

Bod č. 2

Dotazy, připomínky a podněty členů zastupitelstva města na oprávněné zástupce právnických osob založených nebo zřízených městem a oprávněné zástupce právnických osob s majoritním podílem města

L. Semerák sdělil, že má hned čtyři podněty na pana ředitele dopravního podniku. Požádal o to, aby pan ředitel zůstal přítomen do projednávání materiálu č. 31 a doporučil si tento bod v mezích dostudovat, protože pokud před chvílí dostal morální políček pan Raždík, tak je toho názoru, že se pan ředitel taky dneska nepřipravoval na zasedání zastupitelstva města a 108 miliónů korun není málo peněz. Druhá věc, která je opravdu kritická, je to, že na minulém zasedání zastupitelstva města požádal o přehled zvýšených nákladů na energie a pohonné hmoty u třech společností, respektive to byly Ostravské komunikace, byla to Městská policie Ostrava, kde byl panem primátorem upozorněn, že je součástí magistrátu, a dopravního podniku. Konstatoval, že jak od Ostravských komunikací, tak Městské policie Ostrava a potažmo magistrátu ty informace dostal hned a tak, jak je požadoval. Bohužel od dopravního podniku mu byly položeny na stůl dneska ráno ve formátu takovém, že se v tom snaží nějak zorientovat. Řekl, že k tomu má dvě připomínky. Ví, že ta obecná lhůta je do konání dalšího zasedání zastupitelstva města, čistě teoreticky do půlnoci a možná to je i 8.59 dnešního dne. Požádal o to, aby se domluvili na tom, že pokud je to v těch silách organizací, kdy si myslí, že je, protože ať už to byly Ostravské komunikace nebo Městská policie Ostrava, tak to byl týden nebo deset dní, aby si řekli, že ty materiály budou dostávat nejpozději při druhém rozvozu, což je nějaký pátek nebo čtvrtek před konáním zastupitelstva. Sdělil, že jinak je to opravdu pitomé, protože se k těm věcem pak musí zbytečně vracet, člověk se v tom špatně orientuje, nemůže se soustředit na samotné projednávání, byť někdy tam ten prostor je. Zdůraznil, že tento způsob doručení považuje skutečně za velmi nevhodný a požádal o to, aby se v tom zlepšili. Druhá věc, která s tím souvisí, kdy se ptal na ty náklady a uvedl to minule i v té interpelaci, tak se na ně neptal jen tak svévolně. Ptal se na ně v kontextu toho, v jaké žijeme době a v jaké se nacházíme ekonomické situaci. Tím nemyslel jen město Ostrava, tím myslel Českou republiku a tím myslel dopravní podnik. Sdělil, že si ušetří nějakou geopolitickou vložku nebo vsuvku, nicméně konstatoval, že to období, ve kterém se dnes nacházíme, a to období minimálně konce tohoto roku a s velkou pravděpodobností příštího roku nebude ekonomicky příznivé, a to jak v obecné rovině, tak ani v rovině pro veřejné rozpočty. Sdělil, že to říká proto, že se budou muset samozřejmě nějakým způsobem popasovat s nárůstem vstupů, které jsou v podstatě dané, a které jsou prostě objektivní. Uvedl, že pan náměstek Babinec minule prezentoval nárůsty v oblasti energií a on se ptal na nárůsty v oblasti pohonných hmot a vstupů právě u dopravního podniku jako takového. Řekl, že by moc požádal o to, jestli by materiál, který se dnes dostal na stůl, mohl být doplněn a specifikován v duchu toho, co chtěl, tzn., aby z něho opravdu bylo patrné, což tam není, jaký je rozdíl mezi plánem pro rok 2022 vycházející ze schváleného rozpočtu nebo hospodaření, kdy předpokládá, že dopravní podnik už má schválený plán hospodaření, když je polovina dubna. Mohou to udělat do konce třetího měsíce. Neví, jestli ho schválený mají nebo ne, ale pokud schválený není, tak minimálně věří, že je předložený městu ke schválení. Uvedl, že jak již řekl minule, tak předpokládá, že plán se tvořil v prosinci nebo v listopadu loňského roku, kdy byly nějaké vstupy. Sdělil, že dnes v polovině dubna jsou samozřejmě ty vstupy odlišné. Požádal o to, jestli by odpověď mohla jít emailem všem zastupitelům, protože předpokládá, že není jediný, koho to zajímá. Dále požádal o to, aby to pan ředitel nyní nevnímal kriticky, ale i věcně a dotázal se, jaký za ty tři měsíce nastal rozdíl

