

Věc: Oznámení o podezření z trestné činnosti bývalých zaměstnanců Českých drah v souvislosti s pořízením jednotek Pendolino a náhradních dílů k nim

Při prováděném rozboru smluvní dokumentace společnosti České dráhy, a.s., se sídlem v Praze 1, Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1. PSČ 110 15, IČ 70994226, jsme dospěli k závěru, že v souvislosti s pořízením jednotek Pendolino a náhradních dílů k nim, mohlo ze strany bývalých zaměstnanců, zejména některých členů bývalého vedení, dojít ke spáchání trestného činu porušování povinnosti při správě cizího majetku podle § 255 tr. zákona, resp. podle § 255a tr. zákona a trestného činu porušování závazných pravidel hospodářského styku podle § 127 tr. zákona..

Uzavřené smlouvy , které podepsali tehdejší generální ředitelé jsou pro společnost České dráhy, a.s., celkově velmi nevýhodné, obsahují řadu nestandardních či pro společnost omezujících ustanovení. Zejména jde o ustanovení týkající se omezené záruční odpovědnosti zhotovitele za vady plnění, některých podmínek pro uplatnění smluvních sankcí, omezení náhrady škody uplatnitelné ze strany společnosti České dráhy. Dále je to neuplatňování práv na smluvní sankce ze strany společnosti České dráhy a způsob zajištění náhradních dílů. Tyto skutečnosti vystavují osoby, které jménem společnosti České dráhy smlouvy uzavíraly, podezření, že nejednaly s odbornou péčí a péčí řádného hospodáře, a nejednaly v souladu se svými pracovně právními povinnostmi a porušily tak jednak zákonem uloženou a jednak smluvně převzatou povinnost opatrovat a spravovat cizí majetek. V důsledku toho pak společnosti České dráhy vznikla škoda přesahující částku 70 mil. Kč a zhotoviteli takovéto jednání přineslo neoprávněné výhody. Výše škody vyplývá z příloh č. 1 a 4, a zahrnuje i částky sankčních opatření, které vzhledem ke způsobu uzavření smluv jsou nevyhmatatelné.

1) Dne 4.12.1995 tehdejší státní organizace České dráhy, jako objednatel, uzavřela se společnostmi ČKD PRAHA HOLDING, a.s., Moravskoslezská vagonka, a.s., FIAT Ferroviaria, s.p.a., a SIEMENS AG, jako zhotovitelem, smlouvu o zhotovení a dodávce

jednotek Pendolino. Následně k této smlouvě bylo v průběhu let 1996 až 2005 uzavřeno osm dodatků - příloha č. 2. Smlouvu a první dva dodatky podepsal tehdejší generální ředitel Ing. Rudolf Mládek, dodatky č. 3, 4 a 5 pak Ing. Václav Sosna a další dodatky Ing. Dalibor Zelený.

Odpovědnost zhotovitele za vady jeho plnění je v této zhotovitelské smlouvě relativně úzce vymezena. Podle čl. XI. odst. 1 odpovídá pouze za vady vyplývající: „z vadné konstrukce, vady použitých materiálů a nedodržení technologie při výrobě nebo z důvodů procesu nesvědomitě práce v procesu výroby.“ Vady vzniklé z jiných důvodů zhotovitel opraví na náklady společnosti České dráhy. Výskyt vad je společnost České dráhy povinna oznámit zhotoviteli do 48 hodin a ten je povinen vady odstranit vady do 5 pracovních dnů a pokud vadu nelze odstranit na místě, tak do 15 pracovních dnů. Záruční doba jednotky, která činí 18 měsíců, se ale neprodlužuje, prodlužuje se pouze záruční doba vadné podsestavy. Jestliže se společnost České dráhy pokusí odstranit vady sama bez předchozího souhlasu zhotovitele ztratí svá práva ze záruky. Pokud společnost České dráhy k opravě použije jiné součástky, než dodané zhotovitelem, ztrácí též práva ze záruky.

Tato omezení právně znevýhodňují společnost České dráhy a to zejména ve spojení se skutečností, že smluvní sankce lze vůči zhotoviteli uplatnit až v návaznosti na porušení jeho povinnosti zajistit opravu v příslušné lhůtě a nikoliv na samotný vznik vady. Další takovou skutečností je omezená možnost uplatňovat vůči zhotoviteli náhradu škody související s vadami. Takováto omezení nelze s ohledem na finanční objem smlouvy považovat za standardní. Také samotná délka záruční doby 18 měsíců vzhledem k výši finančního objemu se jeví jako nepřiměřeně krátká.

I když tato zhotovitelská smlouva je označována jako smlouva inominátní, je svým charakterem smlouvou o dílo a měla by se tedy řídit právní úpravou pro tento smluvní typ. Skutečnost, že se touto právní úpravou neřídí, ztrácí společnost České dráhy některá další práva z odpovědnosti za vady.

Článek XII. smlouvy upravuje smluvní pokuty, které jsou však omezeny řadou výjimek, což zhoršuje právní postavení společnosti České dráhy vůči zhotoviteli.

Smlouva zásadním způsobem omezuje možnosti společnosti České dráhy domáhat se na zhotoviteli náhrady vzniklých škod. Tato omezení vyplývají z ustanovení čl. XII odst. 9 a 10 a jsou očividně nevýhodná pro společnost, neboť v podstatném rozsahu na ni přesouvají rizika, které by jinak ze zákona nesl zhotovitel (povinnost náhrady předvídatelné škody vzniklé z porušení jeho právní povinnosti včetně ušlého zisku).

