



**Andrej Babiš**  
předseda vlády České republiky

Praha 21. května 2020  
Čj. 17172/2020-UVCR-2  
Interpelace č. 1188  
PS2020/007415

Vážený pane poslanče,

pozorně jsem si pročetl obě Vaše interpelace ( ev. č. 1188 i 1125) ve věci „záchrany“ společnosti ČSA, ve které se mísí velké množství dat, informací a také pocitů či emocí.

Nejprve musím zdůraznit, že Vláda musí vycházet z koncepčního a strategického rámce dlouhodobého rozvoje České republiky. Součástí tohoto strategického rámce je i řešení dopravní strategie jako uceleného a provázaného systému. Proto rozhodování vlády nemůže vycházet pouze z řešení pro jednu část dopravní politiky, ale jako posouzení organického celku dopravy v koordinaci s evropskou dopravní politikou.

Mluvíme-li tedy nyní o konkrétní situaci jednoho z článků dopravního systému našeho státu, a já věřím, že se shodneme, že letecký takovým nedílným článkem dopravního systému je, musíme vyjít z platných vládních koncepčních dokumentů, jakými jsou „Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050“ a „Koncepce letecké dopravy pro období 2016-2020“. V Koncepci letecké dopravy je mimo jiné uveden následující strategický cíl České republiky:

*„Vzhledem ke strategickému významu obchodní letecké dopravy pro ČR bude nutné do budoucna zachovat konkurenceschopnost daného odvětví, zejména pak leteckých dopravců. Z pohledu ČR bude potřebné podporovat existenci vyvážené struktury českých leteckých dopravců provozujících obchodní leteckou dopravu, která bude poskytovat široké spektrum služeb v oblasti pravidelné i nepravidelné letecké dopravy včetně segmentu „business aviation“ a která bude zajišťovat dostatečnou konektivitu a dopravní obslužnost ČR pomocí ucelené sítě linek včetně vybraných linek dálkových. Vzájemná koexistence různých obchodních modelů leteckých uplatňovaných v obchodní letecké dopravě, jako například modely pravidelných a nepravidelných služeb či leteckých služeb z bodu do bodu a síťových služeb, bude důležitá ve vztahu k cestující veřejnosti i dalším uživatelům letecké dopravy.“*

Na konci mojí odpovědi se ještě pokusím aplikovat Vaše principy nahlížení na tuto konkrétní situaci jako jednoho z článků dopravního systému pro celý dopravní sektor.

## I. Údajný strategický význam ČSA pro ČR

1. *Můžete firmu velikosti a významu ČSA, jež plynou ze shora uvedených parametrů, nazývat podnikem se strategickým významem pro Českou republiku, jak např. čini Ing. Karel Havlíček?*
2. *Jaké skutečnosti přivádějí Ing. Karla Havlíčka k jeho závěru, že lze srovnávat význam, kvalitu a velikost ČSA, stejně jako rozsah jimi poskytovaných služeb, s významem, kvalitou a velikostí výše uvedených leteckých přepravců, rovněž jako s rozsahem poskytovaných služeb.*

V celém dokumentu této interpelace, který slouží jako základ pro položené otázky, jsou od sebe zcela nesprávně oddělovány české letecké společnosti ČSA a Smartwings. Současně jsou zde uváděny různé údaje, které jsou v mnoha případech nepřesné a zavádějící. Nejprve tedy uvedu na pravou míru některá tvrzení a fakta.

ČSA a Smartwings v minulosti nikdy Českou republiku o pomoc nežádaly a nežádají. Obě společnosti spadají do koncernové skupiny Smartwings Group v souladu § 79 zákona o obchodních korporacích. O pomoc žádá skupina Smartwings Group, jejíž flotila k dnešku čítá 50 letadel. Jen z a do České republiky s nimi v roce 2019 cestovalo šest milionů cestujících, celosvětově pak 9,6 milionů.