mezi tím plánem a mezi realitou a predikcí toho, jak se budou chovat nákladové položky do konce tohoto roku. Dodal, že ta predikce je samozřejmě obtížná, nicméně domnívat se například, že ceny zemního plynu nebo elektřiny se vrátí na úroveň září 2021, je naivní, a pevně věří, že s tím ani dopravní podnik nepočítá. Zopakoval svou žádost o tento materiál. Sdělil, že když se na ta čísla podívá, tak si přes palec spočítal, že v podstatě jenom na trakční elektřině je to meziročně jen za ten kvartál asi 45 miliónů korun. Na CNG je to 60 miliónů korun, což vyčetl z těch tabulek a naftu nedostal. Uvedl, že to znamená, že pokud to číslo, které je pracovně 105 miliónů korun, vynásobí čtyřmi kvartály, tak je na cifře, která ho nenechává úplně chladným. Řekl, že aby nehovořili imaginárně, protože zastupitelé, kteří nedostali tyto tabulky, neví o čem jde, tak aby pan ředitel poslal tyto informace do emailu všem zastupitelům. Dodal, že budou rozhodovat nějaké další věci a určitě tak uvažuje i odbor financí, potažmo pan vedoucí Jančálek, že je určitě bude čekat nějaká revize rozpočtu, a proto budou tyto vstupy potřebovat. Dále řekl, že tato organizace je bezkonkurenčně nejdražší organizací města, za což pan ředitel nemůže a je to prostý fakt. Na druhou stranu si možná pamatují, že když schvalovali rozpočet, tak už i kompenzace pro letošní rok se dle jeho názoru dostala na samotnou hranu únosnosti. Neví, zda pan ředitel stále trvá na tom, že stále odmítá zvýšit jízdné, tzn., že veškeré náklady ponесou občané města Ostravy a město Ostrava jako takové, či jestli očekává nějaké jiné prostředky v zásadě kompenzací zvýšených nákladů. Zopakoval, že prosí o ta čísla, aby o tom mohli diskutovat a dodal, že na to nepotřebuje reakci, ale potřebuje písemnou odpověď, kterou by dostali všichni zastupitelé a dodal, že by byl rád, kdyby to bylo nejpozději v pátek před konáním příštího zasedání zastupitelstva města, což je nějaký 12., 13. květen.

L. Semerák řekl, že chce předně poděkovat panu primátorovi za jakési procesní urychlení jednotlivých komunikací a rád by reagoval na vystoupení pana ředitele, a to předtím, než mu položí další dotazy. Předně panu řediteli řekl, že ho trochu mrzí to jeho vystoupení, protože se trochu znají a je toho názoru, že to, co pan ředitel říká, ho netěší a dodal, že řekne jednoduchou věc zejména proč. Uvedl, že si protiřečí, na jednu stranu je rád, stane se, uzná, že není vhodné mu položit na stůl tyto tabulky, ale potom řekne větu, že si mohou vyměnit informace během měsíce. Samozřejmě by to mohli udělat, kdyby ty materiály dostal třeba před týdnem, před dvěma týdny nebo alespoň před pár dny, protože by na ně mohl reagovat jinak než tak, že se na ně zeptá teď, když mu je položí na stůl. Požádal pana ředitele o to, aby zpytoval své svědomí. Dále řekl, že pokud ty věci chtějí, tak aby si je posílali včas a mohou pak diskutovat separátně a bude to určitě efektivnější. K jeho číslům přes palec, které jsou opět nešťastné, protože je má opět pouze on, řekl, že opravdu vychází z toho, co dostal. Neví, jestli ten materiál pan ředitel viděl nebo ne, ale on tam má sloupečky, kde jsou po desítkách miliónů korun udělány spotřeby. V daném případě zemního plynu za dobu 2020 – 2022 a pakliže se podívá na sloupeček 2020, tak je to 10 miliónů korun a sloupeček z prvního kvartálu 2022 je někde mezi 50 – 60 milióny korun. Neví, jestli je to 52, 54, 55, a to je to, proč říká přes palec, ale ten palec mu tam strčili oni. Dále řekl, že už z tohoto materiálu vidí, že plánovaných je 10 miliónů, skutečné náklady jsou 50 a něco, tak mu z toho vychází 45 miliónů, může to být 42 a neví kolik za kvartál. Sdělil, že zcela analogicky to je vidět na grafu za elektřinu, kde to má opět po desítkách miliónů korun, kde ten plán je někde kolem 20 miliónů korun. Je to lehce pod tou čárkou, takže by tipoval 19 miliónů 900 a skutečná spotřeba je něco nad 60 milióny, dejme tomu 62 miliónů, a proto počítá 42 miliónů. Sdělil, že aby to uzavřel, tak dnes nechce pana ředitele trápit a požádal o to, aby ty materiály dostali všichni a opravdu exaktně v těch tabulkách, aby v tom nemuseli hledat. Dále řekl, že ke svému vystoupení ještě dodá, aby se dobře pochopili, že vůbec nekritizuje, což už říkal i u jiných oblastí a ani nemůže kritizovat to, že narostly ceny energií, protože to je prostě fakt. Jediné, co by chtěl, je to, aby měli všichni relevantní čísla o tom, o kolik narostly a s čím budou muset počítat minimálně do konce tohoto roku. Zdůraznil, že to je to, po čem se pídí, tzn. pouze informace a požádal o to, aby v tom opravdu pan ředitel nehledal žádnou

