

BBH, advokátní kancelář, s.r.o.
Klimentská 1207/10
110 00 Praha 1

k rukám Mgr. Bc. Jana Kadrnožky, advokáta

jakožto zástupce obchodních společností

ŠKODA TRANSPORTATION a.s.
ŠKODA EKOVA a.s.
ŠKODA ELECTRIC a.s.

V Praze dne 2. prosince 2024

Vážený pane magistře,

obracím se na Vás jménem obchodní společnosti **MH DEVELOPMENT s.r.o.**, IČO: 277 64 141, se sídlem Ostrava - Moravská Ostrava, Sládkova 2988/27A, PSČ 702 00, zapsané v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Ostravě pod sp. zn. C 51203 (dále jen „**klient**“) a dovoluji si tímto reagovat na Vaš dopis ze dne 11. listopadu 2024 označený jako „Výzva k opravě článků zveřejněných na webové stránce www.cs-dopravak.cz“ (dále jako „**Výzva**“), zasláný klientovi jménem výše označených obchodních společností ze skupiny ŠKODA (společně dále jako „**Společnosti**“). Ve výzvě se odkazujete na několik článků publikovaných v průběhu května 2024, v nichž mají být dle Vašeho přesvědčení uvedena nepravdivá a zavádějící tvrzení. K předmětné Výzvě zasílám níže následující vyjádření.

Předně potvrzuji, že informační portál Československý Dopravák, má zájem na tom, aby informace obsažené v jednotlivých článcích byly pravdivé a založené na řádně získaných a ověřených informacích. Tento záměr vyplývá nejen z veřejně deklarovaných cílů platformy, jak správně uvádíte, ale především ze systému interních pravidel směřujících k zajištění relevance a vyváženosti publikovaných výstupů. S odkazem na tuto skutečnost proto uvádím, že faktické informace uváděné v článcích, které mají povahu skutkových tvrzení, vychází vždy z ověřených zdrojů.

Naprosto běžnou součástí žurnalistiky je však právě kritické hodnocení událostí a projev názoru na dané dění, jež má povahu hodnotících soudů. Tento pojem je standardně vykládán jako „*subjektivní názor svého autora, který k danému faktu zaujímá určitý postoj tak, že jej hodnotí z hlediska správnosti a přijatelnosti, a to na základě vlastních (subjektivních) kritérií. Hodnotící soud nelze jakkoli dokazovat, je však nutné zkoumat, zda se zakládá na pravdivé informaci, zda forma jeho veřejné prezentace je přiměřená.*“¹

Vámi ve Výzvě citované výroky, jež mají povahu hodnotících soudů, jsou přitom posuzovány odděleně a jsou tímto způsobem vytrženy z kontextu daného textu jako celku. Takový postup však nemůže být základem tvrzení o nepravdivosti či zavádějící povaze závěrů autora. Jsou-li články posuzovány jako celek, je z nich dle názoru klienta patrné, které pasáže jsou skutkovým tvrzením a představují tak skutečnosti, z nichž autor vychází, a které jsou již následným hodnotícím soudem autora, jenž tato data s jasnou myšlenkovou úvahou zpracovává a hodnotí. Klient je přesvědčen, že závěry uvedené v napadených článcích nejsou nikterak zavádějící, jsou-li posuzovány jako komplexní text, včetně svého

¹ Viz např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. února 2020, sp. zn. 23 Cdo 4295/2018

nadpisu a informačního základu v nich obsaženého. Ke konkrétním pasážím předmětných textů se vyjadřuji níže v rámci vypořádání jednotlivých bodů Výzvy.

Nejprve však uvádím, že Vámi ve výzvě napadené články byly publikovány před více než půl rokem, přičemž až do této doby klient neobdržel žádné Vaše nesouhlasné vyjádření ani připomínky (ostatně články na uvedené téma byly vydávány i o několik let nazpět a ani k těmto nikdo neprojevil nesouhlasný názor). Pokud by tedy některé Vámi napadené výroky měly být považovány za skutková tvrzení, je třeba upozornit, že dle ustanovení § 10 zákona č. 46/2000 Sb., o právech a povinnostech při vydávání periodického tisku a o změně některých dalších zákonů (tiskový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jako „**tiskový zákon**“), bylo možné požadovat k takovým skutkovým tvrzením uveřejnění odpovědi nejpozději do 30 dnů ode dne uveřejnění napadeného sdělení. V případě nevyužití tohoto práva v uvedené lhůtě následně dochází k jeho zániku. V daném případě uplynula lhůta u jednotlivých článků v průběhu měsíce června 2024.