Strategický význam skupiny Smartwings Group spočívá v tom, že zajišťuje téměř 31 % letových činností z celkového provozu Letiště Václava Havla Praha, kde je tak největším přepravcem. Návazně obchoduje s českými dodavateli. Skupina tak nepřímo přispívá ekonomice prostřednictvím plateb dodavatelům se sídlem na území České republiky. V loňském roce dosáhl tento obchod výše 7,2 miliardy Kč za dodávky služeb a zboží. Patří sem třeba údržba letadel prostřednictvím českých firem, služby českých letišť, služba řízení letového provozu, pozemní odbavení cestujících, letadel, nákladu (tzv. handling), výcvik posádek, ubytovací zařízení a další.

Strategicky důležitý je také fakt, že skupina Smartwings má na pražském letišti, ale také na letišti v Brně, Ostravě a Pardubicích základnu, tzv. bázi, tedy je schopna z těchto základen vypravovat své lety do různých destinací (80 destinací jen z Prahy) a je schopna tak pružně reagovat na požadavky nejen cestujících, ale také pomáhat se zajištěním speciálních letů pro OSN, NATO, humanitární organizace a pomáhat tak při naplnění potřeb významných mezinárodních institucí a tím i přispívat k pozitivnímu obrazu naší země.

Další ze strategických významů se projeví v době krize. Když je potřeba zajistit přepravu strategického materiálu do České republiky nebo zajistit repatriaci českých občanů zpět do vlasti. To vše ze dne na den z hodiny na hodinu.

Skupina Smartwings Group zaměstnává na 2500 lidí. Za posledních pět let odvedla skupina na odvodech (sociální a zdravotní pojištění, nemocenská atd.) přes tři miliardy korun.

Na činnost skupiny Smartwings Group jsou navázány také činnosti některých správních institucí, ale také výcvikových organizací či středních a vysokých škol. Svým

významným podílem tak skupina Smartwings Group přispívá k mnohem širší zaměstnanosti a také vzdělání a udržování vysoké míry kompetence v České republice. Nezapomínejme, že v praxi se často uvádí, že každý 1 milion přepravených cestujících jen na letišti a v nejbližším subdodavatelském řetězci přispěje k vytvoření přibližně jednoho tisíce pracovních míst!

To všechno a mnohé další jsou důvody, považovat Smartwings Group společností se strategickým významem pro Českou republiku. Jenom v roce 2019 na křídlech obou společností pod hlavičkou skupiny Smartwings Group letělo 9,6 milionů cestujících a realizovali 62 301 letů. To si myslím, že mluví za vše.

## **II. Údajný strategický význam Smartwings pro ČR**

1. *Můžete firmu Smartwings Group zaměřující se na přepravu cestujících na dovolené, považovat za podnik se strategickým významem pro Českou republiku, jak činí místopředseda vlády Ing. Karel Havlíček?*
2. *V čem podle Vás spočívá význam dopravce Smartwings, zaměřujícího se na přepravu dovolenkových turistů zejména během letní sezóny pro strategickou dopravní obslužnost České republiky?*
3. *Vzhledem k tomu, že Smartwings část své flotily využívá pro přepravu dovolenkových cestujících ze shora uvedených zahraničních měst, podílely by se na případné záchrane tohoto dopravce i vlády Polska, Maďarska, Slovenska, Rakouska a Francie?*

Opět musím zopakovat, že ČSA a Smartwings v minulosti nikdy Českou republiku o pomoc nežádaly a nežádají a nevystupují vůči české vládě samostatně. Obě společnosti spadají do skupiny Smartwings Group. O pomoc žádá koncern Smartwings Group, jejíž flotila k dnešku čítá 50 letadel.

Není pravda, že skupina Smartwings Group je charterový dopravce. V rámci celé skupiny tvoří pravidelné lety 70 %, zbytek jsou chartery. V rámci České republiky (lety z a do ČR) je tento rozdíl ještě více markantní, jde pak o 90 % pravidelných letů. Skupina zajišťuje z českých letišť pravidelná letecká spojení do téměř stovky destinací vč. zajištění dopravní obslužnosti s významnými metropolemi. Jde např. o spojení do Paříže, Frankfurtu, Amsterdamu, Barcelony, Madridu, Dubaje, Tel Avivu, aj., které slouží jako přestupní body pro návazné lety. Cestovní kanceláře dnes využívají jak pravidelných linek, tak i charterů skupiny Smartwings Group.

