

Městský úřad Česká Lípa	
Číslo jednací: MUCL/	
Datum doručení:	11 -04- 2007
Počet listů:	Počet listů příloh (svazků):
Ostatní údaje: -3-	

Město Česká Lípa ZASTUPITELŮM MĚSTA náměstí T.G.Masaryka č.p. 1 470 36 Česká Lípa	KOPIE
---	--------------

Předáno 25 vyhotovení

Věc: Vyjádření k současnému postupu města Česká Lípa

Vážená paní zastupitelko,

Vážený pane zastupiteli,

vzhledem k tomu, že jste byli v posledních dnech přímo účastni na rozhodování o budoucích postupech města při řešení sporů týkajících se provozování městské hromadné dopravy v České lípě, považujeme za velmi důležitou Vaší plnou informovanost o stavu projednávání vzájemných vztahů mezi VETT a.s. a městem Česká Lípa. Dovolujeme si Vám proto tímto způsobem předložit v kopii právě probíhající korespondenci.

S pozdravem

Homolková Eva
Eva Homolková
VETT a.s.

V Zákupch, 6.4.2007

Přílohy:

Vyjádření k současnému postupu města Česká Lípa AK JUDr. Formánek a partneři ze dne 6.4.2007
Přehled finančních prostředků na MHD za období 2.pol.2003 až 2007
Dopis AK Judr. Kadeřábek ze dne 19.3.2007

(4 strany)
(1 strana)
(3 strany)

Advokátní kancelář JUDr. Vladimír Formánek a partneři

Pařížská 538/19, Ústí nad Labem, PSČ 400 01
tel.: 475 210 254, 475 201 302, fax: 475 209 863
e-mail: vl.formanek@volny.cz
ev.č. 1572

JUDr. Jiří Kadeřábek

advokátní kancelář

Michalská 4, poštovní schránka 73

412 01 Litoměřice

V Ústí nad Labem 6.4.2007

**Věc Vyjádření k současnému postupu města Česká Lípa při vyplácení záloh na provoz MHD;
vyjádření k dopisu ze dne 19.3.2007**

Vážený pane doktore,

dovolte mi, abych v reakci na Váš dopis ze dne 19.3.2007 a též na současný postoj Vašeho klienta k vyplácení záloh na provoz MAD v březnu 2007 uvedl následující.

Předně se domnívám, že současný postoj města Česká Lípa k dalšímu fungování celého smluvního vztahu je zjevně ovlivněn poněkud schizofrenním právním názorem na otázku platnosti smlouvy. Na jedné straně totiž uvádíte, že „smlouva dle zákona č. 111/1994 Sb. nevznikla“, vzápětí však, že z právního pohledu lze připustit, že smlouva „může mít“ povahu smlouvy rámcové. Považuji vyřešení této otázky na straně Vašeho klienta za stěžejní, když je zjevné, že město Česká Lípa má právo a povinnost se chovat naprosto odlišně ve chvíli, kdy považuje smlouvu za platnou a ve chvíli, kdy je jeho názor na platnost opačný.

Pokud považujete smlouvu za rámcovou (stejně jako můj klient a Ministerstvo dopravy ČR), pak musím znovu připomenout, že zákon č. 111/1994 Sb. sice v ust. § 19b odstavci (2) skutečně vyžaduje jako povinnou součást smlouvy předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, má však zjevně na mysli odhad **dopravcem předložený** a nikoliv smluvními stranami odsouhlasený, jak se domnívá Váš klient. V odstavci 5 výše zmíněného ust. § 19b je pak odkaz na prováděcí předpis, který stanoví mimo jiné i způsob výpočtu předběžného odborného odhadu. Tento prováděcí předpis, kterým je nařízení vlády č. 493/2004 Sb., pak v ust. § 5 zakotvuje **povinnost dopravce vypočítat a předkládat odhad podle vlastních výsledků** za předchozí kalendářní rok. Z uvedeného vyplývá, že **není možné předložit odhad na dobu deseti let, ale pouze a jenom na každý další kalendářní rok**, jak od počátku činí můj klient. Pokud se znovu a důkladně vrátíme k dokumentu, který si Váš klient vyžádal v roce 2005 od Ministerstva dopravy ČR a v němž je tato problematika řešena, je patrné, že Váš právní názor na platnost smlouvy nemá oporu v zákoně. I ministerstvo dopravy totiž ve své odpovědi na metodický dotaz odboru dopravy Městského úřadu v České Lípě sdělilo, že termín „celé období“ je nutno posuzovat v kontextu veřejných rozpočtů, které jsou schvalovány na jeden kalendářní rok. Z výše schváleného rozpočtu by pak měly vycházet smluvně stanovené objemy dopravních výkonů.

