

VLIV POČTU NABÍZEJÍCÍCH NA CENU STAVEBNÍCH ZAKÁZEK V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY 2004 - 2007



JAN PAVEL

TRANSPARENCY INTERNATIONAL
ČESKÁ REPUBLIKA
PRAHA / 2008

VLIV POČTU NABÍZEJÍCÍCH NA CENU STAVEBNÍCH ZAKÁZEK V OBLASTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY 2004 - 2007



Ing. Jan Pavel, Ph.D., Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta financí a účetnictví, katedra veřejných financí, e-mail: pavelj@vse.cz. Autor také přednáší na Fakultě ekonomicko-správní Univerzity Pardubice a dlouhodobě spolupracuje s Transparency International - Česká republika. Názory obsažené v této studii jsou názory autora a nemusí se vždy shodovat se stanovisky institucí, ve kterých působí.

2008 © Transparency International - Česká republika, Praha, www.transparency.cz

OBSAH

Úvod	7
Teoretická východiska analýzy	8
Datové zdroje a použitá metodika analýzy	17
Výsledky testování hypotéz	18
Závěry	29

ÚVOD

Dopravní infrastruktura je v posledních letech jednou z velmi sledovaných oblastí v České republice. Je možné identifikovat snahu veřejné správy o dostižení úrovně běžné ve starých členských zemích EU, což je spojeno s vynakládáním značného objemu finančních prostředků.¹ V posledních době se však často objevují kritické hlasy, které upozorňují, že budování dopravní sítě je v České republice prováděno v porovnání se sousedními zeměmi s velmi vysokými náklady.² Kritickou pozici zde zastává i NKÚ, který v několika svých kontrolních závěrech³ poukazuje zejména na nekonceptnost a nesystematičnost, která panuje při přípravě a realizaci rozsáhlých infrastrukturních staveb.

Nákladovost rozsáhlých staveb dopravní infrastruktury může být negativně ovlivněna vedle nesystematičnosti v alokaci veřejných prostředků, problémů v koncepční přípravě jednotlivých staveb a potenciálním vlivem možných kartelových dohod také špatně nastavenými veřejnými zakázkami. Tato studie je zaměřena právě na tuto oblast a jejím předmětem je identifikace a analýza faktorů, které ovlivňují ceny stavebních prací v rámci rozsáhlých infrastrukturních projektů. Základní premisou, ze které studie vychází, je obecně známé a na teoretické úrovni vyargumentované tvrzení, že dosažení nejnižší ceny při zadávání veřejných zakázek je pozitivně ovlivňováno otevřeností a transparentností jednotlivých soutěží a mírou konkurence na nabídkové straně.

1) Například jen prostředky alokované do Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2008 činí 88 mld. Kč.

2) Například „Proč jsou české dálnice drahé? Kvůli kartelovým dohodám“, článek na serveru Aktualne.cz (cit. 7. 1. 2008), <http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=516331>

3) Např. kontrolní závěr akce 06/03 Finanční prostředky určené na pořízení dálnice D8 nebo kontrolní závěr akce 04/25 Rozvoj dopravní infrastruktury v regionech soudržnosti Střední Morava a Ostravsko.

TEORETICKÁ VÝCHODISKA ANALÝZY

Realizace (ve smyslu stavebních prací) velkých projektů v oblasti dopravní infrastruktury je v současné době prováděna výhradně s využitím institutu veřejných zakázek. Stát si na realizaci rozsáhlých stavebních prací najímá soukromé firmy, přičemž zakázky jsou přidělovány podle zákona o veřejných zakázkách.

Aplikace standardních procedur zákona o veřejných zakázkách, zejména pak používání otevřených soutěží (řízení), ve své podstatě představuje snahu o využití tržních mechanismů v situaci, kdy je jediným poptávajícím stát. Fungování tohoto principu je však ohrožováno jednak možným korupčním jednáním a jednak případným vznikem koluzního kartelu. V prvním případě se jedná o nezákonné spojení některých představitelů zadavatele a jedné firmy (nebo i více) s cílem ovlivnit výsledky vyhlášené soutěže. V druhém případě jde o nedovolenou koordinaci postupů a zejména cenových nabídek mezi nabízejícími subjekty. Oba typy výše zmíněného jednání mají negativní dopady na cenu (způsobuje její růst), a zprostředkovaně tak na efektivnost veřejných výdajů. Veřejný sektor pak nakupuje požadované stavební práce za ceny vyšší, než je z nákladového hlediska opodstatněné.

