



Vyřizuje: Kristýna Plašilová  
asistentka poslance  
Jana Lipavského  
[kristyna.plasilova@pirati.cz](mailto:kristyna.plasilova@pirati.cz)  
tel. 728 859 187  
Naše sp. zn.: #JLI 30412  
Doručovat: písemně/do datové schránky klubu  
Datum: 22.04. 2020

Interpelovaný:

Vážený pan  
**Ing. Andrej Babiš**  
předseda vlády

Na vědomí:

Vážený pan  
**Jan Hamáček**  
1. místopředseda vlády a ministr vnitra

Vážená paní  
**JUDr. Alena Schillerová, Ph.D.**  
místopředsedkyně vlády a ministryně financí

Vážený pan  
**Doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA.**  
místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu  
a ministr dopravy

prostřednictvím  
**Mgr. Radka Vondráčka**  
předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu  
České republiky

### **Interpelace předsedy vlády ve věci „záchrany“ společnosti České aerolinie (ČSA)**

Vážený pane předsedo, vážená paní místopředsedkyně, vážení místopředsedové,

v souladu s ustanovením čl. 53 odst. 1 Ústavy České republiky a § 110 a násl. zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, se na Vás jako poslanec zvolený za Českou pirátskou stranu obracím s touto interpelací:

Vážení, obracím se na Vás, protože jsem zhrozen informacemi o záměru na „záchranu“ společnosti České aerolinie (ČSA). A to ať už by se jednalo o „záchranu“ majetkovým vstupem státu, jinou formu finanční podpory, nebo státní garanci pro společnost ČSA.

V této interpelaci Vám předkládám 4 argumenty, proč by se stát rozhodně neměl pouštět do záchrany společnosti ČSA.

Na úvod považuji za důležité zmínit fakt, že Jiří Šimáně se po dlouhých letech stal v roce 2017 majoritním vlastníkem ČSA a to z rukou České republiky.

### **Argument č.1 – ČSA nejsou strategický podnik**

Během svého působení v ČSA je Šimáně dovedl do stavu dopravce, který ve své flotile provozuje něco kolem 12 letadel, včetně poloviny z toho turbovrtulových, a létá do pár destinací po Evropě, přičemž tyto obsluhuje s řídkými frekvencemi. Pro srovnání: velikost flotily ČSA je stejná jako velikost flotily Rwandair, národního dopravce Rwandy. Jediným rozdílem mezi ČSA a Rwandair je, že druhý jmenovaný dopravce poskytuje služby na vyšší úrovni. ČSA se totiž od převzetí Šimáně, resp. jeho Travel Service, umísťují na nejnižších stupních mezinárodních cestovatelských žebříčků, jako je AirHelp či SkyTrax.

ČSA už dávno bohužel nejsou oním národním rodinným stříbrem, jímž bývaly před manažerským vstupem Jaroslava Tvrdíka a jeho následovníků. Z čistě ekonomického pohledu neexistuje racionální důvod, aby byly ČSA zachraňovány z peněz daňových poplatníků. To samé platí o Smartwings.

### **Argument č.2 – akcionáři se mají nejprve pokusit zachránit podnik z vlastních prostředků**

V mnoha uplynulých letech se Šimáně pravidelně umísťuje v žebříčku českých miliardářů, který publikuje časopise Forbes. Naposledy v tomto roce před zhruba měsícem. Proti své přítomnosti v tomto žebříčku Šimáně nikdy neprotestoval a ani nezpochybnil časopisem uváděnou hodnotu svého majetku, vyčíslenou na více než 11 miliard korun.

Jestliže chce dnes Šimáně Smartwings (a v jeho rámci ČSA) zachraňovat, je standardní praxí, že na prvním místě vedle peněz svého čínského strategického partnera použije peníze své, respektive část svého majetku. Může například prodat golfové hřiště u Rudné, další nemovitosti či síť hobbymarketů a z výnosů z těchto prodejů zachránit jeden ze svých dalších podniků, tedy Smartwings či ČSA.

Požadovat po státu finanční pomoc, ať už tato má být v podobě přímého vlastnického vstupu státu do Smartwings (či případně i jen ČSA), či poskytnutí státních záruk z veřejných financí na Smartwings bankami poskytnuté úvěry, je při majetku přes 11 miliard korun, k němuž se Šimáně rád hlásí, z jeho strany navíc ke shora uvedeným faktům **více, než nemravné.**

### **Argument č.3 – Je nepřijatelné z peněz českých daňových poplatníků platit podnikatelsko ztrátu Čínské lidové republiky**

Jiří Šimáně se na jaře 2016 rozhodl odprodávat české podniky čínským investorům. Prodal přes 49% akcií Travel Service (dnes fungující pod obchodní firmou Smartwings), které jsou mateřskou společností ČSA, firmě CEFC, o jejímž neprůhledném vlastnickém pozadí a financování, sporných obchodních aktivitách, jakož i napojení na Komunistickou stranu Číny (KS Číny) a čínské zpravodajské služby bylo v době tohoto kroku už mnoho informací. Přes všechna tato rizika se Šimáně rozhodl zásadní podíl v Travel Service prodat, a umožnit tak čínskému partnerovi vstoupit do svého podniku. Bylo to jeho svobodné manažerské a vlastnické rozhodnutí. Celý prodej se odehrál za teatrální pompy, kterou v dané době byly prodeje do rukou CEFC a dalších pár čínských subjektů doprovázeny.

