

**Vyjádření odvolaného předsedy Představenstva ČD Cargo Ing. Josefa Bazaly k „indiciím“ předsedy Představenstva ČD Ing. Petra Žaludy vedoucím k odvolání a k diskreditujícím článkům v tisku.**

Vzhledem k nepravdivým údajům a vykonstruovaným „indiciím“, které prezentoval na své tiskové konferenci dne 23. června 2010 předseda představenstev společností České dráhy (ČD) a ČD Cargo Ing. Petr Žaluda jako důvody k odvolání předchozího Představenstva společnosti ČD Cargo, a dále vzhledem k nepravdivým a zavádějícím údajům, které byly následně publikovány v tisku – například článek Jiřího Pšeničky „Bazala a bazilišci“, který byl uveřejněn v magazínu Ekonom dne 24. 6. 2010, považuji za nutné všechny tyto spekulace znovu důrazně odmítnout s tím, že se jedná o bezprecedentní a skandální útok na osoby členů odvolaného představenstva, a považuji za nutné zveřejnit toto vyjádření.

1. Bezobsažnou kritiku výsledků hospodaření společnosti ČD Cargo v roce 2009 a v 1. čtvrtletí roku 2010 bez jakýchkoli hmatatelných pádných argumentů považuji za neobjektivní blamáž, a to zvláště v situaci, kdy v roce 2009 ČD Cargo vykázalo vůbec nejmenší ztrátu ze všech významných evropských dopravců, aniž by přitom žádalo o státní půjčku či dotaci - narozdíl od jiných dopravců. V letošním roce navíc výsledek hospodaření dosáhl za leden až duben opět kladné hodnoty přibližně ve výši 1 milionu korun a ČD Cargo se tak ze ztráty způsobené hospodářskou krizí v loňském roce vrátilo k ziskovému hospodaření.

Tvrzení pana Žaludy, že si nyní nechá zpracovat analýzu je překvapivé a úsměvné, protože ta čísla již samozřejmě existují a jejich srovnání jednoznačně potvrzuje úspěšné řízení ČD Cargo během krize v roce 2009, kdy hospodaření ČD Cargo bylo vůbec nejlepší ve srovnání s jinými významnými dopravci v Evropě. Německý dopravce DB Schenker Rail vykázal v roce 2009 ztrátu 4,9 miliardy Kč, rakouské Rail Cargo Austria i přes státní dotaci 2,6 miliardy Kč vykázalo ztrátu 2 miliardy Kč, slovenské ZSSK Cargo i přes poskytnutí státní půjčky 4,3 miliardy Kč vykázalo ztrátu 3,3 miliardy Kč, polské PKP Cargo očekává ztrátu kolem 3 miliard Kč, švýcarské SBB Cargo vykázalo ztrátu 1,2 miliardy Kč, francouzská SNCF Fret dosáhla ztráty 18,7 miliardy Kč. ČD Cargo dosáhlo v roce 2009 ztráty EBT ve výši jen 378 milionů Kč a přitom nežádala o žádnou dotaci ani státní půjčku.

2. Pan Žaluda znovu opakuje lživá tvrzení o „obstruktivním jednání“ společnosti ČD Cargo, díky němuž prý neměla mateřská společnost ČD jakožto akcionář k dispozici informace o mimořádném auditu. Prohlašuji, že k žádným obstrukcím ze strany ČD Cargo nikdy nedošlo a pan Žaluda nemá pro svá tvrzení žádné důkazy. Smlouva o poskytnutí služeb auditu byla podepsána s auditorskou společností dne 19. května 2010 v souladu s rozhodnutím Představenstva ČD při výkonu působnosti Valné hromady ČD Cargo. V této smlouvě byly jasně stanoveny povinnosti a také časový harmonogram auditu, který byl průběžně, řádně a včas ze strany vedení společnosti ČD Cargo plněn. Smlouva o poskytnutí služeb auditu byla řádně projednána ve všech orgánech ČD Cargo. Tato smlouva narovnala předchozí zcela nedostatečný právní rámec pro řádné provedení mimořádného auditu zahájeného v červenci 2009, který byl zahájen pouze na základě smlouvy mezi společností ČD a auditorskou společností KPMG, tedy bez smluvní participace auditovaného subjektu – ČD Cargo, což nekorespondovalo s právními předpisy.

