

Stanovisko k zakázce na „dopravní obslužnost“

25.8.2014

Stručný popis výběrového řízení:

Zakázka na 10 let

Veřejná zakázka „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě k zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období od roku 2014 do roku 2024“ byla poprvé vypsána za vlády ČSSD, SOS, která se opírala o KSČM, v červnu 2012. Byla kritizována pro svou účelovost a orientaci na jednoho z uchazečů a tehdejší opozici (SLK) se podařilo prosadit její zastavení.

Po příchodu nového vedení Libereckého kraje (SLK, ZPLK) byla zakázka znovu otevřena a oproti původnímu zadání došlo k pozitivní úpravě některých parametrů, které otevřely zakázku vícero uchazečům. V zadání se mimo jiné výrazně snížila i váha subjektivních kritérií. Původně měla o vítězi rozhodovat ze 70 % nabídnutá cena a ze 30% subjektivní hodnocení výběrové komise. To se ale snížilo na 10 % a rozhodující tak měla být cena za splnění požadovaných parametrů. Nicméně posléze došlo k dalším úpravám zadávací dokumentace, které možný okruh zájemců opět zužovaly.

Zakázku v hodnotě cca 4 miliardy korun měl získat jediný uchazeč nebo až tři, je totiž rozdělena na tři regiony - Východ (Českolipsko), Západ (Jablonecko, Semilsko) a Sever (Liberecko). Kraj obdržel třináct nabídek na jednotlivé oblasti od devíti uchazečů. Šest z nich na zajištění dopravy na Českolipsku, pět na Liberecku a Frýdlantsku, na Jablonecko a Semilsko však pouze nabídky dvě.

V současné době obstarává autobusovou dopravu na Českolipsku ČSAD Česká Lípa (zhruba 30% autobusové dopravy v kraji), na Liberecku ČSAD Liberec (zhruba 20% autobusové dopravy v kraji) a na Jablonecku a Semilsku společnost Busline, a.s. (zhruba 50% autobusové dopravy v kraji).

Zakázka byla napadena BDS – BUS, s.r.o. z Velké Bíteše, a to v listopadu 2013. Tato společnost se o zakázku v Libereckém kraji neuchází (!), ale prokazatelně spolupracuje s jedním ze současných dodavatelů – BusLine, a.s. Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) rozhodl na základě porušení zákona 137/2006 o zrušení zadávacího řízení (v předběžném opatření již 8. 1. 2014). Kraj se proti rozhodnutí ÚOHS odvolal. Antimonopolní úřad neprověřoval zakázku poprvé. Více než rok se jí zabýval kvůli námitkám společnosti Arriva, odmítl je však jako neodůvodněné.

Hodnotící komise následně na základě prvního posudku ČVÚT vyřadila ze soutěže firmy, které nabídly v jednotlivých oblastech nejlepší cenu, z důvodu údajné nepřiměřeně nízké ceny. Jedná se o tři nejlepší nabídky, které nabídly společnosti oblast Západ – ČSAD Slaný, a.s., oblast Sever – ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. a oblast Východ – ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. (vítěz) a BusLine, a.s.

Vyřazena byla také společnost BusLine, která však skončila v oblasti Východ až na druhém místě, resp. posledním místě. Stanovisko komise potvrdila většinou členů také Rada kraje, ačkoliv v té době již existovaly nové posudky ČVUT, zadané krajem, které již nabídnuté ceny jako nepřiměřeně nízké neoznačovaly, čímž se ztratil důvod pro vyřazení těchto uchazečů o zakázku.

Náhradní řešení na dva roky

Pro časovou tíseň, která ovšem vznikla jako důsledek neregulérních postupů Libereckého kraje, tedy ze zavinění Zadavatele zakázky (viz relevantní námitky od BDS-BUS, s.r.o., které uznal později i ÚOHS), kraj zvolil provizorní, náhradní řešení, tzv. poptávkové řízení, na dva roky. Představitelé kraje zvolili cestu tzv. indikativních nabídek, kdy byli osloveni jednotliví uchazeči, aby předložili své nabídky, za které jsou ochotni jezdit po dobu následujících dvou let. Tato zakázka na dva roky je ve stavu, kdy rada kraje vyloučila z dalšího jednání jiné než dosavadní dopravce a chystá se jí udělit skrze jednací řízení bez uveřejnění (JŘBÚ). O dalším postupu má rozhodnout v úterý 26.8.2014 Zastupitelstvo Libereckého kraje.