Dále uvádíte, že Smartwings Group při zajištění letů pro cestující z Varšavy, Budapešti, Bratislavы a dalších měst v zahraničí, využívá cizí letadla a posádky (Smartwings tam má své báze). Toto je ve světě naprosto běžné. V Evropě je nejvyšší poptávka po létání v sezóně, tedy v létě. Díky kontraktům, které má SW během zimního období (především v Kanadě, letos také SAE), tak může držet ve společnosti zaměstnanost i mimo sezónu. Naopak od Smartwings Group si pronajímají letadla včetně posádky různé letecké společnosti – především kanadské letecké společnosti dále pak Lufthansa, Fly Dubai a další. Export těchto služeb dosáhl v roce 2019 částky 10 miliard korun, z nichž daně byly odvedeny v České republice.

Ve jmenovaných státech, které jste jmenoval, bude Smartwings Group žádat o pomoc v proporcionální výši tedy podle počtu nasazovaných letadel. Stejně tak to udělal Wizz Air ve Velké Británii.

### **III. Vizitka České republiky**

Ano, jednoznačně. Čeští letečtí dopravci jsou vizitkou České republiky. Pro české pasažéry je rozhodně příjemnější letět s českou posádkou, se kterou se v případě nutnosti domluví, která také chápe jejich potřeby a zná zvyky cestujících z Česka. Vizitkou je určitě také schopnost České republiky, přivézt zahraniční turisty k nám. Ti tvoří nezanedbatelnou část turistů, kteří sem k nám do České republiky jezdí na dovolené, utráci zde peníze v hotelích, restauracích, za zábavu, při návštěvě památek a za služby. V roce 2019 to bylo 2,5 milionu lidí. Která jiná česká letecká společnost to zajistí? A když ne česká, tak daně z těchto letů pak odvede do svého státu. Odčerpá část HDP, které by jinak zůstalo u nás, pokud by to zajišťovala skupina Smartwings Group jako dnes.

Skupina Smartwings zajišťuje také speciální lety pro OSN, NATO, humanitární organizace aj. a účastní se tak naplnění potřeb významných mezinárodních institucí a přispívá k dobrému jménu ČR.

Kromě toho letadla skupiny Smartwings Group mimo sezónu velmi úspěšně operují v Kanadě, Německu, Izraeli. Včetně našich posádek. A tady, jak jsem již zmiňoval, generují na exportu služeb 10 miliard korun. Tedy odebírají HDP ze zemí, kde létají a přivádí ho do České republiky. A jak jsou se službami Smartwings spokojeni? Nejen na webových stránkách letecké společnosti flydubai si můžete přečíst vyjádření generálního ředitele flydubai, která je součástí Emirates, ve kterém si kontrakt se Smartwings Group pochvaluje. Jako první leteckou společnost, od které si kdy pronajali letadla. <https://gulfnews.com/business/aviation/dubai-based-carrier-flydubai-signs-agreement-with-smartwings-to-wet-lease-four-aircraft-1.68135283>.

### **IV. Smartwings a závěry paní ministryně spravedlnosti Benešové**

Skupina Smartwings má roční obrat 1,5 miliardy dolarů. Skupina Smartwings Group nemohla předpokládat, stejně jako žádná jiná letecká společnost na světě, příchod koronavirové pandemie. Část volných prostředků tak investovala do nákupu nových letadel. Podle informací Smartwings Group mají v tuto chvíli u výrobců letadel Airbus a Boeing celkem 60 milionů dolarů jako zálohu za nová letadla. 60 milionů dolarů, je podle kurzu zhruba 23 korun za jeden dolar v době před koronavirovou krizí, zhruba 1,5 miliardy korun. Také platí další provozní náklady ve výši 150 milionů korun měsíčně. Ty musí zaplatit každý měsíc, i když jejich letadla nelétají, jako náklady na technické prohlídky letadel, servis, ale také mzdy pro 2500 zaměstnanců.