Obranou proti oběma uvedeným praktikám je maximální zvyšování počtu konkurentů, a to jak explicitních, tak i implicitních. Větší počet nabízejících vede k růstu počtu lidí, kteří se zajímají o dané výběrové řízení, ptají se na postupy zadavatele, detaily řízení a následně se i odvolávají a soudí, což zvyšuje pravděpodobnost odhalení korupčního jednání nebo jej přímo znemožní. Vysoký počet nabízejících také podstatně snižuje pravděpodobnost kartelizace. Ve větším počtu subjektů je vždy obtížnější domluvit se na ceně, dělení subdodávek apod. Obecně také platí, že kartel s vysokým počtem členů je nestabilní, neboť je velmi pravděpodobné,

že se v něm nachází firma, která není s rozdělením trhu spokojená.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že v případě vyšších počtů nabízejících lze očekávat pro veřejný sektor dosažení nižší ceny. Následující kapitola je zaměřena na ověření platnosti této intuitivně předpokládané závislosti na příkladu rozsáhlých stavebních zakázek v oblasti dopravní infrastruktury, které byly v České republice zadány v letech 2004 až 2007.

DATOVÉ ZDROJE A POUŽITÁ METODIKA ANALÝZY

Podkladem pro následující analýzu byly údaje o 62 veřejných zakázkách na realizaci staveb objektů dopravní infrastruktury, přičemž údaje byly získány z Informačního systému veřejných zakázek⁴. Analyzované zakázky byly zadány v období červen 2004 – listopad 2007 a kritériem pro jejich výběr byla hodnota předpokládané ceny přesahující 165 mil. Kč bez daně z přidané hodnoty. Z hlediska zadavatele spadá 33 zakázek pod Ředitelství silnic a dálnic, 17 zakázek pod Správu železniční dopravní cesty a zbytek (12) jsou zakázky hlavního města Prahy a jiných statutárních měst. Největší z analyzovaných zakázek jsou stavební práce na souboru staveb Městského okruhu v Praze v předpokládané ceně 21,17 mld. Kč. Naopak hodnota předpokládané ceny nejmenší analyzované zakázky (Silnice I/21 Planá, přeložka) je „pouhých“ 168 mil. Kč.

V rámci analýzy byly hledány faktory, které ovlivňují poměr konečné (resp. vyšlé ze soutěže) a předpokládané ceny veřejné

4) <http://www.isvz.cz/isvz/>

zakázky. Mezi analyzované faktory byl zařazen počet přihlášených subjektů, dále typ zadávacího řízení (otevřené vs. úžší), váha kritéria nabídkové ceny a růst stavební výroby. V souladu s výše uvedeným bylo předpokládáno, že počet přihlášených subjektů se pozitivně projeví na konečné ceně. U typu soutěže bylo předpokládáno, že užší řízení představuje omezení konkurence, a tudíž výsledky soutěže nebudou z hlediska ceny tak pozitivní. Snížení váhy dílčího kritéria nabídkové ceny deklaruje menší zájem zadavatele na dosažení co nejnižší ceny, a proto lze očekávat dosažení méně příhodné konečné ceny. Konečně zkoumání vlivu růstu stavební produkce bylo motivováno snahou o identifikaci případného vlivu přehřívání⁵ odvětví stavebnictví, kdy v důsledku nedostatku produkčních kapacit dochází k tlaku na růst cen.

Analýza výše uvedeného problému, resp. testování hypotéz, byla provedena s využitím ekonometrického aparátu zejména pak více-rozměrné regresní analýzy.

VÝSLEDKY TESTOVÁNÍ HYPOTÉZ

V rámci provedené ekonometrické analýzy bylo zjištěno, že statisticky významný vliv na dosahované ceny mají faktory počtu nabízejících a typu soutěže.⁶ Ostatní uvažované proměnné se ukázaly jako nevýznamné.

5) Pojem přehřívání označuje situaci, kdy poptávka po stavebních pracích výrazně převyšuje existující nabídku.

6) Vytvořený regresní model bere v úvahu i faktor času. Všechny regresory jsou významné na 99 % hladině významnosti. Vytvořený model vysvětluje chování závislé proměnné (konečná cena jako % ceny předpokládané) z 58 %.

