

Stanovisko Ing. Josefa Bazaly k článku Jiřího Pšeničky „Zlatonosná Masaryčka“, který byl uveřejněn v Ekonomu dne 24. 6. 2010

V uvedeném článku se objevuje celá řada zkreslených, zavádějících a nepravdivých informací, které musím důrazně odmítnout. Proto považuji za nutné se k nim vyjádřit, abych veškeré lži a spekulace uvedené v článku jednoznačně vyvrátil.

Nejprve k celé historii tohoto developerského projektu. Podnikatelský záměr na realizaci společného projektu na využití a rozvoj pozemků pro majetkové podnikání v lokalitě Masarykova nádraží v Praze a jejich dlouhodobý pronájem byl připravován v období 1998 až 2002 a byl schválen usnesením Správní rady Českých drah, státní organizace, č. 733, dne 13. 9. 2002.

České dráhy, s.o., vyhlásily v roce 2002 výběrové řízení na partnera pro realizaci společného podniku na využití a rozvoj pozemků pro majetkové podnikání v lokalitě Masarykova nádraží a jejich dlouhodobý pronájem. Vítězem tendru se stalo sdružení Masaryk Station Consortium, zastupované společností ING Real Estate Development CR, s.r.o. Na dalších místech se umístily společnosti: Golub-Europe CZ s.r.o., TriGránit Czech Republic s.r.o. a European Property Development spol. s r.o.

Dozorčí rada Českých drah, a.s., (dále i „ČD“) svým usnesením č. 231/2004 ze dne 30. ledna 2004 udělila předchozí souhlas představenstvu společnosti k založení společného podniku s 34 % majetkového podílu ČD a dalšími 17 % v zástavě ČD tak, aby ČD v rozhodujících fázích projektu disponovaly faktickou majoritou ve společném podniku založeném pro rozvoj lokality železniční stanice Praha – Masarykovo nádraží.

11. 11. 2004 byla podepsána „Smlouva o projektu“ popisující vzájemné vztahy subjektů zúčastněných na projektu.

6. 6. 2006 Valná hromada Masaryk Station Development a.s. (dále i „MSD“) schválila uzavření a plnění na Smlouvu o projektu navazujících smluv, a to Smlouvu o implementaci projektu, Smlouvu o budoucí kupní smlouvě, Smlouvu o zřízení předkupního práva, Nájemní smlouvu na pozemky, Nájemní smlouvu na stavby, Nájemní smlouvu na nebytové prostory, tj. souboru smluv, předloženého ke schválení Českým drahám, a.s. V tomto období ČD ovládaly 51 % hlasovacích práv.

28. 6. 2006 udělila Dozorčí rada ČD usnesením č. 656 předchozí souhlas k uzavření výše uvedeného souboru smluv.

Soubor smluv byl podepsán dne 29. 8. 2006.

13. 6. 2007 byla schválena Valnou hromadou MSD „Koncepční studie rozvoje území“, která byla schválena Představenstvem ČD usnesením č. 708/2007 dne 12. 6. 2007. Odsouhlasení této studie je podle smlouvy o projektu podmínkou k uzavření navazujícího souboru prováděcích („exekučních“) smluv.

Na základě dalšího jednání vedení ČD byla formulována podmínka přednostní revitalizace vlastní výpravní budovy (přesto, že podmínky výběrového řízení ani Smlouva o projektu, navazující na realizované výběrové řízení, tento postup nepředpokládaly).

22. 7. 2007 představenstvo Masaryk Station Development a.s. odsouhlasilo „Koncepční studii“ a rozhodlo o jejím předložení Českým drahám ke schválení. Současně odsouhlasilo jednání o přednostní revitalizaci vlastní výpravní budovy.

17. 1. 2008 byla podepsána „Dohoda o 1. Etapě revitalizace provozu Masarykova nádraží“ řešící revitalizaci přízemní výpravní budovy, zejména pokud jde o veřejně přístupné prostory. Pro tuto etapu se předpokládalo vynaložení nákladu ve výši cca 100 mil. Kč. Uzavření této dohody bylo pro partnery podmínkou, danou vedením ČD k zahájení projednávání dalších, na Smlouvu o projektu navazujících smluv.

Z uvedené chronologie tohoto obchodního případu je zřejmé, že:

1. byl prováděn transparentním způsobem a byl schvalován všemi orgány společnosti ČD, tj. Správní radou ČD, později Dozorčí radou ČD, a tudíž žádný z generálních ředitelů z let 2002 až 2010 nemohl tento obchodní případ nijak manipulovat,
2. moje osobní role v tomto obchodním případě je z let 2006 až 2008.