Pro úplnost dodáváme, že se jedná o dvě rozdílné zakázky – jednu na 10 let, druhou až na 2 roky, obě na dopravní obslužnost.

Problematická místa celého procesu:

Zakázka na 10 let, od nástupu nové koalice

1. V dopravním výboru kraje, který spolurozhodoval o podmínkách výběrového řízení, byli od počátku a v rozhodující době jeho členy i Jiří Vařil, klíčová postava společnosti BusLine, a.s., navržený KSČM a František Chlouba, místopředseda dozorčí rady BusLine, a.s., navržený SLK. Ani jeden z nich nenahlásil střet zájmů a oba aktivně vstupovali do diskuse o parametrech zadávací dokumentace. Na tuto skutečnost bylo upozorňováno i během jednání zastupitelstva kraje ze dne 28.5. 2013 a předseda dopravního výboru se pro to odmítl se stanoviskem dopravního výboru ztotožnit. Viz zápis z jednání Výboru dopravy ze dne 21.5. 2013 a jednání zastupitelstva Libereckého kraje ze dne 28.5.2013.
2. Radní Vladimír Mastník (SLK) pak následně nestandardně zasáhl do schvalování podmínek. Ačkoliv se jednalo o zakázku za cca 4 miliardy, radní Mastník předložil zcela nečekaně až na stůl pozměňovací návrh, který upravil parametry zadávací dokumentace tak, že zpřísnily podmínky a zúžily okruh možných uchazečů o zakázku. Podezření, že podmínky byly nastaveny tak, aby zúžily okruh potenciálních uchazečů zejména o klíčovou oblast Východ, se následně ukázalo jako oprávněné, když se do této oblasti přihlásily pouhé dvě firmy. Některé námitky iniciované radním Mastníkem (jednalo se například o stáří autobusů a vozového parku nebo rozsah odježděných kilometrů) kopírovaly i požadavky člena dopravního výboru Jiřího Vařila, klíčové postavy společnosti Busline, a.s. Viz zápis z Výboru dopravy ze dne 21.5. 2013 a jednání Zastupitelstva Libereckého kraje ze dne 28.5. 2013.

Na následujícím jednání rady kraje byl sice podán pozměňující návrh, který měl podmínky upravit tak, aby se rozšířil okruh potenciálních uchazečů, nebyl však podpořen. Rada naopak schválila materiál vzešlý ze zastupitelstva kraje poměrem 6-3, kdy pro tento bod hlasovalo 5 radních za SLK a jedna radní za ZPLK, 2 za ZPLK byli proti a 1 se zdržel.