Vztah mezi počtem nabízejících a dosahovanou cenou je ne-přímo úměrný, přičemž každý dodatečný nabízející s sebou přináší pokles konečné ceny v průměru o 4,4 % předpokládané ceny. Naopak negativní dopady na cenu má volba užšího typu zadávacího řízení, neboť způsobuje růst vysoutěžené ceny (oproti situaci při použití otevřeného řízení) v průměru o 19,8 % ceny předpokládané. První dvě hypotézy tak byly potvrzeny. Naopak hypotéza o vlivu snížení váhy kritéria nabízené ceny se nepotvrdila. Ukazuje se však, že její nižší váha má vliv na počet nabízejících, což je rozvedeno níže. Také vliv vývoje v odvětví stavebnictví se ukázal jako nevýznamný.

Ekonometrická analýza tedy jednoznačně prokázala klíčovou roli počtu nabízejících při dosažení co nejnižší ceny. Otázkou však zůstává, jaké faktory tento počet ovlivňují. Intuitivně lze předpokládat, že s růstem velikosti zakázky bude počet nabízejících klesat. Na trhu se vyskytuje pouze omezený počet firem, které jsou schopné realizovat rozsáhlé stavby. Avšak empirická data tento závěr nepotvrzují. Závislost mezi velikostí zakázky a počtem nabízejících není statisticky významná. Naopak, podstatně silnější vztah lze identifikovat v případě váhy nabízené ceny jako kritéria. Statistická analýza zde prokázala pozitivní vztah mezi touto veličinou a počtem nabízejících; snížení váhy nabízené ceny jakožto hodnotícího kritéria ze 100 na 50 % vede v průměru k poklesu počtu nabízejících o 4. Pokud tento závěr propojíme s předešlými výsledky, znamená to růst dosažené ceny v rozsahu cca 18 % předpokládané ceny.

Jak lze výše uvedený vztah mezi váhou hodnotícího kritéria a konečnou cenou vysvětlit? Může se jednat o projevení určité nedůvěry nabízejících v regulérnost soutěže. Zatímco volbou nejnižší nabízené ceny jako hodnotícího kritéria je při vyhodnocení nabídek zcela vyloučena subjektivnost, v případě jiných kritérií není. Dílčí kritérium, jako například kvalita předložené nabídky, je značně subjektivní a vytváří prostor pro případnou manipulaci. Někteří nabízející tak zřejmě vyhodnocují tyto soutěže jako více rizikové

a nejsou ochotni vynakládat prostředky na přípravu nabídek či poplatky za vyzvednutí zadávací dokumentace. Počet nabízejících samozřejmě také ovlivňují požadavky definované v kvalifikačních kritériích. Pokud jsou nastaveny velmi vysoko, dochází k vyloučení středně velkých stavebních firem z okruhu potenciálních nabízejících. Počet nabízejících se tak snižuje s negativními dopady na cenu. V rámci sledovaného vzorku byla kvalifikační kritéria nastavována značně nesystematicky. Například u požadovaného obratu v minulém účetním období se lze setkat jak se situací, kdy jeho hodnota nedosahuje ani 50 % předpokládané ceny zakázky, tak i s případy, kdy podstatně přesahuje předpokládanou hodnotu zakázky.

Na základě výše uvedených poznatků tak lze zpochybnit často opakované tvrzení, že zadávání infrastrukturních staveb ve velkých celcích přináší nižší ceny z titulu inkasování úspor z rozsahu. Naopak, vysoké požadavky na potenciální dodavatele, které nutně vznikají z titulu velikosti zakázky, zde vedou ke snížení míry konkurence, což může být ještě posíleno volbou rozhodovacího kritéria ekonomické výhodnosti. Typickým příkladem takové z hlediska hospodárnosti špatně nastavené zakázky je stavba posledního úseku dálnice D8. Zde se zadavatel (Ředitelství silnic a dálnic) dle našeho názoru jednoznačně dopustil chyby, když na celý úsek vyhlásil jednu velkou zakázku a váhu nabízené ceny snížil na pouhých 40%.⁷ Výsledkem pak bylo přihlášení pouhých dvou nabízejících, což se negativně projevilo na konečné ceně, která se pohybuje téměř přesně na úrovni ceny předpokládané. Úvahy o inkasování úspor z rozsahu se rozhodně nepotvrdily.

