



MH DEVELOPMENT s.r.o.
Sládkova 2988/27A
702 00 Ostrava
K rukám: Libor Hinčica, jednatel

V Praze, dne 11. listopadu 2024

Libor Hinčica



Věc: Výzva k opravě článků zveřejněných na webové stránce www.cs-dopravak.cz

Vážený pane Hinčico,

obracím se na Vás jménem společností ze skupiny ŠKODA jako na držitele domény www.cs-dopravak.cz a současně jako na zástupce společnosti MH DEVELOPMENT s.r.o., která na uvedené doměně provozuje webové stránky „Československý dopravák“ zaměřené na informace o veřejné dopravě (dále jen „Web“).

Zaznamenali jsme totiž, že v člancích

- (i) „Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 % - I. Díl“ uveřejněném na Webu dne 28.5.2024 (dále jen „Článek Ekova I“);
- (ii) „Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 % - II. Díl“ uveřejněném na Webu dne 29.5.2024 (dále jen „Článek Ekova II“);
- (iii) Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 % - III. Díl“ uveřejněném na Webu dne 30.5.2024 (dále jen „Článek Ekova III“); a
- (iv) „Komentář: Škoda Electric převzala Cegelec. Ziskává know-how i monopol“ uveřejněném na Webu dne 14.5.2024 (dále jen „Článek Cegelec“ a všechny uvedené články dále jen „Články“),

jsou uvedeny nepravdivé či přinejmenším značně zavádějící informace o společnostech ze skupiny ŠKODA. Tyto informace poškozují jednotlivé společnosti i celou skupinu ŠKODA v očích veřejnosti a obchodních partnerů.

Jelikož deklarovaným cílem Webu má být „přinášet čtenářům co nejpřesnější zprávy nejen o aktuálním dění v MHD“, věříme, že zveřejnění těchto nepravdivých či zavádějících informací v Článcích mohlo být zapříčiněno neznalostí bližšího detailu jednotlivých technicky a obchodně komplikovaných témat a všech jejich relevantních souvislostí.

Zasíláme Vám proto příslušná vysvětlení a žádáme Vás, abyste na základě nich informace v Článcích bez zbytečného odkladu opravil.

Kupní cena akcií společnosti Ekova

Na řadě míst v Článcích tvrdíte, že cena akcií společnosti EKOVA ELECTRIC a.s., IČO: 28642457 (nyní ŠKODA EKOVA a.s., dále jen „**Ekova**“), prodaných ze strany Dopravního podniku Ostrava a.s., IČO: 61974757 (dále jen „**DPO**“), skupině ŠKODA byla pro prodávajícího údajně nevýhodná nebo že byla dokonce „*symbolická*“ a zveličujete údajnou hodnotu jejího „*obřího areálu*“.

V Článku Ekova I konkrétně uvádíte:

- „*Samotný posudek na ocenění hodnoty Ekovy zaujal především volbou metodiky pro stanovení její cenovky. Z nejrůznějších variant totiž byla vybrána ta, která byla pro prodej v daném okamžiku nejméně výhodná, aniž by byly brány v potaz další proměnné (strategičnost areálu, hodnota nemovitostí atp.).*“
- „*Když Škodovka definitivně v srpnu 2021 Ekovu pohltila, zaplatila za převod akcií 314 mil. Kč, tedy jen o něco málo více, než měl být onen „nejhorší“ výsledek. Pro srovnání jde o částku o deset milionů nižší, než za jakou v loňském roce Olomouc dostavěla odstavnou halu určenou pouze pro základní (denní) údržbu o třech kolejích a prakticky s nulovým technickým vybavením, jež slouží jako provizorní vozovna. Ostatně porovnání prodaných objektů v Ostravě a odstavné haly v Olomouci natolik vypovídá o výhodnosti prodeje městského majetku plzeňskému koncernu, že jsme se rozhodli ji pro čtenáře shrnout do jednoduché infografiky. Je z ní zřejmé, co se dá za peníze, jež DPO za prodej obřího areálu Ekovy shrábnul, zhruba postavit, pokud by třeba hodlala Ostrava postavit nové dílny na zelené louce.*“

V Článku Ekova II uvádíte:

- „*Včerejší první díl vtáhl čtenáře zpět do období, kdy se Ekova za symbolickou cenu prodávala novému vlastníkov, jenž byl prezentován jako mesiáš zachraňující budoucnost podniku a pracovních míst.*“

V souvislosti s oceněním akcií společnosti Ekova pak nesprávně zveličujete význam hypotetických budoucích zakázek společnosti Ekova (Wrocław, Göteborg), když v Článku Ekova I uvádíte:

- „*S blížícím se prodejem Ekovy Škodovce, jež o firmu usilovala v podstatě od jejího vzniku (nezapomínejme, že Ekova byla zakládána s cílem, že bude minimálně její část postoupena soukromému investorovi), přestávala být firma na trhu aktivní. Nikdy například nebylo uspokojivě vysvětleno, proč se společnost vzdala zakázky na realizaci modernizací tramvají Škoda 16T pro polskou Wrocław, ačkoli tendr vyhrála (sama ale odmítla smlouvu podepsat), nebo proč se alespoň neúčastnila výběrových řízení na dodávky nových trolejbusů a elektrobusů, jež hodlala vyrábět. Realizace kontraktů by nepochybně vedla k navýšení tržeb, a tím i finančních ukazatelů společnosti, podle nichž byla cena prodeje kalkulována. Už před prodejem Ekovy se tak objevovaly názory, zda konání firmy nevede k umělému snižování její hodnoty.*“

- „V té době přitom vedení Ekovy (a tím i ostravského DP) dobře vědělo o zájmu švédského Göteborgu na realizaci těžké údržby tramvají M31, které se dříve v Ekově modernizovaly, díky čemuž měla společnost velmi slušné šance ve veřejné zakázce uspět (což se jí nakonec – již pod novým vlastníkem – v květnu 2022 povedlo). Černé scénáře nebyly na místě, pokud by firma obchodně fungovala.“

Tyto výroky je třeba uvést na pravou míru.