Mimo to je v již zmiňovaném stanovisku ministerstva dopravy též uvedeno, že vzhledem ke smluvnímu ujednání je **město Česká Lípa prostřednictvím odboru dopravy oprávněno uplatnit svůj odborný přístup až v souvislosti s vyúčtováním skutečně výše prokazatelné ztráty a nikoli odborného odhadu!**

Přestože VETT a.s. předkládala městu Česká Lípa výpočet předběžného odborného odhadu každoročně po celé období platnosti smlouvy a zcela v souladu s Vámi citovanými právními předpisy i

uzavřenou smlouvou, a to vždy asi 4 měsíce před koncem kalendářního roku, nebyl tento odhad městem Česká Lípa nikdy projednán a zastupitelstvem nebyla ani nikdy schválena úprava objemu dopravních výkonů vyjma schválení rozšíření o linku č.10. Z výše uvedeného vyplývá, že dopravce svou povinnost předložení odhadu dle právních předpisů, potažmo i smlouvu, splnil a plní a jeho **neprojednání či neodsouhlasení objednatelem, o kterém zákon č. 111/1994 Sb. ani zákon o obcích vůbec nehovoří, nemůže být proto důvodem ani pro neplatnost uzavřené smlouvy, ani pro nevyplácení záloh.** Z tohoto pohledu je tak zjevné, že město Česká Lípa má zákonem danou povinnost dopravcem vyžadované zálohy bez dalšího vyplatit a teprve po ročním vyúčtování může rozporovat vyplacenou částku poukazem na nesprávné výpočty. Takovou podrobnou analýzu však město Česká Lípa nikdy neprovedlo, a proto považuji paušální odmítnutí odhadu „jako celku“, bez jakéhokoli bližšího odůvodnění, za úsměvné a zjevně nemající oporu v zákoně ani ve smlouvě.

Kdybychom i přes výše uvedené připustili diskuzi nad předloženým odborným odhadem například roku 2007, nepovažuji za právě šťastné a odborné Vaše odmítnutí odhadu jako celku bez uvedení důvodu. Je totiž zřejmé, že se Váš závěr o vysoké ceně dopravního neopírá o nějaký ověřitelný fakt, ale pouze o neaplikovatelný statistický vzorek. Protože ve Vašem dopise také uvádíte, že nesouhlas s odhadem pro rok 2007 byl mému klientovi opakovaně sdělen, žádám Vás o doložení tohoto tvrzení, neboť i přes úpornou snahu jsem takovéto odmítnutí v naší dokumentaci nenalezl, a to za celé období asi 7 měsíců od jeho předložení.

Jelikož se v souladu s výše uvedeným domníváme, že je povinností města bez dalšího vyplatit zálohy na provoz MAD a jejich výši rozporovat až po předložení ročního vyúčtování, nepovažujeme Váš závěr o tom, že městu nevznikl závazek vyplácet zálohu na rok 2007 za správný a nemohu přistoupit na zvolený diktát města a odboru dopravy podmiňující vyplacení finančních prostředků uzavřením oboustranně neodsouhlasené dohody. Takové rozhodnutí jde podle mého názoru nad rámec usnesení zastupitelstva ze dne 28.3.2007.