ZÁVĚRY

Výše uvedená analýza jednoznačně prokázala nepřímo úměrný vztah mezi počtem nabízejících a cenou veřejné zakázky. Stejně tak je možné konstatovat pozitivní dopady otevřených soutěží na cenu. Dále analýza prokázala, že pokud jsou nabídky hodnoceny na základě kritéria ekonomické výhodnosti s poklesem váhy nabízené ceny jakožto dílčího kritéria klesá počet nabízejících. Na konkrétních empirických číslech se tak jednoznačně potvrzuje, že je v zájmu veřejného sektoru přilákat maximální počet dodavatelů. S růstem počtu dodavatelů, otevřeností soutěže a eliminací subjektivně hodnocených kritérií klesá konečná cena. Přitom rozdíl oproti ceně předpokládané při střední míře konkurence, za kterou můžeme označit otevřenou soutěž se 7 nabídkami, činí v průměru 30 %. To jsou úspory velmi podstatné, zejména pokud uvážíme celkový objem prostředků alokovaných na stavby v oblasti dopravní infrastruktury.

Na základě výše formulovaných závěrů lze pro situaci v České republice zformulovat následující doporučení:

- Je nutné se vyhnout vypisování velmi rozsáhlých veřejných zakázek v situaci, kdy to není technicky nezbytně potřebné. Empirická analýza prokázala, že efekt úspor z rozsahu, který je na obhajobu velkých zakázek zmiňován, se jednoznačně nedostavil. Výše uvedený příklad posledního úseku D8 jednoznačně ukazuje negativní dopady tohoto přístupu. Na základě zjištěných poznatků se tak například jeví jako nezbytné zavrhnout i uvažovanou zakázku Ministerstva financí České republiky na odstranění všech starých ekologických zátěží v předpokládaném rozsahu 120 mld. Kč.⁸

7) Transparency International - Česká republika podala v souvislosti se soutěží na výstavbu posledního úseku dálnice D8 podnět na ÚOHS. Správní řízení bylo zahájeno, avšak jeho výsledek nebyl dosud zveřejněn (stav k 15. lednu 2008).

8) Pochybnosti nad navrhovaným postupem v případě starých ekologických zátěží a možné problémy na nabídkové straně (potenciální vznik konsorcia všech českých firem) vyjádřil i předseda ÚOHS v rozhovoru na serveru ihned.cz 28. 12. 2007. <http://ihned.cz/c4-10073040->

- Jako nežádoucí z hlediska dopadů na hospodárnost činností veřejného sektoru se ukazuje vyřazování nabídek z formálních důvodů. Současný zákon sice zadavateli v určitých případech umožňuje vyzvat nabízející k doplnění, ne vždy je tato možnost využívána (resp. ne vždy je možné ji použít), což následně snižuje počet hodnocených nabídek a má negativní dopady na konečnou cenu.
- Vzhledem k tomu, že s poklesem významu ceny jakožto hodnotícího kritéria klesá počet nabízejících, je vhodné u stavebních prací preferovat volbu kritéria nejnižší nabídkové ceny. Používání kritéria ekonomické výhodnosti je možné ospravedlnit pouze technologickými důvody. Dílčí kritéria, jako doba výstavby či délka záruky, by neměla být u infrastrukturních staveb používána. Jejich minimálně/maximálně přípustné hodnoty by měly být zakomponovány do předmětu plnění.⁹
- Velká pozornost musí být věnována stanovení kvalifikačních kritérií. Jejich nadbytečná přísnost vede k restrikci na nabídkové straně.
- Aby došlo ke zvýšení počtu nabízejících, je nutné snižovat administrativní náklady (předběžné transakční náklady) soukromých subjektů spojené s účastí v soutěžích o veřejné zakázky. Jako vhodné se jeví aktivní oslovování potenciálních firem, a to jak v ČR, tak i v zemích EU.
- Je více než žádoucí, aby zadavatelé velkých zakázek jednoznačně přijali filozofii, že větší počet posuzovaných nabídek je přínosem pro veřejný sektor. Dodatečné administrativní náklady spojené s aktivním vyhledáváním nových nabízejících či vyhodnocením

vyššího počtu nabídek jsou v porovnání s potenciálními úsporami naprosto nevýznamné.