Obecně platí, že při oceňování obchodního závodu, resp. akcií společnosti, se nejčastěji používají tzv. výnosové metody, které spočívají v určení současné hodnoty budoucích výnosů předmětné společnosti. Komparativní oceňovací metody jsou v případě podniku typu Ekova nevhodné, neboť srovnatelných podniků, u kterých došlo ve srovnatelném místě a času k prodeji, je naprosté minimum (jsou-li vůbec nějaké). Majetkové oceňovací metody pak neberou v potaz prognózu výnosnosti (nebo naopak ztrátovosti) podniku. V případě akvizice fungující obchodní společnosti jsou proto relevantní primárně výnosové metody ocenění. V případě ocenění akcií společnosti Ekova proto byly použity právě tyto metody. Na tom nelze spatřovat nic neobvyklého či dokonce nekalého.

V době oceňování pro účely prodeje akcií měla společnost Ekova **naprosto minimální zakázkovou naplněnost. Zásadní část tržeb společnosti tvořil její pětiletý kontrakt s DPO o provádění údržbářských a opravářských služeb uzavřený na konci roku 2016, který se ovšem v předmětné době chýlil ke konci.** To se přirozeně promítlo do tržní hodnoty společnosti a jejích akcií.

Žádný vliv na kupní cenu akcií pak nemohly mít v Článcích zmiňované zakázky pro Göteborg a Wrocław. V rámci výnosové metody se totiž do budoucích výnosů zahrnují budoucí výnosy z již uzavřených obchodních smluv. **Do výnosů naopak nelze zahrnovat ryze hypotetické výnosy z veřejných zakázek v okamžiku, kdy se příslušná společnost spolu s dalšími účastníky o veřejnou zakázku teprve uchází.**

Společnost Ekova se o zakázku pro Göteborg aktivně ucházela (není tedy pravdou, že by přestala být aktivní). Před prodejem akcií společnosti Ekova však proběhla pouze kvalifikační část výběrového řízení. Nabídka do veřejné zakázky byla podána až v prosinci roku 2021, tj. až několik měsíců po změně vlastníka společnosti Ekova.

Navíc platí, že společnost Ekova by bez podpory ze strany nového vlastníka vůbec nebyla schopná nabídku do uvedeného tendru podat. Společnost Ekova totiž neměla dostatečnou zkušenost se safety managementem a nedisponovala ani potřebnou technickou dokumentací (a neměla zdroje na její získání). Nezbytnou technickou dokumentaci opatřil až nový vlastník. První tržby z tohoto projektu jsou navíc očekávány nejdříve na konci roku 2024. **Zahrnovat takto nejistý kontrakt, o který se ucházely i další subjekty a který Ekova před realizací prodeje reálně nemohla získat, do budoucích výnosů v rámci oceňování hodnoty Ekovy v roce 2019, by tak bylo zcela iracionální a v rozporu s oceňovacími principy a předpisy.**

Co se týče zakázky ve Wrocławu, jednalo se o zakázku na opravu jedné (!) tramvaje. Společnost Ekova smlouvu na tuto zakázku nemohla s péčí řádného hospodáře uzavřít z důvodu chybějící dokumentace k předmětnému vozidlu na straně zadavatele. S ohledem na to nemohla Ekova zakázku ekonomicky

smysluplným způsobem realizovat. Dokumentaci je sice teoreticky možné vytvořit i nově ze strany dodavatele nezávisle na zákazníkovi, avšak jedná se o časově i odborně náročný úkol a v případě zakázky na opravu jedné tramvaje by se jednalo o ekonomicky nesmyslný krok. To se posléze potvrdilo, když následná veřejná zakázka byla vypsána na opravu více kusů vozidel. Vítěz veřejné zakázky si poté dokumentaci vytvořil sám. **Pokud by společnost Ekova za původní situace smlouvu na veřejnou zakázku v rámci původního výběrového řízení podepsala, její hodnotu by to naopak pravděpodobně snižovalo, neboť by to znamenalo nutnost vynaložit náklady na vývoj dokumentace, které by pravděpodobně převyšovaly vysoutěžené příjmy z celé zakázky.**