Jak je uvedeno výše, v roce 2006 byl uzavřen soubor smluv, který řeší celý developerský projekt v lokalitě Masarykovo nádraží. Naším tehdejším logickým záměrem vždy bylo zachování Masarykova nádraží pro osobní dopravu, zároveň na zbytných pozemcích realizovat rozvojový projekt a prodejem zbytných pozemků získat finanční prostředky pro revitalizaci osobních nádraží. Předmětem dohody uzavřené dne 17. 1. 2008 bylo upřednostnit revitalizaci výpravní budovy tak, aby se přednostně řešily potřeby ČD pro osobní dopravu a až poté realizace dalších rozvojových developerských plánů. Touto dohodou tato povinnost připadla smlouvou společnosti Masaryk station development.

Je potřeba konstatovat, že v této smlouvě je eventuální neplnění povinností MSD ve smlouvě sankcionováno smluvní pokutou ve výši 3 mil. Kč za každé jednotlivé porušení smlouvy. Co se týká maximální ceny za zbytné pozemky ve výši max. 900 mil. Kč, tato částka byla vysoutěžena ve výběrovém řízení, které bylo vypsáno v roce 2002 a byla stanovena v podepsané smlouvě z roku 2004 po projednání v dozorčí radě. Tuto smlouvu podepisoval tehdejší generální ředitel Petr Kousal a nikoli já, jak je naznačováno v uvedeném článku v Ekonomu.

Co se týče spekulace, že největší pozemek někam zmizel ze Smlouvy o zřízení předkupního práva, toto tvrzení je velmi zavádějící až velmi úsměvné. Tím, že pozemek, na kterém mj. stojí výpravní budova – parcelní číslo 2573/1 – zůstal v majetku ČD a není ani na něj zřízeno předkupní právo, je naopak pro ČD výhodné. To je určitou pojistkou, že osobní doprava zůstane na Masarykově nádraží zachována.

Nejvíce zavádějící v tomto článku je uváděná informace, která s tím vůbec nesouvisí – a to, že moje dcera Klára Bazalová je vlastníkem bytu v bytové rezidenci Riegerovy sady v Italské ulici. Spojením těchto dvou faktů do jednoho článku se autor článku Jiří Pšenička snaží navodit situaci, že jsem za podpis na smlouvách se společností MSD získal protiplnění ve formě bytu. Skutečnost je však taková, že moje dcera Klára Bazalová si tento byt řádně a za tržní cenu koupila, což by si autor mohl lehce ověřit z výpisu z katastru nemovitostí, ale v článku to záměrně neuvádí. V době, kdy převažuje na trhu nemovitostí nabídka nad poptávkou, je zřejmé, že ke koupi takového či podobného bytu není zapotřebí žádné protekce. Kupní cenu za tento byt jsem hradil já z mého účtu v UniCredit Bank, z řádně vydělaných a zdaněných peněz, což mohu samozřejmě kdykoli doložit.

Z důvodu, že takových obdobných útoků v médiích se v poslední době vyskytlo více, rád bych v této souvislosti poznamenal, že před nástupem na České dráhy v roce 2003 jsem z podnikatelské činnosti a z prodeje firmy vydělal cca 100 mil. Kč, moje příjmy od roku 2003 do současnosti činily cca 30 mil. Kč. Z toho vyplývá, že nemovitosti, které vlastní moje celá rodina v hodnotě cca 60 mil. Kč, byly nabyty zcela legálně. Tyto skutečnosti o svém majetku jsem koneckonců dokládal i při své bezpečnostní prověrce v roce 2004 až 2005 Národnímu bezpečnostnímu úřadu a byla mi udělena bezpečnostní prověrka na stupeň „důvěrné“.

Tento a některé další články uváděné v médiích v poslední době mě vedou k závěru, že se mě někdo snaží cíleně prostřednictvím záměrně lživých článků v médiích zdiskreditovat. Obrázek o tom, o které osoby se může jednat, si určitě každý vytvoří sám.

Neprofesionální přístup redaktora Pšeničky, kdy uvádí nepravdivé a zavádějící informace, aniž by mne kontaktoval v této věci, je určitě nepřímým důkazem, že se jedná o účelovou diskreditaci mé osoby a mé rodiny.

V tuto chvíli mi nezbývá nic jiného, než důsledně žádat o tiskové opravy a bránit se právní cestou.

V Praze dne 25. června 2010



Ing. Josef Bazala