Důrazně odmítám lživé nařčení, že by se ČD Cargo dopustilo obstruktivního jednání a jakkoli bránilo zpřístupnění výsledků auditu mateřské společnosti či zástupcům státu. ČD Cargo respektovalo pokyn k uzavření smlouvy o poskytnutí služeb auditu ve znění, v němž mu byla předložena Představenstvem společnosti ČD. Tento návrh neobsahoval požadavek na zpřístupnění výsledků auditu Řídícímu výboru ČD a Výboru pro audit ČD. ČD Cargo se nikdy zpřístupnění těchto

informací nebránilo, současně však bylo povinno zajistit splnění zákonné povinnosti na zajištění ochrany poskytování důvěrných informací. Proto ČD Cargo předložilo návrh řešení na zpřístupnění informací o průběhu a závěrech auditu ČD Cargo formou uzavření smlouvy o zajištění ochrany poskytovaných důvěrných informací tak, aby splnila zákonem stanovenou povinnost, což je naprosto standardní postup.

Zdůrazňuji, že předseda Představenstva ČD Ing. Petr Žaluda, který byl současně předsedou Správní rady ČD Cargo, na jejím zasedání dne 2. června podepsal usnesení, které se týkalo projednání Smlouvy o auditu mezi společnostmi ČD Cargo a KPMG podepsané dne 19. května 2010 a poskytnutí důvěrných informací a dokumentů Dozorčí rady ČD Cargo společnosti KPMG. Současně obdržel podrobnou informaci předsedy Představenstva ČD Cargo Ing. Josefa Bazaly o průběhu zahájení auditu a objasnění způsobu předání závěrů auditu Řídícímu výboru ČD. Člen Správní rady ČD Cargo, Mgr. Roman Boček, MBA, který je současně předsedou Řídícího výboru ČD, doporučil nejprve dokončit audit a v té době pak uzavřít dohody o mlčenlivosti se členy řídicího výboru. Rovněž člen Představenstva ČD Ing. Michal Nebeský, který byl současně členem Dozorčí rady ČD Cargo, na jejím zasedání dne 11. června 2010 hlasoval pro schválení obdobného usnesení Dozorčí rady ČD Cargo a obdržel obdobné informace předsedy Představenstva ČD Cargo o auditu. **Tyto nezpochybnitelné listinné důkazy jsou k dispozici u příslušných orgánů společnosti ČD Cargo.**

**Je nutné zdůraznit, že předseda Představenstva ČD Ing. Petr Žaluda byl současně v období od vzniku společnosti ČD Cargo od 1. prosince 2007 až do současnosti nepřetržitě členem některého z orgánů ČD Cargo, tedy osobou s přístupem ke všem informacím o společnosti ČD Cargo (od 1. prosince 2007 do 30. listopadu 2009 byl členem Představenstva ČD Cargo, od 1. prosince 2009 do 16. června 2010 členem Správní rady ČD Cargo a od 15. února 2010 do 16. června 2010 jejím předsedou).** Rovněž člen Představenstva ČD Ing. Michal Nebeský byl členem Dozorčí rady ČD Cargo od 1. prosince 2008 až do 16. června 2010 a měl tedy přístup k informacím o společnosti.

**Pan Žaluda na své tiskové konferenci dne 23. června 2010 poznamenal, že má v ruce dokumenty, které obsahují „indicie“, které však s odkazem na režim poskytování důvěrných informací během auditu nemůže zveřejnit. Tím ve skutečnosti přiznává, že žádné skutečné důkazy o pochybnostech k dispozici nemá a k odvolání udává jen zástupné důvody.**

- 3. Pan Žaluda jako dosud jediný konkrétní argument uvedl tzv. „indicii“, že výběrové řízení ČD Cargo na pořízení 50 nákladních vozů řady Tagnpps na přepravy agrárních produktů (především obilí) nebylo v pořádku, protože prý ČD Cargo takové vozy nepotřebuje a proto tento - dosud neuzavřený - tendr zruší. Následně se v médiích (článek Jiřího Pšeničky „Bazala a bazilišci“ v magazínu Ekonom dne 24. 6. 2010) objevila spekulace, že jsou zakázky ČD Cargo na modernizace, odprodeje či pronájmy nákladních vozů přidělovány „na míru“ té či oné firmě, což je hrubá lež.**

Všechny investice do vozidlového parku ČD Cargo vycházejí z obchodních potřeb firmy a aktuální situace na trhu. Požadavky obchodního úseku ČD Cargo jsou po posouzení finančních možností následně zapracovány do investičního plánu, který je vždy součástí podnikatelského plánu na kalendářní rok. Ten je schvalován ve všech orgánech ČD Cargo, včetně Valné hromady ČD Cargo, kterou vykonává Představenstvo ČD. V průběhu roku se poté na základě rozhodnutí Představenstva a s vědomím Dozorčí rady ČD Cargo vyhledávají tendry podle Zákona o veřejných zakázkách. Z uvedeného vyplývá, že žádná firma nemůže být nijak zvýhodňována a zakázku logicky vždy získá nejlepší nabídka. Konkrétně se tak v řádně schváleném podnikatelském plánu ČD Cargo pro rok 2010 počítá s pořízením 50 nákladních vozů cisternových, 50 nákladních vozů obilních, dále s modernizacemi vozů na uhlí, dřevo, písek atd. v celkové odhadované ceně cca 1 mld. Kč.