Nesprávná je také Vaše argumentace prostřednictvím srovnání pořizovací ceny odstavné haly v Olomouci s kupní cenou akcií společnosti Ekova. Do hodnoty akcií strojírensko-opravárenské společnosti se promítá mnohem více proměnných než jen (domnělá) hodnota jejího majetku, např. výše existujících závazků společnosti a její budoucí výnosy. S vlastnictvím společnosti Ekova jsou spojeny vysoké fixní náklady, např. náklady na mzdy, energie a údržbu nemovitostí, které byly ve špatném stavu. S ohledem na nedostatečnou zakázkovou naplněnost představovaly tyto fixní náklady významné riziko pravidelné, kumulující se ekonomické ztráty, což při ocenění společnosti jako celku (resp. jejích akcií) hodnotu významně snižuje. **Celé Vámi uvedené srovnání tak považujeme za naprosto zavádějící a nesmyslné, neboť nelze smysluplně porovnávat ocenění aktiva (tj. haly v Olomouci) a všech aktiv a pasiv patřících do obchodního závodu (tj. akcií společnosti Ekova).**

Hodnotu akcií společnosti Ekova navíc negativně ovlivnila i existence sporu ohledně zakázky pro Tallinn se společností Cegelec, na jejímž vedení jste se donedávna sám podílel. Společnost Cegelec dlužila společnosti Ekova vyšší desítky milionů Kč. Také tyto prostředky společnosti Ekova chyběly pro účely jejího dalšího rozvoje, který mohl hodnotu jejích akcií zvýšit. Vámi spoluvedená společnost Cegelec však své dluhy odmítla uhradit, což se podepsalo na špatném ekonomickém stavu společnosti Ekova. Tuto skutečnost však v Člancích (zřejmě s ohledem na své předchozí působení právě ve společnosti Cegelec) nepřekvapivě ignorujete.

Naprosto nepochopitelné jsou také Vaše snahy zpochybnit odborné poradenství pro DPO při prodeji společnosti Ekova poskytované ze strany poradenské společnosti Grant Thornton poukazem na to, že pan „David Pirner měl na starosti poradenství a přípravu prodeje Ekovy Electric novému akcionáři. V minulosti přitom působil jako vysoký manažer ve skupině Škoda, konkrétně coby generální ředitel její maďarské „dcery“.“ Po převzetí maďarské společnosti Ganz-Skoda Electric v roce 2006 (tj. před 18 lety!) pan Pirner skutečně po velmi krátkou dobu působil ve statutárním orgánu této společnosti. Jeho role však byla čistě poradenská, jeho angažmá bylo již od počátku nastaveno jako dočasné a měl za úkol urychleně zahájit obnovu a konsolidaci této společnosti v rámci jejího převzetí do doby jmenování standardního managementu ze skupiny ŠKODA. Nejednalo se tedy o „vysokého manažera ve skupině Škoda“, ale o konzultanta, jehož služby ŠKODA v té době na velice omezenou dobu a s konkrétním úkolem využila. Je pak naprosto absurdní z tohoto 18 let starého dočasného poradenského angažmá dovozovat jakési naprosto nepodložené pochybnosti o poradenství Grant Thornton pro DPO při prodeji akcií společnosti Ekova.

Ze všech výše uvedených důvodů Vás vyzýváme k (i) odstranění všech nepravdivých tvrzení o nevýhodnosti „symbolické“ prodejní ceny a všech tvrzení a náznaků o „umělém snižování hodnoty“ společnosti Ekova, (ii) odstranění tvrzení o nezohlednění zakázky pro Göteborg a opravu

informací o zakázce pro Wrocław, které se do ocenění Ekovy objektivně nemohly promítnout, (iii) odstranění srovnání ceny akcí společnosti Ekova s cenou odstavné haly v Olomouci, které je zcela nesmyslné a (iv) odstranění zpochybňování poradenství ve vztahu k prodeji Ekovy ze strany Grant Thornton, které je rovněž postaveno na nepřesných a zavádějících informacích.

Navýšení nákladů na údržbu vozidel DPO

V nadpisu všech Článků týkajících se společnosti Ekova uvádíte:

- „Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 %“.

V Článku Ekova II uvádíte:

- „Vezmeme-li tedy jen výše zmíněné typy, zjistíme, že cenový rozdíl vyjádřený v procentech při použití prostého aritmetického průměru dosáhl u středních prohlídek těžko představitelných 102,8 % (to je ona hodnota z titulu článku). V případě velkých prohlídek jsou srovnatelná data k dispozici jen k vozům VarioLFR.E/VarioLFR.S, kdy cenový rozdíl činil 51,34 %. Vezmeme-li korunové vyjádření, tedy opět cenový rozdíl mezi cenami Ekovy Electric v období let 2019–2021 a Škody Ekovy v letech 2022–2024 (do konce února), zjistíme, že celkem bylo provedeno 62 velkých a středních prohlídek (bez vozu KT8D5R.N1 ev. č. 1507), za něž se v porovnání s průměrem cen před rokem 2022 zaplatilo o 61 347 268 Kč více.“

V Článku Ekova II dále uvádíte:

- „Pokud bychom tedy připustili, že reálný růst nákladů byl mezi léty 2021 až 2024 i 20 % (!), zjistíme, že za dva roky – od března 2022, kdy byla podepsána nová smlouva na údržbu, do konce února 2024 – představuje částka očištěná o tuto sektorovou inflaci nadále přes 49 mil. Kč. Výše uvedené hodnoty nárůstu středních (102,8 %) a velkých (51,34 %) prohlídek by pak byly o těchto 20 % poníženy, což jsou stále absurdně vysoké hodnoty a sumy. Znovu na tomto místě zdůrazňujeme, že jde přitom jen o náklady vybrané skupiny vozů a vzájemně porovnatelné, skutečný účet bude bezpochyby vyšší, protože oprav bylo zrealizováno více, jen jsme neměli možnost je porovnat.“

Tvrzení, že po akvizici společnosti Ekova ze strany skupiny ŠKODA došlo k výrazným cenovým navýšením cen za údržbu a že jsou tato navýšení výrazně nad úrovní dalších dopravních podniků v ČR, jsou zásadním způsobem nepřesná, zavádějící či přímo nepravdivá a je třeba je uvést na pravou míru.

