



Karel Havlíček
místopředseda vlády,
ministr průmyslu a obchodu
a ministr dopravy

V Praze dne 9.6.2020

Č. j.:1/2020-073-PSP/5

Vážený pane poslanče,

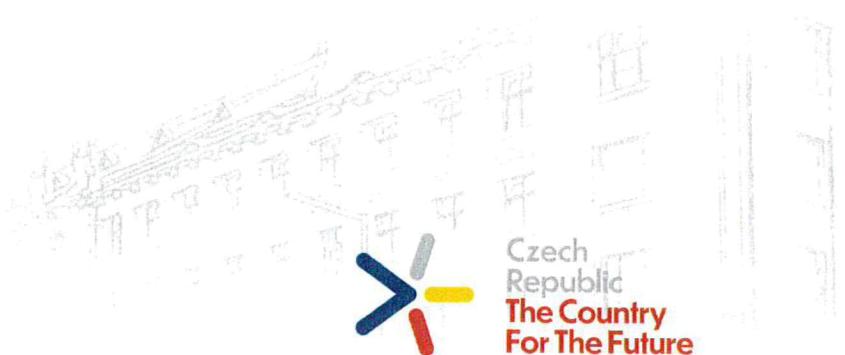
byl jsem seznámen s Vašimi interpelacemi na podobná téma na pana předsedu vlády i na paní místopředsedkyni vlády a ministryni financí a proto některé odpovědi mohou být šířeji koncipovány dříve interpelovanými.

Níže odpovím na Vaše otázky, které jste postupně vznesl ve čtyřech interpelacích vedených pod čísly 1191 z 12. 5. 2020, 1187 z 12. 5. 2020, 1247 z 1. 6. 2020 a 1248 z 1. 6. 2020 a budu odpovídat se zaměřením na resort dopravy, jehož se diskutované téma geschně týká.

V současné době zasáhla krize COVID -19 všechny sektory dopravy, leteckou dopravu extrémně, silniční značně, železniční a lodní významně. Mohu Vás ujistit, že intenzivně jednáme se všemi zástupci dotčených dopravních módů bez ohledu na to, zda jsou vlastněny státem, jsou v českých rukou či mají i zahraniční kapitál. Hledáme řešení takové, které zajistí udržení celého dopravního sektoru v potřebné úrovni, jelikož je na něm kriticky závislé celé naše hospodářství. Vážím si Vašeho zájmu o tuto problematiku, i když se zaměřujete pouze na jednu z dílčích částí.



Ministerstvo dopravy



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?*
2. *Jaké skutečnosti Vás přivádějí 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 uváděné různé údaje, které jsou v mnoha případech nepřesné a zavádějící.

Předně mi dovolte upřesnit, že ani společnost ČSA ani společnost Smartwings v minulosti o pomoc státu nežádaly. Nyní zvažovaná pomoc se týká skupiny Smartwings Group, jejíž flotila k dnešku čítá 50 letadel. Přičemž jen z a do České republiky s nimi v roce 2019 cestovalo šest milionů cestujících, celosvětově pak 9,6 milionů.

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.

Významná je také skutečnost, 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



Ministerstvo dopravy



pomáhat tak při naplnění potřeb významných mezinárodních institucí a tím i přispívat k pozitivnímu obrazu naší země.

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.

Můžeme se na celu situaci podívat i z jiného hlediska:

Smartwings Group lze považovat za významnou společnost z toho důvodu, že zaměstnává lidský kapitál, který by stát mohl využít v případě, že by jej potřeboval. Pro příklad se můžeme podívat na hlavní profese:

- 650 dopravních pilotů
- více než 1000 stewardů, které, jak vidíme díky spolupráci s ÚVN, umíme využít kromě letectví i ve zdravotnictví
- přibližně 100 kvalifikovaných leteckých techniků a mechaniků
- vysoce kvalifikované letecké inženýry
- vysoce kvalifikované letecké dispečery a navigátory
- specialisty logistiky
- odborníky na výcvik pilotů, bezpečnost letového provozu, letecké předpisy

Část zaměstnanců má navíc pracovní historii v armádě, nebo vzdělání na vojenských školách. A obecně je vzdělanostní struktura zaměstnanců Smartwings na vysoké úrovni, když více než 1/3 zaměstnanců má vysokoškolské vzdělání a zbytek odborné středoškolské. To je kapitál, který v případě, že pro něj nebude práce v ČR, částečně zmizí v zahraničí a zbývající zaměstnanci svou kvalifikaci ztratí.