Vedle toho považuji za velmi závažný, a pro pozici města Česká Lípa v jakémkoli budoucím soudním sporu za velmi problematický, závěr odboru dopravy MÚ Česká Lípa ze dne 30.3.2007 o tom, že „*město schválilo vyplácení čtvrtletních záloh na provoz MAD ve výši do 2.458.017,50 Kč*“, že „*již proplacená částka 3.333.330,-Kč již zahrnuje náklady na provoz MAD na měsíce leden – duben 2007*“ a že „*do doby uzavření dodatku ke smlouvě nebude město vyplácet žádné další finanční prostředky*“. Kromě toho, že toto stanovisko jen prohloubilo náš názor, že si město připravuje předpolí pro **ukončení smluvního vztahu s mým klientem za jakoukoli cenu** a že toho miní dosáhnout finančním diktátem, kdy můj klient omezí či přeruší provoz MAD pro nedostatek finančních prostředků, což bude pro město důvodem pro vypovězení smlouvy, je zjevné, že jakoukoli zálohu je nutné z logiky věci vyplácet předem a pokud se jedná o čtvrtletní zálohu, pak na počátku čtvrtletí. Pokud město schválilo zálohy ve výši 2.458.017,50 Kč (příčemž spojením „do výše“ opět bezprecedentně a neodpovědně ponechává druhého partnera v nejistotě, kolik že vlastně bylo na provoz MAD schváleno), má VETT, a.s. v tento okamžik zjevně nárok na vyplacení druhé zálohy, tj. od počátku roku mu měla být vyplacena již částka 4.916.035,-- Kč. Vzhledem k dosud provedeným výplatám a bez ohledu na fakt, že město sice určilo na provoz MAD drasticky nižší částku, než v minulosti aniž omezilo rozsah služby, je zjevné, že mému klientovi již měla být vyplacena počátkem dubna 2007 přinejmenším zbývající část zálohy na druhé čtvrtletí, tj. částka 1.582.705,-- Kč. **K neprodlené úhradě této částky jsem proto nucen Vás tímto vyzvat s upozorněním, že město samo nevyplácením záloh na provoz MAD tento provoz ohrožuje.** Je též patrné, že žádný soud v ČR neposvětí městu Česká Lípa tzv. „oprávněné“ ukončení smluvního vztahu s mým klientem, odůvodněné jednostranným omezením či ukončením služby, tj. porušením smlouvy, pokud k takovému ukončení či omezení služby dojde pro nezákonné, jednostranné a šikanózní chování druhého smluvního partnera, tj. města Česká Lípa. Na tento případ ostatně pamatuje občanský zákoník.

Pokud se vrátím k výše zmíněnému rozporu v právním názoru města Česká Lípa na platnost smlouvy pak musím uvést, že je s podivem, že město dnes už prakticky roky platnost zpochybňuje, nečinilo ale žádný krok k tomu, aby se podle tohoto svého názoru jednoznačně chovalo a stálo si za ním, tj. našlo nového dopravce a hlavně, nevyplácelo „bezdůvodné“ zálohy na provoz MAD. Je otázkou, proč již nebylo podáno trestní oznámení, které by iniciovalo šetření o tom, kdo dal na měšťě pokyn

k vyplácení finančních prostředků na provoz MAD, když je smlouva podle názoru města neplatná, a jestli je za toto jednání někdo trestně odpovědný, jak naznačil Mgr. Trejbal v písemném vyjádření.

Není na místě si připustit, že otázka na platnost smlouvy je sporná, že je nezbytné, aby ji vyřešil soud a že do té doby je nutné jednat ve smyslu ujednání obou stran z 4.1.2007, tj. akceptovat po dobu roku 2007 dosavadní vyšší cenu provozu MAD v České Lípě, zapříčiněnou dosavadní praxí obou stran, a intenzivně uvádět v život optimalizační projekt z cílem od roku 2008 zefektivnit a zlevnit provoz MAD? Dosavadní postoj města, kdy se nechová jako smluvní partner, kdy jednostranně vnucuje mému klientovi své postoje a nutí jej pod finančním diktátem se nechovat podle smlouvy, kdy zástupci koalice na zasedání zastupitelstva města Česká Lípa dne 28.3.2007 ještě před tím, než vyslechli názor mého klienta, ostentativně deklarují, že budou hlasovat jednotně a zjevně pro přijetí usnesení, které v součtu znamená pro mého klienta finanční diktát, považují za nešťastný a pro případ budoucích soudních sporů pro město za zjevně neobhajitelný.

Pokud jde o Vámi zmiňovanou výši úhrady dopravního výkonu v ceně více než 100,-- Kč na ujetý kilometr, podotýkám pouze tolik, že výše odhadu prokazatelné ztráty zahrnuje maximální výši úhrady skutečně prokázané ztráty, takže je celkem pochopitelné, že tato částka zahrnuje i případné možné nepředvídatelné výkyvy. Zároveň v době předložení odhadu nebyly známe vyhlášené ceny autobusů pro účely stanovení přiměřeného zisku. Z těchto důvodů lze předpokládat, že nikdy nedojde k plnění v celé výši předběžného odborného odhadu a v době, kdy jeho výši mému klientovi vytýkáte, je již snadno ověřitelné, že například jen změnou systému vyhlášení cen Ministerstvem dopravy ČR došlo ke snížení přiměřeného zisku oproti odhadu o zhruba 2 miliony Kč.