Nejprve je třeba uvést, že v Článku Ekova II porovnáváte ceny servisních úkonů provedených mezi lety 2019 a 2024. Úkony provedené v roce 2019 jsou ovšem realizovány na základě kontraktu z roku 2016. Efektivně jsou tak z Vaší strany porovnávány ceny mezi lety 2016 a 2024, tedy v rozmezí 8 let, během kterých došlo k bezprecedentnímu růstu nákladů na mzdy, energie a materiál (oleje/maziva a komponenty potřebné pro údržbu). **Všechny tyto náklady by přitom bylo nutné promítnout do cen společnosti Ekova i v případě, že by nedošlo ke změně vlastníka. Již jen s ohledem na to jsou Články nepřesné a zavádějící.**

Dále v Článku Ekova II srovnáváte servisní úkony na konkrétních typech vozidel, aniž byste však zohledňoval (či alespoň uváděl) relevantní nájezd těchto vozidel v době jejich servisu. Nezhledňujete a neuvádíte ani další údaje o technickém stavu opravovaných vozidel – stupně údržby prováděné v jednotlivých letech či stáří vozidel. Tyto informace jsou přitom při porovnávání cen za údržbu naprosto klíčové. **Je zjevné, že starší vozidlo s vyšším nájezdem vyžaduje nákladnější servis. Jelikož jste porovnával servis provedený na prakticky totožném vozovém parku v rozmezí 5 let, je naprosto logické, že ceny tohoto servisu byly vyšší již jen proto, že vyšší stáří a větší nájezd těchto vozidel si podrobnější a nákladnější servis jednoduše vyžádal.**

Také ve vztahu k ostatním dopravním podnikům je porovnání navýšení cen pro DPO prezentované v Článku Ekova II nesprávné, neboť (i) se jedná o opravy realizované na základě kontraktů (a tedy i cen) z různých časových období a (ii) provedené srovnání nijak nezohledňuje technický stav, stáří a nájezd vozidel opravovaných v jednotlivých dopravních podnicích. Tyto skutečnosti jsou přitom pro nacenění oprav zcela zásadní. **V případě srovnání nákladů různých dopravních podniků tedy v Článcích srovnáváte zcela neporovnatelné údaje.**

Z uvedených důvodů jsou tvrzení o nárůstu nákladů na údržbu uvedené v Článcích nepřesné a krajně zavádějící. Vyzýváme Vás proto k opravě informací tak, aby byly porovnávány náklady na opravu vozidel ve srovnatelném technickém stavu (stáří, nájezd, předchozí opravy apod). Pokud takového korektního porovnání nejste schopni, vyzýváme Vás k odstranění všech Vámi zveřejněných nepřesných a zavádějících tvrzení o údajném nárůstu nákladů na údržbu vozidel DPO ze strany společnosti Ekova.

Ceny dodávaných baterií

V Článku Ekova I uvádíte, že

- „za náhradní palubní baterie do tramvaje si Škoda Ekova dnes fakturuje okolo 210 000 Kč, což je přibližně trojnásobek oproti částce, za kterou stejný typ baterií nakupuje pražský či brněnský DP.“

V Článku Ekova III dále uvádíte:

- „Zlatým dolem pro Škodu Ekovu se ale stal business s výměnou vozových baterií. Jejich ceny po převzetí Ekovy Škodovkou začaly závrtně stoupat. V červnu 2022 nová baterie pro vůz VarioLF3 ev. č. 1601 vyšla na 173 519 Kč, o pár měsíců později – v únoru 2023 – byla na téže typ tramvaje (ev. č. 1602) fakturována nová baterie za 191 891 Kč. Na tramvaj VarioLFR.S ev. č. 1368 poté byla palubní baterie zakoupena za sumu 207 013 Kč. S ohledem na to, že registr smluv nepoužívá pouze ostravský DP, ale také jiní provozovatelé v ČR, není obtížné si dohledat, za jaké částky si baterie pořizují do téže či příbuzných vozů jiní provozovatelé, přičemž pro vyvracení pochybností uvádíme, že se podařilo sehnat srovnávací údaje pro stejný typ palubní baterie (a pro stejnou kapacitu). Pražský DP například pořizuje tyto baterie za částku okolo 75 000 Kč. Pokud nenakupuje Škoda Ekova nové baterie pro ostravský DP na pražské Pařížské ulici a nemají na sobě viditelné logo Gucci, je takřka trojnásobná východní přírážka naprosto

nepochopitelná, stejně jako fakt, proč si tak banální položku, jako je palubní baterie, neobjednává DPO napřímo.“

Tyto výroky jsou nepřesné a zavádějící už jen s ohledem na neuvedení specifikace porovnávaných baterií. Palubní baterie se zásadně liší, a to zejména počtem článků v sadě. Je logické, že **vyšší počet bateriových článků znamená vyšší cenu dané sady. Bez uvedení konkrétní specifikace proto nelze ceny objektivně porovnat.**

Považujeme navíc za krajně nepravděpodobné, že by mezi cenami baterií dodávanými do Dopravního podniku hl. m. Prahy (dále jen „DPP“) a do DPO existovaly jakékoliv podstatné cenové rozdíly. Důvod je ten, že dle našich informací má společnost Ekova stejného dodavatele baterií jako DPP. Jedná se přitom o nadnárodní společnost dodávající komponenty na celou řadu různých trhů, která má dle našich informací fakticky „*tabulkové ceny*“ pro celý středoevropský region a zásadně nedělá žádné rozdíly v nacenění pro jednotlivé odběratele. Srovnatelné baterie tedy DPO prakticky jistě získává od Ekovy za zcela srovnatelnou cenu jako je získává DPP.