Jak již bylo několikrát řečeno a obdobně se chovají vlády v ostatních zemích, kdy je prioritou zajistit nejdříve rychlou maximální pomoc ze strany vlastních akcionářů popřípadě dalších soukromých subjektů,



Ministerstvo dopravy



jako druhá část je zajištění financování ze standardních podpůrných nástrojů státu nabízených veřejným sektorem i ke vztahu k dalším subjektům a za poslední instrument je možné považovat poskytnutí specifické pomoci státu reflektující významnost příslušného subjektu či jeho specifického postavení v rámci důsledků pandemie. Ve věci aplikace tohoto posledního nástroje vláda doposud nerozhodla.

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?*
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?*

Není pravda, že skupina Smartwings Group je pouze 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 naprostě 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



Ministerstvo dopravy



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

- 1. Myslete své výše vyřcené hodnocení, že oba dopravci představují vizitku České republiky, vážně, či jen toto Vaše hodnocení vychází z hluboké neznalosti faktů, příp. z Vaší snahy fakta přehlížet v zájmu protěžování majitelů Smartwings?*

Můžeme polemizovat, co a kdo tvoří vizitku České republiky. Podle mne čeští letečtí dopravci jsou dlouhodobě vizitkou České republiky a to jak v pozitivním, tak negativním slova smyslu.. 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, utrácí 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



Ministerstvo dopravy



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, asi 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.

Akcionáři 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 společností Avia Prime, přátelské vztahy Vaší vlády a Šimáněho

1. *Kolik procent z celkových ročních tržeb Avia Prime představují ty, jež plynou z opravy letadel Smartwings a ČSA?*
2. *Jakou roli hrají v urputných snahách Vaší vlády o záchrannu Smartwings a ČSA a v protěžování obchodních zájmů Šimáněho a Vika ze strany Vaší vlády (na úkor daňových poplatníků, resp. Dalších*



Ministerstvo dopravy



podnikatelů) nadstandardní přátelské vztahy předsedy Vaší vlády s prvním ze zde jmenovaných a používání letadel kategorie private jets z flotily Smartwings předsedou Vaší vlády?

Údržba letadel je ve společnosti Avia Prime a jí spoluúčastněnou firmou Line-Tech zanedbatelná. 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 zmínovaný fond o odkupu společnosti Avia Prime uvažoval. Tedy zde žádná spojitost není.

VI. Privatizace ČSA a letité snahy Šimáněho o jejich ovládnutí

1. *Jste si při své kritice kroků předchozích vlád, souvisejících s privatizací ČSA, vědom skutečnosti, že kritizuje i krok, jenž v souvislosti s privatizací leteckého dopravce učinil předseda Vaší vlády, Ing. Andrej Babiš?*
2. *Vysvětlujete si skutečnost, že Šimáně zásadně změnil svůj názor na poskytnutí státní pomoci ČSA (coby součástí Smartwings), jako znak ryze účelového a pragmatického jednání jmenovaného, či jde dle Vás o jednání, jež je typické pro kteréhokoliv člena normalizační KSC, v jehož životním a profesním curriculum se objevuje epizoda s StB?*
3. *Jste si vědom, že Šimáně má názor na vlastnickou strukturu ČSA zcela opačný, než je ten, který nyní prezentujete Vy?*

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



Ministerstvo dopravy



Czech
Republic
**The Country
For The Future**

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. Aktuální vlastnická struktura Smartwings a její vztah k Vámí zvažované finanční pomoci leteckému dopravci

1. Domníváte se, že je správné, aby český daňový poplatník při záchráně Smartwings a ČSA dle scénářů, jež jsou Vámí navrhovány, suploval roli čínského akcionáře CITIC?
2. Domníváte se, že je správné, aby český daňový poplatník při záchráně Smartwings a ČSA dle scénářů, jež jsou Vámí navrhovány, v konečném důsledku pomáhal čínskému státu a tomuto finančně přispíval?

