



Vyřizuje: Kristýna Plašilová
asistentka poslance
Jana Lipavského
plasilovak@psp.cz
tel. 728 859 187
Naše sp. zn.: #JLI 30412
Doručovat: do datové schránky 59p4qyj
Datum: 11.05. 2020

Vážený pan
Ing. Andrej Babiš
předseda vlády

prostřednictvím
Mgr. Radka Vondráčka
předsedy Poslanecké sněmovny
Parlamentu České republiky

odesláno do datové schránky: [bykaigw](#)

Interpelace předsedy vlády ve věci "záchrany" společnosti České aerolinie (ČSA)

Vážený pane předsedo,

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:

Tato interpelace navazuje na obsah mé interpelace sp. zn. JLI 30412 ze dne 22.4. 2020, jež se taktéž týkala otázky tzv. „záchrany“ obchodní společnosti České aerolinie, a.s. (ČSA).

Argumenty prezentované ve shora citované interpelaci ze dne 22.4. 2020 a z nich plynoucích Vám položené otázky nyní doplňuji následujícím způsobem.

I. Údajný strategický význam ČSA pro Českou republiku

Jak již bylo uvedeno v předchozí související interpelaci, ČSA operují flotilu 12 vlastních letadel, z nichž 5 je turbovrtulových. Doplňuji, že celoročně létají do 22 destinací výlučně v rámci evropského kontinentu, přičemž některé z uvedeného velmi omezeného počtu destinací v nabídce jmenovaného leteckého dopravce jsou operovány v nízkých frekvencích, a to např. i jen 3 až 4 letů týdně. Pro srovnání uvádím velikosti flotil leteckých dopravců sousedních států České republiky a počty destinací těmito dopravci obsluhovaných: polský LOT má flotilu 98 letadel, která obsluhuje 101 destinací, rakouské Austrian Airlines disponují ve své flotile 88 letadly, která nalétávají do 130 destinací, a německá Lufthansa má ve své flotile 300 letadel (jde o počet letadel bez dceřiných společností Lufthansy, s nimiž obsluhuje 220 destinací. Aerolinie dvoumilionového Lotyšska Air Baltic, založené teprve v roce 1995, pak mají pro porovnání ve své flotile 38 letadel, která létají do 80 destinací.

Služby poskytované ČSA jsou hodnoceny v relevantních mezinárodních ratingových žebříčkách kvality služeb leteckých dopravců jako vysoce podprůměrné, když se ČSA umísťuje v poslední čtvrtině zhruba 100 hodnocených dopravců.

Z celkového počtu letů odbavených na Letišti Václava Havla v Praze představují ty, které jsou operovány ČSA, pouhých 14%. Ačkoliv se dnes pánové Šimáně a Vik coby spoluvlastníci Smartwings, jež je mateřskou společností ČSA, zaštiťují při svých nehorázných finančních požadavcích vůči státu i tím, že ČSA zajišťuje dopravní obslužnost České republiky, provoz linek z Prahy do Brna a Ostravy (stejně jako do Bratislavy) byl ze strany ČSA po více než 95 letech jejich operování za éry vlastnického působení Šimáněho a Vika v dopravci zastaven. Letiště Ostrava, Brno a Karlovy Vary ČSA již vůbec neobsluhují provozem ani jediné linky. Pro úplnost zde uvádím, že letecké spojení Ostravy se světem (přes Varšavu) převzal od letošního března polský národní dopravce LOT, když ČSA o jeho zajišťování neměly zájem.

Místopředseda Vaší vlády a ministr průmyslu, obchodu a dopravy, Ing. Karel Havlíček, uvádí, že ČSA jsou podnikem se strategickým významem pro Českou republiku. Nevím, zda jsou mu známy výše podané skutečnosti, když dochází k tomuto svému závěru. Dále v souvislosti se svým vehementním prosazováním záchrany ČSA používá argument, že společností, jako je Lufthansa, KLM, British Airways či Alitalia, hodlají vlády jejich zemí také nějakou formou pomoci. Z jím používaného argumentu tak plyne, že význam ČSA považuje za srovnatelný s významem zde uvedených dopravců.

Shora uvedené skutečnosti představují tvrdá fakta. Při jejich vědomí Vám pokládám následující dvě otázky:

1. Můžete firmu velikosti a významu ČSA, jež plynou ze shora uvedených parametrů, nazývat podnikem se strategickým významem pro Českou republiku, jak např. činí 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 těmito poskytovaných služeb?