kritiku, protože si nemyslí, že by byl v tomto sále někdo, kdo se zapřičinil o nárůst ceny plynu nebo elektrické energie, ale je to prostě fakt a musí se s tím objektivně vypořádat. Řekl, že se obrací primárně na pana ředitele, protože tak, jak to vidí, tak dopravní podnik je bezkonkurenčně největší spotřebitel, největší městská firma a stojí město nejvíce peněz. Zdůraznil, že to vše myslí v dobrém, a tak logicky je potřeba ta čísla počítat u těch největších, a potom třeba dopočítat k těm menším. Osobně je toho názoru, čímž nechce předjímat, protože minule byl upozorněn, že odbor majetkových účastí již nemá pan náměstek Babinec, nýbrž pan primátor, ale dá se předpokládat, že pravděpodobně v průběhu tohoto roku právě v důsledku nárůstu cen energií bude muset dojít k přehodnocení a úpravě některých podnikatelských plánů u všech společností. Je toho názoru, že u těch největších by bylo fajn to diskutovat zde. Dále požádal o to, aby mu neříkali, proč ty věci nejdu, ale spíše aby to udělali tak, aby je měli hotové. Zdůraznil, že argument, že účetnictví za březen není hotové, je v kontrapunkci toho, že se obchoduje on-line a nechce slyšet, že pan ředitel neví, kolik v lednu utratili peněz za nákup CNG nebo nákup elektřiny. Požádal opětovně o to, aby ty materiály byly připraveny tak, jak o tom hovořili a projednají je příště. Dále řekl, že má druhou věc, u které požaduje písemnou odpověď. Dotázal se, jaká je aktuální cena díla za rekonstrukci sídla dopravního podniku. Uvedl, že ta rekonstrukce se nějakým způsobem chýlí ke konci. Zopakoval, že ho zajímá aktuální cena za rekonstrukci čili kompletní včetně všech souvisejících prací. Dále řekl, že má poslední otázku, která možná v kontextu jeho vystoupení je trochu odlehčená, ale nezastírá, že si toho za a) všiml a za b) byl tázán a možná není jediný. Dotázal se, co se stalo, že se do ulic vrátily staré trolejbusy.