Požadujeme proto odstranění tohoto nepravdivého srovnání.

Cenové nabídky na střední údržbu vozidel DPO

V Článku Ekova III uvádíte:

- *„Ještě více zarážející než krátká lhůta na posouzení nezbytnosti oprav, je ale čas, za jakou následně dokázala Škoda Ekova odsouhlasené vícepráce realizovat. Uvedme si několik příkladů. Dne 27. 10. 2023 byla odeslána nabídka Škody Ekova Dopravnímu podniku Ostrava na realizaci víceprací na tramvaji KT8D5R.N1 ev. č. 1511 v celkové výši 1 281 461 Kč (což je mimochodem o 123,3 % více než cena za střední prohlídku ve smlouvě). Dopravní podnik měl formálně na odsouhlasení čas do tří dnů, byť byl tedy mezi nimi státní svátek a poslední den lhůty připadal na sobotu. Problém je, že předmětný vůz byl již 27. 10. 2023 – tedy v den, kdy byla nabídka teprve vypracována – na lince s cestujícími (pro zájemce o linkové vedení uvádíme, že šlo konkrétně o linku číslo 2). Je otázkou, jak DPO v nadcházejících dnech posuzoval nezbytnost provedení vyčíslených víceprací, když už měl tramvaj předanou a v provozu.“*
- *„Tramvaj VarioLFR.E ev. č. 1315 se dočkala v krátké době hned trojice nabídek na vícepráce v rámci údržby. Vůz, jenž je z hlediska vícenákladů absolutním rekordmanem (+258,6 % ke smluvní ceně) se dočkal nabídky na vícepráce v hodnotě 1,553 mil. Kč dne 20. 4. 2023, o šest dnů později ji přebila nabídka už na cenu 1,603 mil. Kč a jen o dva dny později – 28. 4. 2023 – následovala nabídka na finální sumu 1,616 mil. Kč, přičemž termín pro rozhodnutí byl DPO stanoven nejpozději na Svátek práce – 1. 5. 2023. O čem se měl dopravce rozhodovat, zůstává i v tomto případě nejasné, protože tramvaj byla ještě 28. 4. 2023 nasazena do provozu s cestujícími. Žádné vícepráce na ní v předpokládaném termínu realizace již nemohly být provedeny.“*
- *„U vozu VarioLFR.E ev. č. 1333 byl scénář obdobný. Nabídka na vícepráce v hodnotě 814 516,83 Kč (o 130,3 % více než smluvní cena) byla odeslána dne 28. 2. 2024 s platností do následujícího dne. Jenomže 29. 2. 2024 byla i tato tramvaj již v provozu s pasažéry.“*

- „Obdobných případů, kdy tramvaj vyjela do provozu jen krátce poté, co byla odeslána nabídka na realizaci nezbytných oprav, lze dohledat několik. Namátkou zmiňme třeba ještě vozy VarioLFR.E ev. č. 1332 (nabídka 24. 6. 2022, v provozu 27. 6. 2022, přičemž mezitím byl nepracovní víkend), 1330 (nabídka 5. 12. 2023, v provozu 6. 12. 2023), 1325 (nabídka 22. 2. 2023, v provozu 23. 2. 2023), 1354 (nabídka 10. 3. 2023, v provozu 11. 3. 2023), 1336 (nabídka 22. 5. 2022, v provozu 24. 5. 2022) atp. Pomineme-li variantu, že by v ostravském Martinově Škodovka tajně zaměstnávala – na jedné směně – duo Lydie Korabelnikové a Alexeje Stachanova, je jediným vysvětlením výše popsané praxe, že se nabídky připravují až ex-post poté, co jsou práce na vozidlech dávno odvedeny. Schválení je jen administrativní procedurou, čímž Dopravní podnik fakticky umožňuje vystavovat svému dodavateli blanco šeky.“

Tyto informace jsou nepravdivé. Důrazně se ohrazujeme proti jakýmkoliv tvrzením či jen náznakům, že by společnost Ekova prováděla jakékoli opravy svévolně nebo si je vůči DPO vynucovala nebo že snad nedochází k řádnému schválení těchto oprav, jak v Článcích opakovaně naznačujete.

