



MINISTERSTVO FINANČÍ ČR

Čj.:

PID: MFCR6XPSVR

Doručeno: 30.08.2016

Listu dokumentu: 3

PRÍLOHA: 1(2)

***Řidiči TAXI zajišťující taxislužby na Letišti Václava Havla Praha  
prostřednictvím taxioperátora AAA radiotaxi s.r.o.***

*kontakt: letiste.ridiciaaa@seznam.cz*

**Ministr financí České republiky  
Ing. Andrej Babiš**

Ministerstvo financí ČR  
Letenská 15  
118 10 Praha 1

V Praze dne 29. 8. 2016

Věc: **petice řidičů TAXI ministru financí ČR ve věci žádosti o zrušení netransparentního a prokorupčního „Výběrového řízení č. 71 na provozování taxislužby v prostorách Letiště Václava Havla Praha“** vyhlášeného dne 1. 8. 2016 společností Český Aeroholding, a.s. (zastoupené na základě plné moci společností Letiště Praha, a.s.) a o jeho nahrazení transparentním a od počátku otevřeným výběrovým řízením.

Vážený pane ministře,

opětovně se na Vás obracíme ve věci **výběrového řízení č. 71 na provozování taxislužby v prostorách Letiště Václava Havla Praha (Letiště)**. Činíme tak s omluvou (víme, co máte práce s hlídáním těch, kteří se snaží utratit ze státního rozpočtu „co se dá“), ale současně s velkou nadějí, protože první dopis, kterým jsme se na Vás obrátili dne 12. 8. 2016 s žádostí o Váš zásah vedoucí ke zveřejnění kompletní dokumentace k tomuto podivnému výběrovému řízení (VŘ č. 71), vedl k okamžitému „odtajnění“ všech materiálů ze strany vyhlášovatele. To co bylo dosud „tajné“ a za poplatek prodáno cca desítky firem uchazečů - taxioperátorů, bylo najednou dostupné zdarma na webu všem - tedy i nám - řidičům TAXI, o které jde v této soutěži především. Následné sdělení vyhlášovatele na jeho webových stránkách, že utajení nebyla jeho chyba, ale že chybu jsme udělali my řidiči (či dispečinky, pro které nyní jezdíme) – protože jsme si měli o zveřejnění říct dříve, považujeme v tomto ohledu za trapné výmluvy někoho, kdo se snaží zakrýt své prvotní a dále neudržitelné záměry (totiž snahu prodat dokumentaci pár firmám a udržet neuvěřitelné okolnosti výběrového řízení „pod pokličkou“) obviňováním těch, proti jejichž zájmu je v tomto výběrovém řízení od počátku postupováno, tedy samotných řidičů TAXI.

Protože až do 12. 8. 2016 vedlo utajení VŘ č. 71, k tomu, že uchazeči byli povinni zachovávat o všech skutečnostech uvedených v Zadávací dokumentaci k VŘ č. 71, kterou si zakoupili, mlčenlivost a nemohli ji do této doby projednat se svými smluvními partnery – řidiči TAXI, dostali jsme se do časové tísně; ani nám řidičům, ani taxioperátorům, pro které jezdíme, nebyl dán dostatečný prostor k přípravě na toto VŘ. **Máme za to, že se jedná od počátku o záměr vyhlášovatele; kombinace v mnohém nejasných** (viz odpovědi vyhlášovatele na dotazy uchazečů na jeho webu) **a navíc „za pochodu“ měněných (!) podmínek VŘ č. 71**, dokonce vyhlášeného dvakrát s rozdílnými podmínkami, když dne 12. 8. 2016 bylo „Oznámení o zahájení výběrového řízení č. 71“ vyvěšeno na webových stránkách vyhlášovatele s novým datem 12. 8. 2016, a jak jsme se následně dozvěděli, s výrazně změněnými podmínkami (pro srovnání - každý sportovec, který by se o poločase zápasu dozvěděl o změně herních pravidel, by se jistě oprávněně ptal – „proč, komu ku prospěchu“?), **vytvořila spolu s nesmyslně vysoko**