Jelikož však klient má zájem na objektivní správnosti informací uvedených v jím publikovaných člancích a je připraven obhájit důvodnost přijatých hodnotících soudů, předkládám níže podrobnější a adresnější vyjádření k jednotlivým bodům Vaší výzvy, včetně odůvodnění přijatých závěrů a postupu směřujícího k případnému vyjasnění těchto bodů.

Ke kupní ceně akcií společnosti Ekova

Prodej společnosti EKOVA ELECTRIC a.s. (dále jen „**společnost EKOVA**“) skupině Škoda, včetně způsobu jejího nacenění byl předmětem diskuzí a článků už v roce 2020, kdy se o prodeji společnosti hlasovalo. Již tehdy bylo na webových stránkách www.cs-dopravak.cz (dále jen „**Portál**“) o tomto procesu zevrubně informováno, přičemž v dané době se proti textaci ani závěrům článků nikdo neohradil. Prodej společnosti EKOVA klient považuje dlouhodobě za nevýhodný, v tomto názoru však není osamocen. Záznam z jednání zastupitelstva Statutárního města Ostravy z doby prodeje ukazuje, že pochybnosti o výhodnosti celé transakce měla i řada zastupitelů, přičemž někteří z nich svůj názor o výši prodejní ceny vyjadřují (a to i v médiích) nadále. Současný předseda dozorčí rady společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále jako „**DPO**“), pan JUDr. Semerák, například uvedl v červnu letošního roku (tj. 2024), že šlo o „*pitomé a hloupé rozhodnutí města*“ s doplněním, že odhaduje „*způsobenou škodu městu na pár set milionů*“.²

Vyroky, které dle Vašeho dopisu mají uvést věc „*na pravou míru*“, klient vnímá pouze jako Vaši parafrázi závěrů znaleckého posudku na ocenění společnosti EKOVA, který je ale právě kritizován v tom směru, že nebral v potaz strategičnost areálu či hodnotu z pohledu manažerského účetnictví. Ostatně i ve Vašem dopise uvádíte, že pro „*akvizice fungující obchodní společnosti jsou proto relevantní primárně výnosové metody*“, tedy zejména, nikoli však výlučně. I samotný znalecký posudek přitom uváděl, že je ocenění provedeno ve vztahu k momentální nízké zakázkové naplněnosti, přičemž nebylo nikdy osvětleno, z jakých důvodů se společnost EKOVA aktivně neúčastnila výběrových řízení například na nové elektrobusy a trolejbusy v tuzemsku i zahraničí, resp. pouze v marginální míře. V člancích nikde není uvedeno, že by byl posudek vypracován nekalým způsobem. Tvrzení, že hodnotu společnosti snižovala skutečnost, že se blížil konec kontraktu na údržbu, lze považovat spíše za podporující tvrzení klienta, že pro prodej byl vybrán nejméně vhodný čas, kdy společnost přechodně pracovala s nízkou zakázkovou naplněností, byť její potenciál pro získání budoucích zakázek byl nezanedbatelný.

² *Opravy tramvají pro Ostravu zdražily za pět let o sto procent. Důvod? Prodala si dílny*, 2024. Online. Novinky.cz. 28. 6. 2024. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-opravy-tramvaji-pro-ostravu-zdrazily-za-pet-let-o-sto-procent-duvod-prodala-si-dilny-40476107>. [cit. 2024-11-21].