II. Údajný strategický význam Smartwings pro Českou republiku

Mateřská společnost ČSA Smartwings, která též aspiruje dle představ svých výše jmenovaných vlastníků na rozsáhlou finančně ekonomickou pomoc od státu, je dopravcem, jenž s výjimkou celoročních pravidelných letů do 5 destinací v Rusku (kromě Moskvy a St. Petersburgu jsou zbylé 3 destinace obsluhovány s frekvencí cca 3 týdně) operuje výlučně charterové lety do dovolenkových letních destinací typu Hurghady či řeckých ostrovů, přičemž v drtivé většině případů jde o lety uskutečňované během letní sezóny. Sezónní linky do převážně letních dovolenkových destinací tvoří cca 78% provozu Smartwings. V relevantních světových žebříčkách hodnocení leteckých přepravců se pak Smartwings neobjevuje.

Částí svých letadel pak Smartwings zajišťuje dovolenkové sezónní lety pro cestující z Varšavy, Paříže, Budapešti, Bratislavy, Vídně či dalších měst v zahraničí, přičemž tato letadla na uvedených letištích bázuje. Na sezónních letech vypravovaných Smartwings ze zmíněných zahraničních bází jsou

nasazovány posádky, skládající se z tamních pilotů a stevardů. Nikoliv zanedbatelná část flotily Smartwings tak zjevně není vůbec využívána pro potřeby českých turistů, směřujících na letní dovolené, jak nyní účelově tvrdí Šimáně a Vik. Nadto, nikoliv zanedbatelná část zaměstnanců Smartwings pak zjevně není vůbec zaměstnána v České republice a nejde o její občany.

V návaznosti na uvedené a s ohledem na skutečnost, že existuje velmi vysoká pravděpodobnost, že vzhledem k nadcházející hluboké hospodářské krizi, jíž bude náš stát čelit, v příštích letech významně klesne poptávka ze strany českých občanů po zahraničních dovolených, Vám pokládám následující tři otázky:

1. Můžete firmu Smartwings, zaměřující se na přepravu cestujících na dovolené, považovat za podnik se strategickým významem pro Českou republiku, jak např. činí místopředseda a ministr obchodu, průmyslu a dopravy Vaší vlády, Ing. Karel Havlíček?
2. V čem dle 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 zahraničních dovolenkových cestujících ze shora uvedených zahraničních měst, podílely by se na případné záchraně tohoto dopravce i vlády Polska, Maďarska, Slovenska, Rakouska a Francie?

III. Smartwings a ČSA coby údajná vizitka České republiky

Na tiskové konferenci po jednání Vaší vlády dne 7.5. 2020 Ing. Karel Havlíček řekl, kromě jiného, toto: „Do určité míry je to (rozuměj Smartwings a ČSA) i vizitka České republiky.“

V kontextu shora uvedených skutečností Vám pokládám následující otázku:

Myslí Ing. Karel Havlíček své výše vyřčené hodnocení, že oba dopravci představují vizitku České republiky, vážně, či jen toto jeho hodnocení vychází z hluboké neznalosti faktů, příp. z jeho snahy fakta přehlížet v zájmu protežování majitelů Smartwings?

IV. Smartwings a závěry paní ministryně spravedlnosti Benešové

V rozhovoru pro Českou televizi ze dne 5.5. 2020 uvedla paní ministryně spravedlnosti Vaší vlády, JUDr. Marie Benešová, v souvislosti s otázkou ohledně náhrad škod, případně uplatňovaných vůči státu, vyjma dalšího, následující: „Přijata opatření byla přiléhavá situaci. Ale že nemůže podnikat, s tím musí každý podnikatel počítat, musí mít tak zvanou vatu na přežití.“

Předpokládám, že citovaný závěr paní ministryně se týká množiny všech českých podnikatelských subjektů a že z něj nejsou účelově vyňaty dva subjekty, a to společnosti Smartwings a ČSA.

Pozastavuji se nad tím, že společnosti, které dle Ing. Karla Havlíčka jsou – zřejmě díky své kvalitě, významu a ekonomické výkonnosti – údajnou vizitkou České republiky, nemají tak zvanou vatu na přežití, o níž hovoří jeho stranická a vládní kolegyně, JUDr. Marie Benešová.