**nastavenými (likvidačními) smluvními pokutami (min. 14.520.000,-- Kč za banální prohřešek každých dvou zpožděných přistavení vozů taxi o více než 5 minut – a to i opakovaně, dojde-li k opožděnému přistavení vozu za 5 let čtyřikrát, „bude to již za“ 29.040.000,-- Kč) a libovůlí při jejich ukládání, silné prokorupční prostředí a následnou možnost vyhlášovatele – dle své úvahy – jednoho z taxioperátorů v podstatě zničit. Anebo nezničit? Pokud si včas všimne pootevřeného šuplíčku o pokutě rozhodujícího úředníka.**

**Záměr byl jasný – o skandálních podmínkách mělo vědět málo lidí (viz – utajení) a současně měly tyto podmínky a nemožnost je v krátkém čase projednat se stovkami řidičů TAXI, kteří je budou svojí prací fakticky naplňovat, odradit některé tradiční a zkušené taxioperátory od vstupu do soutěže. To se také podařilo, „náš“ taxioperátor - společnost A A A radiotaxi s.r.o. (jeden ze dvou současných taxioperátorů na Letišti) žádal Letiště v návaznosti na „odtajnění“ o prodloužení lhůty pro podání nabídek o pouhý 1 týden (k prvnímu vyhlášení VŘ č. 71 došlo dne 1. 8. 2016, k odtajnění dokumentace 12. 8. 2016 a k podání nabídek mělo dojít nejpozději 22. 8. 2016), tato žádost byla vyhlášovatelem zamítnuta s odkazem, že je tento požadavek uchazeče nerelevantní a A A A radiotaxi s.r.o. následně zveřejnila na svém webu, cit.: „A A A radiotaxi s.r.o. se nezúčastňuje výběrových řízení, která mají prokorupční potenciál nebo mají negativní vliv na cenu jízdného našich zákazníků.“ (viz <http://www.aaataxi.cz/novinky/>)**

V rámci přípravy VŘ č. 71, organizoval vyhlášovatel (Letiště) něco na způsob „před-soutěžního dialogu“, ve kterém komunikoval s možnými uchazeči – největšími taxioperátory v Praze své představy o možném optimálním nastavení podmínek výběrového řízení. V rámci tohoto dialogu upozorňovala společnost A A A radiotaxi s.r.o. (jeden ze dvou současných taxioperátorů na Letišti a největší taxioperátor v Praze), že nastavení základních parametrů výběrového řízení je nevhodné, zejména proto, že:

**- Vstupním parametrem pro možnost účastnit se VŘ není doložení seznamu určitého minimálního počtu jedinečně určených řidičů, kteří budou (na začátku kontraktu) „pod smlouvou“ jezdit pro konkrétního taxioperátora - uchazeče.** Letiště Praha, a.s. sice požaduje: „Doložení unikátního seznamu řidičů splňujících podmínky pro provoz taxi služby.“, avšak až dávno poté, co bude ukončeno VŘ č. 71 a výhradně na základě nejvyšší finanční nabídky (zvítězí dva taxioperátoři, kteří dají za nájem „nebytového prostoru“ - štaflu- nejvíce) budou vyhlášeny první dvě vítězné nabídky; pak teprve začnou „vítězové“ po Praze shánět taxikáře. **Jako občasní letečtí pasažéři-turisté odlétající z Letiště jen tiše doufáme, že zakázky na zajištění bezpečnosti leteckého provozu Letiště nevyhlašuje podle stejné šablony!** Letiště Praha se popsaným způsobem snaží umožnit vstup na Letiště i těm taxioperátorům, kteří v současné době řidiče taxislužby nemají žádné, případně v nedostatečném počtu či kvalitě, která by odpovídala významnosti celého projektu, proč tak činí, ví jen jeho management – cestující z toho prospěch mít nebudou.