S Vaším tvrzením, že zakázka na modernizaci tramvají pro Wrocław zahrnovala pouze jednu tramvaj klient nesouzní, protože jste opomněli zmínit, že součástí kontraktu byla opce na zbylých 16 kusů. Toto opční právo sice nemusel zadavatel využít, na druhé straně jde v oboru o naprostou běžnou míru rizika. Například společnost ŠKODA TRANSPORTATION, a.s. podepsala v nedávné minulosti veřejné zakázky na dodávky zcela nových tramvají (kde jsou vývojové/projekční náklady násobně vyšší než při pouhé modernizaci) pro dopravní podniky v Brně a Plzni, přičemž v jednom případě bylo součástí základního kontraktu dodání jen pěti vozidel a ve druhém dokonce pouze dvou vozidel, přesto společnost míru rizika v podobě neočekávaného růstu nákladů převzala. Nutno podotknout, že ve Výzvě neuvádíte, kdy se společnost o údajné chybějící dokumentaci vozidla dozvěděla. Bylo-li to až před podpisem realizační smlouvy, bylo možné spíše předpokládat, že opční právo bude ze strany zadavatele využito. Uvedené potvrzuje i následující postup zadavatele, který (jak sami uvádíte) posléze vypsal zakázku na opravu více kusů vozidel, přičemž této zakázky (dle Vašeho pohledu na věc méně rizikové) se navíc společnost Ekova už neúčastnila. Váš závěr o tom, že společnost Ekova zakázku nemohla ekonomicky smysluplným způsobem realizovat, je tedy přinejmenším diskutabilní a popírá vzhledem k uvedenému běžný postup dodavatelů v tomto oboru.

Druhá skloňovaná zakázka pro Göteborg byla zmíněna v té souvislosti, že se o zájmu místního vlastníka vozidel vědělo, tj. že byl znám tržní potenciál dalších zakázek na modernizaci tramvají, kde Göteborg posloužil jako příklad. Aby bylo z článku naprosto zřejmé, že jde o jeden z příkladů, bude text v příslušné pasáži upraven. Predikci tržního potenciálu (tj. otázku budoucích možných výnosů) přitom dle názoru autora nelze zanedbat, byť je pochopitelné, že nemůže být zahrnuta do posudku oceňujícího společnost v daném okamžiku (odhaduje se však potenciál výnosů do budoucna, tj. zda po ekonomicky slabém roce je šance na příchod roku ekonomicky silnějšího, nebo naopak, což může vést k rozhodnutí o prodeji/neprodeji společnosti, či odložení takového rozhodnutí). Komentář o Göteborgu v článku se týkal té části posudku, která obsahovala grafy znázorňující odhadovaný propad tržeb pro nadcházející léta, přičemž u výrobních společností obdobného typu je naprosto běžné, že pracují s odhadem tržního potenciálu (ostatně předmětné grafy musely být na základě nějakých vstupních dat sestaveny). Vaše tvrzení o tom, že společnost Ekova by nebyla schopna se sama zakázky účastnit, nebylo dostatečně vysvětleno ani ničím podloženo. V článku přitom není nikde uvedeno, že kontrakt měl být zahrnut do ocenění hodnoty společnosti, jak uvádíte ve svém dopise. Z tohoto důvodu klient setrvává na tvrzeních, která jsou v článku uvedena, učiní však drobné úpravy textu tak, aby byl význam tohoto sdělení z článku naprosto zřejmý.

Příklad s odstavnou halou v Olomouci, proti němuž se ve svém dopise vymezujete, byl do článku vložen pro ilustraci toho, co by mohla Ostrava přibližně vybudovat za prostředky, které nakonec byly prodejem získány (tj. pokud by si hodlala vybudovat například nové vlastní dílny). Samotný obrázek je i nazván „Co se dá prodat a postavit za cca 320 mil. Kč?“, přičemž nelze rozporovat, že se dá za uvedenou sumu prodat areál Ekovy (neboť přesně to se stalo), stejně tak se dá za uvedenou sumu postavit minivozovna (což se také stalo). Nedostatečná zakázková naplněnost, o níž se zmiňujete, a která měla podle Vašeho tvrzení nést riziko pravidelné kumulující se ekonomické ztráty, jež se měla propisovat do ocenění společnosti, platila i podle znaleckého posudku pouze v daném čase, přičemž není zřejmé, z čeho je usuzováno, že by neměl být tento trend v nadcházejících letech změněn (tj. že by naopak nedošlo k zakázkové naplněnosti). Do článku však klient doplní stručné vysvětlení, aby účel tohoto srovnání byl zcela zřejmý. S ohledem na to, že značnou část sumy za opravu střechy, která měla být kritickým bodem, nesl nakonec sám prodávající, lze považovat zmínku o špatném stavu budov za nepatřičnou. Hodnota dlouhodobého hmotného majetku společnosti se po této rekonstrukci navýšila, což hodnotu společnosti s tímto příspěvkem prodávajícího ve výsledku dále navýšilo (a to o desítky milionů korun). Velká část investic, která se po koupi společnosti EKOVA odehrála, byla motivována úpravou stávajícího

