, z nějž mělo vyplývat, že požadovaná funkcionalita není splněna.

Škoda ve svém odvolání uvedla, že v daném místě sice adekvátní popis chyběl, ale byl přítomen na dvou jiných místech nabídky, konkrétně v dokumentu *Design Book* a v tabulce nákladů životního cyklu. Soud jí ale v tomto ohledu zapravdu nedal. V tabulce nákladů životního cyklu nedetekoval nic, co by tvrzení Škody podporovalo a u popisu v *Design Booku* došel k závěru, že ani zde přítomný popis nesplňuje požadavky Helsinek (a je tudíž rovněž chybný).

Problematika rozteče, výšky a rozměrů sedadel (Salón cestujících – body 2.2.3.a, 2.2.3.b, 2.2.3.d, 2.2.2.r)

Helsinky v zadávací dokumentaci velmi detailně stanovily požadavky týkající se rozměrů sedadel, roztečí mezi nimi, vzdálenost sedadel k bočnici, šířku samotného sedadla, výšku sedadel od podlahy atp. Podle tvrzení zadavatele zde nabídka Škodovky nevyhovovala, protože nesplnila hned několik požadavků. Škoda zde argumentovala mj. tím, že zadávací řízení umožňovalo upřesnit vybrané body ve fázi návrhu vozidla, takže uvedený požadavek by šlo snadno zhojit. Soud s touto argumentací ale

nesouhlasil, protože zmíněná fáze návrhu sice skutečně může upřesňovat detaily, nemůže ale sloužit k tomu, aby se nabídka dodatečně dostávala do souladu s požadavky zadavatele.

Problematika sklopných sedadel v prostoru pro vozíčkáře (Salón cestujících – bod 2.2.3.g)

Obdobná obhajoba byla ze strany výrobce použita i v bodě týkajícího se sklopných sedadel v prostorách pro vozíčkáře. Ty byly ze strany zadavatele striktně vyžadovány, Škoda je ale opomněla v nabídce i výkresech uvést, na základě čehož byla – dle rozhodnutí tržního soudu oprávněně – vyloučena.

Problematika madel u sedadel (Salón cestujících – bod 2.2.3.k)

V tomto bodě Helsinky požadovaly, aby každá skupina sedadel umístěná proti sobě byla vybavena madlem pro usnadnění usednutí. Škoda ovšem ve své nabídce opomněla jedno toto madlo zakreslit. I tento bod byl – i z pohledu autora poněkud přísně – uveden jako zásadní nedostatek, pro který bylo vyloučení Škody oprávněné.

Problematika vnějšího hluku (Konstrukce tramvaje – bod 2.3.1.8.i.)

Zadavatel uvedl také maximální hladinu hluku, kterou musí nabízené tramvaje splňovat při zrychlování (z 0 na 30 km/h) a brzdění (z 30 na 0 km/h), konkrétně nemělo dojít k překročení hluku 78 dB(A) při dané metodice měření. Podle zadavatele i soudu ale Škoda poskytla v nabídce informace, které byly v rozporu s uvedeným bodem a vyloučení dodavatele proto bylo namístě.

Problematika pískování (Výzva k podání nabídek – bod SA.2.11.3.b.)

Nabídka Škody Transtech Oy měla obsahovat rozporná tvrzení i v oblasti pískování, které mělo fungovat ve všech rychlostech a bez ohledu na brzdné či třecí podmínky. Škoda měla uvést, že se v daném případě jedná o zjevnou chybu, nicméně soud danou věc tak neposoudil a přiklonil se ke správnosti postupu zadavatele, když se rozhodl Škodu vyloučit.



V interiéru tramvají Škoda Artic X54 se nacházejí u protilehlých sedadel madla se stolkem. Ta byla požadována i ve výběrovém řízení, z nějž byla Škoda vyloučena. U jedné čtveřice totiž Škoda neměla v dokumentaci stolek vyznačit. I toto pochybení tržní soud označil jako zásadní nesoulad, třebaže jde o věc snadno opravitelnou. (foto: Libor Hinčica)

Závěrem

Soud tedy ve všech devíti technických bodech vedoucích k vyloučení Škody Transtech Oy dal zapravdu zadavateli *Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy*. Skutečnost, že Škoda poskytla následně doplnění a vysvětlení k nabídce nebyla brána za rozhodující, protože tato doplnění měla mít dle názoru zadavatele i tržního soudu charakter změny nabídky, což je po odevzdání nabídek nepřípustné. Soud současně uložil Škodě Transtech povinnost uhradit náklady řízení zadavateli i Stadleru ve výši 35 000 € (přibližně 850 000 Kč).

Škoda nebyla pochopitelně s výsledkem spokojená a rozhodla se obrátit Nejvyšší správní soud, a to současně s žádostí o vydání předběžného opatření zabraňujícího podpisu smlouvy. Rozhodnutí v dané věci ještě nebylo učiněno, což je opět příležitost poukázat na rozdílný přístup v mentalitě finských zadavatelů – Helsinky by totiž nyní smlouvu podepsat mohly, do rozhodnutí odvolacího soudu tak ale učinit nechtějí. V ČR bychom přitom i v nedávné historii nalezli případy, kdy zadavatelé byli schopni podepsat smlouvu o víkendu (dříve, než Úřad pro ochranu hospodářské soutěže stihl zahájit řízení).

Zatímco zadavatel ani Stadler po vynesení rozhodnutí tržního soudu případ nikterak nekomentovali, Škoda Transtech s prohlášením přišla. Již vzpomínaný generální ředitel společnosti Juha Vierros (jeden z aktérů oné červencové schůzky) v něm mj. uvedl: *„Jsme zklamáni. Předložili jsme konkurenceschopnou nabídku s jasným cílem vyhrát spravedlivé, čestné a rovné výběrové řízení. Nejlepším řešením pro obyvatele metropolitní oblasti a uživatele veřejné dopravy by bylo, kdyby se*

konkurenční nabídky dostaly k nestrannému porovnání.“ Nezbývá než věřit, že o stejně nestranné porovnání a rovná výběrová řízení usilují společnosti ze skupiny Škoda také na dalších trzích, na nichž se pohybují.

Url: Škoda se odvolala v helsinském tendru na tramvaje