L. Semerák poděkoval panu Morysovi za odpovědi. K nasazování trolejbusů požádal o to, jestli by se pan ředitel podíval na nějaký výkaz např. za poslední měsíc, protože to není pouze jeho subjektivní pocit. Řekl, že se na to ptá z jednoho prostého důvodu a zase je to objektivní, protože dopravní podnik čelil a stále asi čelí výpadku cestujících v souvislosti s pandemií a opatřeními vlády. Je přesvědčen o tom, že jsou ve shodě v tom, že úroveň a komfort městské hromadné dopravy přímo souvisí nebo částečně souvisí s počtem cestujících. To znamená, že pakliže začnou ve větší míře používat, a proto žádá o ty informace, zejména v období nastupujících teplých měsíců, starší techniku, a tím pádem sníží komfort těch cestujících, tak se obává, že to může mít přímý vliv na počty cestujících. Zopakoval svou žádost, aby to pan ředitel ověřil. Dodal, že když mu bude pan ředitel posílat tolik písemných odpovědí, aby je doplnil i o tyto informace. Dále k ceně jízdného a tarifní politice poznamenal, že to myslel jinak. Řekl, že všichni jistě ví, že financování dopravního podniku je vícesložkové a samozřejmě jednou ze složek jsou příjmy z jízdného. Uvedl, že o tom hovořili v prosinci při schvalování rozpočtu, kdy schvalovali rekordní subvenci pro dopravní podnik, a pokud si to pamatuje správně, tak dopravní podnik, kdy neví, jestli to bylo ústy pana ředitele, řekl, že navrhoval zvýšení jízdného, nicméně vedení města se rozhodlo k tomuto kroku nepřistoupit. Dále dodal, že také padlo, že to rozhodnutí, které tehdy učinilo vedení města na konci kalendářního roku, že není vyloučeno, že se k této problematice ještě v průběhu roku vrátí. Sdělil, že ten jeho dotaz padl právě proto, že se staly naprosto nepředpokládané věci, tzn., že prudce narostly vstupy, kdy o tom budou hovořit v materiálu č. 31. Podotkl, že tam budou hovořit pouze o roku 2021 a nikoliv o roce 2022 a v této souvislosti se dotázal, zdali dopravní podnik opět plánuje přijít s návrhem na úpravy cen jízdného v roce 2022 právě proto, aby alespoň částečně uměl kompenzovat ony zvýšené náklady, které provozně má.

L. Semerák poděkoval za informaci a dotázal se, zda by ten návrh mohl obdržet, pokud tedy není v tajném režimu. Dále řekl, že si je vědom celé té problematiky. Řekl, že pro něj se jinak chová vedení dopravního podniku, což je akciová společnost, pokud s tím návrhem přijde a samozřejmě má nějaký návrh řešení. Potom je samozřejmě suverénní pravomocí rady města

rozhodnout o tomto návrhu, tzn., buď ho podpořit, zamítnout, modifikovat atd. Sdělil, že jeho otázka směřovala k tomu prvnímu, tzn. zda dopravní podnik s tímto návrhem přišel. Odpověď je kladná a jakým způsobem s tím naloží orgány města, tak to už je v podstatě mimo možnost ovlivnění dopravního podniku. Nakonec řekl, že pevně věří, že pan Raždík je jedním z 260 tisíc občanů města a že jakkoliv by nesouhlasil, tak ten návrh vždy budou posuzovat spíš komplexněji.

Vaše značka:
Ze dne: 20.4.2022
Naše značka: OP-

Statutární město Ostrava
Zastupitelstvo města

Vyřizuje: Ing. Michal Otava
Tel.: 59 740 1311
E-mail: michal.otava@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpořď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele JUDr, Lukáše Semeráka

..... zpracuje přehled dopadů růstů energií a pohonných hmot oproti předpokladům zahrnutým do podnikatelského plánu na rok 2022 za celý rok 2022

Elektrická energie

DPO v plánu 2022 předpokládá průměrnou cenu trakční elektrické energie 3.068 Kč/MWh.

Plán 2022 se stavěl na základě informací dostupných v září 2021, přičemž požadavek na kompenzaci od SMO pro 2022 musel DPO předložit v průběhu října 2021.

Skutečnost za 1. čtvrtletí 2022 činí 6.519 Kč/MWh. V daném čtvrtletí se jedná celkově o propad vůči plánu ve výši 32 mil. Kč.

Celkovou průměrnou cenu za rok 2022 odhadujeme mezi 5.000 – 6.000 Kč/MWh, což by znamenalo propad vůči plánu cca 80 mil. Kč. Pro informaci průměrná cena za rok 2019 činila 2.247 Kč/MWh; za rok 2020 2.120 Kč/MWh a za rok 2021 3.973 Kč/MWh.

Plyn CNG

DPO v plánu 2022 předpokládá průměrnou cenu CNG 21,6 Kč/kg.