**Proč to nás, řadové řidiče TAXI, trápí? Nemůže být hon na řidiče, který se po aukci rozpoutá, pro nás výhodný? Odpověď je zřejmá:**

Obecně nám může být jedno, zda budeme jezdit pod AAA, Taxi Praha, Tick Tack či kýmkoliv jiným dispečinkem. Jde nám však o stabilitu našeho smluvního vztahu; máme své závazky, vzali jsme si drahá auta na úvěr a máme rodiny, které živíme. Nyní jezdíme pro AAA a je všeobecně známo, že kvalita pražských řidičů taxislužby je dána dominantně tím, u jakého dispečinku taxi konkrétní řidič práci vykonává, případně tím, s jakým dispečinkem taxi spolupracuje. Samozřejmě dispečink taxi, který smluvně spolupracuje s řádově stovkami řidičů taxislužby s odpovídajícím vozovým parkem, je zcela „jiná káva“ než dispečink taxi, který na trhu působí třeba i relativně stejnou dobu, ale disponuje malým počtem řidičů a tedy není zákazníky vyhledáván, protože není schopen zákazníkům vždy nabídnout služby solidní a kvalitní; tomu často odpovídá i spolupráce (komunikace) jeho řidičů s managementem, ekonomická stabilita, fluktuace atp.

Souhlasíme zcela s tím, co v rámci před soutěžního dialogu v této souvislosti napsal vyhlášovatelé jednatel společnosti AAA radiotaxi s.r.o. Jirí Kvasnička: „Pokud bude na letišti Václava Havla zajišťována taxislužba operátory, kteří v současné době nedisponují dostatečným počtem kvalitních, reprezentativních a časem prověřených řidičů taxislužby a řidiče budou po výběrovém řízení (během měsíců září a října 2016) dodatečně hledat po pražských ulicích, garantují, že projekt výběru nových taxioperátorů skončí velkou mezinárodní ostudou. Jsem přesvědčen, že jedinou možnou cestou k zajištění kvalitní a solidní taxislužby na letišti Václava Havla je vybírat takové taxioperátory, kteří jsou schopni u všech svých řidičů, kteří se zúčastní tohoto projektu, prokázat, že s nimi nějakou minimální (letišťem Václava Havla stanovenou) dobu úspěšně spolupracují“.

Dodáváme, že pro nás nebylo lehké se v rámci AAA na Letišti kvalifikovat - každý řidič, který měl zájem provozovat taxislužbu na Letišti, musel mít u AAA minimálně půlroční naprosto bezproblémovou praxi (včetně morální stránky věci - žádní „filutové“ se na Letišti nedostali), během které prošel systematickým školením zaměřeným na odborné znalosti problematiky taxislužby v Praze, na práci s inovativními informačními systémy používané AAA a jazykové znalosti. Jen takový řidič měl následně šanci být zařazen do týmu vybraných řidičů, kteří taxislužbu na Letišti nyní provozují.

Jak uvedl dále J. Kvasnička: „Podobné mechanismy politiky v oblasti lidských zdrojů fungují i u jiných úspěšných taxislužeb v České republice. A právě z takových možných kandidátů na taxioperátory na letišti Václava Havla by Letiště Praha, a.s. mělo vybírat. Jinak bude celý projekt devalvován pouze na nežádoucí postup pokus - omyl... V případě podmínek tohoto výběrového řízení zatím existuje naprostá absence snahy Letiště Praha, a.s. o výběr takových taxioperátorů, kteří budou mít předpoklady zajistit kvalitní personální úroveň a solidnost řidičů. ... Na základě mých zkušeností vím, že Letišti Praha, a.s. nejde a nikdy nešlo jen o maximální možnou výši nájemného za pronájem příslušných nebytových prostor, ale současně také o maximální kvalitu mezinárodní úrovně a solidnost taxislužby na letišti Václava Havla. Proto jsem přesvědčen, že základní parametry tohoto výběrového řízení, týkající se řidičů taxislužby, Letiště Praha, a.s. ve smyslu výše uvedeného ještě přehodnotí.“