3. Již v listopadu 2013 podala námitky proti výběrovému řízení (s požadavkem, aby se neotvíraly obálky) firma BDS – BUS, s.r.o. z Velké Bíteše. Tato společnost se o zakázku v Libereckém kraji neuchází, ale prokazatelně spolupracuje s jedním ze současných dodavatelů – BusLine, a.s. To zástupcům KPKP potvrdili např. i vrcholní představitelé Ústeckého kraje. Liberecký kraj se námitkami společnosti BDS-BUS nezabýval, což se ukázalo jako chybné. Následně Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) rozhodl na základě porušení zákona 137/2006 o zrušení zadávacího řízení (v předběžném opatření již 8. 1. 2014) a s námitkami společnosti BDS-BUS, s.r.o. se ztotožnil.
4. Oficiálním důvodem pro vyloučení čtyř uchazečů z veřejné zakázky na deset let byly tzv. nepřiměřené nízké ceny, které tito uchazeči podali. Rozhodnutí komise se opíralo o první znalecký posudek ČVUT, objednaný Libereckým krajem, který bez zjišťování údajů od uchazečů nastiňoval možnou dolní hranici nabídkových cen. Nicméně poté, co byly obdrženy konkrétní nabídky od uchazečů, byl Libereckým krajem objednán a vypracován ještě jeden posudek (rovněž od ČVUT), který se již zabýval konkrétními cenami i společnostmi, které nabídky podaly. Tento druhý posudek, resp. čtyři nezávislé posudky již fakt nepřiměřeně nízkých cen neuváděly, výpočet ČVUT se od cen navržených dopravci, kteří podali nejlepší nabídky, lišil jen nepatrně.
5. Hodnotící komise, která o zakázce jednala, dostala však na jednání, kde rozhodla o vyloučení uchazečů (duben 2014), jako podklad pro své jednání pouze první posudek a namísto toho, aby vyčkala se svým rozhodnutím a nechala zpracovat posouzení konkrétních nabídek se řídila podle prvního posudku. Zde je potřeba uvést na pravou míru v médiích uváděný fakt, že vyřazena byla i nabídky firmy BusLine a.s., nejen firem ČSAD Slaný, a.s. a ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Nabídka firmy BusLine a.s. byla totiž až druhá v pořadí, tudíž její vyřazení je druhotné. Bez zajímavosti není ani fakt, že proti vyloučení firem protestovaly externí odbornice a dva zástupci krajské dopravní organizace Korid, zatímco političtí členové komise hlasovali pro vyloučení.
6. I když druhý posudek jasně říká, že nabídnuté ceny nejsou nepřiměřeně nízké, ale reálně možné, hodnotící komise své usnesení již nerevokovala a čtyři uchazeči zůstali nadále vyloučení. Mezi nimi i dosavadní dodavatel BusLine, a.s., který ale podal v oblasti východ nabídku vyšší než další vyloučený uchazeč. Pokud by tedy k vyloučení nedošlo, nejen, že by kraj mohl platit nižší ceny, které za reálné označil posudek ČVUT, ale změnil by se i dodavatel ve všech oblastech, včetně největší oblasti Východ (Jablonecko, Semilsko).
7. Rada kraje, která na návrh výběrové komise měla rozhodnout o vyloučení výše uvedených nabídek, ve svých podkladech měla pouze první posudek ČVUT, který hovořil o tom, že ceny jsou nízké, nikoliv posudek druhý, který již tvrdil pravý opak. Radní Mastník také na jednání klubu koaliční ZPLK dle našich informací poskytl členům tohoto klubu nepravdivou informaci, když tvrdil, že v druhém posudku ČVUT není uvedena žádná konkrétní cena se kterou by bylo možné nabídnuté ceny dopravců porovnat, zatímco skutečnost je taková, že posudky obsahují tabulku, kde je vedle ceny dopravce uveden i srovnávací propočet ČVUT, ze kterého jednoznačně vyplývá, že cena není neodůvodněně nízká. Viz vyjádření zástupců koaliční ZPLK.
8. Administraci zakázky zajišťovala do značné míry právnická společnost HVH-Legal s.r.o., stejná firma, která připravovala původní výběrové řízení pro vedení kraje za vlády ČSSD. Tedy, podílela se významným způsobem na tvorbě zakázky, kterou někdejší opozice (SLK) tolik kritizovala. Ale poté, co se SLK stala stranou vládní a získala resort dopravy, nejen že nechala k vypracování nové zakázky podílet se stejnou společností HVH Legal, s.r.o., ale ani dle našich informací nepřizvala ke kontrole žádnou společnost další. Kvůli několika věcným

chybám na straně Zadavatele (Libereckého kraje, resp. Krajského úřadu, resp. administrátora zakázky, zmíněným v detailně zpracovaném rozhodnutí ÚOHS) a nikoliv jedné formální, jak tvrdí současné vedení kraje, bylo celé řízení ze strany ÚOHS zastaveno. Dle ÚOHS i našeho názoru se jedná o celou řadu neakceptovatelných porušení zákona, kdy selhaly jak kontrolní mechanismy krajského úřadu (odbory dopravní, právní, veřejných zakázek), tak i politické (radní Mastník, rada kraje). Rada kraje tyto chybné Zadávací podmínky schválila a nese za ně politickou odpovědnost. Krajský úřad pak odpovědnost odbornou vůči Radě kraje.