Plán 2022 se stavěl na základě informací dostupných v září 2021, přičemž požadavek na kompenzaci od SMO pro 2022 musel DPO předložit v průběhu října 2021.

Skutečnost za 1. čtvrtletí činí 46,65 Kč/kg. V daném čtvrtletí se jedná celkově o propad vůči plánu ve výši 27 mil. Kč. V případě, že by tyto vysoké ceny z 1. čtvrtletí byly po celý rok 2022, jednalo by se o propad vůči plánu až o 100 mil. Kč. Avšak vývoj celkové průměrné ceny za rok 2022 si v tuto chvíli netroufáme spekulovat.

Pro informaci průměrná cena za rok 2019 činila 9,82 Kč/kg; za rok 2020 9,54 Kč/kg a za rok 2021 23,63 Kč/kg.

S pozdravem

Ing. Daniel Morys
předseda představenstva a generální ředitel

Ing. Daniel Morys, MBA
Digitálně podepsal Ing.
Daniel Morys, MBA
Datum: 2022.05.05
07:46:06 +02'00'

Vaše značka:
Ze dne: 20.4.2022
Naše značka: OP-

Statutární město Ostrava
Zastupitelstvo města

Vyřizuje: Ing. Michal Otava
Tel.: 59 740 1311
E-mail: michal.otava@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpoověď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele JUDr. Lukáše Semeráka

... jaká je aktuální cena díla za rekonstrukci sídla dopravního podniku. Uvedl, že ta rekonstrukce se nějakým způsobem chýlí ke konci. Zopakoval, že ho zajímá aktuální cena za rekonstrukci čili kompletní včetně všech souvisejících prací.

Předpokládaná hodnota zakázky	Kč 164 000 000,-
Vysoutěžená cena	Kč 164 832 830,-
Po uzavření 1. dodatku	Kč 166 411 782,25,-
Po uzavření 2. dodatku	Kč 172 367 003,51,-
Po uzavření 3. dodatku	Kč 177 169 560,43,-

V porovnání s cenou dle uzavřené smlouvy o dílo cena aktuálně vzrostla o 7,5%.

Ke změně ceny díla došlo v důsledku nepředvídaných okolností, jako bylo například narovnání objemu provedených prací dle skutečnosti (bourání, obnova krovů), dodatečné zpevňování konstrukcí po odkrytí, nebo původně neplánované úpravy vnitřního traktu (v porovnání s původním projektem došlo k trvalému přemístění dispečinku z tohoto prostoru). Vyskytly se také nepřesnosti v projektové dokumentaci, které však neměly charakter škody. Všechny změny byly oceněny v souladu s uzavřenou smlouvou o dílo a byly řádně zdokumentovány (vč. fotodokumentace).

Předmětem dodatku č.1 bylo zejména větší množství bouracích prací a větší množství obnovovaných příček.

Předmětem dodatku č.2 bylo zejména statické zajištění původních železobetonových stropů, které byly ve špatném stavu, ztužením konstrukce novými ocelovými nosíky, sanací a nadbetonávkou.

Předmětem dodatku č.3 byla zejména rekonstrukce vnitřního ostění, nadpraží a parapetů oken po odsekání omítek a doplnění požárně bezpečnostního řešení konstrukce stropů dle platných norem.

Ing. Daniel 
Morys, MBA

Digitálně podepsal Ing.
Daniel Morys, MBA
Datum: 2022.05.05
07:24:12 +0200

Ing. Daniel Morys, MBA
předseda představenstva a generální ředitel

Vaše značka:
Ze dne: 20.4.2022
Naše značka: OP-Statutární město Ostrava
Zastupitelstvo městaVyřizuje: Ing. M. Chovanec
Tel.: 59 740 1311
E-mail: martin.chovanec@dpo.cz

Datum: 4.5.2022

Odpoověď na dotaz vznesený na jednání ZM dne 20.4.2022

Dotaz zastupitele JUDr. Lukáše Semeráka

...dotázal se, co se stalo, že se do ulic vrátily staré trolejbusy.

V současné době je provozováno z celkového počtu 66ks trolejbusů 9ks nejstaršího typu Škoda 21Tr, což činí podíl 13,6% z celkového počtu. Výprava tohoto typu trolejbusu, jak prokazuje tabulka se statistickými údaji níže, se v období 1-3/2022 pohybuje okolo 8% (porovnání s typem Solaris). Z tohoto lze dovodit, že přednostně jsou vypravovány novější typy trolejbusů a podíl trolejbusů Škoda 21TR na výpravě se v posledním období příliš nemění.