Jednání Ing. Petra Žaludy v jeho funkcích na ČD a ČD Cargo je přinejmenším zajímavé, ne-li přímo pomatené. Předseda Představenstva ČD Ing. Petr Žaluda byl od vzniku ČD Cargo od 1. prosince 2007 až do 30. listopadu 2009 současně také členem Představenstva ČD Cargo, což znamená, že Podnikatelský plán ČD Cargo na rok 2010 schvaloval hned dvakrát: jednou jako člen Představenstva ČD Cargo a podruhé jako předseda Valné hromady ČD Cargo – tj. předseda Představenstva ČD. O to více zarážející je fakt, že v současné době výběrové řízení na nákup 50 agrárních vozů nesmyslně bezdůvodně ruší s odkazem na „indicie“, které však nijak nedoložil.

Tendr na pořízení vozů na obilí byl zapracován do investičního plánu na rok 2010 z důvodu, že v této komoditě ČD Cargo disponuje vlastními vozy jen na 25 % objemu trhu, přičemž je pod silným konkurenčním tlakem ostatních dopravců. Nákupem 50 vozů by se tento podíl zvýšil na necelých 50 % objemu trhu, čímž by se zlepšila konkurenční pozice ČD Cargo. Poté, co ČD Cargo zasáhly dopady hospodářské krize a co se potýká se zostřenou konkurencí, logicky se o to více snaží získat jakoukoli přepravní zakázku. K tomu je samozřejmě nutné disponovat příslušným specializovaným vozovým parkem.

Argumentaci pana Žaludy, že „se nemohl dívat na utrácení peněz ČD Carga, že zrušením tendru firma ušetří 175 milionů korun a že ČD Cargo tyto vozy nepotřebuje, protože příslušné přepravy tvoří pouhá dvě procenta jejího obratu“, bych mohl pokládat za úsměvnou, protože tím jen dokazuje svou neznalost trhu nákladní dopravy. Bohužel však i tímto krokem nové Představenstvo ČD Cargo v čele s Petrem Žaludou poškozují obchodní zájmy firmy, které se negativně promítnou do hospodaření.

Spekulace v tisku o vlastnících firmy Ostravské opravny a strojírny nebo lounského Lostru a jejich údajných vazbách musím ostře odmítnout jako zcela nepravdivé a nesmyslné. Společnost ČD Cargo vždy obecně vypisuje na všechny zakázky otevřená výběrová řízení podle Zákona o veřejných zakázkách a vždy jsou podmínky tenderů řádně uveřejňovány na příslušných oficiálních internetových serverech v ČR i v EU. Společnost ČD Cargo vždy jedná jen s oficiálními statutárními orgány a nikoli s údajnými vlastníky. Tímto oficiálně prohlašuji, že ve věci výběrových řízení ČD Cargo jsem nikdy nejednal s Milanem Matouškem, neuzavíral v této věci žádné smlouvy a ani nemám žádný jiný vztah k osobám či firmám zmiňovaným v článku redaktora Pšeničky v magazínu Ekonom. Pokud to však někdo veřejně tvrdí nebo jen spekulativně naznačuje, měl by předložit důkazy. V opačném případě se jedná o hrubé pomluvy, proti kterým se mohu bránit jen - bohužel pomalou – právní cestou.

V článku v týdeníku ekonom č. 25 je zmíněna ještě jedna pikantní dezinformace: „podle zdrojů týdeníku Ekonom byli o odvolání někteří představitelé nově se tvořící vládní koalice informováni a tiše jej podpořili“. To však zástupci tvořící se vládní koalice vyvrátili na tiskové konferenci „K9“ dne 17. června 2010, kde ostrým prohlášením mj. „vyzvali končící vládu Jana Fischera, aby neprováděla žádné personální změny ve firmě ČD Cargo“. Pokud tím však autor Jiří Pšenička myslí Žaludova přítele Romana Janouška, nelze než souhlasit.

V Praze dne 28. června 2010



Ing. Josef Bazala