Další jistě ne nepodstatnou skutečností ovlivňující výši odborného odhadu je výše přiměřeného zisku. Stanovení jeho výpočtu zcela přesně konkretizuje uzavřená smlouva, která tento vzorec převzala z platných právních předpisů, a proto zde nevidíme žádný prostor pro nějaké zpochybňování. Tato částka je zcela jednoduchým způsobem ověřitelná a skutečnost, že v průměrném vzorku jiných dopravců je přiměřený zisk vyplácen v jiné výši, není pro náš případ vůbec relevantní. Mimo to výši přiměřeného zisku v minulosti svým konáním zásadně ovlivnilo město Česká Lípa, které se prostřednictvím svých poradců rozhodlo postupovat při obnově vozového parku formou investiční dotace. Tento krok měl sice krátkodobě za následek využití 100 % vyplacených finančních prostředků na nákup autobusů, z dlouhodobého hlediska však způsobuje zvyšování přiměřeného zisku, protože ten není snižován o případné účetní odpisy standardním způsobem pořízených dopravních prostředků a zároveň je zvyšován o koeficient daňového zatížení.

Protože z právních předpisů vyplývá, že objednatel je povinen uhradit dopravci prokazatelnou ztrátu pouze do výše předloženého odhadu a zároveň je oprávněn hospodaření s těmito prostředky kontrolovat, čehož město přímo či zprostředkovaně opakovaně využilo, nechápu Vaši polemiku o předběžném odborném odhadu. Protože se ve Vašich materiálech opakovaně setkáváme se srovnáváním různých a sobě neodpovídajících hodnot a nemůžeme se zbavit dojmu, že může být záměrem uvést v omyl některé zastupitele, dokládáme pro dokreslení představy o skutečných úhradách ztráty v minulém období a plánech objednatele pro rok 2007 přehlednou tabulku.

Ohledně našich námitek k analytické části projektu optimalizace Vám sdělujeme následující:

- 1) oficiálně jsme nebyli ke sdělení našeho stanoviska nikdy vyzváni,
- 2) naše stanovisko jsme Vám přesto dne 14.2.2007 na společné schůzce sdělili,
- 3) paní starostkou nám bylo na naše námítky ohledně vyloučení naší účasti z projednání optimalizace ve stavu zpracování za účasti Mgr. Trejbalu sděleno, že nejsme zadavatelem této studie a že město má tak výhradní právo nás k tomuto projektu nepřizvat a náš názor nebrat v úvahu

Bránit se proti nepravdivým nařčením týkajících se realizace optimalizace z roku 2003 je dnes zcela zbytečné a zcela určitě to nijak nesouvisí s řešením současného stavu věci, ale v případě, že hodláte vinu za toto selhání dávat dopravci, bylo by vhodné, aby si město alespoň sjednotilo své názory, jelikož v minulosti se vedení radnice v tisku vyjádřilo o své vině na jejím neuskutečnění a vedle toho

zástupce městského úřadu na společné schůzce dne 4.1.2007 pro změnu uvedl, že k realizaci nedošlo, protože byly dopravcem předloženy jízdní řády, které by město stály 80 milionů.

Optimalizace skutečně není všelékem na snížení nákladů, jak uvádíte, ale je významným krokem k zefektivnění provozu. Tomu nasvědčuje i skutečnost, že to byl právě dopravce, který v roce 2003 město Česká Lípa prostřednictvím tehdejšího místostarosty požádal o její zpracování a který opakovaně požádal paní starostku v roce 2006 o prosazení realizace optimalizace po její částečné revizi, vzhledem k neustále se měnícím geografickým podmínkám města Česká Lípa.

Vaše argumentace o srovnání navržené optimalizace varianty A a současného provozu je opět buď velmi povrchní nebo možná záměrná, jelikož je zcela logické, že navržený systém je určitě zpracován optimalizovaně pokud jde o využití dopravních prostředků a pracovní síly, pracuje dle návrhu projektu se zvýšením tržeb, protože navrhuje výraznou změnu cen jízdného, v neposlední řadě počítá s přiměřeným ziskem, jehož výši nelze ovlivnit hospodařením dopravce, nižším o více než 7 milionů Kč a především počítá s náklady na 1 ujetý kilometr 28,22 Kč, což je částka v systému MAD Česká Lípa zcela nereálná.