S očekávanou dodávkou nových trolejbusů v prvním čtvrtletí r. 2023 dojde k úplnému vyřazení trolejbusu typu Škoda 21TR z provozu.

Srovnání nájezdů km_ trolejbus Škoda 21 TR versus trolejbus Solaris TR

	2022_leden Skutečnost	2022_únor Skutečnost	2022_březen Skutečnost
Poměr výpravy Š 21TR a Solaris TR	8,46%	7,11%	8,06%
40105 Škoda 21 TR 3140 středisko údržba trolejbusy -Spr. Výkony...dopravních...prostředků (Vzkm) [Vzkm]	14 036,70	11 233,40	15 926,03
40108 Solaris 3140 středisko údržba trolejbusy -Spr. Výkony...dopravních...prostředků (Vzkm) [Vzkm]	165 831,17	158 070,05	197 512,45

Z výše uvedeného vyplývá, že nasazení starších trolejbusů Škoda 21TR se nijak nevymyká ze svého standartu v minulém období.

Ing. Daniel Morys
Předseda představenstva a generální ředitelIng. Daniel Morys, MBA
Morys, MBA
Digitálně podepsal Ing.
Daniel Morys, MBA
Datum: 2022.05.05
07:37:26 +02'00'

Niesnerová Renata

Od: Vojtkuláková Šárka
Odesláno: pátek 6. května 2022 12:38
Komu: Semerák Lukáš; Juroška Martin; Lukáš Semerák
Kopie: Niesnerová Renata; Gažíková Lenka; Svozil Miroslav
Předmět: dotaz ze ZM dne 20. 4. 2022 - odpověď - jízdné

Vážený pane Semeráku,
vážený pane Juroško,
k Vašemu dotazu na jednání zastupitelstva dne 20. dubna 2022 k ceně úpravy jízdného Vám sděluji následující:
vedení města skutečně byl představen DPO a.s. návrh na úpravu jízdného a tarifní politiky. Tento návrh je interní povahy. Vedení města si vyžádalo od DPO a.s. podrobnější podklady k dalším analýzám. Žádné rozhodnutí ještě nepadlo.

Ing. Miroslav Svozil

náměstek primátora

Statutární město Ostrava
Magistrát města Ostravy
Prokešovo nám. 8
729 30 Ostrava
tel. +420 599 443 262
www.ostrava.cz



Magistrát města Ostravy zavedl a používá systém environmentálního managementu pro oblast Činnost vykonávaná statutárním městem v rámci veřejné správy za účelem všestranného poskytování služeb dle požadavků normy ČSN EN ISO 14001:2016.

„Zvažte, prosím, zda je nutno tuto zprávu tisknout!!! Šetřeme naše životní prostředí!!!“

Upozornění: Tato zpráva může obsahovat důvěrné informace a je určena výhradně zamýšlenému adresátovi. Pokud jím nejste, nebo se domníváte, že jím nejste, informujte neprodleně o této skutečnosti odesílatele a vymažte zprávu, včetně příložených příloh z Vašeho počítače. Pokud nejste zamýšleným adresátem, nejste oprávněn šířit, zveřejňovat, kopírovat nebo zpřístupňovat obsah této zprávy ani příložených příloh.

Tato e-mailová zpráva, a ani její obsah včetně jejích případných příloh nezavazuje jejího odesílatele k uzavření ústní či písemné smlouvy, není-li v textu e-mailové zprávy výslovně uvedeno jinak. Odesílatel si vyhrazuje právo smlouvu neuzavřít, a to v kterékoli fázi jednání, zejména pokud nebudou získány potřebné interní souhlasy a schválení v rámci příslušných orgánů statutárního města Ostravy. Možnost uzavření smlouvy, aniž by byl beze zbytku výslovně sjednán celý její obsah formou všemi stranami schváleného písemného smluvního návrhu, je vyloučena. Jakákoliv sdělení, která obsahuje tato e-mailová zpráva, v žádném případě nezakládají jejímu adresátovi nárok na náhradu škody podle § 1729 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ani žádný jiný nárok vůči jejímu odesílateli.