**Jak se ukázalo, Letiště však nic nepřehodnotilo a jediným kritériem zůstalo „vyšší nabídka vyhraje“ s tím, že řidiče a auta v potřebném množství a kvalitě si pak vítězové nějak „po Praze“ seženou a pokud ne, pak Letiště osloví dalšího v pořadí (třetího, čtvrtého, ...).** Letiště bude mít dle všeho ještě čtyři „náhradníky na střídače“; účastníků VR č. 71 je po prvním kole, podle nyní uniklých - opět asi „tajných“ - informací (i bez největšího taxioperátora AAA) totiž šest.

S hořkým úsměvem však musíme jako řidiči taxi a znalci pražského taxi prostředí konstatovat, že šest uchazečů, kteří se budou záhy přebíjet nabídkami v elektronické aukci, nemá a technicky nemůže mít k dispozici cca 6 x 200 potřebných jedinečných řidičů a vozů, tak široký potenciál schopných řidičů a kvalitních vozů Praha prostě nenabízí.

J. Kvasnička je jistě podnikatel a myslí při vznášení námitek především na svůj byznys, ale mluví nám z duše, pokud říká: „Přitom kvalitní řidiči jsou základními stavebními kameny tohoto projektu, pokud má být úspěšný.“ Vlastně se tedy bude nyní konat elektronická aukce o to, kdo dá víc za to, že po vyhlášení výsledků bude (první a druhý v pořadí) mít možnost sehnat do určitého data, resp. přetáhnout od jiných taxioperátorů, dostatek odpovídajících řidičů/vozů; hezké a koncepční - jen co je pravda. Také moc ohleduplné pro nás řidiče, kteří „Letiště fakticky mohou a chtějí v Praze jezdit“ - náš počet není neomezený a „chtivá šestka“ se tedy přebíjí o to, kdo se stane naším principálem, o „nás - bez nás“ - o řidiče taxi ani kvalitu služeb pro cestující asi nikomu na Letišti nejde. Anebo se doopravdy nepřebíjí....?

Paradoxně působí, že podle informací, které jsme nyní získali, vyhlášovatel, který neposkytl AAA radiotaxi, s.r.o. požadovaný týden navíc před prvním kolem VŘ č. 71 k projednání „odtajněných podmínek“ s cca 200 řidiči, kteří pro firmu na Letišti jezdí (podotýkáme skromně, že nejsme otroci, jsme OSVČ splácející drahé vozy v hodnotě přes 1.000.000,- Kč, platíme daně a za tím účelem musíme otázky možné spolupráce probrat i s našimi „daňáři, právníky a rodinami, které živíme) – nyní prodloužil lhůtu mezi vyhodnocením uchazečů z 1. kola VŘ a konáním 2. kola, ve kterém má dojít k elektronické aukci (!). Tato skutečnost nebyla nikde zveřejněna a my se domníváme, že po tuto dobu může být s VŘ č. 71 manipulováno ve prospěch některého uchazeče nebo má posloužit k tomu, aby se nyní šest jistých „postupujících“ dohodlo, jak ten „závěr ligy“ dohrají a nevyženu si z kapsy při elektronické aukci moc peněz!! Gratulujeme „komisi ligových rozhodčích“ k jejich uvážlivému postupu v duchu fair-play!

Vše shora uvedené, je - spolu s dalšími nejasnostmi provázejícími VŘ č. 71 (srov. kompletní komunikaci Letiště a AAA radiotaxi, s.r.o. na webu viz <http://www.aaataxi.cz/>) - důvodem ke zrušení celého výběrového řízení a vyhlášení nového, které by obsahovalo následující vstupní parametry a podmínky smlouvy s vítěznými uchazeči:

**I) Stávající podmínku VŘ č. 71, která zní: „Doložení unikátního seznamu řidičů splňujících podmínky pro provoz taxi služby. Každý jednotlivý řidič může být zahrnutý v seznamu pouze u jednoho taxi operátora.“** by bylo třeba v nově vyhlášeném VŘ splnit již jako podmínku pro vstup do soutěže. **Vstupním (nikoliv následným) parametrem, by tedy mělo být doložení seznamu minimálně 130 jedinečných řidičů jako podmínka samotného přípuštění k účasti na VŘ** – zdůvodnění viz výše.