Závěrem uvádím, že k Vámi posledně zaslanému návrhu dohody o financování MAD na rok 2007 nemám potřebu se vůbec vyjadřovat, jelikož obsahuje jednoznačný diktát města ve smyslu „buď tuto dohodu VETT a.s. podepíše, nebo nedostane peníze“. Můj klient má jednoznačně nárok na zaplacení zálohy na provoz MHD a ve chvíli, kdy bude ohrožen provoz MAD pro nedostatek finančních prostředků, bude se domáhat vyplacení zálohy všemi dostupnými právními prostředky, aby tak mohl beze zbytku naplňovat smlouvu, kterou uzavřel a kterou považuje za platnou a aby nezavdal Vašemu klientovi sebemenší důvod k účelovému a zjevně připravovanému ukončení smlouvy pro omezení provozu MAD ze strany VETT a.s., ke kterému jej svým nezákonným postupem nutí.

S pozdravem

JUDr. Vladimír Formánek
advokát
AK Pařížská 538/19
400 01 Ústí nad Labem

JUDr. Vladimír FORMÁNEK
advokát
IČO 44556191 ev.č. 1572
40001 Ústí n. L., Pařížská 538/19
tel. 475 210 254

PŘEHLED FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ NA MHD za období 2.pol. 2003 až 2007

	2.pol. 2003	2004	2005	2006	2007 PLÁN
výše předběžného odhadu (max.úhrada)	14 495 000,00	28 703 700,00	30 465 000,00	33 915 000,00	37 933 000,00
počet km	221 636,00	404 579,00	428 059,00	440 954,00	440 900,00
odhadovaná ztráta v Kč na 1 km	65,40	70,95	71,17	76,91	86,04
z toho provozní ztráta	40,89	42,98	45,39	48,20	55,83
z toho přiměřený zisk	24,51	27,97	25,78	28,71	30,21
skutečná prokazatelná ztráta celkem	11 927 760,00	15 475 556,38	25 635 118,59	27 317 194,59	9 832 070,00
prokazatelná ztráta na 1 km	53,82	38,25	59,89	61,95	22,30
z toho provozní ztráta	29,31	38,25	48,11	48,01	20,30
z toho přiměřený zisk	24,51	0,00	11,78	13,94	2,00
skutečná úhrada ztráty na 1 km	53,82	36,96	52,45	45,36	22,30
poskytnutá inv.dotace městem ČL	0,00	11 301 000,00	6 050 000,00	6 000 000,00	0,00
výčerpaná inv.dotace	0,00	10 776 859,00	6 050 000,00	5 974 000,00	0,00
celková skutečná úhrada za ujetý 1 km dle jízdního řádu včetně poskytnutých investičních prostředků	53,82	63,59	66,59	58,90	22,30



Advokátní kancelář

JUDr. Vladimír Formánek a partneři

Pařížská 538/19

400 01 Ústí nad Labem**Věc: Reakce na Váš dopis ze dne 12.3.2007**

Vážený pane doktore,

obdržel jsem Váš dopis ze dne 12.3.2007. Po projednání jeho obsahu s klientem Vám sděluji následující reakci.

I.