9. Poté, co byly podány námitky proti výběrovému řízení (které následně ÚOHS potvrdil), nastala neakceptovatelná doba nečinnosti, kdy nebyly podniknuty ze strany Libereckého kraje respektive Krajského úřadu žádné potřebné kroky. A to v období od 8. ledna 2014 do 18. června 2014, resp. 29. července 2014, kdy Rada kraje teprve vzala formálně na vědomí vypsání veřejné zakázky na 2 roky v krizovém režimu JŘBU. Liberecký kraj přitom věděl o těchto námitkách, později i ÚOHS, již od listopadu 2013, kdy je předložila BDS –BUS, s.r.o.
10. Neformální „Poptávkové řízení“ na dva roky bylo vypsáno až v červnu 2014. Při veřejném projednání poptávky 18.6.2014 zadavatel (hejman Martin Půta) jednoznačně sdělil na opakované dotazy uchazečů, že nejsou stanovena žádná hodnotící kritéria. Přesto však se po přijetí nabídek (30.6.2014) Liberecký kraj vyjádřil, že jedním ze základních parametrů musí být funkčnost Integrovaného systému dopravy Libereckého kraje – IDOL. Tato skutečnost jednoznačně nahrávala stávajícím dopravcům, kteří mají s krajem ohledně IDOL smlouvu s šestiměsíční výpovědní lhůtou. Viz oba dokumenty (obojí v materiálu Rady kraje 29.7.2014).
11. O „otevřenosti a transparentnosti“ zakázky také svědčí fakt, že do klíčové oblasti Východ se ve výběrovém řízení na 10 let přihlásily pouhé dvě firmy a v poptávkovém řízení na dva roky podala svou nabídku již jen firma BusLine, a.s., která také nabídla nejvyšší cenu ze všech dopravců. Žádnou logiku z hlediska dosažení co nejlepší ceny a konkurenčního prostředí nedává fakt, že zatímco oblast Západ a Východ se kryje do značné míry každá pouze s jedním bývalým okresem a bylo na ně podáno také více nabídek – Západ 6 nabídek, Sever – 5 nabídek, tak u oblasti Východ byly dva okresy sloučeny do jednoho a nabídky přišly pouze dvě, resp. jedna. Oblast Východ přitom kopíruje firemní vznik BusLine, a.s., který vznikl fúzí ČSAD Semily a ČSAD Jablonec.
12. Současní dopravci mají kromě smlouvy na dopravní obslužnost, která končí v prosinci 2014 uzavřenu také smlouvu o přístupu k systému IDOL, kde je jeden z klíčových faktů to, že tato smlouva má šestiměsíční výpovědní dobu. Na tuto skutečnost upozorňovali pracovníci Korid i odboru dopravy radu kraje až v květnu 2014. Radní Mastník odpovědný za dopravu o této klíčové věci buď nevěděl nebo věděl, ale členům rady ji zatajil. Obojí je těžko akceptovatelné.
V současné době patří právě tato „náhle“ objevená skutečnost k hlavním důvodům, proč je zakázka směřována k současným dopravcům s odůvodněním že by v systému IDOL mohly nastat těžko řešitelné problémy. Kraj přitom mohl pro minimalizaci tohoto rizika smlouvy na IDOL preventivně vypovědět právě již v květnu či červnu, s tím, že by je prodloužil se stávajícími dopravci nebo uzavřel s novými, na základě výsledků JŘBÚ, nebo na základě výsledků původní desetileté zakázky. Opomenutí výpovědi je jednou z klíčových věcí, která zakázku nasměrovala současným dopravcům. Vzhledem k nabídnutým cenám v tzv. poptávkovém řízení je více než pravděpodobné, že si toho byli někteří dopravci vědomi a nabídli již podstatně vyšší ceny, než na původní zakázku na deset let.