**II) Soutěžní pravidla by měla stanovit (s následným promítnutím do smlouvy) podmínku minimálního a maximálního počtu vozidel – se kterým budou muset oba vítězní uchazeči na Letišti „operovat“, tím bude nepřímo zajištěno, že na Letišti budou vždy operovat dva taxioperátoři a žádný z nich nezíská na přepravu na letišti „monopol“.** Vyhlášovatel nyní tvrdí, že od této podmínky ustoupil a nahradil ji „systémem H24“, protože dopředu netuší, kolik vozů bude, kdy potřeba (již to je s podivem, s ohledem na současné bezproblémové fungování letištní taxislužby) a chce zajistit cestujícím komfort vozu do 5 minut, podpořený likvidačními sankcemi za opoždění.

Letiště si navíc asi neuvědomuje, že takto postavenou a sankcionovanou povinností se vystaví do pozice „garanta“ včasného přistavení vozu (i v době, kdy samo či počasí zavíná, např. kumulací příletů více letadel najednou) a přímo tak podněcuje cestující při opožděném (více než 5 minut) přistavení vozu, aby po Letišti vyžadovali skutečné „inkaso“ těchto vysokých pokut na taxioperátorech a z nich přiměřený podíl (morálně zcela ospravedlnitelný – **proč by za jejich menší komfort mělo něco inkasovat Letiště a nic jim z toho nedat**) jako reparaci újmy a přiměřené zadostiučinění.

Zdůvodnění: stabilita taxioperátora a tím i nás, „pod ním“ jezdících, řidičů. Stávající podmínky, ve kterých není **nastaven maximální a minimální počet vozidel pro každého taxioperátora pro období celé smlouvy, budou umožňovat situace, při kterých bude docházet k:**

- „**tunelování**“ řidičů mezi oběma vítěznými 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, druhý to již bez přetažených řidičů/vozů „nezvládne se zbytkem odjezdit“ a stát přijde o jeden ze dvou nájmů.

Dokládáme již dříve publikovaným příkladem modelové situace, která při současně nastavených parametrech VŘ č. 71 může nastat – výpočty jsou samozřejmě jen modelově hrubé:

- a) každý ze dvou taxioperátorů - vítězů (se shodnou vítěznou nabídkou 2,5 milionu Kč včetně DPH/měsíc) nastoupí se 170 řidiči; spolu s provozními náklady – mzdy personálu, služby (elektřina, 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 budou tvořit cca 3,5 milionu Kč měsíčně.
- b) Náklady 3,5 milionu Kč/měsíc „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. Konkurent byl vyřazen – na Letišti zbyl již jen jeden taxioperátor.
- e) Pokud by měl nastoupit další v pořadí z el. aukce, tak by musel nastoupit také s 340 řidiči, aby vyrovnal nájem 10 250,- Kč a 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 ani reálnou šanci 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).

**III) Alternativně je možné vypsát nové VŘ pro více taxioperátorů na letišti s menším počtem vozů.** Jak je zřejmé, je v Praze minimálně 7 taxioperátorů, kteří mají podobné ambice, proč tomu neupravit podmínky nového VŘ? Nyní vyhlášený model na 2 taxioperátory má – bez omezení min a max. limitu operovaných vozů – potenciál deformovat trh taxislužby v Praze a přitom by Letiště mohlo obsluhovat hned několik taxioperátorů-dispečinků. Je zde také alternativní možnost, která se ukazuje jako funkční na mnoha letištích v zahraničí, kde není přirozená konkurence deformována, na mnohá z nich mohou všichni „prověřeni řidiči“ různých taxislužeb, kteří se do areálu letišť dostanou za stejný poplatek na základě vstupní karty. Cestující veřejnost pak má z těchto prověřených řidičů neomezený výběr – tedy jinými slovy jde o systém, kde nebudou první dva pruhy vyhrazeny jen dvěma vyvoleným.