K Vámi znovu otevřené otázce platnosti smlouvy musím zopakovat, již vícekrát Vaší straně sdělené informace. Dle našeho s péčí řádného hospodáře ověřeného názoru, podepsaná smlouva neobsahuje formálně správnými smluvními stranami odsouhlasený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty na celé období, na které byla uzavřena (od 1.7.2003 do 30.6.2013), jak povinně předepisuje § 19b odst. 3) zákona o silniční dopravě (č. 111/1994 Sb.). Proto postrádá povinnou náležitost, což vzhledem k veřejnoprávní povaze právní úpravy nemůže mít jiný z následků než že smlouva dle zákona č. 111/1994 Sb. nevznikla. Strany při podpisu smlouvy jistě neměly v úmyslu uzavírat jen rámcovou smlouvu, kterou budou každoročně dalšími dohodami naplňovat. Přesto však připouštíme, že z právního pohledu může mít podepsaná smlouva právě takovou povahu. To však nic nemůže změnit na závěru, že dosud nevznikl platný závazek objednatele platit dopravci prokazatelnou ztrátu, což naší straně v současnosti brání vyplácet Vám další zálohy ve smlouvou či právními předpisy stanovené výši. Plnění Vaší strany považujeme bez uzavření dohody o financování roku 2007 za plnění bez právního důvodu a v této situaci nemůže zaplatit dopravci více než jen tolik, co odpovídá obvyklým cenám jiných dopravců. Vaše argumenty lpící na tom, že strany svou praxí platnost smlouvy potvrdily odmítáme. V tomto smyslu poukazujeme na skutečnost, že ačkoliv je podepsaná smlouva založena na obecných principech práva soukromého, její původ je v právu veřejném. Jsme přesvědčeni, že smlouvy uzavírané na základě veřejnoprávních předpisů, kterým zákon č. 111/1994 Sb. nepochybně je, zhojení svých neplatností následnou praxí smluvních stran nesnesou. Dále odmítáme Vaše argumenty o tom, že smlouva není neplatná i když POOPZ postrádá jelikož toto není nikde v právních předpisech uvedeno. Dle našeho názoru je nutné právní předpisy veřejného práva vykládat restriktivně a není možné využívat analogických úprav práva soukromého, které by snad mohly Vašemu závěru nasvědčovat.

K Vámi předkládanému tvrzení o jednostranném vnučování názorů sděluji, že právě proto, že názory obou stran na platnost smlouvy jsou odlišné, jak sám uvádíte, nezbyvá naší straně než přistoupit k jednostranným opatřením. Není možné celé měsíce jednat bez žádných

výsledků a nadále Vaší straně posílat nepřiměřené zálohy, o které si řekne. Jistě, lze se obrátit na nezávislý soud, který s konečnou platností sporné otázky rozhodne. To však bude trvat řady měsíců či spíše let a takovou dobu není možné čekat.

K Vámi předloženému POOPZ v srpnu 2006 sděluji, že Vaší straně bylo opakovaně sděleno, že tento POOPZ odmítá jako celek. Nechápeme jak je možné, že nyní Vaše strana přichází s námitkou, že na návrh nikdo nereagoval. Nechci vůbec analyzovat pohnutky, které Vaší stranu k takovému kroku vedou. Raději Vám pro jistotu a po několikáté sdělím, že **Vámi předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty pro období roku 2007, který počítá s prokazatelnou ztrátou v částce 37.933.057,-Kč odmítáme jako celek.** Jak vyplývá z projektu optimalizace zpracovaného společností OREDO, s.r.o. ve skutečnosti by naplňování rámce tohoto POOPZ znamenalo, že by Vaše společnost inkasovala za 1 km dopravního výkonu více než 100,-Kč, což je pro naši stranu naprosto neakceptovatelná částka (analytická část tohoto projektu Vám byla mimochodem předložena již před více než jedním měsícem a Vaše strana vůči tomuto dokumentu do dnešního nevnese žádnou námitku).

K současnému projektu optimalizace Vám sděluji, že nebyl vypracován z důvodu snížení ceny, ale hlavně z důvodu zlepšení systému dopravy MAD. Důvodem byla i skutečnost, že se naší straně nepodařilo realizovat optimalizaci z roku 2003, protože dopravce nepředložil POOPZ ani jízdní řády v požadovaném taktu, ve smyslu vypracované optimalizace z roku 2003. Naše strana se proto rozhodla požádat zpracovatele nové optimalizace nejen o zpracování jízdních řádů ale i o zpracování ekonomických kalkulací. Nový systém jistě není všelék na zásadní snížení nákladů, pokud bude dopravce ekonomicky hospodařit jako doposud. To je patrné i ze zpracované nové optimalizace, kde náklady u varianty „A“, která by se rozsahem dala srovnat s rozsahem stávajícího systému, by celková ztráta měla být cca 14 mil. Kč za rok a ne 37 mil. Kč, jak odhaduje Vaše společnost.

K Vaším poznámkám vůči Dohodě o financování závazku veřejné služby k zajištění ostatní dopravní obslužnosti města Česká Lípa v roce 2007 Vám v členění na jednotlivé body sděluji následující.

K bodu 1.