V rámci pravidelné údržby vozidel pro DPO v některých případech vyvstane potřeba provést mimořádné opravy. Potřeba takového úkonu je komunikována s DPO a DPO jsou průběžně zasílány příslušné cenové nabídky na tyto mimořádné práce. Tyto nabídky mohou být s ohledem na reálný průběh mimořádných prací a dodatečná technická zjištění postupně aktualizovány. Podstatné přitom je, že podle smlouvy s DPO **musí cena za mimořádné opravy zahrnovat skutečné náklady za subdodávky**, které společnost Ekova pro danou zakázku využije. **Skutečné náklady za subdodávky se ovšem společnost Ekova často dozví až z konečné faktury svého subdodavatele. Proto může v některých případech dojít k tomu, že nabídku na již dříve schválenou a předběžně naceněnou opravu je nutné aktualizovat podle finální subdodavatelské faktury. To však pochopitelně zpravidla žádným zásadním způsobem nezdržuje finalizaci prováděných oprav (což by bylo i nežádoucí), a proto je běžně možné opravu dokončit a vozidlo předat jen krátce po odeslání a odsouhlasení takto aktualizované nabídky.**

Zároveň je totiž prioritou co nejrychlejší nasazení opraveného vozidla zpět do provozu. V některých případech tak může dojít i k odsouhlasení finální aktualizované cenové nabídky v den, kdy se vozidlo vrátí zpět do provozu. To může být způsobeno i požadavky zákazníka na provedení mimořádné opravy ještě v den návratu vozidla do provozu, což je zcela běžné. **Naopak dlouhé prodlevy mezi schválením mimořádné opravy a uvedením vozidla do provozu by nikomu neprospěly.**

Co se týče Vámi uváděných konkrétních příkladů, uvádíme je na pravou míru:

- Finální cenová nabídka na mimořádné opravy vozidla e. č. 1511 byla po dodání finální subdodavatelské faktury odeslána DPO dne 26.10.2023 a ze strany DPO schválena dne 27.10.2023. Vozidlo bylo po provedené prohlídce předáno zpět DPO dne 27.10.2023. Není tedy pravdou, že by v den, kdy byla vypracována nabídka, bylo již vozidlo nasazeno zpět na lince.
- V případě vozidla e. č. 1315 zněla původní nabídka ze dne 20.4.2023 na částku 1,533 mil. Kč (nikoliv 1,553 mil. Kč, jak chybně uvádíte). Následně proběhly dvě aktualizace původní nabídky reflektující skutečné subdodavatelské náklady podle doručených subdodavatelských faktur (navýšení v řádu desítek tisíc Kč). Finální cenová nabídka byla odeslána dne 26.4.2023

a tentýž den potvrzena. Tramvaj byla nasazena do provozu dne 27.4.2023. Není tedy pravda, že by nabídka byla DPO odeslána ve stejný den, kdy byla tramvaj nasazena do provozu.

- Finální cenová nabídka na mimořádné opravy vozidla e. č. 1333 byla odeslána dne 27.2.2024. Vozidlo bylo po provedené prohlídce předáno zpět DPO dne 29.2.2024. Také v tomto případě jsou tedy Vámi uváděné informace nepravdivé.

Je tedy zjevné, že společnost Ekova v žádném případě neprovádí a nevykazuje opravy na základě jakýchkoli „bianco šeků“, ale že veškeré práce probíhají v souladu se smlouvou a po předchozím (nikoliv zpětném) souhlasu ze strany DPO. Vámi uváděné informace jsou tedy nepravdivé a žádáme o jejich opravu, resp. odstranění.

Rozsah mimořádných oprav v rámci střední údržby vozidel DPO

V Článku Ekova III uvádíte řadu výroků zpochybňujících reálný rozsah mimořádných oprav prováděných ze strany společnosti Ekova:

- „Vezměme si třeba již zmíněný vůz KT8D5R.N1 ev. č. 1511. Mezi kalkulovanými vícepracemi nalezneme mj. 3x demontáž a montáž řetězu pantografu, 2x montáž a demontáž plošiny pro invalidy a 4x opravu plošiny pro invalidy. Každá tramvaj KT8D5R.N1 má ale pouze jednu plošinu pro invalidy, takže není jasné, jak by mohla být dvakrát demontována a čtyřikrát opravena. Podobně řetěz u pantografu je pouze jeden. Ještě zajímavější je u téhož vozu 22x naceněná oprava zkorodovaného parapetu zadního okna, leč zadní okno a k němu náležící parapet jsou na voze také pouze po jednom kuse.“
- „Podobné případy nejasných kalkulací nejsou výjimečné. Jen u tramvaji KT8D5R.N1 můžeme například nalézt dvakrát napočítanou montáž a demontáž plošiny pro invalidy i u vozů ev. č. 1510 a 1513. Vůz ev. č. 1501 má pak montáž a demontáž plošiny pro invalidy naučtovanou dokonce 3x.“
- „Zůstaneme-li u „ká té osmiček“, opakuje se podobně i demontáž a montáž ochranného zařízení pod vozem, které má zabraňovat tomu, aby chodec, jenž spadne pod tramvaj, směřoval do mlýnku soukolí předního podvozku. Každá tramvaj KT8D5R.N1 má taková ochranná zařízení dvě (levá a pravá polovina; dobře jsou viditelná na fotografii výše), přesto na voze ev. č. 1515 byla jeho montáž a demontáž fakturována 3x, u tramvaje ev. č. 1503 dokonce 5x.“
- „U tramvaje ev. č. 1510 poté zaujme demontáž a výměna svačínového koutku řidiče, která měla proběhnout 4x, ačkoli je ve voze jeden“
- „tramvaj ev. č. 1513 si poté zasloužila naši pozornost montáží a demontáží dveřních pohonů, jež se na pětidveřové tramvaji s pěti dveřním pohony objevily podle fakturace desetkrát.“
- „Montáže/demontáže a opravy plošin pro vozíčkáře jsou i doménou tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S. U tramvaje ev. č. 1315 je fakturována dvakrát, u vozů ev. č. 1325, 1334, 1337, 1338, 1346, 1350, 1353, 1355 a 1366 třikrát, u tramvaje ev. č. 1354 už čtyřikrát

a u vozu ev. č. 1357 pětkrát. Každý vůz VarioLFR.E/VarioLFR.S má – podobně jako všechny ostravské jednosměrné nízkopodlažní tramvaje – jen jednu plošinu pro invalidy.“