22671540-000000_d-pecina-u-verejnych-zakazek-se-mnozi-snahy-obejit-zakon

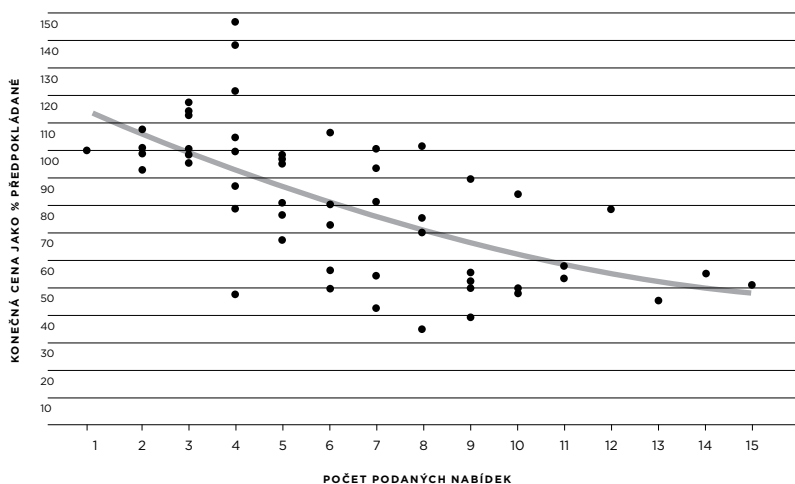
9) Pokles jednotkových cen dálničních staveb, který byl v posledních letech zaznamenán, lze také přisoudit tomu, že Ředitelství silnic a dálnic ve většině zakázek vyhlašovaných od účinnosti zákona č. 40/2004 Sb. používá kritérium nejnižší ceny. V případě zakázek na výstavbu dálnic realizovaných od začátku 21. století ještě podle zákona č. 199/1994 Sb. se váha nabízené ceny většinou pohybovala kolem 67 %.

LITERATURA

Beblavý, M. – Sičáková-Beblavá, E. (2006): Inštitucionálne dilemy pri zabezpečení verejných služieb. Bratislava : Transparency International Slovensko.

Medved, J. – Nemeč, J. – Orviská, M. – Zimková, E. (2005): Verejné financie, Bratislava: SPRINT.

Informační systém veřejných zakázek: <http://www.isvz.cz/isvz/>

**PŘÍLOHA 1 VZTAH MEZI DOSAŽENOU CENOU A POČTEM NABÍZEJÍCÍCH
(PROLOŽENO KŘIVKOU ZÍSKANOU POLYNOMICKOU REGRESÍ)**


Zdroj: Vlastní výpočty

PŘÍLOHA 2 SEZNAM STAVEBNÍCH ZAKÁZEK, SE KTERÝMI BYLO V RÁMCI ANALÝZY PRACOVÁNO

Termín zadání	Předmět plnění	Řízení
Listopad 2007	Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní - Cheb	otevřené
Říjen 2007	Mimoúrovňové propojení silnice II/468 a průmyslové zóny v Třinci - Balinách	užší
Říjen 2007	Optimalizace trati st. hr. SR - Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší	otevřené
Říjen 2007	Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba	otevřené
Říjen 2007	ČD Brno - 1. část odstavného nádraží, I. etapa	otevřené
Září 2007	D8 - 0805 Lovosice - Řehlovice	otevřené
Červenec 2007	Prodloužení tramvajové trati do Radlic vč. smyčky - stavební část	otevřené
Květen 2007	Silnice I/53 Lechovice, obchvat	otevřené
Květen 2007	Výstavba nové komunikace Pobřežní III., 2.etapa, v Praze 8, č.akce 999 993/2	užší
Leden 2007	Dálnice D1, Rozšíření a úpravy dálnice D1 vpravo v km 0,0-2,5	otevřené
Prosinec 2006	Realizace stavby: „Dálnice D 47, SSÚD Mankovice“	otevřené
Prosinec 2006	Mimoúrovňová křižovatka Hradecká - Purkyňova - rampy, II. etapa	užší
Prosinec 2006	Silnice I/38 Znojmo, obchvat I	otevřené
Prosinec 2006	Silnice II/236 Lány - obchvat	otevřené
Listopad 2006	R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice	otevřené
Listopad 2006	Dálnice D1 stavba O134.1 Mořice - Kojetín, II. etapa	otevřené
Listopad 2006	Soubor staveb Městského okruhu	otevřené
Listopad 2006	Modernizace trati Veselí n.L. - Tábora - 1. část, úsek Doubí u Tábora - Tábora	otevřené
Říjen 2006	Průmyslová zóna Triangle - komunikace II/250 Bitozoves - Žatec	užší
Říjen 2006	Průmyslová zóna Triangle - komunikace III/2502 Velemyšleves - Staňkovice	užší
Říjen 2006	Sil. I/47 Severní spoj, I. stavba	otevřené
Říjen 2006	I/14 Liberec - Kunratická, 3. etapa	otevřené
Říjen 2006	Realizace stavby „Silnice I/57 Hladké Životice - obchvat“	otevřené
Září 2006	Optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice	otevřené
Září 2006	Modernizace traťového úseku Praha Libeň - Praha Běchovice	otevřené
Září 2006	Průjezd žel. uzlem Kolín	otevřené
Srpen 2006	Rekonstrukce trati Jihlava - Havlíčkův Brod	otevřené
Srpen 2006	I/35 Holice - obchvat	otevřené
Srpen 2006	II/242 Rostoky, přeložka	otevřené
Srpen 2006	Komunikace II/479 ul. Českosobratrská, II. stavba (Ostrava)	užší
Červenec 2006	R6 Tisová - Kamenný Dvůr	otevřené
Červenec 2006	Silnice I/44 Červenohorské sedlo - sever	otevřené
Červen 2006	SSÚD Petrovice	otevřené
Červen 2006	Realizace stavby „Dálnice D 47, SSÚD Ostrava“	otevřené
Březen 2006	I/16 Mičechovosty - obchvat, 2. st.	otevřené
Březen 2006	Optimalizace trati Plzeň - Stříbro	otevřené
Březen 2006	Sil. I/21 Planá, přeložka	otevřené

