

Dne 17. 8. 2016

Na vědomí:

Letiště Praha, a.s.

Ing. Jiří Kraus

předseda představenstva

a

Ing. Jiří Petržilka

člen představenstva

Věc: Připomínky k VŘ č. 71 ze dne 17.8.2016

Dobrý den pane Plzáku,

v níže uvedeném textu Vám zasílám připomínky k VŘ č. 71, které považuji za zcela zásadní, a které budou mít významný vliv na plnění Smlouvy vítěznými taxioperátory, a které dokumentují to, že současné parametry vyhlášeného VŘ č. 71 obsahují zásadní vady:

- 1) **Návrh smlouvy neobsahuje dostatečné (občas vůbec žádné) odstupňování výše smluvních pokut ve vazbě na závažnost - význam porušené smluvní povinnosti**, není správné, aby smluvní pokuta mohla být, *podle momentálního uvážení „pověřeného úředníka“, udělena taxioperátorovi za nevýznamné porušení povinnosti až do výše cca 15 000 000,- Kč (tj. až 6 násobek měsíčního nájmu). Tato vágnost nastavených parametrů pro výši pokuty za konkrétní přestupky vytváří prokorupční prostředí.* Smluvní pokuty by navíc měly být ukládány pouze za zaviněné /úmyslné, ale i nedbalostní/ porušení povinností taxioperátora ("jeho" řidičů") - stávající návrh však počítá s tím, že se „pověřený úředník“, může nad udělením smluvní pokuty "zamýšlet" i v případě, kdy řidič nemohl dojet včas např. pro uzavření Evropské ulice z důvodu protiteroristického opatření, povodní apod. - udělení jakékoliv pokuty by v takovém případě bylo zcela nemorální. Možnost ukládat smluvní pokuty je třeba ve smlouvě omezit jen na případy zaviněného porušení povinnosti.
- 2) **Jako parametr ve VŘ č. 71 chybí doložení smluv s minimálně 150 jedinečnými řidiči taxislužby před elektronickou aukcí** jako doklad toho, že Uchazeč bude schopen podmínky VŘ č. 71 plnit, tzn., že bude od 1. 1. 2017 schopen taxislužbu zajistit. Současná neexistence tohoto parametru vytváří prostor pro následné „přetahování“ řidičů mezi firmami a vstup firem do VŘ č. 71 bez historie, zkušeností a příslušného technického a personálního zázemí.

3) **Není nastaven maximální a minimální počet vozidel pro každého taxioperátora pro období celé smlouvy**, kdy tento stav bude umožňovat (k bodu 2 Odpovědi na dopis ze dne 15. srpna 2016, který jste mi zaslal dne 17. 8. 2016):

- „tunelování“ řidičů mezi firmami navzájem nabízením dotovaných dumpingových podmínek,
- vytváření prostoru pro následný vznik monopolu díky získaným řidičům od druhého taxioperátora,
- možnou újmu „státní kase“ při získání monopolu jedním taxioperátorem.

Výše uvedené dokládám touto modelovou situací, která při současně nastavených parametrech VŘ č. 71 může nastat:

- a) každý taxioperátor nastoupí se 170 řidiči a každý taxioperátor VŘ č. 71 vysoutěžil s nabídkou 2,5 milionu Kč včetně DPH, provozní náklady – mzdy personálu, služby (elektrina, úklid, internet, telefony v obchodních přepážkách), nájmy kanceláří, reklama, pojištění, účetní firma, náklady na bankovní záruku atd. cca 1 milion Kč, tedy náklady každého taxioperátora 3,5 milionu Kč.
- b) Náklady 3,5 milionu Kč rozdělené mezi 170 řidičů jednoho taxioperátora = platba cca 20 500 Kč měsíčně na jednoho řidiče.
- c) Jeden taxioperátor nabídne všem řidičům druhého taxioperátora dumpingovou měsíční platbu a přejde k němu všech 170 řidičů.
- d) Tento taxioperátor má nyní 340 řidičů s polovičními náklady na provoz, kdy při jeho nákladech 3,5 milionu Kč je platba řidiče cca 10 250 Kč a získává se 340 řidiči na „Letišti“ MONOPOL, neboť tento počet vozidel je pro zajištění taxislužby na „Letišti“ dostatečný.
- e) Pokud by měl nastoupit další Zájemce, tak by musel nastoupit také s 340 řidiči, aby vyrovnal nájem 10 250,- Kč á řidič. A nastává tedy okamžik, kdy by bylo na „Letišti“ celkem 680 řidičů a to je nereálný a naprosto neekonomický stav a nikdo by neměl jako druhý taxioperátor zájem na „Letišti“ nastoupit.

Závěr je poměrně jednoznačně jasný:

MONOPOL jednoho taxioperátora na „Letišti“ a státní pokladna přichází o 150 milionů Kč (2,5 milionu x 60 měsíců).

Proti výše uvedenému lze jistě namítnout, že se oba dva taxioperátoři mohou dohodnout, že si řidiče „tunelovat“ nebudou, ale tato dohoda by měla jistě znaky kartelové dohody a tudíž by byla z hlediska zákonných norem v ČR nepřijatelná.

Přítom stačí zadat do VŘ pouze parametr minimální počet vozidel 150 a maximální počet vozidel 180. Tyto počty by mohly být samozřejmě s ohledem na aktuální přepravní „potřebnost“ pohyblivé, ale pro oba taxioperátory stejné, tak jako je praxe v současné době, kdy k „tunelování“ nedochází

Na základě výše uvedeného a s ohledem na skutečnost, že Zadavatel v průběhu VŘ č. 71 změnil jeho zadání, a že dotazy zasláné dne 15. 8. 2016 byly zodpovězeny až dnes 17.8.2016 v cca 19:00 hod., i když ne ve všech bodech zcela jasně, nemohl jsem z tohoto důvodu projednat všechny otázky a zejména odpovědi s řidiči společnosti A A A radiotaxi s.r.o., kteří mají zájem za tuto společnost taxislužbu na Letišti zajišťovat. Jsem i nadále přesvědčen, že VŘ č. 71 obsahuje takové vady, že by mělo být zrušeno a vyhlášeno nové.

S pozdravem

A A A radiotaxi s.r.o.

Jiří Kvasnička, jednatel