layoutu výrobních prostor pro nově zamýšlené projekty, nelze ovšem tvrdit, že by ve svém původním provedení byly nefunkční a nebylo je možné dále používat.

Ve věci soudního sporu se společností Cegelec a.s. je nutno uvést, že pohledávka je sama o sobě aktivem společnosti, přičemž v rámci nabídkové ceny byla její problematika samostatně řešena a byla v ní již i zahrnuta včetně případného earn-outu, přičemž z veřejně dostupných informací vyplývá, že společnost Ekova měla více než slušnou šanci tuto pohledávku včetně úroků dobýt, což by naopak její hodnotu vmžiku navýšilo.

Stejně tak musí klient odmítnout tvrzení týkající se působení pana Davida Pirnera ve strukturách skupiny Škoda, kterého jste v rámci svého dopisu degradovali na pouhého konzultanta. David Pirner je přímo na stránkách společnosti Grant Thornton Czech Republic s.r.o. (IČO: 081 68 733) označen jako generální ředitel ve společnosti Ganz-Skoda Electric, což je dle názoru klienta vysoká manažerská funkce ve skupině Škoda. Doba, po kterou tuto funkci vykonával, přitom není ve vztahu k danému tvrzení nikterak zásadní a zjevně šlo i pro něj o významný profesní milník, pakliže se jím prezentuje.

V průběhu své dosavadní praxe získal zkušenosti na Ministerstvu dopravy České republiky (Poradce ministra pro ekonomiku), ve společnosti Ganz Škoda Kőzlekedési Zrt. b.a. (Generální ředitel) a ve ŠKODA PRAHA a.s. (Ředitel pro mezinárodní obchod). Přes 6 let působil v bankovníctví, z toho 4 roky na vedoucích manažerských pozicích jako ředitel dealingu a divize prodeje bankovních produktů top 100 korporátním klientům.

3

K navýšení nákladů na údržbu vozidel

Klient nemůže souhlasit s Vaším tvrzením, že jsou porovnávány ceny mezi lety 2016 a 2024, protože v mezidobě docházelo k navýšení cen za provádění oprav, které bylo sice provedeno k původně uzavřeným cenám z roku 2016, nicméně zdražení se uskutečnilo meziročně u vybraných typů prohlídek i v letech 2019 a 2020 a 2020 a 2021. Předpokládáme tedy, že navýšení pro léta 2020 a 2021 zohledňovala reálné hodnoty, neboť si nelze představit situaci, že by někdo uzavřel vědomě smlouvu s tím, že bude po celý rok realizovat svou hlavní obchodní činnost se ztrátou. Ono základní zvýšení o cca 25 % oproti smlouvě z roku 2016 bylo provedeno právě ve smlouvě z března 2022, avšak skokově rostly náklady na vícepráce v nadcházejícím období.