Březen 2006	I/38 Jihlava - obchvat, jih	otevřené
Únor 2006	Racionalizace trati Horní Cerekev - Tábor	otevřené
Únor 2006	Sil. I/11 Jablunkov - obchvat	otevřené
Prosinec 2005	II/247 Přivaděč k průmyslové zóně Prosimyky I. část	otevřené
Prosinec 2005	Sil. I/11 Český Těšín - obchvat	otevřené
Listopad 2005	Silnice I/42 Brno, VMO, Dobrovského B	otevřené
Říjen 2005	I/34 Nová Ves - Božejov	otevřené
Říjen 2005	I/14 Liberec - Kunratická, 2. etapa	otevřené
Říjen 2005	R4 křižovatka I/20 Nová Hospoda	otevřené
Říjen 2005	Zvýšení rychlosti Plzeň - Česká Kubice	otevřené
Září 2005	Optimalizace trati Strančice - Praha Hostivař	otevřené
Srpen 2005	Průjezd železničním uzlem Ústí nad Labem	otevřené
Srpen 2005	Modernizace traťového úseku Červenka - Zábřeh na Moravě	otevřené
Srpen 2005	Dálnice D47, stavba 4706 Hladké Žitovice - Bílovec	otevřené
Srpen 2005	Silnice I/49 Zlín - Malenovice II	otevřené
Červenec 2005	Sil. I/11 Opava - prodloužená Rolnická	otevřené
Červenec 2005	Silniční okruh kolem Prahy st. 513	otevřené
Červen 2005	Modernizace trati Přerov - Olomouc, 2. část	otevřené
Březen 2005	Realizace výstavby dálnice D47, úseku stavby 4705 Bělotín - Hladké Žitovice	otevřené
Březen 2005	D1 stavba 0134.2 Kojetín - Kroměříž západ	otevřené
Březen 2005	Silnice I/57 Semetín - Bystřička I. stavba	otevřené
Leden 2005	Optimalizace trať. úseku Břeclav - st. hran. ČR/SR	otevřené
Leden 2005	Silniční okruh kolem Prahy st. 514 Lahovice - Slivenec	otevřené
Srpen 2004	Dálnice D1, stavba 0134.3 Kroměříž západ - Kroměříž východ	otevřené
Červenec 2004	Sil. I/48 Tošanovice - Žukov	otevřené

Zdroj: Informační systém veřejných zakázek, <http://www.isvzus.cz/usisvz/>

NEVLÁDNÍ ORGANIZACE TRANSPARENCY INTERNATIONAL
- ČESKÁ REPUBLIKA JE JEDNOU Z VÍCE NEŽ 80 POBOČEK
MEZINÁRODNÍ SÍŤE TRANSPARENCY INTERNATIONAL. NAŠÍM
POSLÁNÍM JE ZJIŠŤOVAT STAV KORUPCE V ČR A SVOU ČINNOSTÍ
AKTIVNĚ PŘÍSPÍVAT K JEJÍMU SYSTÉMOVÉMU OMEZOVÁNÍ.



WWW.TRANSPARENCY.CZ