Vůbec nechápu Vaši otázku, proč by český daňový poplatník měl suplovat roli akcionáře CITIC. Český daňový poplatník již dvě desítky let profituje z příjmů, které skupina Smartwings odvádí do státního rozpočtu a to bez ohledu na vlastnickou strukturu. Na rozdíl od jiných zahraničních akcionářů si společnost CITIC nevyplatila ani žádné podíly na zisku. Naopak Vaše nepochopitelná snaha zajistit pád skupiny Smartwings a umožnění převzetí současného letecké dopravy aerolinkami se sídlem mimo Českou republiku, které odvádějí a budou i dále odvádět daně a poplatky ve svých státech znamená, že Vy tímto krokem Oberete české daňové poplatníky o tyto daně a poplatky. O tomto dopadu svých snah na veřejnosti nic neříkáte.

S odkazem na valnou hromadu Smartwings ze dne 4. 6. 2020 je vidět, že akcionáři Smartwings, česká i čínská strana, poskytnou společnosti na překlenutí nové značné finanční prostředky, čímž zajistí pokračování odvodů daní a poplatků ve prospěch českých daňových poplatníků.



Ministerstvo dopravy



Případná specifická pomoc státu skupině Smartwing by byla koncipována jednoznačně jako návratná pomoc. Proto opět nechápu, jakým způsobem by podle Vás český daňový poplatník měl pomáhat čínskému státu a finančně mu přispíval.

VIII. Argument národního leteckého přepravce coby strategického podniku pro dopravní obslužnost

1. *Jste si vědom skutečnosti, že Šimáně, jehož obchodní zájmy hájíte, má zcela opačný názor na existenci tzv. národního přepravce než Vy?*

Nejsem přesvědčen o tom, že by pan Šimáně měl opačný názor na skupinu Smartwings coby strategického podniku pro dopravní obslužnost. Lze vést ovšem diskuzi o tom, co znamená v dnešním propojeném světě termín „národní přepravce“.

IX. Flotila business jetů provozovaná v rámci flotily Smartwings

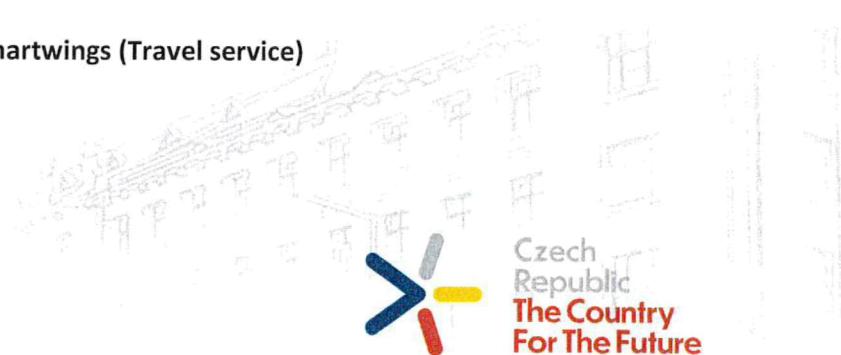
1. *Domníváte se, že je správné z peněz milionů českých daňových poplatníků zachraňovat provoz soukromých tryskových letadel určených pro pár nadstandardně movitých uživatelů?*
2. *Zastupujete při Vaší snaze zachraňovat provoz soukromých tryskových letadel jako ministr vlády České republiky zájmy běžných občanů, či několika oligarchů, kteří se snaží si privatizovat stát a utvářet pravidla jeho fungování podle svých úzkých utilitárních zájmů a potřeb?*

Smartwings jako každý jiný podnikatel podniká v různých oblastech, kde se mohou projevit synergické efekty s vlastním core businessem. Stejně je to i při provozování soukromých tryskových letadel. Pokud čeští občané, nadstandardně movití, jsou ochotni zaplatit za nadstandardní služby, tím přinést společnosti další zisk a tím zajistit větší odvod daní a dalších poplatků do státního rozpočtu, podle mne to mohou čeští občané pouze přivítat.

X. Cena za akvizici ČSA ze strany Smartwings (Travel service)



Ministerstvo dopravy



1. Jaká byla výše kupní ceny, kterou zaplatil České republice Smartwings za nákup přibližně 20% akcií ve vlastnictví státu?

Tuto otázku, která podle mne není vůbec relevantní k současné situaci, adresujete, prosím, na příslušný resort, jenž měl tuto záležitost ve své gesci.