Nelze pak souhlasit ani s Vaším tvrzením ohledně toho, že starší vozidlo s vyšším nájedem vyžaduje nákladnější servis. Autor se osobně podílel na vypracování či korekci několika dokumentů zahrnující náklady životního cyklu za celou životnost vozidla, které jsou v některých veřejných zakázkách předmětem hodnocení, přičemž – pakliže by nebyly zahrnuty všechny náklady – musel by zvýšené náklady hradit prodávající vozidla, což by pro něj bylo likvidační. Z tohoto důvodu se snaží výrobci neopomenout žádný z potřebných servisních úkonů. Ty se přitom opakují v periodických cyklech, takže například rozsah „Střední prohlídky“ pro daný typ vozidla je vymezený zpravidla ve stejném rozsahu, bez ohledu na jeho stáří (a z toho vyplývající aktuální kilometrický proběh). Bez toho by ostatně nedávalo ani smysl soutěže na údržbu vozidel provádět, protože by nebylo možné údržbu vůbec nacenit. Cenový rozptyl i rozptyl nájedů vozidel při přistavení do údržby je přitom dán všem dopravním podnikům a byl zřejmý i ze starších smluv. Tvrzení, které uvádíte, že je „logické“, tedy ve světle znalostí z oboru, za logické nelze považovat. Informace o stáří vozidel i jejich kilometrickém proběhu při přistavení do údržby jsou veřejně dostupné a každý si je může veřejně dohledat v registru smluv. Z tohoto důvodu klient nebude nyní přistupovat k požadované úpravě textu o doplnění těchto dat. Sami

³ David Pirner - Partner, Advisory. Online. Grant Thornton. Dostupné z: <https://www.grantthornton.cz/lide/david-pirner>. [cit. 2024-11-21].

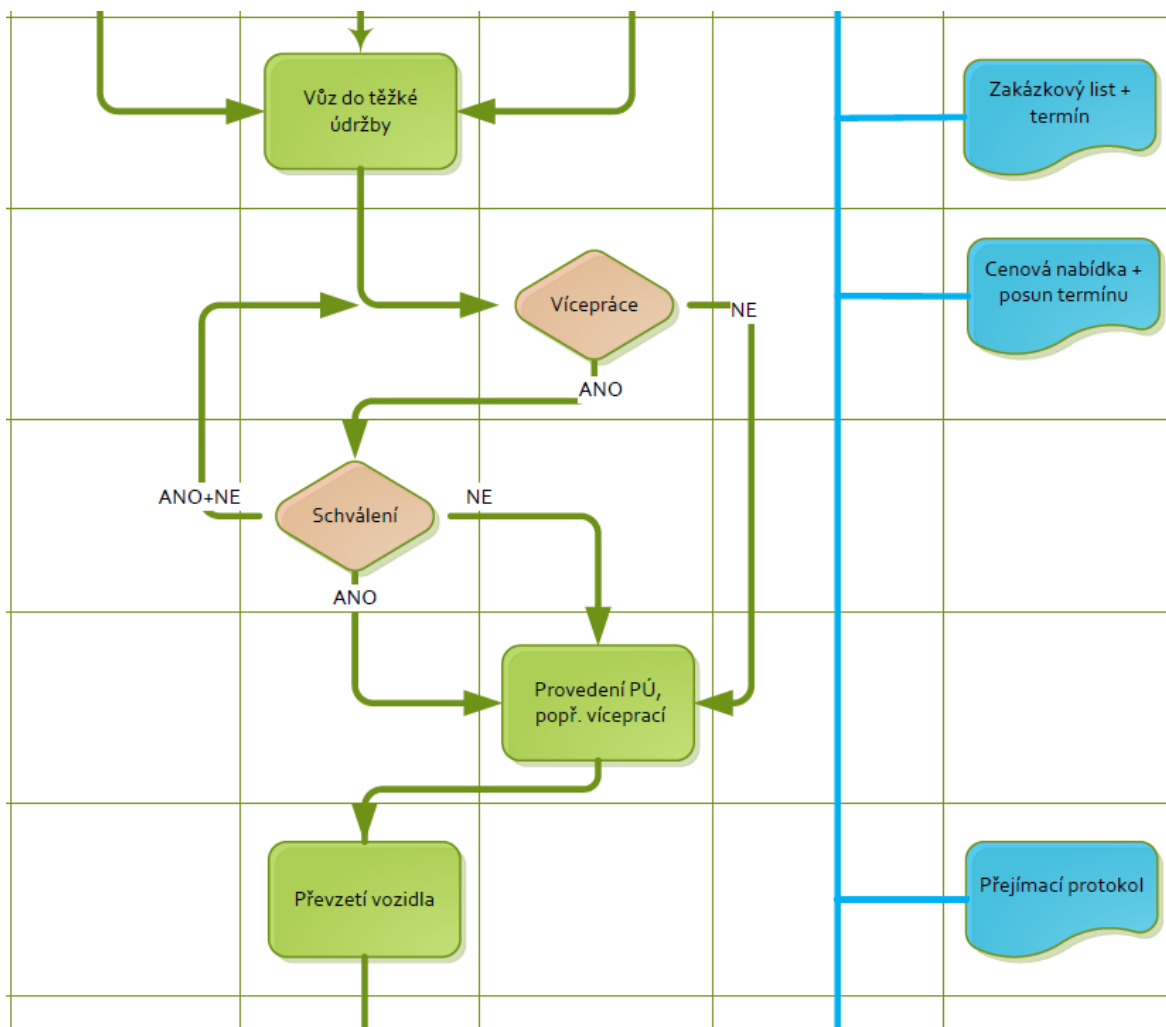
přítom nijak nekvantifikujete, jak se vyšší nájezd či opakovaný (stejný) stupeň prohlídky má projevat na zvyšujících se nákladech, pouze obecně konstatujete, že tomu tak (údajně) je. V případě, že klientovi takové tvrzení či dostatečně podrobnou a věrohodnou analýzu poskytnete (tj. aplikovatelnou plošně vždy a na všechna vozidla při všech stupních prohlídek), klient rád následně přistoupí k opravě textu v příslušné formě.