**IV) Návrh smlouvy by měl obsahovat jasné a logické odstupňování výše smluvních pokut ve vazbě na závažnost - význam porušené smluvní povinnosti.** Není správné, aby smluvní pokuta mohla být udělena pouze podle momentálního uvážení „pověřeného úředníka“ taxioperátorovi i za nevýznamné porušení povinnosti (dvě opožděná přistavení vozu) ve výši min 14.520.000,-- Kč (tj. 6 násobek minimálního měsíčního nájemného). Takto nastavené parametry vytváří silné prokorupční prostředí. **Smluvní pokuty obsažené ve smlouvě s taxioperátory by měly být ukládány pouze za zaviněné /úmyslné, ale i nedbalostní/ porušení povinností taxioperátora („jeho“ řidičů) - stávající návrh smlouvy však počítá s tím, že „pověřený úředník“, může smluvní pokutu udělit 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. Jako řidiči, kteří na Letišti opakovaně čekáme na zpožděné přílety, si neodpustíme v této souvislosti nepoukázat na fakt, že i vyhlášovatel je dopravce a měl by mít pro specifika dopravy určité pochopení a projevit určitý realismus; domníváme se, že zpoždění dvou odletů či příletů je jevem,**

který se mu přihodí (i z objektivních důvodů) nikoliv jednou za pět let, ale i vícekrát do týdne, vyhlášvatel má štěstí, že evropská legislativa za mnohem masivnější zpoždění než 5 minut (jako jevy, které v dopravě bohužel nelze zcela vyloučit) ukládá postihy zcela přiměřené – nikoliv likvidační.

**Vážený pane ministře, dovolujeme si tedy obrátit se na Vás opětovně, nejen jako na gestora, který vykonává práva a povinnosti akcionáře k majetkovým účastem státu ve společnostech Český Aeroholding, a.s. a Letišti Praha, a.s., ale zejména jako jedinou osobnost, která je v krátkém čase, který zbývá do elektronické aukce a uzavření smluv s vítězi neprůhledného VŘ č. 71 schopna odvrátit nebezpečí, které řidičům TAXI, cestující veřejnosti, ale i příjmům obou uvedených „státních“ společností a tedy i českému státu, hrozí. Zrušte prosím VŘ č. 71!**

Jezdíme denně okolo Vašich billboardů a dovolíme si parafrázi – nedovolte, ať na Vaše úspěchy v protikorupčním tažení nyní „hází stín kluci, kteří připravovali toto výběrové řízení“; z podmínek VŘ č. 71 je až příliš patrné, že je šité někomu na míru a jiné má odradit, dokonce i hrozbou, že Letiště může na základě smluvních pokut některého z těch uchazečů, „kteří neměli vyhrát“, likvidovat a dle své úvahy tak zasahovat do tvrdého konkurenčního prostředí v pražské taxislužbě – opět se ptáme komu ku prospěchu? Cestujícím z a na Letiště určitě ne, těm je jedno kdo je veze, rozhodující je pro ně kvalita, pro nás pak stabilita našich smluvních vztahů a podmínek, která může být založena jen férovou soutěží – tou VŘ č. 71 dle našeho názoru rozhodně není.

Vzhledem k obavám z dalšího možného vývoje, který nastane po předání této žádosti, jsme se rozhodli na podpisový arch uvést pouze své podpisy.

S pozdravem

Řidiči ve smluvním vztahu se společností A A A radiotaxi s.r.o., přičemž někteří z nás zajišťují taxislužbu na Letišti Václava Havla Praha více jak 10 let ke spokojenosti cestujících i Letiště.

Příloha: podpisové archy