13. Z našeho pohledu bylo včasné vypovězení smluv na IDOL jedním z důležitých kroků, které mělo uvolnit kraji prostor pro jednání se všemi, ale bylo nejspíše záměrně opomenuto. Přitom minimálně jeden z dopravců (ICOM) o tomto problému věděl a deklaroval že je schopen jej vyřešit. Radní Mastník, který jednal se všemi firmami, které zaslaly indikativní nabídky, stanovil společnosti ICOM termín pro zaslání vyjádření ke sporným otázkám týkajícím se indikativních nabídek na 30. července, ačkoliv rada, která o této věci jednala, zasedala již 29. července. Přestože společnost ICOM své vyjádření zaslala Libereckému kraji již 28. července, tato skutečnost byla na jednání rady dne 29. července 2014 radě kraje předložena až na stůl, až poté, co ICOM zaslal radním tuto informaci přímo do jejich e-mailů.
14. Tzv. indikativní nabídky pro dvouletou zakázku nebyly dle našich informací zaslány pouze v zalepených obálkách, jak je obvyklé, ale byly rovněž poslány v kopii do datové schránky Libereckého kraje. Tím bylo tak umožněno, aby se některé nabídky uchazečů dostaly k dalším osobám a pravděpodobně i k dalším uchazečům. Takovýto postup je naprosto nepřijatelný a odporuje zákonitostem veřejné soutěže a zároveň výrazně zvyšuje riziko manipulace s nabídkovými cenami. Znalost faktu, že do některé oblasti nebyla podána žádná nabídka, mohla umožnit danému uchazeči podle toho upravit cenu.
15. Zástupci kraje pod vedením radního Mastníka se všemi uchazeči o nabídkách jednali. Z jednání však pravděpodobně neexistují zápisy a dochází zde k dalším nesrovnalostem. Zatímco v podkladu na jednání rady kraje radní Mastník uvádí, že má s ČSAD Česká lípa předjednanou slevu ve výši cca 1 Kč /km, v podkladu pro jednání zastupitelstva je uvedena sleva již ve výši pouhých 34 haléřů, tedy třetiny toho, co radní sliboval. Navíc se jedná o cenu indikativní a nezávaznou a jak sám radní Mastník uvedl na jednání finančního výboru Libereckého kraje, tato cena může v rámci JŘBÚ nejen klesnout, ale i stoupnout. Viz. zasedání Rady Libereckého kraje ze dne 29. července 2014 a jednání finančního výboru.
16. Rada Libereckého kraje přijala na svém jednání dne usnesení, že další jednání proběhne již jen v rámci JŘBÚ, což dává dosavadním dopravcům (ČSAD Česká Lípa, ČSAD Liberec, BusLine, a.s.) velmi široký prostor, protože ani v jedné oblasti již nehrozí, že by zde mohla čistě teoreticky být předložena konkurenční nabídka. Viz jednání Rady Libereckého kraje ze dne 29.7.2014
17. Na jednání finančního výboru 21. srpna 2014 dne pak došlo k dalším nestandardním skutečnostem. Ačkoliv v dopravním výboru seděli či stále sedí přímo zástupce firmy BusLine (Jiří Vařil za KSČM, František Chlouba za SLK) diskutují, hlasují a evidentně to nikomu nevádí, tak na jednání finančního výboru jeho členové neumožnili zástupcům firmy ICOM ani 3 minutové vystoupení, ve kterém chtěli okomentovat některá tvrzení v podkladech, která byla podle jejich názoru nepravdivá či zavádějící, například ta týkající se IDOL. Viz jednání Finančního výboru Libereckého kraje ze dne 21. 8. 2014

	západ	sever	východ	celkem
km na oblast	2 972 159,00	3 502 923,00	5 475 568,00	11 950 650,00
Kč/km (z výběrového řízení na 10 let)	26,79	25,87	27,47	
celková cena (z výběrového řízení na 10 let)	79 624 139,61	90 620 618,01	150 413 852,96	320 658 610,58

Kč/km (z indikativních nabídek)	29,99	27,95	30,57	
celková cena (z indikativních nabídek)	89 135 048,41	97 906 697,85	167 369 860,95	354 411 607,21
škoda pro kraj	9 510 908,80	7 286 079,84	16 956 007,99	33 752 996,63

18. Z rozdílů cen lze vypočítat, že roční ztráta pro kraj, za předpokladu, že ÚOHS skutečně původní zakázku zruší, bude činit zhruba 34 milionů korun. Viz příložená tabulka.

19. Rada kraje nevyužila svých poradních orgánů, například Komisi pro veřejné zakázky naopak je v červenci 2014 zrušila pro údajnou nepotřebnost a nutnost finančních úspor. Stávající vývoj událostí ale ukázal, že vedení Libereckého kraje dělá v problematice dopravní obslužnosti jednu chybu za druhou, a to buď z nedbalosti nebo ještě hůře – úmyslně.