Dodatek č. 6 ke smlouvě výrazně zhoršil právní postavení společnosti České dráhy. Nejzásadnějšími změnami v neprospěch společnosti byly snížení počtu dodávaných jednotek z 10 na 7 při zachování původní ceny a prodloužení dodacích lhůt a to za situace, kdy zhotovitelé byli v prodlení s dodáním čtyř jednotek. Vzhledem k délce prodlení delší než 12 měsíců, měla společnost právo od smlouvy odstoupit.

Uzavřením dodatku č. 7 došlo k dalšímu zhoršení právního postavení společnosti České dráhy, když byla zavedena nová omezení nároků společnosti ze záruk za vady plnění a výjimky z aplikovatelnosti smluvních sankcí.

Podle čl. IX veškerá práva duševního vlastnictví zůstávají neomezenými právy zhotovitele, společnost České dráhy je může využívat pouze k údržbě a opravám jednotek Pendolino. Možnosti společnosti poskytnout předmět těchto práv, zejména technickou dokumentaci, třetím osobám jsou výrazně omezeny. Toto ustanovení vzhledem ke své rigoróznosti vede ke zvýšenému riziku porušení práv zhotovitele společností České dráhy v zájmu zabezpečení řádného a bezporuchového provozu, ovšem i vystavení se nebezpečí uplatnění sankcí ze strany zhotovitele.

Z výše uvedeného vyplývá, že smlouva byla uzavřena v rozporu s pravidly hospodářského styku, zejména s příslušnými ustanoveními hospodářského a občanského zákoníku týkajících se smluvních vztahů. Porušení závazných pravidel hospodářského styku dle § 127 tr. z. lze spatřovat zejména v tom, že smluvní vztahy nebyly s největší pravděpodobností založeny na základě řádně provedených výběrových řízení a tedy v rozporu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy upravujícími chování subjektů v rámci hospodářské soutěže.

2) Dne 19.12.2002 společnost České dráhy a společnost Alstom Ferroviaria S.p.A. uzavřely kupní smlouvu na dodávky náhradních dílů pro jednotky Pendolino a následně v roce 2003 dva dodatky k této smlouvě - příloha č. 3 Za dodané náhradní díly byla stanovena cena 8.136.380 EUR. Smlouvu za České dráhy podepsal Ing. Ivo Malina, CSc.

Smlouva byla uzavřena v době, kdy nebyla potřeba náhradních dílů a kdy ještě nebyla dodána žádná jednotka. Přitom zhotovitel byl povinen podle čl. II. odst. 2 a čl. III. odst. 2 zhotovitelé smlouvy, uvedené v části 1) tohoto podání, při dodání první jednotky dodat společností České dráhy bezplatně sadu náhradních dílů prvního vybavení a zároveň byl povinen bezplatně odstraňovat vady vzniklé na jednotkách v záruční době. V souvislosti s tím vznikla Českým drahám škoda, kterou lze vyjádřit cenou peněz v období ode dne provedení úplaty za náhradní díly nejméně do okamžiku, kdy tyto mohly být poprvé použity (11.12.2005) - příloha č. 4.

Podle článku 6.2. smlouvy měly být náhradní díly dodány ve dvou dodávkách. Část náhradních dílů měla být dodána při předání první jednotky ke zkušebnímu provozu, nejpozději však v září 2003. Druhá část náhradních dílů měla být dodána se začátkem garanční doby první jednotky, nejpozději však v prosinci 2004. Záruční doba náhradních dílů byla stanovena 12 měsíců od okamžiku jejich použití, ne však více než 24 měsíců od jejich dodání. Záruční doba náhradních dílů tak fakticky plyne nezávisle na záruční době jednotek. Pro společnost České dráhy je toto ustanovení smlouvy nevýhodné.

Článek 6.3. pak omezil práva společnosti České dráhy ze záruky podle zhotovitelé smlouvy, neboť stanoví, že pokud společnost České dráhy použije pro účely oprav jiné díly, než dodané zhotovitelem, ztrácí svá práva ze záruky na ty podskupiny a části jednotek, v rámci kterých budou jiné díly při opravě použity.

Z výše uvedeného vyplývá pro společnost České dráhy, která byla do 1.1.2003 státní organizací a poté je akciovou společností (100% vlastníkem akcií je stát) značná nevýhodnost uzavřených smluv. Postup odpovědných osob společnosti při jejich uzavírání a případné realizaci jejich ustanovení zejména týkajících se sankcí vůči druhé smluvní straně by mohl naplnit skutkovou podstatu uvedených trestných činů, proto podáváme toto trestní oznámení.

Pro úplnost uvádíme, že v období uzavírání smluv byly statutárními orgány společnosti České dráhy Ing. Rudolf Mládek od 28.9.1995 do 10.3.1997, Ing. Václav Sosna od 10.3.1997 do 6.9.1998 a Ing. Dalibor Zelený od 6.9.1998 do 4.3.2003.

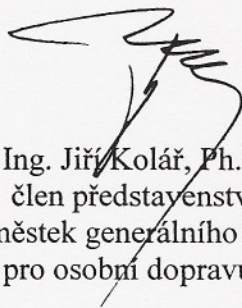
Při prověřování trestního oznámení poskytneme orgánům činným v trestním řízení potřebnou součinnost.

V souladu s ustanovením § 158 odst. 2 trestního řádu žádáme o vyrozumění o učiněných opatřeních. Současně jako poškozený uplatníme v souladu s ustanovením § 43 trestního řádu veškerá práva, která trestní řád poškozenému přiznává.

Přílohy: dle textu



Ing. Vladimír Filip
člen představenstva
a náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
člen představenstva
a náměstek generálního ředitele
pro osobní dopravu