K ceně dodávaných baterií

Při porovnávání cen baterií bylo vycházeno z technických podmínek předmětných vozidel, jež klient má z minulosti k dispozici, a z uvedených typů baterií, které se objevují ve vybraných nabídkách odeslaných DPO. Tvrdíte-li, že ve vozech VarioLF3 ev. č. 1601, 1602 a VarioLFR.S ev. č. 1368 byl použit jiný typ baterie, než který je uveden v těchto dokumentech, dovoluje si Vás klient požádat o doložení těchto skutečností, resp. o upřesnění, jaký typ baterie byl skutečně v těchto vozidlech instalován. Vyplyne-li z Vámi poskytnutých údajů něco jiného, klient přistoupí v této rovině k bezodkladné úpravě textu v dotčených pasážích.

K cenové nabídce na střední údržbu vozidel DPO

Vaše tvrzení klient vnímá jako vnitřně rozporné a v zásadě potvrzující argumentaci v článku. Příloha číslo 8 zadávací dokumentace k údržbě tramvají stanovuje následující diagram schválení prací na vozidlech:



Z uvedeného vyplývá, že má dojít ke schválení víceprací na základě cenové nabídky, a následně k provedení oprav. Vaše tvrzení o jakýchsi skutečných nákladech za subdodávky, které jsou známy společnosti Škoda Ekova až ex-post, a proto jsou zanášeny až do nabídek, které jsou pak předávány až těsně před termínem předání vozidel provozovateli, nemění nic na skutečnosti, že ten tedy až do posledního okamžiku neví, jaká bude reálná cena za provedené vícepráce a že tyto práce jsou na vozidle již provedeny. Z tohoto pohledu jde tedy o zpětné schválení nabízené ceny – to z Vámi uvedeného textu jednoznačně vyplývá. Článek ostatně nikde netvrdí, že se tak děje plošně u všech vozů, ale vybírá jen příklady, u nichž tato nejasnost/nesoulad vznikly. Závěrečnou větu týkající se „bianco šeku“ ovšem klient upraví tak, aby lépe zohledňovala sdělení zamýšlené autorem článku.

Co se týče překlepů či nepřesností v datech u vozů ev. č. 1511, 1315 a 1333, jedná se o překlepy či špatné podklady od spolupracovníků, kteří na tvorbě článků participovali. V tomto případě klient přistoupí k jejich řádné opravě.

K rozsahu mimořádných oprav v rámci střední údržby vozidel DPO

V dané věci klient rád bude publikovat jakoukoli opravu, která předmětný postup vysvětlí, nicméně Vámi poskytnuté tvrzení klient nepovažuje za srozumitelné, a proto by si jej rád nejprve ujasnil. Uzavřená smlouva mezi společností Škoda Ekova a DPO uvádí, že vícepráce mají být fakturovány na základě odpracovaných hodin (za což je sjednána sazba) + hodnota materiálu či subdodávky (externí opravy).

