



Škoda tramvaje do Varšavy zatím nedodá. Město zrušilo soutěž

10.01 2026 09:10, Libor Hinčica, Tramvaje

Výběrové řízení na dodání až 160 tramvají pro Varšavu má zajímavé rozuzlení. Dopravce (Tramwaje Warszawskie) necelý rok po vypsání soutěže oznámil, že musel soutěž zrušit, protože v ní nezůstala ani jedna platná nabídka.

Připomeňme, že Varšava sháněla až 64 jednosměrných a 96 obousměrných vozů o délce 33 m s tím, že garantovaný byl odběr 20 tramvají v jednosměrném provedení v rámci první objednávky. Dopravce k soutěži přistoupil velmi zodpovědně a již v roce 2024 vypsál (na rozdíl od tuzemského prostředí) nepředstírané tržní konzultace. Samotná soutěž poté počítala s možností uzavření smluv až s pěti dodavateli, kteří by splnili předepsaná kritéria. Proti těm se například snažil bojovat Stadler, nicméně jeho postoj k dané věci zůstává poněkud nejasný, protože i účastníci, kteří by posbírali méně bodů v hodnocení technické části, měli stále možnost stát se nakonec dodavatelem, protože technická kritéria sloužila primárně pro snížení počtu účastníků (pokud by jich bylo více než pět) a samotná objednávka vozidel měla následovat vždy až po cenovém licitování mezi subjekty, s nimiž by byla podepsána rámcová smlouva.

Poněkud překvapivě přišly do velkého tendru jenom dvě nabídky – Hyundai Rotem se měl pokusit navázat na dřívější dodávky 123 vozů pro Varšavu, Škoda Transportation měla nabídnout vozidlo odvozené od modelu Škoda 52T pro Prahu. Indikativní nabídková cena Škodovky za jednosměrnou tramvaj činila v přepočtu bezmála 122 mil. Kč (21,152 mil. zlotých), zatímco obousměrný vůz nacenila na 129 mil. Kč (22,282 mil. zlotých). Hyundai přišel s vyšší cenovkou v případě jednosměrných vozů (127,14 mil. Kč/21,960 mil. zlotých), ovšem obousměrné nabídl paradoxně levněji (121,8 mil. Kč/21,037 mil. zlotých). Samostatně byly oběma výrobcům dány ještě částky za opční kusy (nad rámec základní 20kusové objednávky).

Fakticky neměly výše uvedené ceny valnou vypovídající hodnotu, neboť v případě podpisu rámcových smluv by tak jako tak došlo k již zmíněné „malé soutěži“ mezi oběma firmami, z níž by teprve vzešla finální částka. Taková „malá soutěž“ ale neproběhne, protože k uzavření rámcových smluv vůbec nedošlo. Tramwaje Warszawskie po vyhodnocení nabídek přistoupily k vyloučení obou účastníků, čímž byly nuceny v závěru roku 2025 tendr zrušit.

V případě Škodovky je na vině sice drobné administrativní, leč ve svém důsledku závažné pochybení. Zadavatel, jak to v obdobných případech bývá, požadoval v rámci výběrového řízení předložení bankovní záruky (tzv. *bid bond*). Škoda poskytla tuto záruku v elektronické podobě, avšak bez kvalifikovaného elektronického podpisu. Z pohledu zákona je taková bankovní záruka neplatná, a jelikož účastník soutěže má povinnost zajistit platnost bankovní záruky po celou dobu soutěže, nelze obdobné pochybení zhojit dodatečně poskytnutým dokumentem. Zadavatel tedy přistoupil k vyloučení české společnosti.



Společnost Hyundai Rotem uspěla ve Varšavě v minulosti v soutěži na dodání 123 tramvají. Dalších 90 mohlo být přikoupeno v rámci využití opčního práva, k čemuž ale nedošlo, neboť Hyundai požadoval po covidových událostech navýšení ceny, na které Varšava odmítla přistoupit. (foto: Petr Bystroň)

Neslavně ale dopadla i účast společnosti Hyundai Rotem, kterou v nejnevhodnější dobu dohnala její kartelová kauza na domácí půdě. Korejský antimonopolní úřad je podstatně všímavější k dění na trhu prostředků veřejné dopravy než ten český a v roce 2022 udělil vysoké pokuty vybraným jihokorejským společnostem za kartelové dohody, v jejímž rámci společnosti koordinovaly své nabídky a předem se domlouval vítěz. Roli – a nikoli pouze epizodní – si v tomto kartelu stříhl i Hyundai Rotem, který sice s úřadem následně v rámci vyšetřování spolupracoval, leč pokutě neušel.

Po antimonopolním úřadu navíc nastoupil ještě jihokorejský Úřad pro veřejné zakázky, který

společnosti uložil zákaz účastnit se veřejných soutěží, a to na dobu 6 měsíců – původně od 6. 12. 2022 do 5. 6. 2023. Hyundai Rotem se ale proti výši trestu rozhodl bojovat, přičemž spor se protáhl až do loňského roku. Zákazová lhůta byla nakonec zkrácena jen na tři měsíce – od 6. 8. 2025 do 5. 11. 2025.

Zákaz se pochopitelně týkal pouze jihokorejského trhu, avšak zákony většiny zemí neumožňují participaci subjektům, které byly pravomocně odsouzeny (či jim byl jinak uložený zákaz) v obdobných deliktech, i kdyby tomu tak bylo třeba „na druhém konci světa“. Přestože nabídky ve Varšavě byly již odevzdány, soutěž stále běžela a akceptací tříměsíčního zákazu s počátkem od 6. 8. 2025 ze strany Hyundai Rotem se restriktivní lhůta začala překrývat s varšavským tendrem, v němž tak účastník dodatečně pozbyl jednu z podmínek tzv. základní kvalifikace. Ztráta kvalifikace je přitom opět důvodem k vyloučení, přičemž z povahy věci nelze v tomto případě přistoupit k náhradě či doplnění kvalifikačních dokumentů.

Škoda ani Hyundai Rotem nicméně s rozhodnutím o vyloučení nesouhlasí a společnosti se proti němu odvolaly k Národní odvolací komoře (*Krajowa Izba Odwoławcza*), která ale v dané věci ještě nerozhodla. Teoreticky tak může ještě dojít k navrácení jednoho či obou účastníků zpět do hry, čímž by pozbývalo smysl i rozhodnutí o zrušení tendru, neboť jeho odůvodnění by již nebylo platné. Formálně by sice rozhodnutí o zrušení dále platilo, nicméně lze předpokládat, že by bylo následně rovněž napadeno a dopravce by s největší pravděpodobností byl nucen řízení obnovit.

Dopravce *Tramwaje Warszawskie* mezitím uvedl, že hodlá v nejbližším období otevřít nové výběrové řízení, avšak zda v něm budou nastaveny identické podmínky či o kolik vozů v něm bude možné ze stran výrobců bojovat prozatím neprozradil.

Url: [Škoda tramvaje do Varšavy zatím nedodá. Město zrušilo soutěž](#)