Aktionáři už poskytli leteckým společnostem provozní úvěr, ze kterého Smartwings Group vyplácí např. mzdy zaměstnancům.

Společnost měla finanční rezervu a čerpá z ní i nyní, ale při výpadku, kterým si nyní prochází a který ještě čeká celé letecké odvětví a za předpokladu vycházejícího od

světových analytiků a majitelů světových aerolinií, že objem cestujících a letů se dostane na úroveň roku 2019 nejdříve za dva roky, je nutné brát v úvahu dlouhodobý efekt pomoci ze strany státu.

## V. Flotila Smartwings a ČSA a její údržba společnosti Avia Prime

1. *Kolik procent z celkových ročních tržeb Avia Prime představují ty, jež plynou z opravy letadel Smartwings a ČSA?*

Údržba letadel je ve společnosti Avia Prime a jí spoluúvlastněnou firmou Line-Tech zanedbatelný. Společnost má své zázemí pro výkon činnosti ve slovinské Lublani a v polském Řešově a pro skupinu Smartwings Group je neekonomické létat na servisní úkony do těchto lokalit. Spolupráce s těmito společnostmi je zhruba 400.000 € za rok. Jen pro srovnání zhruba 10 milionů korun v porovnání s téměř 690 miliony korun u Czech Airlines Technics. Se společností Avia Prime spolupracovali 15 let před tím, než vůbec zmiňovaný fond o odkupu společnosti Avia Prime uvažoval. Tedy zde žádná spojitost není.

## VI. Privatizace ČSA

1. *Je si Ing. Karel Havlíček při své kritice kroků předchozích vlád, souvisejících s privatizací ČSA, vědom skutečnosti, že kritizuje i krok, jenž jste v souvislosti s privatizací leteckého dopravce učinil Vy sám?*

Smartwings vstoupil do ČSA na jaře roku 2015, kdy koupil 34 % akcií. Klíčovou součástí celé transakce byla pro chod firmy zcela zásadní akcionářská dohoda, na základě které Smartwings vykonával společně s Českým aeroholdingem (od roku 2016 se státní firmou Prisko) společnou kontrolu nad ČSA. Korean Air nikdy žádnou kontrolu nad firmou neměl a podle pravidel Evropské unie ani mít nemohl. Společná kontrola Smartwings a Českého Aeroholdingu byla schválena Evropskou Komisí. Po příchodu Smartwings do ČSA byla provedena zásadní restrukturalizace firmy, což mělo dramaticky pozitivní dopad na výsledky společnosti. O tom, že Smartwings zachránil ČSA a vyvedl ji z červených čísel, nemůže být ani sporu. Korean Air to z povahy věci být nemohl, žádnou kontrolu neměl a Aeroholding již od konce roku 2015 vyjednával o prodeji akcií Prisku a v roce 2016 také akcie ČSA společnosti Prisko prodal. Zásadní je také to, že pokud by nedocházelo ke zmíněné společné kontrole společnosti Smartwings a Českým aeroholdingem, nemohl by být nadále udržen statut evropského leteckého dopravce („community air carrier“). Kdyby se společnost Smartwings na řízení firmy ČSA nepodílela, přišla by společnost ČSA o statut evropského leteckého dopravce a společnost by nebyla v černých číslech.

## VII. Plán na záchrannu ČSA

1. *Uvědomujete si míru nespravedlnosti, kterou plán na záchrannu ČSA znamená?*

S ohledem na nutnost posuzovat českou ekonomiku jako celek a směřování celého spektra podnikatelské pomoci státu v současné situaci COVID-19 se záměrem zachovat všechny části ekonomiky v provozu, vždy nastane určitá míra možné

nespravedlnosti v rozdělování omezených zdrojů. Pokusil jsem se aplikovat Vaše principy nahlížení na celý sektor dopravního sektoru v České republice a došel jsem k závěru, že pokud touto optikou budu posuzovat naše silniční dopravce, železniční dopravce, lodní dopravu a ostatní dopravce v cestovním ruchu, nezaslouží si státní podpora skoro nikdo z nich. Ano, určitě máte pravdu, že pokud nikdo z dopravního sektoru nebude podpořen, sníží se na minimum nebezpečí míry nespravedlnosti. Obávám se, že jakákoli česká vláda nebo vláda jiného státu se nemůže primárně řídit mírou možné individuální nespravedlnosti, protože vlády jsou zodpovědné za udržení a rozvoj celého hospodářství jako celku, a s to s ohledem na dlouhodobou strategii. Tuto strategii pro nás určují výše uvedené dokumenty „Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050“ a „Koncepce letecké dopravy pro období 2016-2020“.