CEFC zkrachoval, jeho majitel z rozhodnutí KS Číny zmizel. Téměř 50% podíl na Travel Service (dnes fungující pod firmou Smartwings) převzal čínský státní investiční fond CITIC, jenž je vzhledem ke svému významu a velikosti s ohledem na čínský systém z povahy věci samé napojen na rozhodování nejvyšších pater ÚV totalitní KS Číny. Je to právě CITIC, coby téměř poloviční akcionář firmy, kdo by měl Šimáněmu v jeho situaci kolem Smartwings finančně pomoci. Pokud mu pomoci odmítá, je jen věcí Šimáněho, že udělal před několika lety při výběru svého strategického partnera velkou chybu, když umožnil vstoupit do své společnosti někomu, kdo nemá na jejím rozvoji a pokračování zájem. Jde tedy o zásadní manažerské a strategické selhání, které je výlučně jeho záležitostí, coby tehdejšího vlastníka Smartwings, jenž se rozhodl část svého podílu odprodat tzv. strategickému partnerovi.

Stát nemůže toto případné selhání hojit finanční pomocí, která by nakonec šla z kapes daňových poplatníků.

Kromě toho, pokud by se stát rozhodl Šimáněmu, resp. Smartwings, pomoci, zároveň by pomohl i téměř 50% akcionáři CITIC, tedy čínskému státnímu subjektu. Český stát by tak v konečném důsledku poskytoval finanční podporu, a to ať už by tato měla jakoukoliv formu, státnímu subjektu zahraničního státu. Navíc paradoxně subjektu, ovládanému státem, který je nositelem odpovědnosti za současnou bezprecedentní zdravotní, ekonomickou a sociální krizi, jejíž dopady půjde stěží kdy úplně odstranit. I v kontextu těchto skutečností je tedy představa Šimáněho, aby jeho čínsko-české společnosti Smartwings Česko pomáhalo, naprosto skandální.

#### **Argument č.4 - Aerolinie se ve světě zachraňují pouze, pokud opravdu jsou strategickým podnikem, ne lokální firmičkou**

Některé vlády plánují zachraňovat své aerolinie. Uvažuje se o pomoci Lufthanse ze strany vlády německé, British Airways ze strany vlády britské, KLM ze strany vlády nizozemské atd. Nikoliv všechny vlády však hodlají svým vlajkovým leteckým dopravcům pomoci. Takový je např. postoj izraelské vlády k jejich národnímu leteckému přepravci EL AL.

Pokud se výše uvedené vlády rozhodnou pro nějakou formu pomoci některé z aerolinek svého státu, pak musí jít o dopravce národního, vlajkového, který poskytuje pravidelnou síťovou leteckou přepravu, jež má navíc značný geografický rozsah. To jsou kritéria, která splňují kromě shora uvedených společností také třeba dopravci Finnair, Alitalia či Air France, kteří také patří mezi adepty na finanční pomoc.

Smartwings národním vlajkovým leteckým dopravcem není a nikdy nebyl. Jde o low-cost společnost, která převážně poskytuje charterové lety pro cestovní kanceláře. Většinu služeb Smartwings nezahrnují do ceny letenky, a tyto služby podléhají zvláštním poplatkům. Kvalita palubních služeb je nízká a lety často mají zpoždění. ČSA sice dříve byly vlajkovým dopravcem našeho státu, ale nyní – po výrazných redukcích flotily, destinací a počtu zaměstnanců, provedených za vlastnické éry Šimáněho – vykazují znaky malých aerolinií rozvojových zemí. Ani Smartwings ani ČSA se společnostmi jako Lufthansa či KLM v žádném případě srovnávat nelze. Kromě toho v historii letecké dopravy existuje řada případů, kdy aerolinie zkrachovaly. Šlo přitom o dopravce zavedené, velké, s dlouholetou tradicí a vysokou kvalitou poskytovaných služeb, jakými byly Pan Am, Olympic Airlines, Swissair či brazilský Varig. Na podzim loňského roku zkrachoval slovinský přepravce Adria Airways, držící titul národního vlajkového přepravce,

avšak vlastněný soukromými investory, jenž byl svou velikostí srovnatelný s ČSA. Slovinská vláda si také nedovolila ho zachraňovat.

**Obracím se na Vás s následujícími dotazy:**

- Uvědomujete si míru nespravedlnosti, kterou plán na záchranu ČSA znamená? (Obzvláště pak ve světle fiaska zestátnění OKD, a to i přesto, že jde o společnost s mnohem jasnější vlastnickou strukturou.)
- Přehodnotíte plán na „záchranu“ ČSA a věnujete peníze českých daňových poplatníků skupinám, které je skutečně potřebují?
- Jaká komunikace proběhla mezi Vaším úřadem a zástupci ČSA/Smartwings na téma „záchrany ČSA/Smartwings“ ze strany českého státu?
- Jakou roli ve Vašem rozhodnutí hraje podíl Číny jako částečného vlastníka ČSA?

**Závěrem:**

Jestliže Šimáně tolik touží po záchraně Smartwings a ČSA, pak jedinou cestu k ní představuje buď finanční pomoc čínského strategického partnera, kterého si dobrovolně vybral, či její uskutečnění svépomocí z jiných částí jeho majetku. Po státu při všech shora uvedených skutečnostech nemůže Šimáně žádat pro záchranu části svého majetkového impéria ani korunu. Pokud Šimáně či jeho strategický čínský partner nebudou chtít společnost léčit ze svého majetku, pak jim pravděpodobně nezbyde nic jiného, než ji poslat do konkurzu.

S úctou

Jan Lipavský  
poslanec PSP ČR zvolený za Českou pirátskou stranu  
místopředseda výboru pro obranu  
místopředseda zahraničního výboru