XI. Vlastnictví Smartwings, a.s.

Mohu Vás ujistit, že v případě rozhodnutí o poskytnutí specifické návratné pomoci státu skupině Smartwings v jakékoli podobě, budou Vaše otázky relevantní. V současné době vycházíme z následujících skutečností: skupinu Smartwings dlouhodobě financuje několik významných bank s nezanedbatelnou výší úvěrové angažovanosti. Se znalostí velmi přísných bankovních regulací mám celkem velikou jistotu, že banky mají veškeré potřebné informace zjištěny a prověřeny.

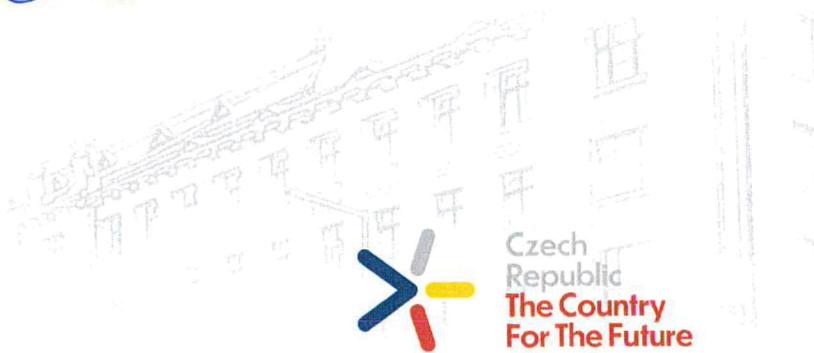
Případná specifická návratná pomoc skupině Smartwings by měla za cíl udržet společnost v chodu a tím zajistit i její význam v letecké dopravě. Zároveň zajistit, aby se maximum subdodávek, které skupina Smartwings dalším společnostem se sídlem v České republice, ve výši mnoha miliard korun, i nadále zadávala těmto společnostem, které společně jako skupiny Smartwings následně platí daně, poplatky sociální a zdravotní pojištění zde, ve prospěch českých daňových poplatníků. Jak jsem již uvedl výše, o takové specifické pomoci nebylo ze strany vlády doposud rozhodnuto.

V interpelacích evidenční čísla 1247 a 1248 uvádíte Vaše poznatky ohledně celkové aktuální vlastnické struktury společnosti Smartwings a. s., a také detailní skutečnosti ohledně konkrétního akcionáře. Vážený pane poslanče, Ministerstvo dopravy v tuto chvíli nedisponuje žádnými dokumenty, které by potvrzovaly, nebo vyvracely Vámi prezentovaná tvrzení. Z toho důvodu na ně nelze věcně reagovat, nicméně Vás mohu ujistit, že pokud Ministerstvo dopravy obdrží tyto údaje, bude se jimi neprodleně zabývat.

S pozdravem,



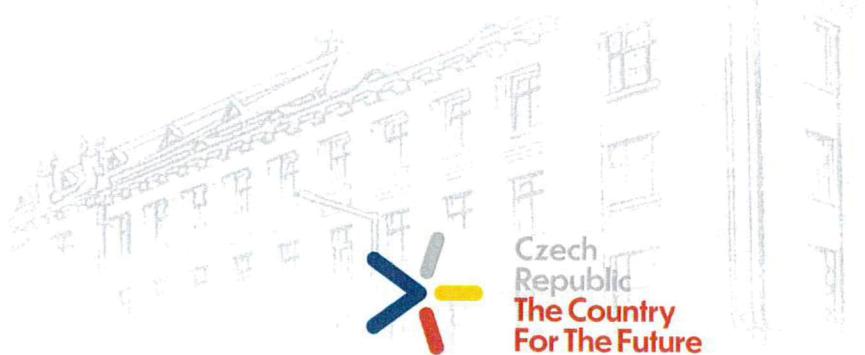
Ministerstvo dopravy



Vážený pan
Jan Lipavský
poslanec Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky
Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
Sněmovní 4, 118 26, Praha 1 - Malá Strana



Ministerstvo dopravy



Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **129443228-165225-200610102557**, skládající se z **12** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Vstup bez viditelného prvku.

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **VLASTA JIRÁKOVÁ**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

V Praze dne 10.06.2020