V návaznosti na uvedené Vám proto kladu následující dvě otázky:

1. Pokud je Šimáně dlouhodobě uváděn s majetkem přes 11 miliard Kč v žebříčku miliardářů, publikovaném časopisem Forbes, není onou tak zvanou vatou pro zajištění přežití společností, o níž hovoří Vaše ministryně spravedlnosti, v případě zajištění přežití jím spoluvlastněných společností Smartwings a ČSA právě jeho vykazovaný majetek v hodnotě přes 11 miliard Kč?
2. Není na místě, aby Šimáně na místo peněz daňových poplatníků České republiky použil pro záchranu společností Smartwings a ČSA, pokud tyto opravdu zachraňovat chce, na prvním místě svůj shora uvedený majetek coby tak zvanou vatu, jak o ní hovoří Vaše ministryně spravedlnosti?

V. Flotila Smartwings a ČSA a její údržba společností Avia Prime

Z veřejně dostupných zdrojů je známo, že fondy Hartenberg Capital, které jsou toho času součástí svěřenských fondů, jichž jste beneficentem, koupily do svého majetkového portfolia 50% firmy Avia Prime, jejímž předmětem podnikání je oprava civilních letadel. Mezi zákazníky Avia Prime patří, vedle řady jiných leteckých společností, i Smartwings a ČSA.

Při vědomí této skutečnosti Vám kladu následující otázku:

Kolik procent z celkových ročních tržeb Avia Prime představují ty, jež plynou z oprav letadel Smartwings a ČSA?

VI. Privatizace ČSA

Ing. Karel Havlíček opakovaně uvádí, že bylo velkou chybou, když se stát zbavil svých vlastnických podílů v ČSA coby národním dopravci. Přitom o prodeji zbývajících podílů státu v ČSA, který představoval 19,74 % jejich základního kapitálu, jste z pozice ministra financí rozhodl Vy. I Vy jste se tedy zúčastnil toho, že stát ztratil možnost ovlivňovat vnitřní procesy v ČSA, kterou měl skrze vlastnictví jejich akcií, jakkoliv tato možnost nepochybně byla vzhledem k výši reziduálního státního podílu omezená.

V kontextu uvedeného Vám kladu následující otázku:

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?

Závěrem si dovoluji připojit dvě poznámky. Opakovaně ze strany Šimáně a Vika zaznívá argument, že jejich společnost Smartwings (dříve nesoucí obchodní firmu Travel Service) po svém vstupu do ČSA tuto

společnost zachránila. Toto jejich tvrzení je velmi zavádějící. Do zisku se totiž ČSA dostaly už v roce 2015, kdy v nich ještě měl Travel Service toliko minoritní podíl ve výši 34 % jejich základního kapitálu. Když díky Vašemu osobnímu příspěví Travel Service v únoru 2018 odkoupil zbývající podíl státu (19,74 %), a to společně s podílem Korean Air (44 %), měly za sebou ČSA už třetí ziskový rok v řadě. O roli Smartwings (Travel Service) coby zachránce ČSA tak nemůže být ani řeči.

Dalším argumentem, který je ze strany zástupců Smartwings uplatňován, je ten, že každá letecká linka nese multiplikační efekt. U charterových letů pro dovolenkové účely uvedený argument však v žádném případě neplatí. Téměř pak neplatí ani u letů ČSA, a to s ohledem na nízký počet destinací jimi obsluhovaných a nízké frekvence jejich letů. To, že by si někdo zvolil letiště v Praze coby transferový bod, je zcela ojedinělé. Statistiky mluví zcela jasně. Za posledních 10 let se počet transferových cestujících v Praze každoročně propadal, když v roce 2019 nakonec vykazoval zanedbatelných 2,3% z celkového počtu v Praze odbavených cestujících. Pražské letiště již nejméně 10 let nefunguje coby uzlové letiště pro přestupy cestujících, a to ani v rámci letecké přepravy po Evropě. Pro srovnání letiště jako Vídeň, Mnichov, Varšava či Frankfurt vykazují tzv. transferové cestující v řádu cca 20 až 50% z celkového objemu jimi odbavených pasažérů.

S úctou

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

Podle § 18 odst. 2 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, má úkon učiněný pověřenou osobou prostřednictvím datové schránky stejné účinky jako úkon učiněný písemně a podepsaný.