20. V materiálu pro Radu kraje jsou jednostranně uvedena rizika toho, kdyby se do systému dostala nová firma, zcela jsou však opomenuta rizika budoucího soudního sporu ze strany vyloučených uchazečů či riziko neodůvodněně vysoké ceny.

Stanovisko KPKP a Čmelák – Společnost přátel přírody:

Jsme přesvědčeni, že během celé zakázky docházelo k řadě nestandardních či přímo podezřelých jevů, které ukazují na potenciální korupční jednání.

Zejména je třeba zmínit

- nepochopitelnou absenci podmínek a kritérií při výzvě k nabídkám 18.6.2014,
- zcela netransparentní změny podmínek před schvalováním veřejné zakázky až po obdržení nabídek 30.6.2014,
- postavení Busline, a.s. a jejich přístup k informacím a možnost je ovlivňovat,
- příliš malý okruh uchazečů o zakázku v oblasti Východ,
- snahu rady kraje jednat v JŘBU již jen se současnými dopravci, bez možnosti mít konkurenční či alternativní nabídku.

Dále docházelo ke zcela neodůvodněným průtahům, které rovněž nahrávaly současné situaci, tedy skutečnosti, že skrze JŘBU dostanou zakázku dosavadní dodavatelé bez jakéhokoliv konkurenčního tlaku.

Je alarmující, jakým způsobem byly ignorovány znalecké posudky nebo dokonce byly zatajovány informace od uchazečů či informace další.

Současná znalost zakázky pak vede k tomuto závěru :

Zakázka je, dle našeho názoru, minimálně ve své dominantní části, oblasti Východ, od počátku manipulovaná tak, aby zde společnost Busline, a.s. neměla příliš velkou konkurenci, na čemž dle našeho názoru aktivně spolupracují politici z více stran. Od počátku bylo výběrové řízení nastaveno tak, aby v případě, že bude hrozit, že nastane nekontrolovaný pokles ceny nebo by zakázku mohla získat jiná firma než Busline, a.s., bylo připraveno náhradní řešení. Jednou z pojistek byla např. šesti měsíční výpovědní doba na systém IDOL, bez kterého nemůže bez rizika do zakázky vstoupit žádný nový dopravce. Výsledek je tedy ten, že společnost Busline, a.s. nebude s největší pravděpodobností jezdit příští dva roky za cenu 27,52, kterou nabídla v řízení na 10 let, ale za cenu cca 30,57.

Návrh kroků, které by mělo udělat Zastupitelstvo Libereckého kraje, Rada Libereckého kraje či kontrolní výbor Zastupitelstva Libereckého kraje.

Ze současného průběhu této rekordně vysoké a strategické krajské zakázky je třeba vyvodit odpovědnost. Je nezbytné, aby orgány kraje zjistily u jednotlivých pochybení, kdo je za ně odpovědný, kdo je měl zkontrolovat, případně nezkontroloval a z tohoto byly vyvozeny patřičné důsledky.

Je na místě, aby se zástupci Libereckého kraje zamysleli, jak naložit s IDOL, aby se nestal, tak jako v tomto případě, nástrojem manipulace s veřejnými zakázkami v dopravě.

Rada by měla v rámci schváleného JŘBÚ pověřenému radnímu zároveň jasně určit limity cen, které mohou uchazeči o veřejnou zakázku kraji fakturovat v každé z jeho tří oblastí.

Rada Libereckého kraje, resp. Zastupitelstvo Libereckého kraje, by měla/mělo zejména revokovat svoje usnesení a začít jednat s dalšími uchazeči. Jen tak se dosáhne konkurenčního tlaku na každého uchazeče, jehož důsledkem bude snížení nabídkových cen a tím i úspora veřejných financí.

Zastupitelstvo kraje by také mělo zvážit, zda na sebe chce vzít odpovědnost za tuto zakázku a přímo se zapojit do celého procesu, kde hrozí riziko, že se zúží okruh firem do JŘBU.

Tento případ je dle našeho názoru, vzhledem k celé řadě nestandardních a nepřijatelných postupů ukázkou, že netransparentní a zmanipulované veřejné zakázky nejsou v Libereckém kraji bohužel minulostí.

Čmelák – Společnost přátel přírody
Šveromova 32
Liberec 10, 460 10

Krajské protikorupční pracoviště
U Nisy 362/6
460 07 Liberec 3