Vaše tvrzení o tom, že se jedná o jakési „jednotky“ reflektující časovou a typovou náročnost opravy ze smluvní dokumentace zveřejněné v registru smluv nikde nevyplývá. Stejně tak jde o zcela odlišný způsob prokazování víceprací, než jaké jsou aplikovány u společnosti Stadler. Pasáž o vícepracích na tramvajích Stadler Tango NF2 nebyla nakonec (mj. kvůli délce textu) do článku zanesena, měla ale zahrnovat mj. pasáž o tom, jak došlo ke sjednání odlišného vykazování provedených víceprací ve vztahu ke společnosti Stadler právě s ohledem na jejich neprůkaznost.

Klient si Vás tedy dovolí požádat o zodpovězení následujících otázek, aby pochopil, co je oněmi „jednotkami“ myšleno a jak lze tedy vysledovat, v jakém rozsahu byly práce provedeny:

- 1) Máme-li rozumět pojmu „jednotky“ tak, že na nějakou činnost je alokováno například 10 hodin práce a počet „kusů“ znamená násobky této činnosti, prosíme o vysvětlení, jak je možné, že případná vyšší náročnost pak vychází vždy jako násobky celých čísel a nikdy není dohledatelná náročnost, která by třeba představovala např. 1,2 jednotky (tj. v našem příkladě 12 hodin).
- 2) Pakliže například položka „generální oprava spřáhla“ je tedy jednotkou, nikoli kusem, a tato jednotka se objevuje na vozidle například 7x, jak lze zjistit z uvedeného, kolik spřáhel na vozidle prošlo generální opravou (zda jedno nebo dvě) a jaká byla náročnost na jednotlivá spřáhla?
- 3) Proč v řadě případů odpovídá počet oprav (například výměna 6 pozičních světel) počtu kusů (jednotek; tj. v tomto případě 6 kusů/jednotek)?
- 4) Prosíme o vysvětlení níže uvedeného příkladu:

Práce	Kusů	Cena celkem	Cena hodiny	Cena materiál	Cena subdodávky	Žadatel
Výměna silentbloku spojení polovin rámu podvozku LF 1ks rám	4	27 362,40 Kč	27 362,40 Kč	0,00 Kč		Pokorný 230L

Kde lze z uvedeného vyčíst jednotkovou cenu hodiny, jaká je tedy časová náročnost dané „jednotky“?

Na základě vyjasnění způsobu vedení fakturace a odpovědi na uvedené otázky klient přistoupí k opravě textu v příslušné formě.

K výběrovému řízení na provádění údržby

Problematice toho, na kolik mohli vzít další zájemci náklady na převoz v úvahu, se klient v článku podrobně věnoval. S ohledem na to, že předmětem oprav mohou být i mimořádné opravy či reklamace, nelze dle názoru autora prakticky zohlednit riziko nákladů na přepravu, protože i zájem o mimořádnou opravu či reklamaci v řádech tisíců korun by musela smluvní strana uspokojit, ale současně by musela zajistit přepravu vozidla do svého areálu, přičemž náklady na takovou přepravu jsou v článku i ilustrovány. Ostatně neúměrně vysokých nákladů na přepravu se bál i samotný DPO v zakázce na dodávku velkokapacitních vozů, kdy na dotaz, zda bude pokrývat náklady na přepravu vozidel (neboť přeprava přece není údržbou) uvedl: „Zadavatel předně uvádí, že nemůže převzít náklady na přepravu vozidel do místa plnění a zpět. V opačném případě se Zadavatel vystavuje významnému riziku neúměrně

vysokých nákladů, pokud by se dodavatel rozhodl převážet vozy ze vzdálenějších lokalit.“ Z tohoto důvodu klient považuje nadále výběrové řízení na údržbu sice provedené podle regulí zákona, ale pouze za formalitu, neboť nesouzní s názorem, že by bylo možné nabídnout údržbu jiným subjektem, když jeden dodavatel měl od počátku objektivně výhodu. To je však primárně věcí zadavatele, jenž měl toto zohlednit ve výběrovém řízení, nikoli dodavatele, který tuto výhodu měl.