- *„Velmi oblíbená je u tramvají VarioLFR.S/VarioLFR.S v rámci fakturovaných víceprací položka opravy spřáhla v rozsahu generální opravy. Každá tramvaj má spřáhla pouze dvě – jedno vepředu, a jedno vzadu. Přesto lze tento úkon na jednom voze provést i vícekrát, alespoň dle nabídek na vícepráce. U tramvají ev. č. 1319, 1322, 1327, 1329, 1334, 1338, 1351 a 1352 je oprava spřáhla v rozsahu generální opravy uváděna 3x, u tramvaje ev. č. 1323 čtyřikrát, u tramvají ev. č. 1314 a 1333 pětkrát, u vozu ev. č. 1328 šestkrát a naprostým rekordmanem je vůz ev. č. 1320, u nějž byla schválena a zaplácena oprava spřáhla 8x.“*
- *„Podobně jako u tramvají KT8D5R.N1 pak vyvolávají nejasnosti i kalkulace vícenákladů za (de)montáž a opravy dveřních pohonů. Každá tramvaj VarioLFR.E/VarioLFR.S má pouze troje dveře a každé tyto dveře jsou ovládány jedním dveřním pohonem. Přesto nabídka na vůz ev. č. 1313 operuje s danou položkou 6x a u devíti tramvají (ev. č. 1312, 1314, 1321, 1341, 1346, 1350, 1353, 1357 a 1361) je tento úkon vykazován hned 9x.“*
- *„Naopak specifickou opravou vykazovanou u tramvají ev. č. 1315, 1346 a 1353 je demontáž a montáž sedadla řidiče, která je v obou případech naučtována 2x, nicméně jednosměrné tramvaje, kterými oba jmenované vozy jsou, mají pouze jednu sedačku řidiče.“*
- *„Opakovaně se u tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S objevuje i položka výměny uhlíkových smykadel na pantografu. Ostrava používá dvoulištové pantografy, takže na jeden sběrač jsou zapotřebí dvě uhlíková smykadla. Přesto se u vozu ev. č. 1325 podařilo vyměnit smykadla tři, u tramvaje ev. č. 1345 čtyři a u vozu ev. č. 1332 dokonce šest.“*
- *„U tramvaje VarioLFR.E ev. č. 1312 zaujme 27x naučtovaná položka opravy zkorodovaných vik a kontejnerů pod vozidlem. S ohledem na to, že ochranné rámy (pochopitelně vícekrát) a zástěry podvozků (i zde je překvapivé, kolik jich na některých vozidlech v Ostravě zjevně je) jsou fakturovány samostatně, stejně jako opravy bočních plent, není jasné, co se má pod touto položkou vlastně skrývat. Pod podlahou tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S totiž kromě statického měniče, vozové baterie a kaloriferu žádné další kontejnery nejsou, o vikách ani nemluvě. Opravy bateriových skříní jsou navíc fakturovány samostatně, přičemž ačkoli na každém voze VarioLFR.E/VarioLFR.S je opět pouze jedna, jsou fakturovány ve větším počtu. U vozu ev. č. 1319 byla oprava bateriové skříně dle nabídky provedena 6x, u vozu ev. č. 1323 osmkrát a u vozu ev. č. 1329 dokonce 10x atp.“*

Také tyto výroky jsou však objektivně nepravdivé. Vycházejí přitom pravděpodobně z Vaší neznalosti obsahu smlouvy mezi společností Ekova a DPO a sjednaného způsobu fakturace za mimořádné opravy.

Sloupec označený v objednávce jako „kusy“ totiž v souladu se smlouvou nevyjadřuje reálný počet dodaných kusů materiálu (tj. např. čtyř kusů invalidní plošiny, jak se zřejmě domníváte), nýbrž se **jedná o „jednotky“ reflektují časovou a typovou náročnost opravy. Cena za mimořádné opravy je totiž ve smlouvě s DPO sjednána na základě hodinové sazby. Výše tohoto jednotkového koeficientu je pak při každé opravě individuální a liší se podle technického stavu příslušného opravovaného**

zařízení a náročnosti opravy. V žádném případě nevyjadřuje množství výměn či počet opravovaných zařízení na vozidle.

Na žádném vozidle se tedy v žádném z Vámi uvedených příkladů pochopitelně neopravovalo nebo nevyměňovalo více kusů zařízení, než je na daném vozidle instalováno. Vaše tvrzení jsou tedy nepravdivá. Žádáme Vás proto o odstranění těchto tvrzení.