## **VIII. Přehodnocení plánu na „záchrana“ ČSA**

- 1. Přehodnotíte plán na „záchrana“ ČSA a věnujete peníze českých daňových poplatníků skupinám, které je skutečně potřebují?*

Jak jsem již odpověděl k předcházející otázce. Vláda posuzuje českou ekonomiku jako celek a vyhodnocuje směřování celého spektra podnikatelské pomoci státu v současné situaci COVID-19 se záměrem zachovat všechny části ekonomiky v provozu. Intenzivně jednáme se všemi zainteresovanými a postiženými stranami tak, aby byly případné státní pomoci směřovány co nejfektivněji a s co největšími multiplikačními efekty. Plány na podporu dopravního sektoru v České republice se postupně vytvářejí a upravují podle vývoje situace a strategického výhledu. Konkrétní řešení skupiny Smartwings Group se bude profilovat v nejbližších týdnech.

## **IX. Komunikace mezi Vaším úřadem a ČSA**

- 1. Jaká komunikace proběhla mezi Vaším úřadem a zástupci ČSA/Smartwings na téma „záchrany ŠA/Smartwings“ ze strany českého státu?*

Za rezort dopravy zodpovídá koncepčně Ministerstvo dopravy, za finanční dohled nad státním rozpočtem Ministerstvo financí. Ministerstvo dopravy má v kompetenci státní podnik Řízení letového provozu ČR a Ministerstvo financí obdobně Letiště Praha, a.s. Proto veškerá komunikace se skupinou Smartwings, včetně komunikace s akcionáři skupiny, probíhá na úrovni těchto dvou ministerstev, která následně skrze své ministry budou informovat další členy vlády.

## **X. Podíl Číny jako částečného vlastníka ČSA**

- 1. Jakou roli ve Vašem rozhodnutí hraje podíl Číny jako částečného vlastníka ČSA?*

Opět musím připomenout, že ani část ČSA nevlastní cizí státní subjekt. Pokud tedy mluvíme o akcionářích skupiny Smartwings Group, stejně tak jako v jiných podobných případech, pro jakékoli naše rozhodování jsou primární tři věci: zaprvé, zda se

vyčerpaly veškeré možnosti podpory akcionářů a klasického finančního trhu. Zadruhé, jaké dopady má pro českou ekonomiku pád či záchrana dotyčného subjektu. Zatřetí, existuje jiná cesta, jak daný subjekt podpořit či zachránit než formou přímé pomoci státu? V tuto chvíli ministr dopravy, pan Havlíček jasně prezentoval akcionářům Smartwings Group, že očekává jejich společný návrh, jak se na pomoc skupiny Smartwings Group budou podílet. Odpověď na Vaši otázku je, že pro analýzu a rozhodnutí zda konkrétnímu subjektu stát poskytne nějakou pomoc, záleží na zodpovězení minimálně výše uvedených otázek. Forma případné pomoci bude mimo jiné záležet i na finální struktuře akcionářské skupiny, která musí zajistit vysokou pravděpodobnost úspěchu případné pomoci.

S pozdravem



Vážený pan  
Jan Lipavský  
poslanec  
Poslanecké sněmovny  
Parlamentu ČR  
PRAHA

## **Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **128933243-223140-200521154450**, skládající se z **7** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Vstup bez viditelného prvku.

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **JANA STRUNECKÁ**

Vystavil: **Úřad vlády České republiky**

Pracoviště: **Úřad vlády České republiky**

**V Praze dne 21.05.2020**