K článku Cegelec

Ve věci předání licence na výrobu tramvají Škoda 10T do USA konstatuji, že v článku není uvedeno, že šlo o „*bezplatné předání*“, ale o předání „*de facto zadarmo*“ (tedy téměř zadarmo, ve smyslu nízké sjednané ceny). Tato informace – byť parafrázovaná – byla publikována již v roce 2015 v tištěném časopise (v němž skupina Škoda dokonce inzerovala) a proti znění se tehdy nijak neohradila. Informace pochází ze zdroje přímo z USA, bývalého pracovníka OIW, který pod příslibem zachování anonymity uvedl, že klíčovou součástí dohody byla část o použití pohonů ze společnosti Škoda Transportation (potažmo Škoda Electric), nikoli samotná cena za předání licence, jež měla být sjednána v symbolické rovině, neodrážející skutečné náklady dokumentace. S ohledem na to, že sekce OIW vyrábějící tramvaje již zanikla, věříme, že by s odstupem takřka 20 let pro vyloučení pochybností bylo nejlepší, aby byla publikována konkrétní cena, za níž se prodej samotné licence odehrál. Za Vaše tvrzení o „*standardní komerční licenci za podmínek obvyklých v obchodním styku*“ lze totiž úspěšně schovat prakticky cokoli, včetně klientova vnímání transakce s nízkou prodejní cenou. Klient tedy bude rád, pokud předmětný bod lépe osvětlíte. Dle toho klient případně přistoupí k opravě textu v příslušné formě.

V dalších bodech týkajících se článku o prodeji společnosti Cegelec klient nemůže Vaší žádosti vyhovět. Text je autorovým komentářem, což nutně znamená subjektivní zabarvení, resp. hodnotící soud, jak uvedeno shora tohoto vyjádření. Žádáno je zde z Vaší strany odstranění mj. veřejně dostupných údajů vyplývajících z registru smluv, profilů zadavatelů, zpráv o zadávacím řízení, ale i rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, stejně jako tvrzení, která se týkala obchodní politiky společnosti Cegelec, nikoli (kohokoli ze skupiny) Škoda, případně vět, v nichž z povahy použití podmiňovacího způsobu vyplývá, že jde o hypotetickou variantu či postoj autora. Pouhé zvýraznění textu, které se skupině Škoda nelíbí, je z našeho pohledu jen cenzurním zásahem, který klient považuje za nepřipustný.

Závěrem uvádím, že klient Vaše připomínky a komentáře podrobně zvážil a zhodnotil, neboť jak uvedeno v úvodu tohoto vyjádření, klient má zájem na objektivním předávání informací veřejnosti. Mnohé Vámi napadené pasáže jsou však pouze vyjádřením vlastního názoru či kritiky autora k danému postupu či záležitosti, jež má původ v ověřených informacích a zdrojích.

V bodech, kde by na základě Vámi doplněných informací mohl vzniknout důvod k úpravě textu, jste byli vyzváni k vysvětlení či upřesnění daných skutečností, případně k doložení potřebných podkladů. Dojde-li na základě Vašeho doplnění k vyhodnocení, že je pro dílčí úpravu dán relevantní důvod, text klient bezprostředně opraví. V této rovině Vás tedy žádám o součinnost ve smyslu výše uvedeného.

Mgr. IVA DOSTÁLOVÁ
advokátka

Případné překlepy či nepřesnosti, které jsou zřejmé již nyní, budou přímo v člancích v blízké době klientem opraveny.

Věřím, že se klientovi podařilo jednotlivé body k Vaší spokojenosti vysvětlit či jinak vypořádat, případně se tak stane na základě Vámi poskytnutých informací v budoucnu.

S úctou

MH DEVELOPMENT s.r.o.

Mgr. Iva Dostálová
advokátka na základě plné moci

Přílohy: - Plná moc ze dne 2. prosince 2024