Výběrové řízení na provádění údržby

V Článku Ekova II pak hodnotíte celé výběrové řízení na výběr dodavatele pro provádění údržby vypsané ze strany DPO tak, že toto výběrové řízení bylo údajně „*fraškou*“. Konkrétně v tomto směru uvádíte:

- *„Výběrové řízení pro provádění údržby ukončené podpisem smlouvy v březnu 2022 tak bylo podle očekávání fraškou. Odehrálo se sice podle zákona, ale to je v případě, kdy jsou předem nastaveny podmínky tak, že jeden účastník má hned na startu obří výhodu, naprosto k ničemu. Soutěže se tak podle očekávání zúčastnila jen Škoda Ekova, která si tak mohla nadiktovat nové – o čtvrtinu vyšší – ceny, aniž by riskovala, že by ji mohl někdo podhodit.“*

Tyto výroky jsou nepravdivé a zavádějící.

Veřejné zakázky na provádění údržby vypsané DPO se mohl pochopitelně zúčastnit kdokoli. Zájemci mohli pro účely veřejné zakázky nastavit obchodní strategii tak, aby vzala náklady na případný převoz v úvahu. Možností samozřejmě bylo i pronajmout si opravárenské prostory přímo v Ostravě, což by transportní náklady eliminovalo. Je zcela běžné, že se opravárenské závody účastní veřejných zakázek mimo své domovské město a i samotná Ekova se účastní zakázek dokonce mimo hranice České republiky. I přes vyšší transportní náklady dokáže společnost Ekova v takových zakázkách uspět (např. v případě zakázky v Göteborgu, na kterou sám upozorňujete). Skutečnost, že si opravy objednal DPO, tj. dopravní podnik města, ve kterém sídlí také společnost Ekova, tedy pochopitelně neznamená, že by byly podmínky této zakázky předem uměle nastaveny právě ve prospěch společnosti Ekova.

Žádáme Vás proto, abyste tyto nepravdivé a zavádějící informace o výběrovém řízení, včetně označení výběrového řízení za „*frašku*“, z Webu odstranil.

Další zavádějící informace o působení skupiny ŠKODA

V Článku Cegelec uvádíte:

- *„Americký trh, na který hodlal Inekon napsat své síly, neměl dynamiku rozvoje tramvajových provozů, jak se předpovídalo na počátku milénia, ale především na něm začala růst Inekonu konkurence, mj. v podobě společnosti United Streetcar, které Škoda měla svého času předat licence na výrobu tramvají Škoda 10T de facto zadarmo, což se sice může jevit ne jako příliš prozíravý čin, avšak jen do doby, než si člověk uvědomí, jak citelný zásah tím byl způsoben ambicióznímu konkurentovi.“*

Také tato tvrzení nejsou pravdivá.

V roce 2006 získala společnost Oregon Iron Works od skupiny ŠKODA prostřednictvím své nově založené dceřiné společnosti United Streetcar licenci na výrobu tramvají na bázi tramvaje Škoda 10T. Nejednalo se však o žádné „předání licence de facto zadarmo“, ale o standardní komerční licenci za podmínek obvyklých v obchodním styku. Nejednalo se ani o žádnou snahu potlačovat tímto způsobem konkurenci v USA (jak naznačujete), ale o logické navázání na historické dodávky skupiny ŠKODA do Portlandu. Společnost United Streetcar pak od skupiny ŠKODA několik let nakupovala také pohony pro tramvaje, které na základě poskytnuté licence v USA vyráběla. Jednalo se tedy o oboustranně výhodný obchodní vztah. **Žádáme Vás proto, abyste nepravdivé informace o „bezplatném předání“ licence a o údajné snaze poškodit tímto krokem konkurenci z Webu odstranil.**

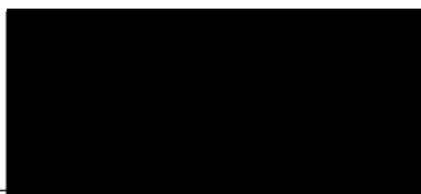
Nad rámec výše uvedeného nás znepokojuje také řada dalších, v Článcích obsažených tvrzení a náznaků, podle kterých se údajně skupina ŠKODA různou formou podílí na domnělých manipulacích s veřejnými zakázkami nebo zneužívá své postavení na trhu. Takového jednání se společnosti ze skupiny ŠKODA v žádném případě nedopouští. S ohledem na množství těchto tvrzení jsme je graficky vyznačili přímo v textu, který příkládáme a na který pro stručnost odkazujeme. **Žádáme Vás, abyste vyznačené zmínky z Webu odstranil a v tomto osočování nadále nepokračoval.**

Závěr

Skupina ŠKODA je přesvědčena, že na základě výše uvedených vysvětlení uznáte, že vytýkané informace obsažené v Článcích jsou nepravdivé a zavádějící a že s ohledem na to Články požadovaným způsobem neprodleně opravíte. Současně si dovoluujeme Vás důrazně požádat, abyste se v budoucnu podobných faktických přešlapů zdržel a abyste současně zanechal také osočování společností ze skupiny ŠKODA ze smyšleného nekalého či jinak protiprávního jednání.

Skupina ŠKODA pevně věří, že nebude nutné v této věci činit další formální kroky.

S pozdravem



Mgr. Bc. Jan Kadrnožka, advokát
i.s. Mgr. Vladimíra Uhde, advokáta
BBH, advokátní kancelář, s.r.o.

Přílohy:

Plně moci
Článek Cegelec s vyznačenými pasážemi