Navrhovaná cena dopravního výkonu je reálná, pokud dopravce bude vykazovat náklady, které jsou srovnatelné s náklady, které předložil v kalkulaci roku 2001 při podpisu smlouvy. V této souvislosti mi dovoluji požádat Vás o vysvětlení, jak je možné že v mezidobí vzrostly náklady Vaší strany na současnou pro naši stranu nepřiměřenou výši? Dále potřebujeme znát, jaká smluvní cena je pro Vaší stranu reálná. Navrhovaný rozsah požadovaných služeb je Vaší straně znám, a to přinejmenším z dopisu ze dne 6.3.2007. Jde o systém stávající co do rozsahu i standardu.

K bodu 2.

Ze stanoviska Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, které má naše strana k dispozici, jednoznačně vyplývá, že pokud není provedeno výběrové řízení, musí náklady odpovídat nákladům řádně hospodařícího podniku. V tomto smyslu naše strana konzistentně nadále postupuje.

K bodu 3.

Licence jsou vydány na určité trasy a dopravní úřad nemůže vydat jiné licence na danou trasu, pokud je platná smlouva o závazku veřejné služby. Nic ale nebrání dopravnímu úřadu vydat nové licence podle zpracované optimalizace. Možnost ukončit smlouvu jasně předvídatelným způsobem považujeme za zcela žádoucí smluvní ustanovení a nevidíme na něm nic protizákonného.

K bodu 4.

Přílohou je myšlen shora uvedený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty ze srpna 2006. Z Vaší strany proto zřejmě není nutné nic studovat či kontrolovat. Naše strana není způsobilá POOPZ vůbec zpracovat, což doufám víte. Zároveň však naše strana nemá problém zařadit tuto přílohu do smlouvy pokud zároveň dojde ke smluvnímu sjednání výše hrazené prokazatelné ztráty, která částky z POOPZ sníží na námi požadovanou výši. POOPZ k roku 2007 není pro mého klienta rozhodující s tím, že dle našeho názoru je POOPZ spíše podklad pro dopravce, zda je schopen na smluvní cenu přistoupit.

K bodu 5.

Zde asi došlo k nedorozumění. Naší záměrem bylo, že pokud bude skutečná cena prokazatelné ztráty po vyúčtování daného roku nižší než dohodnutá cena ve smlouvě na daný rok, tak dopravce nebude vracet vzniklý rozdíl a ponechá si tuto částku k navýšení přiměřeného zisku.

K bodu 6.

Z čeho dovozujete, že dojde ke snížení tržeb ? Podle našich podkladů, se tržby dlouhodobě zvyšují a není reálný předpoklad, že tržby budou nižší než kolik deklarovala Vaše strana v POOPZ pro rok 2007.

II.

Je nám líto, že vzájemné jednání dosud nepřineslo téměř žádný pokrok v řešení sporných otázek. S ohledem na značný význam a závažnost celé záležitosti Vám oznamuji, že **dne 28.3.2007 bude o klíčových otázkách rozhodovat zastupitelstvo města Česká Lípa.** Na tomto jednání očekáváme Vaši případnou účast. Podle rozhodnutí zastupitelstva bude můj klient následně činit další kroky vůči Vašemu klientovi.

Dále Vám sděluji, že naší stranou předložený návrh Dohody o financování roku 2007, vůči kterému jste vznesli námítky, nebude zastupitelstvo na shora uvedeném jednání v této podobě projednávat. V tomto ohledu budou projednány jen základní otázky financování roku 2007, a to celkový objemu kilometrů, výše vyplácení čtvrtletních záloh a maximální úhrady prokazatelné ztráty.

Zodpovědné osoby na straně mého klienta nechtějí, aby jste jejich současný postup považovali za diktát. Je samozřejmě žádoucí, aby se vše vyřešilo dohodou. Vzhledem k představám a jen stěží uznatelným argumentům Vaší strany, se však nezdá vůbec jisté, že nějaká dohoda vůbec vznikne a nelze nyní jinak než jednat jednostranně s cílem chránit primárně oprávněné zájmy mého klienta.

Podávám tuto zprávu a očekávám Vaši odpověď

V Litoměřicích 19.3.2007

JUDr. Jiří Kadeřábek

Na vědomí:

Hana Moudrá starostka města Česká Lípa

JUDr. Jiří Kadeřábek,

Advokátní kancelář,

Michalská 4, poštovní schránka 73,

412 01 Litoměřice,

tel.: 416-734213,

fax : 416-732128,

e-mail : advokatni.kancelar@kaderabek.cz